Schreckensvision: Ein Pirat entert einen Frachter (oder sind es nur Wartungs-arbeiten im Hafen?)

Durch den Golf von Aden

Fregatten, Fischer und Piraten

Nach einem opulenten Mahl beim Libanesen in Salalah haben wir uns die Köpfe heiß geredet. Wir, das sind die Crews der Yachten ESPERANZA, MULINE, YARA, YAGOONA und JUST DO IT. Boote so verschieden wie das Naturell der jeweiligen Crews. Boote so verschieden wie das Naturell der jeweiligen Crews. Thema war die bevorstehende Passage von Salalah im Oman via Mukalla nach Aden im Jemen. Die Passage, die uns allen wegen der gefürchteten somalischen Piraten heftige Kopfschmerzen bereitet.

Hinweis:
In diesem Bericht tauchen Anke und Martin auf. Was garantiert zur Verwirrung beiträgt. Anke war nicht an Bord und hat diese Etappe nicht mitgemacht. Also, „meine“ Anke jedenfalls nicht. Anke und Martin versuchten quasi als Anhalter per Boot von Australien nach Deutschland zu gelangen. Wir hatten uns auf Uligamo (Malediven) kennen gelernt. Auf der Überfahrt nach Salalah erhielt ich die Anfrage, ob sie bei mir von Salalah aus ein Stück mitsegeln könnten. So kamen sie an Bord, und ich war darüber sehr erfreut, erleichtert eine Crew doch das Segeln im Konvoi erheblich. Aber - es gab nun plötzlich Anke und Martin jeweils zweimal - was gelegentlich zu Irritationen Anlass gab.

Mi. 04.03.09 - 1. Tag

Die Crew der YARA hat bereits wie verabredet die persönlichen und die Bootsdaten aller fünf Crews und Boote per Email an die deutsche Fregatte RHEINLAND-PFALZ gesendet. Die wird die Daten ans Auswärtigen Amt und an die UKMTO weiterleiten, für den Fall, dass wir zum Sonderurlaub in Somaliland gebeten werden.

Die Ausklarierung ist erledigt. Wie üblich bei den Omanis effektiv und unproblematisch. Zurück an Bord beginnen allgemeine Spülarbeiten. Der Staub der letzten Tage soll von Bord. Ein nicht ganz einfaches Unterfangen, denn der Wüstenstaub ist so fein, dass er sich durch kleinste Ritzen zwängt und überall festsetzt. Und wo er sitzt, da haftet er auch, nachhaltig. Gegen Mittag bekommen wir das endgültige OK der Hafenbehörde und unsere kleine Flottille verlässt den Hafen. Noch immer wird auf allen Booten gespült, gebürstet und geschwemmt. Wie sich die Bilder gleichen. Der Kampf gegen den Staub lenkt ab, nimmt der Phantasie die Zeit, sich mit den bevorstehenden Tagen zu beschäftigen. Kräne, Kaianlagen und die mächtige Mole von Salalah verschwinden innerhalb weniger Minuten. Die Luft ist reichlich sandhaltig. Wie seit Tagen

schon. Auf dem Meer wirkt der Staub noch dichter als an Land. Unsere kleine Flottille formiert sich in gegenseitiger Sichtweite.

JUST DO IT wird gespült. Eine neue Erfahrung: Erstmals Segeln mit Crew (Martin und Anke). Hier gleich eingesetzt beim Entsanden des Bootes. Eine Woche in Salalah hat mächtig für Staub gesorgt.

Um 16:35 Ortszeit der erste Zwischenfall. ESPERANZA meldet eine Leine bzw. Fischerboje, in der sie hängt und geht mit der Fahrt zurück. Wenige Minuten später kann die Crew, Helmut und Ilse, Entwarnung geben. Ihr Boot ist befreit.

