

„BALU“ Zukunft und Erinnerungen.

Armer BALU! - Da steht er nun auf vier Stelzen auf dem Trockenen. Heck- und Bugkorb, Seereling und Rellingstützen sind der großen Flex zum Opfer gefallen und Rosttränen, ja ganze Rostbäche, haben auf dem weißen Rumpf Spuren hinterlassen. Also: Abwracken? Abschiednehmen vom Liebsten, was ein alter Mann noch hat? Der Anfang vom Ende einer Segeljacht aus Stahl?

Mitnichten! Eine dringende, ja zwingende, Verjüngungskur, ein Lifting, für das rund 26 Jahre alte Schiff, stehen an. Es geht nicht um Schönheit; es geht um die Erhaltung meiner eisernen Lady, dem Stopp von Korrosion und Lochfraß an Stellen, an die man mit Werkzeugen und Maschinen zum Entrosten nicht heran kommt.

Knapp zwei Monate, von Ende Juli bis Ende September, war BALU heuer im Wasser, unterwegs zwischen Martigues, dem Golf de Fos und Menton, den Inseln Porquerolles und Port Gros, Antibes, La Ciotat, St. Raphael und Cavalaire an der Cote d'Azur, dem Var und der östlichen Provence.

Mein bevorzugtes Segelrevier zwischen Elba, Korsika, Capraia und Nord-Sardinien musste heuer auf mich und BALU verzichten. Einmal, weil ich Gäste, ein jüngeres Ehepaar, zwei Wochen an Bord hatte, und zum Anderen, weil der Auspuffkrümmer geplatzt war und die Wellendichtung nicht das tat, was ihre Bestimmung gewesen wäre, sozusagen eine Wellenundichtung, blieb. Unter diesen Umständen erschien es nicht ratsam, 36, manchmal auch 48 Stunden und länger, mit provisorischen Reparaturen übers offene Meer, la Large, sagt man dazu als (ein)gebildeter Franzose, zu gehen.

Die technischen Mankos konnten wegen Mangels an Ersatzteilen für den dänischen 20-PS-Bukh-Motor nicht repariert werden und was die Gäste betrifft, fand es - besonders der weibliche Teil des Ehegespanns - weder normal noch erträglich, wenn ein Segelschiff schief im Wasser und wellenbedingt etwas unruhig, gefahren werden muss. Aber auch das Herumgondeln entlang der Küste kann schließlich Spaß machen - vorausgesetzt es gibt Platz in den Häfen und an den Ankerplätzen.

Aber, genau daran mangelt es während der Hauptsaison Juli/August im westlichen Mittelmeer. Die Häfen brechend voll, an den Ankerplätzen, die übrigens an dieser Küste Mangelware sind, beängstigende Enge und in den Bojenfeldern, die vor den Häfen mehr und mehr angelegt werden, sollte man (zumindest in der Hauptsaison) auch nicht erst am späten Nachmittag eintrudeln. Das gilt freilich auch für Elba, Capraia, Korsika und Nord-Sardinien. Drum bin ich normalerweise Juni oder erst Ende August, September bis Anfang Oktober unterwegs, obwohl da schon der herbstliche Mistral einem manchmal das Fürchten lernt.

Heuer, 2008, also ohne den toskanischen Archipel. Schade. Ich liebe die Nachtfahrten (besonders bei Neumond) zwischen französischem Festland und Korsika bzw. Elba, wo ich, wie 2007, nach zwei Tagen und zwei Nächten auf See, erst in der traumhaften Bucht von Marina di Campo im Süden der Insel vor einem recht ordentlichen Mistral Unterschlupf fand.

