

Gerd Bartling

S t u r m t ö r n s

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages oder des Autors darf das Werk, auch nicht Teile daraus, weder reproduziert, übertragen noch kopiert werden, wie z. B. manuell oder mit Hilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnungen und Datenspeicherungen.

Selfpublisher Gerd Bartling

© Copyright by Gerd Bartling

Titelfoto: Dieter Kluge

Fotos: Gerd Bartling

Zeitungsausschnitt: Corse Matin

Umschlaggestaltung: Gerd Bartling

Karten: Gerd Bartling

Druck und Bindearbeiten: Druckerei Pust, Lingen

Printed in Germany 2022

ISBN 978-3-00-073855-5

Samstag, 10. Oktober 1987, 15.00 Uhr.

Unser Kat ist seeklar. Die Sicherheitsmaßnahmen für den Törn nach *Korsika* werden mit der Crew noch einmal besprochen. Ab dem Auslaufen müssen alle, auch diejenigen in und auf den Kojen, Lifebelts, Lifelines und Rettungswesten tragen, das ist der wichtigste Punkt. Danach werden die Seewachen eingeteilt.

Gegen 16.00 Uhr starten wir die Motoren und legen ab. Die Genua hatten wir bereits vor dem Ablegen ausgerollt. Nachdem alle Festmacher eingeholt sind, setzen wir noch im Hafengebiet das Großsegel. Die beiden Reffs vom Vortag sind noch eingebunden. Hier im Hafen und im Fjord weht der Wind eher moderat. Das wird sich jedoch schlagartig ändern, sobald wir die Windabdeckung der Insel *Menorca* verlassen haben.



Nach dem Passieren des Leuchttowers *Punta del Espero* gehen wir auf Kurs 065°. Schon eine Stunde später kommen der Wind und eine hohe Dünung aus Westen. Die Lufttemperatur

und die Luftfeuchtigkeit sind unverändert hoch. Es ist richtig schwül. Mit dem Einsetzen der Dämmerung schalten wir die Positionslaternen ein. Der Wind nimmt entsprechend der Vorhersage zu. Um 22.00 Uhr erreicht er sieben bis acht Beaufort aus Westsüdwest. Rundum sehen wir das Wetterleuchten von weit entfernten Gewittern. Die See geht für diese Windstärken unverhältnismäßig hoch.

Im Logbuch notiere ich außer dem Wind; Seegang Stärke sechs nach Petersen, Barometer 1006, Bedeckung dreiviertel, Wetterleuchten, Schauerböen, Kurs 060°. In Erwartung eines weiter zunehmenden Winds, bergen wir das gereifte Großsegel komplett. Dabei verfängt sich Großfall beim Schlagen an einer losen Schraube des Abweiserbügels der Dampferlaterne. Mit gezieltem hin und her schwingen bekommen wir es wieder frei, ohne dass jemand in den Mast gehievt werden muss. Die Genua verkleinern wir auf 50 % ihrer Segelfläche. Unter Berücksichtigung der geschätzten Abdrift steuern wir ab sofort 050°. Nach Mitternacht geht die Windstärke nicht mehr unter acht Beaufort. Die Schauerböen nehmen uns immer häufiger die Sicht.

Der Wind ändert bis zum Morgen seine Richtung häufiger von West nach Nord und wieder zurück. Ab 06.00 weht er stabil mit Stärke acht aus Nordwest. Der Seegang nimmt zu. Die Brecher werden höher. Das sind Anzeichen dafür, dass wir mit deutlich mehr Wind zu rechnen haben. Das Barometer zeigt unverändert keine auffälligen Veränderungen. Typisch für das Westliche Mittelmeer. Unsere Einschätzung und die der Engländer in *Mahon* war, so wie es aussieht, vollkommen richtig.

Zur Mittagszeit stehen wir nach Logge auf der Position Nord 40° 42,0' und Ost 005° 44,0'. Unser LORAN - Navigator

streikt unverändert. Dieser Koppelort ist circa 82 Seemeilen nordöstlich von *Menorca*. Immerhin haben wir ein Drittel der Distanz nach *Korsika* geschafft. In 20 Stunden! Das entspricht der bisher üblichen Reisegeschwindigkeit von vier Knoten. Der Seegang erreicht inzwischen eine Höhe von sechs bis sieben Meter. Die Höhe der Brecher liegt geschätzt bei zwei bis zweieinhalb Meter. Der Wind kommt in den letzten Stunden kontinuierlich aus Westnordwest. Wir verkleinern vorausschauend die Genua auf etwa ein Drittel ihrer Größe.