Die Sonne verschwindet fahl und blass hinter einem Staubvorhang, lange bevor sie sich dem westlichen Horizont zuneigt. Mit Beginn der Dunkelheit schließen wir enger auf. Die Boote fahren ihre Positionslichter im Top. Mit Ausnahme der YAGOONA, deren Toplicht und Radar ausgefallen ist. Radarwache übernimmt umschichtig ein Boot, heute die MULINE. Die Radarwache soll vor allem sicher stellen, dass die Flottille nicht von einem unbeleuchteten Großschiff übergemangelt wird. Denn uns ist bekannt, dass es neben dem offiziellen, von den Coalition Forces überwachten Track noch einen weiteren, inoffiziellen gibt, der nicht überwacht wird, und auf dem zahlreiche Schiffe ihr Glück in der Dunkelheit und unbeleuchtet versuchen. Ganz abgesehen von den unbeleuchteten Einzelfahrern, die ihr Glück auf abweichenden Roiten und auf eigene Faust versuchen. Allgemein herrscht etwas Frustration über den herrschenden Gegenstrom, der mit satten 2 Knoten unser Vorankommen verlangsamt.

Do. 05.03.09 - 2. Tag

Ein blasser Mond. Nur wenige Sterne. Viel Staub in der Luft. Dafür entschädigt kräftiges Meeresleuchten. Ab und zu ziehen helle Lichtpunkte am Boot vorbei, als wenn jemand Teelichte auf dem Meer verteilt hätte. Nach wie vor starker Gegenstrom. Die Fahrt über Grund: 3,5 Knoten! Ansonsten keine besonderen nächtlichen Vorkommnisse. Am frühen Morgen ist das Boot von einer feinen Staubschicht bedeckt. Draußen und drinnen!

Um 11:00 entdeckt Anke ein erstes „Speedboot“ auf 2 Uhr. Über UKW informieren wir die Flottille, die gerade munter auf Kanal 17 plaudert und das Boot scheinbar nicht gesehen hat. Ein offener hölzerner Kahn. Drinnen vier Männer, drei stehen im Vorschiff. Das Boot rast durch die Wellen, gleitend, Gischt zur Seite schmeißend. Die Besatzung nimmt keinerlei Notiz von uns. Fischer auf dem Weg zu ihren Fanggründen? Schmuggler auf dem Weg nach Sokotra? Wenige Minuten später taucht ein weiteres Boot auf. Gleiche Bauart, ebenfalls vier Leute. Es geht hinter uns durch.

Die Flotille segelt wie verabredet stets dicht beieinander.

13:45 - ein kleinerer Frachter. Er kommt von achtern auf und überholt uns sehr langsam. Sein AIS ist nicht in Betrieb. Um 15:00 taucht wieder eins dieser „Fischerspeedboote“ auf. Diesmal von der Seeseite. Sein Kurs zielt mitten auf unsere Flottille. Es nimmt kurz Fahrt weg, als es vor der YARA durchgeht, beschleunigt erneut und hält auf JUST DO IT zu. Auf uns! Die Spannung steigt ein wenig. Ich bitte Anke, sich situationsgerecht zu kleiden. Ihre Erscheinung im Bikini ist ja durchaus angenehm, aber wir wollen keine Begehrlichkeiten wecken, nicht

wahr? Das Boot nähert sich und die Insassen werden deutlicher. Alle hellhäutig, also keine Somalis. Kleidung normal. (Johnny Depp sah als Captain Jack Sparrow weit eindrucksvoller aus.) Sie drehen ein und machen Zeichen. Fischer oder nicht? Vorerst halte ich Kurs und Geschwindigkeit und lasse sie näher herankommen. Dabei versuche ich irgendwelche Anzeichen von Waffen zu entdecken. Was bei Yeminiten auch nicht viel besagt, da dort jeder halbwegs erwachsene Mann mit Feuerwaffen reichlich gesegnet ist. Als sie mir zu nahe kommen, drehe ich etwas ab. Sie gestikulieren, aber die Gesten sind nicht recht verständlich. Ich fahre einen Kreisel. Im zweiten Anlauf lasse ich das Boot näher kommen. Keine Waffen zu entdecken, die Gesten nach wie vor unverständlich. Als sie sich für meinen Geschmack zu schnell nähern, drehe ich erneut ab. Dabei gerät ihr Boot dicht an JUST DO IT´s Heck. Hmm. Harter Gasschub, enge Kehre. „Please keep some distance!“ Ob sie Englisch verstehen? Großer Schreck, unmittelbar vor uns geht YAGOONA durch. Mist, schnell weiter drehen. Nicht, dass wir uns bei solchen Manövern noch gegenseitig über den Haufen fahren. Hatte auf diese Fischerpiraten fixiert gar nicht mitbekommen, dass die anderen Boote näher gekommen sind.

