

The background of the entire page is a photograph of a sunset over the ocean. The sun is on the left side, low on the horizon, creating a bright glow and a lens flare effect. The sky is a deep blue with some light clouds. The ocean is dark blue with white-capped waves in the foreground. A small ship is visible on the horizon line to the left of the center.

Reiseberichte unter dem Key of life

4. Teil

von

Erich Beyer

**„Zusammenfassung von den ersten
drei Teilen mit Auszügen aus den
Webseiten von 1999 bis 2020 mit
Fotos“**

INHALTSVERZEICHNIS:

Steckbrief:

Vorwort:

1. Kapitel: Florida mit vielen Problemen
2. Kapitel: Geburtstag im Motorraum
3. Kapitel: Völlig Pleite in die Freiheit
4. Kapitel: Odyssee, kein guter Anfang
5. Kapitel: Hafen der Verlierer
6. Kapitel: In den Bahamas
7. Kapitel: Wieder im Micky Maus Land
8. Kapitel: Motor zwingt uns zurück
9. Kapitel: Hurrikan Saison nicht lustig
10. Kapitel: Gabrielas Eindrücke
11. Kapitel: Weiter in die Karibik
12. Kapitel: Merida – Venezuela
13. Kapitel: Trinidad – Grenada
14. Kapitel: Zweimal umgedreht

15. Kapitel: Pyramidenprojekt Petite Martinique

Nachwort

Steckbrief:

Unser Boot: KEY OF LIFE I

COLIN ARCHER 43´ (INGRID DESIGN-ATKIN) Sloop

LüA: - 43´f = 13,1m **LüD:** (ohne Bugsprit) - 40´f = 12,2m

LWL: 33,6´f = 10,2m

HüWL: 48,9´f = 14,9m **HüD:** 44,6´f = 13,6m

Breite: 12´f = 3,7m **Tiefgang:** 6´f = 1,83m

Segelfläche a.W.: 75 m²

Verdrängung: 16,5 t **Ballast:** 6 t

Motor: Volvo Penta MD2B 25 PS

Ab 2003 einen gebrauchten 40 PS,
Mercedes MB180/OM636 eingebaut

Rumpfmateriail: Ferrocement **Werft:** Edgewater/Maryland

-

BJ: 1978

Skipper und Autor: ERICH BEYER

Geboren am 25. Mai 1950 in Österreich, gelernter KFZ Mechaniker, eine Sommersaison als Matrose auf der Donau mit der „M.S.BUCHENAU“ zwischen Regensburg und Russland. Über Abendkurse in Schwachstromtechnik und Elektronik über Elektriker in fast alle Berufssparten rein geschnuppert. Lange Jahre als Disc Jokey durch die Lande gezogen und nach Anzeigenleiter bei Bezirkszeitung Hietzing mit eigenem Werbebüro Pleite gegangen. In den 70igern Jahren von Freunden nach Mali Losinj gelockt worden und mit den verschiedensten Motorbooten die Adria unsicher gemacht. Ich machte sogar wirklich eine Prüfung um das “Küstenpatent” zu erhalten. (Was man von den meisten die es haben, nicht behaupten kann, und daran hat

sich auch im nun "freien" Kroatien nichts geändert). Um einmal von einem Törn gute Fotos und einen Film zu bekommen, wurde ich von meinem Freund Karl Sallmutter 1982 zu einem Törn auf die "Nina" eine "Formosa 51" mit 33 Tonnen und 146 m² Segelfläche eingeladen. Dies war mein erstes Segelboot das ich betrat, (von einem kurzen Erlebnis in meiner Jugend auf der Alten Donau, wo ich dann für das wieder aufrichten einer Jolle, 300.- Schilling bezahlen musste, mal abgesehen), auf der "Nina" imponierten mir die Manöver von Karl so sehr, daß ich begierig von ihm segeln lernte und nach ein paar Törns mit ihm, fähig war, meine eigenen Segelboote zu chartern. Nachdem ich bereits in diesen Jahren jede Menge „Skipper“ mit allen möglichen Segelscheinen kennen lernte über die ich schon in meinen anderen Büchern teilweise berichtet habe, stand ich bereits in dieser Zeit mit dem deutschen und österreichischen Segelverband auf Kriegsfuß. Da mir mit meiner Länge von 1,96 m das Jollensegeln nicht besonders behagte, und ich ja auf einem „Dickschiff“ das Segeln lernte, hatte ich natürlich keinen „A - Schein“, denn man aber verlangte um den „B-Schein“ machen zu können. Da diese Regulation des Segelverbandes mir nicht in den Sinn ging, fuhr ich nach Holland, (wo man eigentlich überhaupt keinen Segelschein brauchte um ein Boot zu führen) und machte in einer Segelschule auf dem IJsselmeer auf freiwilliger Basis den sogenannten BR und BK Segelschein! Da ich dann eigentlich mehr Zeit in der Adria und im Mittelmeer verbrachte, hatte ich genug Zeit, um zu lernen und Erfahrungen zu sammeln und machte noch bei der Jugoslawischen Berufsmarine mein Patent bis 25 BRT und das englische Funksprechzeugnis. Nach Dutzenden von gecharterten Segelbooten von allen möglichen Charterfirmen über die ich hoffentlich auch mal ein Buch schreiben werde, machte ich in einer Art, Eignergemeinschaft mit einer Jeanneau Fandango ein Jahr die Adria unsicher. Nachdem ich nun schon genug Seemeilen hinter mir hatte, konnte ich für das Patent der