Heute Abend beginnt das Wetterleuchten gegen 22.00 Uhr. Die Gewitter kommen näher. Sie kommen aus dem Westen, dem Norden und aus Lee. Die aus Lee sind vermutlich dem Stau der Wolken vor den Gebirgen Korsikas und Sardiniens geschuldet. Der Westnordweststurm legt an Stärke zu. Acht bis neun Beaufort, Seegang sieben, Barometer 1006 Millibar



schreibe ich ins Logbuch. Wir verkleinern die Genua nochmals auf nur rund 20 % ihrer Segelfläche und beginnen den

Gewittern auszuweichen. Die Ausweichkurse liegen zwischen 070° und 350°. Dadurch passieren uns die Gewitter an Backbord, an Steuerbord, voraus oder achterauss.

Die Hiobsbotschaft kommt von Claus! Im Steuerbordrumpf steht das Wasser knöchelhoch über den Bodenbrettern und es schmeckt salzig. Jetzt bloß keine Panik aufkommen lassen. Bevor ich nach unten gehe, öffne ich den Sicherungskasten, oben über dem Niedergang. Zwei Sicherungen sind durchgebrannt. Vermutlich die der Bilgepumpen. In voller Montur gehe ich die vier Stufen des Niedergangs runter ins Wasser des Steuerbordschwimmers. Ein flüchtiger Geschmackstest bestätigt mir, dass es Salzwasser ist. Aber wie kommt es hier in den Schwimmer? Über die Stopfbuchse der Antriebswelle, deren Undichtigkeit wir schon in *Hyères Plages* festgestellt hatten, können diese Mengen nicht kommen. Bisher hatte die Pumpe im Motorraum das eindringende Wasser auch laufend nach Außenbords befördern können. Ich stampfe weiter durchs Wasser vor zum Sanitärraum, der sich auf der Innenseite des Schwimmers befindet. Das hier befindliche Notausstiegsluk leckte ebenfalls von Anfang an. Es ist nicht mehr geworden. Aber der Waschbeckenabfluss ist das *Corpus Delicti*!

Auf dem aktuellen Kurs in nordöstliche Richtung klettert der Luvschwimmer die Seen hinauf und stößt durch den anrennenden Brecher, der Sekundenbruchteile später gegen die Innenseite des Leeschwimmers donnert. Durch den hohen Druck wird das Wasser in den Waschbeckenabfluss gepresst. Der befindet sich normalerweise 30 Zentimeter über dem Wasserpass und hat deshalb kein Absperrventil, wie mir Herrn Branc erklärt hatte. Eine Meerwassersäule schießt demzufolge alle neun bis zwölf Sekunden bis unter die Decke des Sanitärraums und von dort ins Waschbecken zurück, das dann

überschwappt oder direkt ins Schiff. In diesem Fall in den Steuerbordschwimmer. Gefahr erkannt - Gefahr gebannt. Ich lasse mir einen Schrubber bringen und breche den Stiel soweit ab, dass er zwischen den Gummistöpsel des Waschbeckens und die Decke passt, leicht gebogen um ihn auf Spannung zu halten. Das Leck ist dicht! Da beide Bilgepumpen hier in der Steuerbordbilge nicht funktionieren, weil die Elektrik überflutet ist und die Membran der Handbilgepumpe, die mit dem langen Schlauch aus dem Cockpit, völlig porös ist, ist Manpower gefragt.

Wer kennt die effektivste Bilgepumpe, frage ich in die Runde der Anwesenden im Salon. Dirk sagt, was alle wissen: „Ein Seemann voller Angst mit einer Pütz in der Hand.“

Gesagt, getan. In einer halben Stunde ist das Wasser da wo es hin gehört – Außenbords. Die Sicherungen werden mangels Ersatz mit Stanniolpapier umwickelt. Die Bilgepumpen im Sumpf des Schwimmers und die im Motorraum laufen wieder. Was das angeht ist unsere Welt jetzt in Ordnung.

Unvorstellbar! Claus war in der Zwischenzeit in der Kombüse aktiv und serviert Drinks mit Zuckerrand und aufgesteckten Zitronenscheiben. Alle Achtung! Diese coole Geste entspannt die gesamte Crew, die wie so oft vereint im Salon ausharrt.

Nach Mitternacht können wir den Gewittern nicht mehr ausweichen. Wir steuern ab sofort wieder unseren Generalkurs von 050°. Das gesamte Seegebiet ist ein einziges schweres Gewitter. Da müssen wir durch, ob wir wollen oder nicht. Die Situation zerrt an den Nerven. Heftige Regenschauer kommen uns zur Hilfe. Die vom Himmel stürzenden Wassermassen halten die Brecher niedrig.