Dichte Begegnung - aber die Anspannung lässt nach. Erst sind die Fischerpiraten um uns herumgekreiselt, nun kreisen wir um sie herum. (Foto: M. Bartels / S. Lang)

Sie haben jedenfalls verstanden, dass wir misstrauisch sind und ändern ihre Taktik. So nehmen sie die Fahrt aus ihrem Kahn und schwenken einen Thun. Das ist nun endlich ein verständliches Zeichen. Wir drehen erneut und kreisen nun unsererseits zweimal um den Kahn. Wer sind denn nun die Piraten. Sie oder wir? Als Zeichen der Friedfertigkeit bewerfen sie uns mit kleinen Fischlein. Aus ihren Gesten lese ich jetzt, dass sie Fisch gegen Zigaretten oder Zigarren tauschen möchten. So kommen wir ins Geschäft. Ein Schachtel Marlboro fliegt zu ihnen, ein Thun fliegt in unser Cockpit. Noch ein paar unverständliche Gesten, dann trennen sich unsere Wege.

Um 18:00 passiert uns ein hölzerner Kümo von der Art, wie sie in Salalah neben uns lagen. Ansonsten bleibt es ruhig. Martin macht sich an die Zubereitung von Sushi. Sehr löblich. Die Stimmung ist entspannt.

Fr. 06.03.09 - 3. Tag

Es ist Nacht. Nach wie vor unter Maschine. Weit und breit kein Segelwind. Die Gribfiles versprechen auch für den heutigen Tag nicht viel. Dafür tut sich viel. In der Funke. Ein Containerfrachter meldet drei suspicious objects in seinem Kielwasser. Ein anderer Frachter meldet sich und bestätigt die Meldung und dass es sich um Schlauchboote handelt. Ein anderes Schiff, ein Tanker, gibt einen all ships call und meldet, er sei under piracy attack. Es steht rund 100 Seemeilen SSW von unserer Position. YAGOONA empfängt einen weiteren Hilferuf als DSC-Call. Angeblich von einer Segelyacht. Bei uns ist der Call seltsamerweise nicht eingegangen. Überreichweiten beeinflussen den Funkverkehr. Um das nächtliche Gesche-

Die Fischer sind wohl doch nur Fischer. Es kann getauscht werden. Zigaretten gegen Thunfisch. (Foto: M. Bartels / S. Lang)

hen weiter zu untermalen sind zwischendurch aufgeregte russische Stimmen zu hören. Ich bin schwer beeindruckt. Statt dass sich alle Schiffer auf eine englische Kommunikation konzentrieren, spricht anscheinend ein jeder auf seiner Heimatsprache mit „seinen“ Fregatten. Die Unruhe im Äther ärgert mich zunehmend, denn der Lärm fördert weder meinen Schlaf – *meine* Hundekoje liegt nun leider direkt neben der Funke - noch die Entspannung in unserer Flottille.

Am Nachmittag herrscht verbreitet gute Stimmung. Es wird allseits erfolgreich geangelt. Auch wir bekommen nach zwei Nieten unseren Fisch. Ein kleiner Weißer Thun. Fast noch ein Baby. Aber der Mensch ist ja auch Stubenküken und Kalbfleisch, da kann auch ein Babythun auf den Speisezettel. Er wird schon genug Fleisch für uns drei haben.

Eine von vielen entfernten Begegnungen

Erste Segelversuche, leider nur mit mäßigem Erfolg. Schnell schläft der Wind wieder ein. Mit Beginn der Dunkelheit tauchen mehrere Lichter auf. Feste weiße Lichter, blinkende weiße und rote Lichter, ein Suchlicht. Letztlich erweisen sich alle Lichter als Fischerboote oder als Markierungsbojen. Markierungsbojen? Gerade haben wir eine rot blinkende Boje passiert. Seitlich achteraus plötzlich Wellenschlag. Delphine? Am Meeresleuchten kann ich ablesen, dass irgend etwas im Bogen auf unser Heck zuschwimmt. Ein Fisch? Dann verbleibt das Leuchten etwa anderthalb Meter hinter dem Heck.

„Anke, sag mir bitte mal unsere Geschwindigkeit! Nimmt sie ab?“

Sie nimmt ab, ganz dramatisch. Eindeutiger Befund, wir haben eine Leine eingefangen. Mist und noch mal Mist. Kopfleuchte auf.