Selber schuld: Da legte man frühmorgens - mir ging es jedenfalls mehrmals so - vom Port Frioul bei Marseilles mit Ziel Porquerolles (ca. 60 Meilen, wo man auf gutes Wetter für die Überfahrt nach Korsika warten kann) bei leichtem Wind ab. Nach eine paar Stunden sind es schon drei, vier, fünf Bft, direkt von hinten, für einen Langkieler wie BALU heißt das: Ideales Schmetterlingsegeln. Nach etlichen Stunden ist man auf Höhe von Porquerolles, dem geplanten Tagesziel. Und man bringt es nicht Übers Herz, die euphorisch-stimmende Rauschefahrt (Nota bene: Ausnahmsweise nicht Rauschfahrt!) zu unterbrechen, Aber der Wind wächst sich zu einem veritablen Mistral aus. Reff in Fock und Groß, Und das bei viel Wind und primitivem Bindereff- eine Knochenarbeit.

Dann wird's Nacht. Der Sternenhimmel erschlägt einen förmlich. Die Milchstraße ist tatsächlich ein gelbweißes, das Firmament teilendes, leuchtendes, breites Band und auf der Mastspitze glaubt man als Toplicht den Sirius oder einen Stern aus dem Orion gehisst zu haben. Und in fest unendlicher Wiederholung: Das Rauschen der nachlaufenden, manchmal hinter dem Heck brechenden Welle, dann die Beschleunigung, das Sumlog steht bei 10 kn an der Begrenzung, Gischt und Welle gehen unter dem Schiff durch, dann wird es kurzzeitig ganz ruhig - bis zum nächsten Durchgang. Immer dem 43sten Breitengrad entlang-bis zum Cap Corse.

Die Sonne geht zum zweitenmal unter. Es stellt sich, wie fast immer, wenn ich allein unterwegs bin. ein eigenartiges Gefühl (nein, es ist keine Angst), eine Art von Beklemmung, ein. Die zweite Nacht ohne Schlaf- das wird hart Denn an ein Unterkommen in Macinaggio auf der Ostseite vom Cap ist nicht zu denken und bei Nacht in einer der kleinen, überfüllten Bucht einen Ankerplatz zu finden, ist illusorisch. Außerdem ist es meist gar nicht möglich, gegen die enormen Fallboen am Cap mit meinen 20 PS voran zu kommen. Also: Entweder vor Top und Takel sich in Richtung Elba treiben zu lassen oder beizudrehen. Seeraum ist genügend vorhanden; nach Elba rund 40 sm und nach Capraia etwa 20 sm. Dann ein paar Stunden unruhigen Schlafs.

In dem geschilderten Fall zog ich gegen 05.00 Uhr wieder die Segel hoch und nahm Kurs auf Elba, Mittag war der Wind weg und gegen 14 Uhr fiel der Anker vor Marina di Campo. Etliche Tage - jedenfalls solange kein Wind aus dem südlichen Quadranten in die Bucht steht - gibt's Faulheit pur: Schlafen, lesen, Schnorcheln, schwimmen; abends ins Städtel, die „Süddeutsche“ besorgen (wenn sie zu haben ist), ein paar Bierchen, Camparj auf Elba, Pastis auf Korsika. Nach der verdienten Pause geht's weiter: Entweder rund Elba, Porto Azzurro, Portoferraio, Marciana Marina, oder zum italienischen Festland, nach Capraia, Korsika, St. Therese Gallura (Sardinien) - und auf einmal ist's Ende September und das Gleiche beginnt wieder - nur in entgegen gegengesetzte Richtung; es geht in den Port a Sec (Trockenhafen), dem Winterquartier nach Martigues,