Berufsmarine bis 50 BRT antreten, wo ich aber Logbuchmäßig nachweisen musste mindestens 10.000 Seemeilen und ein Jahr als Skipper gefahren zu sein. Vor sechs hochdekorierten alten Kapitänen, wo ich mich nicht mal ausreden konnte die Fragen nicht richtig verstanden zu haben, da alle perfekt Deutsch und ein paar andere Sprachen mehr, sprach, legte ich in Rijeka, trotz einmal verrechnen bei einer Sonnenstandlinie, gekonnt meine Prüfung ab. Bei einem Törn mit einer „Mön 27“ der „Antn“ lernte ich in den Kornaten im Restaurant Katina bei der „Vela proversa“ eine Crew kennen, die mit einer „Shogun“ unterwegs war, aber keine Ahnung von Navigation hatten und ich dem „Skipper“ Herbert ein paar Unterrichtsstunden in Navigation gab. Unter anderem wurden wir Freunde und hielten auch noch in Wien Kontakt, und mit Erich und Gustav von dieser Crew als Partner gründeten wir 1984 den „Segelclub - ANKH“ (von dem ich immer noch Obmann bin und der nach wie vor existiert), und kauften die erste „Key of life“ eine 38 Mahagoni Sloop von Sparkman & Stephens. Mit meiner zu dieser Zeit Partnerin und Verlobten Gaby, legten wir in den folgenden sieben Jahren zwischen Lignano, Zadar und Malta über 22.000 Seemeilen zurück bis am 14. April 1990 etwa drei SM vor der Küste von Lignano ein Feuer an Bord ausbrach. Langes Streiten mit der Versicherung bis sie endlich, zu wenig, bezahlte und kein Boot um in der neuen Saison wieder Geld machen zu können um zu überleben, zwangen mich das Boot zu verkaufen. Da wir eigentlich von hier zu einer Weltumsegelung starten wollten, nachdem wir das Boot generalüberholt hatten, war ich am Boden zerstört und versuchte in Wien wieder neu zu starten, und ich habe mir geschworen nie wieder ein Boot sehen zu wollen! Dann folgte der Bruch mit meiner nun bereits Verlobten Gaby und ich versuchte mich als Fahrer eines Geldtransporters in einem Panzerwagen. Da nach der langen Zeit des Bordlebens, das Leben in Wien eher freudlos war, kam mir ein Anruf aus Deutschland von meinem Freund

Heino sehr gelegen, der mir vorschlug seinen Motorsegler „MANUDA“, eine „Cascaruda 45“ als Clubyacht zu nehmen und doch wieder mit meinen Clubmitgliedern zu segeln. Es brauchte nicht lange um mich zu überreden, vor allem da ein ehemaliges Crewmitglied der „Key of life“ , Gabriela, die mir half meine Biografie über und gegen die österreichische Gesellschaft und Regierung in Buchform in einen Computer zu bringen, (das Buch ist noch immer nicht verlegt, da erstens das letzte Kapitel noch immer ein offenes Ende hat, zweitens ich Idiot immer versuche die Wahrheit zu schreiben, die natürlich niemanden interessiert, und drittens alle Verlage die ich angeschrieben hatte, es mehr oder weniger charmant, abgelehnt haben,). Da mit Gabriela mehr als nur eine Freundschaft entstanden war, regte sie mich dazu an, diesen Vorschlag anzunehmen und sie als Partnerin mit an Bord zu nehmen. So brachten wir die „Manuda“ im April 1992 nach Malta wo wir sie im folgenden Winter in einer Werft für die Clubbedingungen umbauen ließen und auf „Hochglanz“ herrichteten. 1993 überstellten wir die „Manuda“ wieder in die Adria, wo wir, bedingt durch den noch herrschenden Krieg in Kroatien keinen besonders guten Start hatten. Mit meinem Job als Panzerwagenfahrer im Winter und mit Hilfe von Heino schafften wir es aber doch den „Segelclub - ANKH“ am Leben zu erhalten und legten bis im September 1999 auf der „Manuda“ ebenfalls über 19.000 Seemeilen zurück. Da ich nach nun bereits über 60.000 Seemeilen alleine in der Adria, und glaubte genug gesehen zu haben und vor allem da die Situation in Kroatien mit Gebühren und den Charterbooten immer schlimmer wurde, beschlossen Gabriela und ich, da wir von der Adria endgültig die Nase voll hatten und wir im wahrsten Sinne des Wortes, „auf der Stelle traten“, da wir in jeder Saison wieder bei null anfangen, alles in Wien aufzugeben um erneut einen Versuch zu einer Weltumsegelung zu machen. Aber mein Freund Heino war darüber nicht so begeistert wie wir und wollte uns die „Manuda“ nur für drei Jahre

überlassen und wollte sie dann wieder in der Adria haben. Da wir nicht vorhatten einen Rekord brechen zu wollen, und in drei Jahren man sicher nicht sehr viel von der Welt sehen kann, entschlossen wir uns in die USA zu fahren um dort ein Boot zu kaufen. Vor allem, da die Preise um zwei Drittel und mehr niedriger sind als in Europa. Es gelang uns Gabrielas Wohnung zu verkaufen, aber leider nicht meine, aber wenigsten schaffte ich einen Mieter zu finden, um keine Zinskosten zu haben und wir flogen für vier Wochen nach Florida, um unser Boot zu finden. Um unseren Plan und die Partnerschaft zu besiegeln, heirateten wir am 30. September 1999 im Courthouse von Broward County in Ft. Lauderdale in einem echt „kitschigen“ amerikanischen Trauungssaal mit einer charmanten Friedensrichterin. Ein paar Tage später fanden wir unseren „Stein“ die jetzige „KEY OF LIFE I“ zu einem unglaublich günstigen Preis und noch viel Arbeit an ihr, die noch auf uns wartete. Daß wir unser Boot und die Flitterwochen gleich mit „Hurrikan Irene“ einweihen konnten, darauf hätten wir eigentlich verzichten können oder als „Omen“ deuten, was das „gelobte Land“ USA noch für uns auf Lager haben wird.

Wachführer, Crew und Partnerin:

GABRIELA BEYER-ALBRECHT

Geboren 29.Mai 1963 in Wien, nach Matura, Fachschule für Wirtschaftswerbung, nach Ausübung des Grafiker- und Dekorateurs über Fotolabor mit einem Partner zu eigener Firma mit Desktop Publishing gekommen. Nach Aussteigen aus der Firma, Einschulung in die Bootsführung und Ablegen der Prüfung für das Küstenpatent und in der Funktion als Wachführer auf der „Manuda“ , und nun als Wachführer, Crew, Partnerin und Ehefrau auf der „KEY OF LIFE I“ unterwegs.



Wachführer Gabriela in unserem Dingi im „Harbour of losers“ in den Florida Keys, Marathon im „Boot key harbour“ unterwegs. Das Haifischmaul wurde natürlich von ihr gemalt!

Vorwort 4. Teil

Wir schreiben den 25. September 2020, und ich sitze in Klosterneuburg an einem regnerischen Tag, und habe mich entschlossen, eine Zusammenfassung von meinen Ersten drei Teilen von „Unter dem Key of life“ mit Auszügen aus den Reiseberichten in der Webseite mit Fotos und nur in Paperback, daher preislich billiger, heraus zu bringen.

Da ich ja schon in den anderen drei Teilen, ebenfalls jeweils ein Vorwort, geschrieben habe, will ich jetzt nicht weiter darauf eingehen, denn dort habe ich ja schon vieles gesagt, und wie sagt man so schön in Latein:

„Repetita non Placent“ Wiederholungen gefallen nicht!

