

VORWORT:

Als ich anfangs an diesem 2. Teil zu schreiben, ist es der 13. Oktober 2002. Wir liegen im „Little Card Sound“ bei Key Largo (Florida)¹ vor Anker und leben bereits 910 Tage an Bord unserer „Key of life I“. Es ist total ruhig in dieser Bucht, zu ruhig für meinen Geschmack. Vor allem, da für die gesamte Florida Küste und den Florida Keys, eine „Tropical storm watch“ angesagt wurde. Der Grund dafür ist die „Tropical Depression Nr.:14“, die noch heute Nacht in der Voraussage zu einem Tropical Storm werden soll, der den Namen „Marko“ bekommen wird. Im Augenblick ist die Position von „TD 14“ südlich von Kuba auf 17° N und 84° W und es beunruhigt mich etwas, da voriges Jahr anfangs November sich „Michelle“ fast an derselben Stelle bildete und zu einem Hurrikan Kategorie 4 wurde! Mich würde natürlich freuen, wenn „TD14“ eher namenlos bleiben würde, und ich in Ruhe an diesem Buch schreiben könnte.

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 Berichtstatters. 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. Weiters 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. Dazu muß ich für diesen 2. Teil eine Erklärung abgeben: Der Buchtitel „Unter dem Key of life“ habe ich mir ausgedacht, da wir ja den „Key of life“ als unseren Clubstander in der BB Saling fahren und ich daran glaube, daß man mit dem Leben auf einem Boot auch wirklich den „Schlüssel des Lebens“ finden kann. Den Untertitel für Teil 2 „Bermuda Dreieck und zurück“, da mir manchmal unsere Fahrten im Bermuda Dreieck etwas „verhext“ vorkamen, weil eigentlich nichts, aber wirklich gar nichts, so ablief wie wir es eigentlich geplant hätten. Dazu zu sagen sei auch noch, es gibt noch keinen 1. Teil von diesem Buch, aber... beim 1. Teil kann ja ein jeder anfangen, somit fange ich eben mit dem 2. Teil an. Obwohl ich minutiös seit zig Jahren Logbuch führe, fällt es mir doch leichter die aktuellen Ereignisse zu erzählen und fange deshalb hier ein Jahr zurück zum erzählen an, im November 2001 bei „Hurrikan Michelle“, weil das so gut zur jetzigen Situation paßt.

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 Tips 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 und Hinweise mit Fuß - und Endnoten eingesetzt. Mit den „Endnoten“ soll so eine Art Seglerlexion am Ende des Buches entstehen, 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“. Der wahre Grund ist, ich habe mir vor ein paar Tagen - weil ich ja sonst keine Probleme habe - das „Word 8.0“ von „Mirkosoft“ auf unseren Apple Macintosh installiert und die Fuß - und Endnoten in diesem Programm begeistern mich besonders, ebenfalls die Rechtschreibkorrektur in 30 verschiedenen Sprachen. In einem „GLOSSAR“ habe ich dann die Segelausdrücke in alphabetischer Reihenfolge nochmals zusammen gefaßt.

Leider haben mich viele Situationen graue Haare und viele Nerven gekostet, bis ich wieder einmal bewiesen bekam, das auch neues Kartenmaterial um teures Geld, kein Gewähr ist, auch richtige Angaben zu enthalten. Speziell NOAA Karten und sogenannte „Chartbooks“ aus Amerika sind teilweise total unbrauchbar, aber man bekommt meistens nichts anderes. Wer jemals in den Bahamas

¹ auf 25°18'9 N und 80° 21'6 W

navigiert, sollte sich mit den „Explorer Charts“ ausrüsten, mit denen ich und viele meiner Freunde die besten Erfahrungen machten. Da ich angefangen habe an einem Hafenhandbuch für die Bahamas zu arbeiten, werde ich für diverse Buchten als Navigationshilfe und zur besseren Übersicht mancher Situationen und Geschichten, ein paar Seiten daraus mit einkopieren. Ebenfalls sind ein paar „Storys“ in englischer Originalfassung im Buch, die von diversen Magazinen und Zeitungen abgedruckt wurden, so z.B. vom Segelmagazin „South wind sailing“. Aber, außer daß sich viele Gemüter erhitzt haben und es von vielen anderen Segelfreunden begrüßt wurde, daß endlich jemand den Mut hat die Wahrheit zu schreiben und ich bei der Coast Guard wahrscheinlich auf der „watch list“ stehe, hat sich an der bestehenden Situation nichts geändert.

Nicht so wie in meinen früheren Büchern, wie den „Logbuchauszügen von der Manuda“ wo ich ja täglich einen Bericht niederschrieb, werde ich in diesem Buch eher versuchen ein paar Tage zu überspringen und für den Leser die interessanteren Tage und Fahrten zu beschreiben, und hoffentlich gelingt es mir, es halbwegs leserlich zu Papier zu bringen und auch ein wenig zum schmunzeln, wie es meinem Bekannten Karl Vettermann doch meistens gelungen war! Aber obwohl ich versuchen werde, meine „Kraftausdrücke“ stark zu reduzieren, werde ich den Stil von Karl Vettermann wohl nie erreichen. Um ehrlich zu sein, will ich es auch gar nicht, da ich trotz nun 58 Lenze, noch immer nicht „klüger“ geworden bin, bin ich nach wie vor ein Gerechtigkeitsfanatiker und versuche mit meinen Geschichten, bildlich gesprochen, so lange in einem Wespennest herum zu stochern bis ich gestochen werde. Deshalb werde ich so lange ich kann, alles aufzeigen was mir nicht in den Kram paßt und da ich mich gerne ärgere, macht es mir auch noch Spaß. Aber wie ich immer zu sagen pflege: „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 „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.

Für Fragen, Anregungen, Kritik oder einer Wette, bitte scheut Euch nicht mir zu schreiben, an Postadresse, auch „snailmail“ genannt:

Erich BEYER,

Email: segelclub.ankh@vienna.at oder swna@vienna.at