Langweilig wird's - auch wenn man viele Jahre in diesem Seerevier zugange ist- eigentlich nie, obwohl bisweilen der große Atlantik schon fehlt. Aber man hat ja seine Erinnerungen -und an langen Winterabenden seine Logbücher. Meist schmunzelnd durchlebt man wieder selbst dramatische Situationen wie die, als ich von Holland kommend, in Port St. Louis an der Rhone-Mündung im dortigen Hafen festgemacht hatte. Auf einmal gluckste Wasser unter den Bodenbrettern. Ursache: Die Ummantelung der flexiblen, mechanischen Sumlogwelle hatte sich von der Anzeige gelöst und still und leise war das Schiff durch sie vollgelaufen. Na ja, das kann passieren. Die elektrische Lenzpumpe angeschlossen, den Abflussschlauch nach aussenbords und nach kurzer Zeit war das Meer nicht mehr im Boot, sondern draußen wo es hingehört. Aufatmen. Pumpe abstellen. Aber was war das? Das Meer kam zurück! Ein Riss im Kiel, ein Leck im Unterwasserschiff? - Ich wurde nervös. Also, dasselbe Spiel noch einmal - und dann, immer wieder, fast zwei Stunden lang. Bis die Batterie meinte, sie habe jetzt Feierabend. Wer hilft in solchen Situationen? Die Feuerwehr! Und im selben Augenblick als die Pompiers den Saugschlauch ins Schiff gelegt hatten und ich mich - völlig erschöpft und konfus - ins Cockpit verholt hatte, erkannte ich den Grund des Schlamassels: Der Abfluss-Schlauch der Lenzpumpe hing ins Wasser. Sobald ich die Pumpe abstellte, saugte sich das Wasser wieder zurück, weil die Pumpe an tiefer Stelle im Schiff unterhalb der Wasserlinie platziert war. (Die Demonstration eines physikalischen Gesetzes für die 4. Klasse Grundschule.)

Einmalige Erlebnisse, große Gefühle. Wenn beispielsweise ein Einhandsegler zwischen Spanien und den Kanarischen Inseln nach acht Tagen in der Nacht ganz unten an der Kimm den Widerschein des ersehnten Leuchtfuers von Teneriffa ausmacht. Die SiTVE- Atlantik-überquerer werden solche Situationen sicher ebenso oder noch starker empfunden haben.

Oder eine andere Begebenheit, die mir in Erinnerung geblieben ist. In der Darsena Pesquera in St. Cruz auf Teneriffa trafen sich früher (vor 25 und 30 Jahren, wie auf Gran Canaria) um

die Weihnachtszeit die Atlantiküberquerer. Und da gab es einen furchtbar zugerichteten Hund - durch einen Zusammenprall mit einem Auto oder durch das bekannt-„tierfreundliche“ Wesen der dort am Hafen arbeitenden Männer - ist nicht geklärt. Eine Holländerin nahm sich jedenfalls des Hundes an. Sie brachte das halbtote Tier, dem die Haut an den hinteren Läufen fast völlig abgezogen war, zu einem Tierarzt. Der wollte die Hündin einschläfern; das aber wollte die Holländerin nicht. Sie polsterte ein altes Fass für das Tier aus zum Schutz vor Sonne und Regen, wechselte täglich den Verband und, was niemand für möglich gehalten hatte, Tjuna, so nannte sie das Tier, erholte sich zusehends.

Ich war der nächste, der Tjuna übernahm als die Holländer zur Atlantiküberquerung absegelten, und als auch ich die Leinen los machte - allerdings um zurück nach Spanien zu segeln (aber das ist eine andere Geschichte) - übernahmen Segler aus Frankreich die weitere Pflege. Und die, so habe ich erfahren, fanden wieder welche, die weiter die Medikamente für Tjuna besorgten und sie gesund pflegten. Ich kann mir kaum vorstellen - bei allen auch guten Erfahrungen mit Stegnachbarn und Segelkameraden -, dass so etwas heute noch möglich wäre,

Entschuldigung. Alte Leute werden bisweilen geschwätzig. Und es sollte strafbar sein, Langeweile zu verbreiten. Drum nur noch ganz kurz. Noch heuer im Dezember wird BALU einen neuen Bug- und einen neuen Heckkorb, diesmal aus rostfreiem Stahl, bekommen. Neue Relingstützen und Seereling werden folgen. Der Auspuffkrümmer ist schon bestellt und die Wellendichtung aufgemöbelt - Und dann bin ich gespannt, wie lange das Schiff noch zwischen französischem und italienischem Festland und den toskanischen Inseln seinen alten Kapitän spazieren fahren wird?

Euer Jonas