Vor allem, bin ich zu faul um mir nochmals ein weiteres Vorwort auszudenken, und deshalb nur von dem anderen Vorwort etwas rein kopiert, da vielleicht jemand die drei anderen Teile doch nicht gelesen hat.

Apropos schreiben! Ich bin kein Schriftsteller, weil mir die Gabe der ausschmückenden und leider nur allzu oft höchst fantasievollen Schriftstellerei fehlt, sehe ich mich eher in der Position eines Berichterstatters. Ein Bericht ist immer noch die ehrlichste Form, um Begebenheiten und Situationen möglichst objektiv in einer lesbaren Art und Weise mit den zugehörigen Erklärungen darzustellen.

Weiterst möchte ich auch nicht beruflich schreiben, denn dann würde es zu einer Arbeit ausarten. Es ist bereits jetzt genug Arbeit meine Gedanken zu Papier zu bringen, aber jetzt schreibe ich nur wenn es mir Freude macht und nicht weil ich es muß. Geschweige denn, würde ich schreiben

wollen, wenn mir ein Verleger im Nacken sitzt und auf das nächste Buch wartet.

Zu meiner Person ist noch zu sagen, in allen meinen Büchern ist nichts Fiktives sondern sind nur Tatsachen und Fakten nieder geschrieben. Ich behaupte sogar, es ist nur die „objektive Wahrheit“, was zu unzähligen Diskussionen mit meiner Gabriela führt, da von ihr immer wieder vehement versucht wird es zu widerlegen, und sie mir immer wieder versucht einzureden, es ist meine „subjektive Wahrheit“, die ich da schreibe. Jedenfalls sind alle Daten und Positionen aus meinen Logbüchern entnommen und sollten somit auch stimmen. Obwohl dies kein Hafenhandbuch ist, kann aber, falls jemand mal vor hat, auch in diesen Gewässern zu segeln, alle Hinweise und Tipps zur Navigation verwendet werden. Soweit es in meiner Macht steht, verbürge ich mich dafür, daß die Positionen, Wegpunkte, Tiefenangaben, sowie diverse Ansteuerungen von Buchten und Häfen auch wirklich zur Navigation verwendet werden können. Ich übernehme natürlich keine Verantwortung für eventuelle Schiffbrüche, da ja der Druckfehler Teufel immer wieder zuschlagen kann, auch mit dem besten Rechtschreibprogramm. Ich habe übrigens diverse Erklärungen am Ende des Buches als GLOSSAR angehängt, da ja ein Teil meiner Leser nicht alle sogenannten „Fachausdrücke“ auf Booten versteht.

Ich habe viele Bekannte auf Booten, die sie ebenfalls nicht verstehen, und viele Ausdrücke von den „echten“ Seglern, klingen für mich auch nur „spanisch“.

Wie schon gesagt, es sind hier alle Reiseberichte in chronologischer Folge, wie es passiert und wie wir es erlebt haben, zusammen gefasst, also manchmal vielleicht etwas verwirrend, da auch dazwischen lange Zeitspannen waren, wo wir in Österreich und nicht am Boot waren, aber wie ich zu sagen pflegte:

**„Es ist vielleicht wichtig, wie man etwas schreibt,
aber wichtiger ist es,
daß man es schreibt!“**

Ich habe in meiner PR Zeit gelernt aus vier Sätzen Info einen Mittelaufschlag zu „zaubern“ oder bildlich gesagt: „Aus einem Maulwurfshügel, einen Berg zu machen!“ Aber meine Berichte, die manchmal nur aus trockenen Fakten bestehen, sollen einen wahrheitsgetreuen Einblick in ein anderes Leben geben.

Aber wie oft soll man die traumhaften Buchten beschreiben? Ich zeige auch die negativen Seiten auf und damit für manche TRÄUMER die Wahrheit und welche ungeahnten Probleme auf einen zu kommen können, der sich entschieden hat sein Leben auf einem Segelboot zu leben und mit welchen ungeahnten Problemen er rechnen muß, wenn er in Ländern der „dritten Welt“ div. Ersatzteile und Materialien kauft, was wirklich auf ihn zukommt. Wenn ich auch manche Situation besser ausschmücken möchte, würde ich damit das Buch noch länger machen und ich weiß, daß ich im Erzählen besser bin, deshalb lade ich den Leser gerne ein, bei meinen Vorträgen an den Clubabenden des Segelclub-Ankh dabei zu sein. Die Bilder zu diesem Buch sagen mehr als tausend Worte.

Wenn auch manche Geschichten etwas unglaublich klingen könnten, sie sind wahr und jederzeit belegbar. Für manche Leser die Zweifel daran haben, würde ich gerne jede Wette mit ihnen annehmen um es zu beweisen. Übrigens, kein Name wurde verändert und alle Daten von Yachten oder Personen stimmen mit den echten Zeiten und Orten überein.

Ich (wir) haben versucht, mit unserem Boot, so viel wie möglich zu „leben“ und ich denke, trotz mancher Widrigkeiten, bereuen Gabriela und ich keinen Tag, mit dem

wir diesen Weg eingeschlagen haben, und ich denke die Worte von Eminescu, sagen dazu alles:

**"Denn das Leben ist ein verlorenes Gut,
wenn man nicht gelebt hat wie man hätte leben
wollen."**

Jedenfalls, eines ist sicher, wir haben unsere Zeit am Boot wirklich gelebt, und ich hätte sicher nicht, meine Zeit, als ich noch mit dem Panzerwagen fuhr, und bis zu, damals noch, 120.000.000 Schilling von der Zentrale zu den Filialen transportierte, jemals daran gedacht, es nieder zu schreiben. Denn da hätten für alle sieben Jahre, sicher fünf Seiten genügt.

Aber für diejenigen, die den Versuch starten wollen, auch ein Leben als Fahrtensegler einzuschlagen, soll dieses Buch ohne „Beschönigungen“ aufzeigen, was da alles passieren kann und teilweise schonungslose Tatsachen bringen, die aber doch vielleicht hilfreich sind um das Leben eines Fahrtenseglers zu beschreiben, daß sicher kein endloser Badeurlaub ist, wie manche immer noch der Meinung sind.

Auch wenn ich zu diesem Zeitpunkt wo ich dieses Vorwort schreibe, eigentlich kein „Licht“ am Ende des Tunnels sehe, und wir im wahrsten Sinne des Wortes, um das „überleben“ unseres „Steines“ kämpfen!

Leider haben wir diesen Kampf verloren, nachdem uns in „Petite Martinique“ unser Boot zerstört wurde, und es in Grenada, ein Land der dritten Welt, leider kein Gesetz noch Recht für Ausländer gibt, und wir das Boot aufgeben müssen, und speziell mit der derzeitigen Situation mit „Corona“ werden wir wahrscheinlich nie mehr auf unser Boot kommen, und die Chance bekommen die noch sehr vielen persönlichen Sachen die dort lagern, zurück nach Österreich bringen.

Capitano di tutti Capitani Erich und Wachführer Gabriela



***Gabriela und Erich auf Lieblingszisterne 2016 in Petite Martinique,
nachdem wir mit Gabrielas Krebserkrankung und Protonen
Bestrahlung,
nicht mehr glaubten jemals wieder auf unsere „Key of life“ zu kommen.***

1. Kapitel

„Florida mit vielen Problemen“



***Die erste Fahrt den „New River“ hinunter, mit damaligen „noch“
Freund Geir als Lotsen. Pinne notdürftig aus Latten gefertigt, und das
Cockpit noch die Sitzbänke offen.***

Januar bis April 2000
Die Folgenden Leseproben sind bereits Auszüge aus
meinem Buch,
dem 1. Teil von „Unter dem Key of life“ mit dem
Untertitel
“Weltumsegelung, der 3. Versuch“
2. Kapitel „Das Projekt“
Die erste Fahrt - Keine Fracht durch Streik - Der Mast
steht - Die
ersten Gäste

Am Samstag den 5. Februar 2000 war es dann soweit wir gingen um 1310 ab vom Steg und wir drehten relativ problemlos, da fast kein Wind war, im Marathonkanal um, der ja nicht viel breiter war als unser Boot lang war. Ich hatte mir provisorisch eine Pinne gebaut um unseren „Stein“ durch den New River steuern zu können und im Cockpit ein Brett aufgelegt um darauf sitzen zu können. Geir kam mit uns um uns zu helfen und uns durch den New River zu lotsen. Er hatte ja schon genug Erfahrung und da wir ja noch keinen Mast hatten konnten wir ja durch fast alle Brücken durchfahren und nicht auf das öffnen warten müssen, aber das war nur Theorie, denn es waren eine ganze Menge an Booten unterwegs und somit auch vor und hinter uns auf die man aufpassen musste und viele, speziell die kleinen Motorboote fuhren wie die Idioten zwischen den Booten herum.

Die erste Brücke ist eigentlich die *84th Street* mit einer lichten Höhe von fast 20 m, für uns kein Problem, nur stand auch in unserem neuen *Chartbook* noch immer *Bridge under construction* allerdings war sie bereits seit sieben Jahren

fertig gebaut und für diese Karten bezahlt man um die 60.-\$!

Als wir wieder in der Marina sind, macht uns ein Angestellter darauf aufmerksam, daß wir uns auf einen anderen Liegeplatz umlegen müssen. Wir sollen auf die gegenüber liegende Seite auf Platz 19 gehen. Ich nehme an, daß wir nicht schön genug waren und wir gleich nach der Haupteinfahrt der Marina lagen und unser Boot mit dem Deck im Umbau und mit der silbernen Plane abgedeckt und ohne Mast keinen guten Eindruck auf Gäste der Marina machte. Es war eigentlich eine Frechheit, denn das Sprichwort "Nomen est omen" dürfte hier sicher nicht zutreffen, denn sie heißt zwar "Royale Palm Marina"! Aber es mögen die Palmen vielleicht königlich sein, sonst aber sicher nichts! Es gibt in Kroatien und überall auf der Welt Marinas die unter jeder Kritik sind, aber dafür wenigstens nicht teuer, hier in Amerika ist es die Ausnahme! Teuer und unter jeder Kritik!! Wenn man den Liegeplatz täglich nehmen würde, kostet es pro Tag 43 \$ (ca.600.-) wir bezahlen für ein Monat 863\$ (ca. 12.000.- ATS) Strom ist extra zu bezahlen und das ist angeblich noch günstig!

Es gibt hier 70 Liegeplätze für Boote bis zu 22 Metern, also wenn man mal annimmt das nur zwei Personen am Boot sind könnten schon mal mehr als hundert Personen in der Marina sein und für die gibt es für Männer und Frauen je "ein" WC und eine Dusche! Die Elektroinstallation ist fürchterlich, die Kabel hängen wild umher und jedes Marktamt in Österreich würde diesen Betrieb sofort schließen. Hier darf man aber für 400.- ATS pro Tag nicht mehr erwarten, dafür sind Kakerlaken in jeder Größenordnung mit inbegriffen, im tiefsten Kosovo ist es sicher nicht anders und ich muß reuig gestehen, daß ich über Marinas in Kroatien nichts mehr Böses sagen kann. Hier hat man erst ein Service zu erwarten wenn man

Millionär ist, und nur dann erst ist man gerne gesehen! Wir hoffen unsere Arbeiten so schnell wie möglich hinter uns zu bringen, denn "alt" werden wollen wir in diesem Land sicher nicht! Ein Sprichwort trifft für Florida sicher zu: "Außen hui, innen Pfui!" Hier darf man sicher nicht hinter die Kulissen blicken, denn sonst kann einem Amerika gestohlen bleiben, und so gesehen sollten so manche Meldungen die von hier aus über Österreich gemacht wurden unterlassen werden und man sollte mal ins eigene Land reinschauen.

Als wir in die Marina zurück kommen ist die Hölle los, jede Menge Polizei, Sheriff, Feuerwehr und Rettung sind in der Marina und wir erfahren natürlich bald was passiert ist. Am Ende der Marina ist ein kleines Becken neben dem Kanal wo die Fischer liegen und ein kleines Segelboot wo ein ehemaliger *POW* (prisoner of war) von Vietnam drinnen liegt, er ist einer der vielen Alkoholikern die wir in diesem Land getroffen haben und etwas wirr, was aber auf seinen Aufenthalt in Vietnam zurückschließen lässt. Dieser hatte sich mit einem anderen Alkofix ca. 50 Jahre alt ausgemacht, daß er zu ihm an Bord kommen sollte um sich ein *Football* Spiel anzusehen, es gibt natürlich auch Kabelfernsehen in der Marina wenn man dafür bezahlt. Als sein Freund bereits länger als eine Stunde überfällig war ging er um ihn zu holen, dabei fand er ihn tot zwischen den Fischerbooten wo er, natürlich bereits auch wieder besoffen reingefallen ist. Die Untersuchungen und Befragungen der Polizei dauerten noch bis spät in die Nacht.

Zwei Plätze weiter hat ein kleines, ca. 27 Fuß großes Segelboot angelegt das von Kuba gekommen ist, mit zwei jüngeren Männern an Bord. Unmittelbar danach kommen Zoll, Polizei und Drogenfahndung mit zwei Kleinbussen an und fangen an das Boot von vorne bis hinten zu durchsuchen und auseinander zu nehmen. Im Schnitt laufen an die acht Leute am Boot herum inkl. eines Drogenhunds

und stehen sich gegenseitig im Weg herum. Nach zwei Stunden sind sie fertig und haben ihr Erfolgserlebnis, ich kann es fast nicht glauben, sie haben zwei Kokosnüsse beschlagnahmt die von den beiden von Kuba mitgebracht wurden, und das ist natürlich strafbar und sie müssen mitfahren und ein Ticket bezahlen!

Der nächste Schock kommt mit zwei SMS von Österreich, zwei unserer Clubmitglieder, Michael und Rene haben bereits fix ihren Flug gebucht! Ich bin wieder nahe am durchdrehen, ich hatte ihnen nicht nur mit SMS sondern auch in mehreren Email gesagt sie sollen damit noch warten bis sie von mir grünes Licht bekommen und wir fertig sind.

„*Visa Probleme*“

Am Dienstag den 18. April 2000 kommt das nächste größere Problem auf uns zu. Als ich mit der Crewliste bei den Immigration in Port Everglades, den Hafen von Ft. Lauderdale war, um unsere Gäste eintragen zu lassen, erfahre ich von ihnen, daß wir am 2. Mai die USA verlassen müssen! Was ich schon am Beginn angekündigt habe ist eingetroffen, unser *Visa waiver* ist nur für 90 Tage gültig und auch nicht zu verlängern, Ausnahme nur wenn man einen Unfall hat und im Spital liegt, sonst keine Chance. Um keine Ausrede zu haben steht es auch auf der Rückseite des *Visa waiver* nochmals aufgedruckt. Warum dies das blöde Weib in der amerikanischen Botschaft in Wien nicht wusste ist auch eines der vielen Rätsel des Micky Maus Landes. Ich versuche natürlich dort zu streiten und spreche mit dem obersten Beamten aber alles vergeblich. Meine Argumente, daß mir die amerikanische Botschaft in Wien die falsche Auskunft gegeben hatte interessierte ihn auch sehr wenig und er meinte nur, daß sie es nicht gewusst hatte, es aber so ist! Als ich fragte was nun passiert wenn ich nicht gehe und ob ich dann erschossen werde, meinte der Beamte nur,

es wird eine Strafe geben und ich kann sofort ausgewiesen werden und eines kann ich mir sicher sein, ich brauche nie wieder um ein Visa ansuchen, da ich nie mehr eines bekommen werde! Das Beste an der Sache war allerdings, unser Boot hat ein Permit für ein Jahr und kann ohne Probleme im Land bleiben, nur wir müssen raus!

Wir erledigen am Montag sofort alle Angelegenheiten für die Visa. Auskünfte über Visa kosten per Telefon in der amerikanischen Botschaft pro Minute 23.- ATS und die Gebühr von 630.- für die Visa wird nicht zurückerstattet falls es abgelehnt wird. Alleine die Fragen auf dem Formular zum Ansuchen der Visa zeigt die Intelligenz dieses Volkes, hier einige der Fragen:

**„VERSUCHEN SIE, IN DIE VEREINIGTEN STAATEN
EINZUREISEN, UM GEGEN AUSFUHRBESTIMMUNGEN
ZU
VERSTOSSEN, ODER SICH AN SUBVERSIVEN,
TERRORISTISCHEN ODER ANDEREN
GESETZESWIDRIGEN
AKTIVITÄTEN ZU BETEILIGEN?“**

oder :

**„SIND SIE EIN MITGLIED EINER TERRORISTISCHEN
ORGANISATION?“**

und es gab auch die Frage:

„SIND SIE ZUHÄLTER ODER PROSTITUIERTE?“

alle jene würden das ja auch sofort mit JA beantworten. Jedenfalls bekommen wir unser Visa für die nächsten zehn Jahre wonach wir nun beliebig oft aus und einreisen dürfen.



Key of life in Chaguaramas/Trinidad im Februar 2007 nachdem wir in Chacacachare neue Segelabdeckungen und die Sprayhood genäht haben. Diesmal aus Sunbrella der hoffentlich das hält was er verspricht und nicht nach einem Jahr zerfällt wie der angeblich UV beständige Stoff aus Venezuela!

2.Kapitel

„Geburtstag im Motorraum“



Das war sicher nicht mein größter Wunsch, meinen 50 zigsten Geburtstag im Motorraum zu verbringen, was an meinem Gesichtsausdruck sicher zu erkennen ist. Nachdem Zylinderkopfbolzen gebrochen ist, und die Ersatzteile teurer als bei einem „Rolls Royce“ sind, bin ich mit meinem Nervenkostüm fast am Ende und nahe daran, unser Boot in die Luft zu sprengen, hätte ich genügend „Donarit“ in der Hand!

April bis Juni 2000
Die Folgenden Leseproben sind bereits Auszüge aus
meinem Buch,
dem 1. Teil von „Unter dem Key of life“ mit dem
Untertitel
“Weltumsegelung, der 3. Versuch“
Nur Probleme mit Motor - Geburtstag im Motorraum -
Vor Nixons Villa
Unerwartete Hilfe - Wieder Wasser im Motor

Donnerstag 20. April 2000 Wir sind morgens früh auf und verstauen noch einige Sachen die wir nicht unterwegs brauchen auf Jims Boot und Gabriela verstaut noch einiges im Motorraum und zurt alles Seemäßig fest. Nachdem ich den Motor warmlaufen ließ, legen wir um 1147 von der Marina ab und fahren den *Dania cut off canal* in Richtung Ost bis zum ICW wo wir dann in Richtung Norden fahren. Als wir das Hafenbecken von *Port Everglades* erreichen fährt gerade ein großes Kreuzfahrtschiff vor uns raus und jede Menge an Jet Skys fahren raus und rein wie die Irren und springen über die Wellen des großen Schiffes. Wir haben noch Flut sonst würden wir auch in der Einfahrt von Royal Palm Marine festgesteckt haben und können ohne Probleme die Ausfahrt passieren.

Wir haben wir haben leichten NE Wind mit ca. 2-3 Bft und wenig Seegang, nach der letzten Ansteuerungsboje der Hafeneinfahrt setzen wir das Groß und nehmen Kurs 183° in Richtung Miami. Aber wir haben keine Chance, obwohl der Golfstrom so nahe an der Küste nicht stark sein sollte, ist er doch merklich zu spüren und mit Segel alleine stehen wir still und machen keine Fahrt über Grund, somit starte ich wieder den Motor und wir machen wieder um die 5 kn Fahrt. Der Wind hat jetzt sogar noch auf leichten SW gedreht um

1340 haben wir Hollywood Beach an STB Dwars liegen wo die Jungs einen ihrer Tage verbracht haben und die Stimmung war relativ gut. Um 1512, wir sind ca. zwei Sm vor der Küste auf 25°55' N und 80°05' W ca. neun Seemeilen vor der Hafeneinfahrt von Miami fängt der Motor unruhig zum Laufen an. Ich checke alle Dieselleitungen und kann aber keinen Fehler finden, aber ich befürchte schlimmstes und wir Motoren weiter, denn wenn ich jetzt wieder umdrehe würde das sicher von meiner Crew nicht verstanden werden und ich war ja auch froh endlich unterwegs zu sein.

Um 1617 fallen die Touren auf 2200 UPM zurück, allerdings stimmte das nicht wirklich mit den echten Touren überein, denn der Tourenzähler war von Nick falsch angeschlossen worden und es waren eigentlich weniger. Ein nochmaliger Check im Motorraum ließ keinen Fehler entdecken, aber der Motor nahm keine größere Tourenzahl mehr an, ich hütete mich aber mit den Touren zurück zu gehen, da ich fast mit 100% Sicherheit wusste, daß der Motor abstirbt und nicht mehr anspringen würde. Zum Gegenteil vom Micky Maus Land, muß man in Österreich was lernen wenn man KFZ Mechaniker ist. Wir waren nur mehr eine Sm von der Küste weg und sahen schon Miami Beach und die vielen Wolkenkratzer dahinter aber wir hatten noch vier Sm bis zur Hafeneinfahrt und ich wollte gar nicht daran denken was passiert wenn mir gerade bei der Einfahrt der Motor verreckt!

Mit viel „Bauchweh“ passierten wir um 1705 die Hafeneinfahrt von Miami und ich muß sagen, normalerweise war es immer ein Erlebnis, das erste Mal in einen Hafen einzufahren und die *Skyline* zu bewundern, diesmal hatte ich eher nur den Motor im Sinn und keine Muße mir die Gegend anzusehen, und ich glaube das es auch meine Crew nicht richtig genießen konnte. Gleich nach der Einfahrt war an BB *Fisher Island*, das sich jetzt zu einer Millionärsinsel entwickelt hat und man nur mehr mit einer speziellen

Erlaubnis oder per Einladung die Insel betreten darf. An STB liegt die große Miami Beach Marina, die ich aber nicht anlaufen will und hoffe, daß uns der Motor noch etwas weiter bringt, denn wenn ich schon reparieren muß, dann an einem Platz wo unsere Crew auch Baden kann und nicht gleich neben einem großen Hafen mit viel Schmutz und Lärm. Unmittelbar danach gabelt sich die Hafeneinfahrt, an STB liegen die Docks der Kreuzfahrtschiffe und wenn welche dort liegen, was meistens der Fall ist, wird man von der *Coast Guard* sofort abgefangen und man muß die BB Seite der Einfahrt nehmen da sie Angst vor einem terroristischen Anschlag haben.

Ich nahm sofort die BB Einfahrt da ich ja vorhatte in Richtung *Key Biscayne* zu gehen und ließ den Hafen von Miami mit *Dodge Island* an STB. Es war natürlich viel Verkehr im Hafen und in der Einfahrt und ich hoffte, daß der Motor noch aushält und traute mich den Gashebel nicht mal anzusehen. Kurz vor dem *Bay Front Park*, wo man an der rechten Seite die große Gitarre auf der Musichall bereits sehen konnte, gerade weiter würde man den *Miami River* hinauf fahren und auf der linken Seite steht auf *Cloughton Island* vor dem *Brickell Point* eine Statue mit einem Mann der eine *Conch*¹ bläst. Beim grünen Marker 59 den wir an BB lassen, laufen wir wieder den ICW runter in Richtung Süd zur Biscayne Bay. Der ICW ist eigentlich sehr gut markiert, aber immer wieder laufen manche den falschen Weg und auf Grund, obwohl es relativ einfach ist sich zu orientieren, vorausgesetzt man kann Karten und Zahlen lesen, was bei den Amis nicht immer der Fall ist, bei Karten haben sicher mehr als 70% Schwierigkeiten. Man kann den ICW von den Florida Keys bis nach Kanada rauf fahren und alle Marker sind nummeriert. Alle grünen Marker haben ungerade Nummern und liegen auf der Seite zum Meer und alle roten Marker haben gerade Nummern und liegen auf der Seite zum Festland.

Wir laufen gerade noch an die vier Knoten und als wir Marker 67 neben uns haben liegt das große *Marine Stadium* von *Virginia Key* an BB und um 1850 fahren wir unter der 25 m hohen fixen Brücke durch wo der *Rickenbacker Causeway* darüber führt. Ich habe mir in den GPS die Einfahrtskoordinaten vom Dinner Key Kanal eingegeben und halte nun darauf zu. Wir sind nun in der Biscayne Bay und die ist im Schnitt zwischen 2,5 m und 5 m tief, aber man muß trotzdem sehr aufpassen, an vielen Stellen ist sie auch seicht, speziell natürlich am Rand wo man meistens nur durch Kanäle näher ran fahren kann. Drei Sm an BB sehen wir die Insel Key Biscayne, wo größtenteils eher betuchte Leute wohnen, so hatte auch der ehemalige US Präsident Nixon seine Villa dort, die jetzt seiner Tochter gehört. Es ist ohne GPS gar nicht so leicht sich zu orientieren, denn es geht ein Kanal nach dem anderen zu den verschiedenen Marinas rein und alle sehen gleich aus. Und in diesem Fall nützen auch die Nummer an den Einfahrtsmarkern wenig, den alle fangen mit der Nummer 1 für Grün und Nummer 2 für Rot an, auch hier stehen die ungeraden Nummern für Grün und die geraden für Rot. Nur hier in der USA und fast der gesamten Karibik haben sie die Ansteuerungen der Einfahrten umgekehrt als in Europa. Wir in Europa benutzen bei der Hafeneinfahrt die Regel mit unseren Positionslichtern, „Rot auf Rot und Grün auf Grün“! Also da an BB die Positionslichter Rot sind, lassen wir den roten Marker oder das rote Ansteuerungslicht auch an BB, also Rot auf Rot! Hier haben sie eine andere Regel, wahrscheinlich weil ja niemand was lernen muß um ein Boot zu führen und somit die meisten nicht wissen wo BB und STB eigentlich sind, haben sie die Regel, „*red right return*“ aufgestellt. Somit brauchen sie sich nur die drei „R“ merken. „RRR“ Was sich auch die dümmsten merken können und bedeutet, „Beim retour kommen das rote Licht an der rechten Seite“.

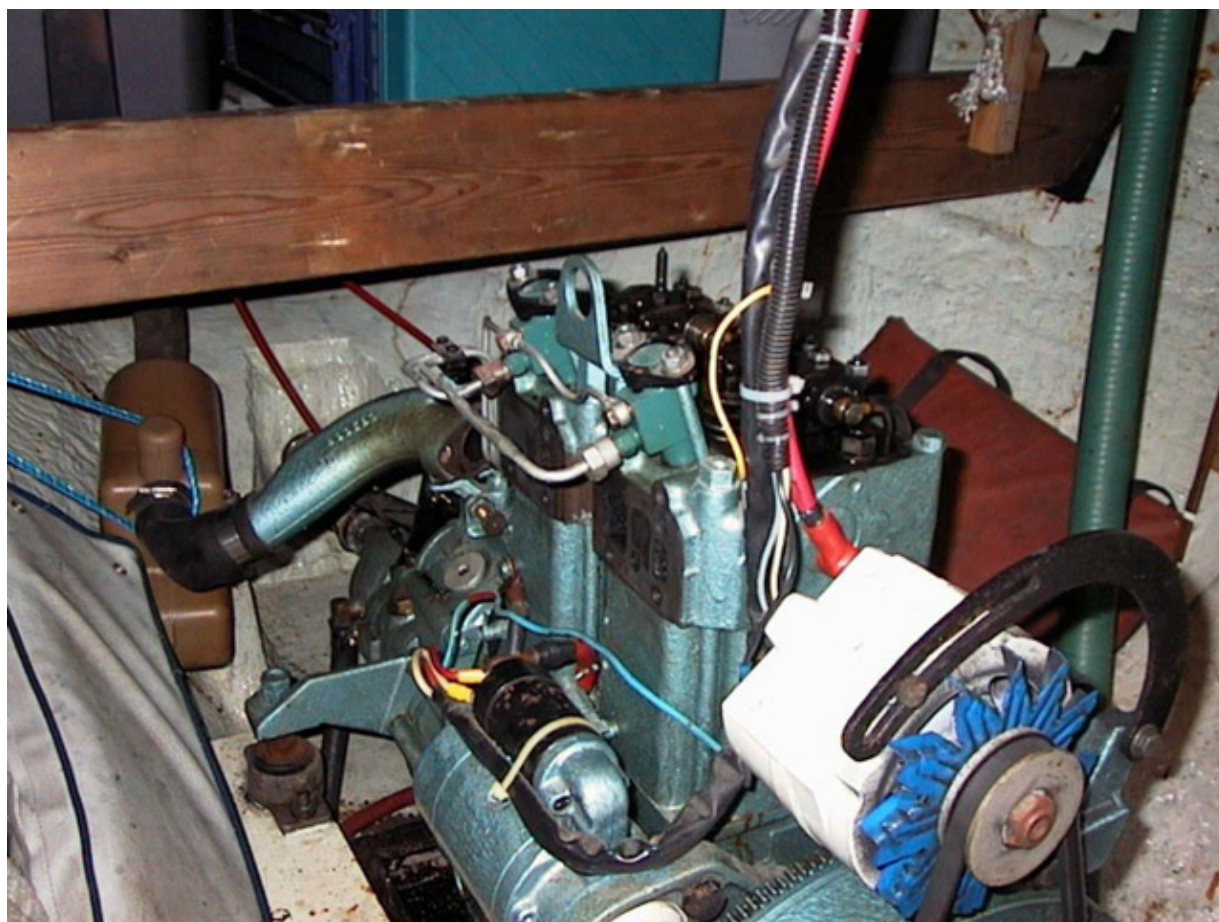
Der Dinner Key Kanal ist ausgebaggert und wirklich tief genug, auch bei Ebbe und wir kommen gut bis vor die

Dinner Key Marina, wo ich nach der kleinen Mangroveninsel an BB, wo noch etliche Boote und Wracks an den Ufern stehen, noch Überbleibsel von Hurrikan Andrews, nach links abbiege und auf die Stege zulaufe. Es sind vier Stege die rausführen und am letzten Kopf ist frei und ich laufe darauf zu, nur jetzt sind vier Knoten sicher zu viel und ich muß das Gas zurück nehmen. Es kam wie ich es befürchtet habe, der Motor stirbt sofort ab und ich kann ihn auch nicht wieder starten, egal wie oft ich es auch versuche.

Wir machen noch ein wenig Fahrt und so gut ich noch steuern kann und es die Ruderwirkung zulässt mit der wenigen Fahrt im Schiff steuere ich auf den Molenkopf zu. Wir schaffen es fast, gerade fünf Meter vor der Mole stehen wir und treiben langsam ab. Ein kleines Motorboot, daß unser Manöver und die Startversuche bereits beobachtet hat kommt uns zu Hilfe und nimmt die Leine und zieht uns, da fast kein Wind ist zur Mole wo einer unsere Leine übernimmt, allerdings ein anderer Yachtie und keiner von den Marina angestellten die eigentlich dafür da sein sollten. Jedenfalls kommen wir gut an den Molenkopf wo wir um 2010 nach 32 Sm und neun Stunden Motor längsseits festmachen. Wir liegen in der „*Dinner Key Marina*“ vor Coconut Grove wo Silvester Stallon und noch andere Schauspieler ihre Villen haben und ich kann mich etwas entspannen. Ein kurzer Check im Motorraum zeigt, daß der Motor Öl beim Zylinderkopf rausgedrückt hat, aber ich glaube nicht, daß ich mit nachziehen der Köpfe den Fehler beheben kann, für den heutigen Tag habe ich auf jeden Fall genug.

Freitag 21. April 2000 Es ist irgendeine Art von Feiertag somit ist kein Mechaniker aufzutreiben obwohl ich mir eigentlich fast sicher bin was es ist. Ich finde aber in der Marina einen ehemaligen U-Boot Mechaniker der kurz an Bord kommt und meine Vermutung bestätigt, Diagnose auch von ihm zu 99% wahrscheinlich die Zylinderkopfdichtung! Ich begeben mich in den Motorraum und ich habe zwar

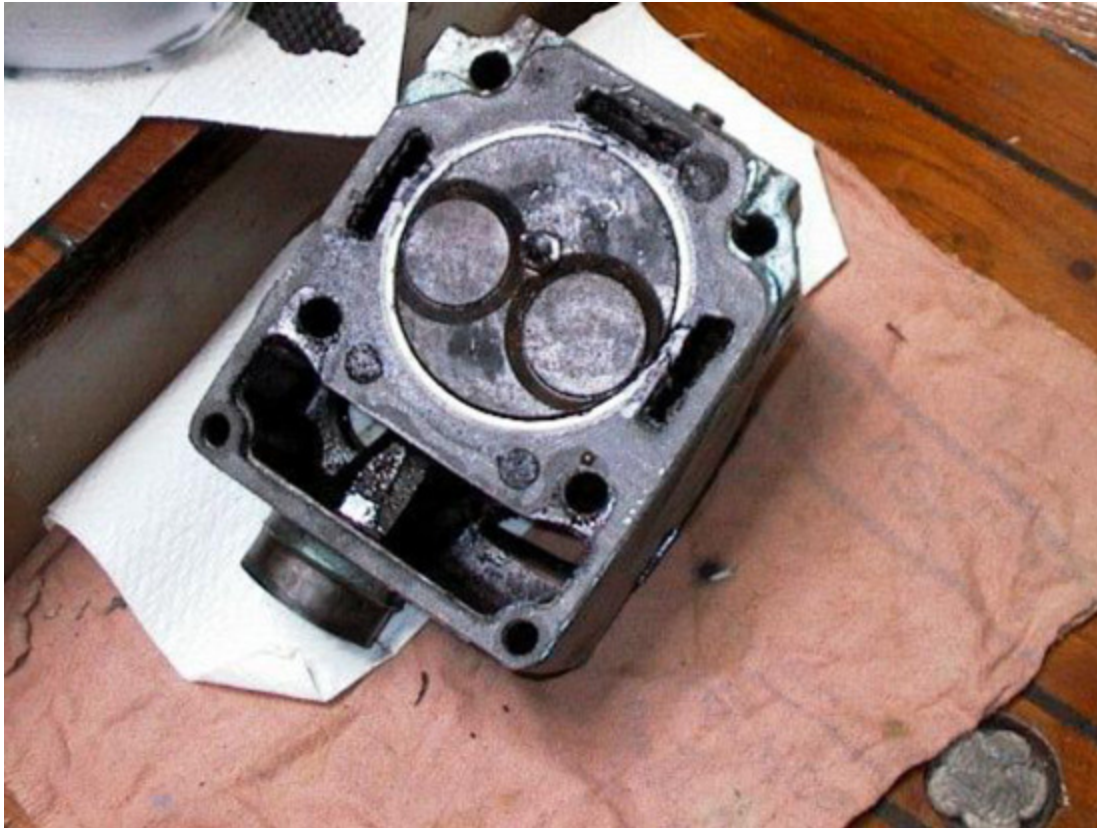
vorher noch keinen Volvo Penta MD2B zerlegt, aber erstens Motor ist Motor, und zweitens habe ich mir zur Sicherheit von Österreich aus Klosterneuburg von Volvo Penta das deutsche Handbuch für den Motor um 300.- ATS gekauft, nur um sicher zu sein obwohl ich es mit der englischen Reparaturanleitung auch in Englisch an Bord habe, allerdings kann man, speziell bei technischem Englisch manchmal Probleme mit dem Übersetzen haben. Nachdem ich den Krümmer und die Ventildeckel demontiert habe, sehe ich, daß es der erste vordere Zylinder sein muß, somit nehme ich auch gleich den ersten Zylinderkopf runter und es ist wie vermutet die Kopfdichtung, allerdings ist auch der Kopf selber am Zylinderrand auch etwas angegriffen was auch eine neue Kopfdichtung nicht ausgleichen oder abdichten kann, was ein Problem werden wird.



Ich habe die Zylinderköpfe demontiert, und versuche provisorisch mit „Marine Tex“ und neuer Zylinderkopfdichtung den Motor zu reparieren um nach der „Royal Palm Marina“ zurück zu kommen.

Den Kopf schleifen zu lassen ist unter ein paar Tagen sicher nicht möglich und ein neuer Kopf, wenn wir überhaupt einen auftreiben ist sicher sündteuer und nicht vor Montag möglich. Unsere zwei Gäste waren nur kurz spazieren und es hat ihnen nicht sehr gefallen, vor allem da es nicht mal überall Gehsteige gibt und man teilweise über Gras und Steine oder auf der Straße laufen muß! Dies ist mir im Micky Maus Land zwar auch schon aufgefallen, daß, wenn schon mal ein Gehsteig vorhanden ist, der manchmal im „nichts“ endet oder genau in der Mitte ein Baum ist und der Gehsteig zu Ende ist und nicht mehr weitergeht!

Nur wenn ich das erste Mal in Amerika bin, und dann noch in *Miami Coconut Grove*, einem der meist besuchten Anziehungspunkte gleich nach Miami Beach, dann hätte ich mir das schon alles angesehen und mich herumgetrieben, statt bei uns an Bord zu bleiben und mir zuzusehen wie ich den Motor zu reparieren versuche. Jedenfalls waren sie nicht zu bewegen noch mal auszuschwärmen und blieben, mir sehr unverständlich, lieber bei uns an Bord und sahen mir zu?



Hier ein Zylinderkopf, der neu 1200 US\$ kostet!

Am späten Nachmittag kommt Geir vorbei und bringt mir *Marine Tex*, ein zwei Komponenten Epoxid das hart wie Stahl wird und mit dem ich meinen Zylinderkopf reparieren kann und das auch angeblich halten soll, jedenfalls um wieder nach Ft. Lauderdale zu kommen um dort den Kopf ordentlich zu reparieren oder zu ersetzen. Obwohl ich Geir sagte auf welchen Steg wir liegen, war er im Marina Büro um nach uns zu fragen, und obwohl bis jetzt noch niemand von den Angestellten und Personal der „bewachten“ Marina auch nur bemerkte, daß wir an der Mole angelegt haben, nun wussten sie es und es blieb mir nichts übrig und musste pro Tag 46.- \$ bezahlen. Nun könnte ich auch Strom nehmen, aber leider passte unser Stecker nicht, denn die Anschlüsse am Molenkopf waren nur für 110 V und 50 A ausgelegt, unser Stecker aber für nur 30 Ampere somit mal keinen Strom, aber dafür konnten wir nun offiziell Duschen gehen.