„Anke, informiere doch bitte die anderen Boote, dass wir eine Leine gefangen haben und Geschwindigkeit reduzieren müssen!“

Die Flottillenboote antworten und stoppen auf.

„Martin, hol doch bitte mal den Pickhaken! Anke, ich brauche das Tauchermesser.“

Ich klettere auf die Heckplattform und angele nach der Leine. Beim dritten Versuch habe ich sie. Glücklicherweise ist nur wenig Zug drauf. Ich übergebe den Pickhaken an Martin und Anke, und ritscheratsch sind wir wieder frei. Die Übung aus peruanischen Gewässern macht sich bezahlt. Als ich den anderen Booten mitteile, dass wir wieder frei sind, kommt bei mir eine gehörige Portion Frust raus, denn die Erinnerung an die vielen Leinen, die wir vor Perus Küste eingefangen haben, ist wieder präsent. Nur sind wir damals gesegelt. Hier motoren wir, was mich sehr beunruhigt. Eine Leine im Propeller wäre äußerst unerfreulich. Anke beruhigt mich. Ihr Martin würde mit Freuden nächtliche Befreiungstauchgänge machen. Glücklicherweise ist die Zone der Fischerlichter schnell durchquert. Keine weiteren Leinen.

Der Tag endet mit fahlem Licht - der ständige Wüstenstaub in der Luft macht sich mit Beginn der Dämmerung besonders bemerkbar.

Sa. 07.03.09 - 4. Tag

Im Vergleich zu gestern sehr ruhig. Kaum Funkverkehr. Die Stimmung in der Flottille nach wie vor etwas nervös. Mehrere Begegnungen mit offenen Fischerbooten tragen dazu bei. Zumal die Jungs in ihren offenen Kähnen im Grunde nur Stop oder Vollgas kennen, und man mit genügend Power ja fast jeden

Verdränger zum Gleiter machen kann. So schmeißt hier auch das letzte Fischerboot Gischt auf wie bei uns ein Rettungskreuzer im Einsatz. Und heißt es nicht, die Piraten hätten Speedboote. Die heutige Liste: Erste Boote gegen 08:30. Um 09:15 kommt erstmals ein größeres, gedecktes Boot in Sicht. Um 12:50 wieder eine Gruppe von drei Booten, die zur Küste rasen.

Eine in Djibouti gestartete Breguet Atlantique, ein französischer Seeaufklärer, kontrolliert nach unseren Funkanrufen die Umgebung.

13 Uhr 15. Am Horizont machen wir ganz schwach erst zwei, dann drei, kurz darauf vier, fünf Boote aus. Über UKW berichten wir uns gegenseitig über Sichtungen, Peilungen und Einschätzung der Lage. Vielleicht sollte man doch mal die Coalition Forces verständigen. Vorsichtshalber. Die Aufgabe wird an YAGOONA delegiert. Mark setzt mehrere Rufe über UKW ab. Da er keine Antwort erhält soll ich es auch mal versuchen. Kein Erfolg. Wenig später meldet sich schließlich doch ein Schiff.

„Sailing vessel YAGOONA, sailing vessel YAGOONA, this is Polish warship 61!"

Perfektes, akzentfreies Englisch. Sie bitten um unsere Position und werden selbstverständlich auf standby bleiben. Inzwischen zählen wir sieben Fischerboote. Sie bewegen sich von See kommend in unsere Richtung. Die Flottille rückt zusammen. Die Boote stoppen in einiger Entfernung auf. Wir haben den Eindruck, sie beraten sich. Wir beraten auch und verteilen Rollen. Mark auf der YAGOONA soll weiter den Kontakt zur Fregatte 61 halten, da sie ihn nun per Namen gerufen hatte. Eins der Boot startet und rast in unsere Richtung. Vollgas, wie üblich.

„Na, die sind vielleicht auch skeptisch und schicken erst mal ein Boot zur Kontaktaufnahme," versuche ich die Gruppe zu beruhigen. „Unser Iridium ist in Bereitschaft."

Mit dem Iridium-Satellitentelefon können wir UKMTO nötigenfalls auch telefonisch erreichen. Gleichzeitig mache ich unserer Gruppe den Vorschlag, JUST DO IT´s AIS wieder in den Sendebetrieb zu schalten. Die vermeintlichen bösen Buben haben uns ja eh gesehen, und das AIS erlaubt durch seine ständige Positionsausstrahlung einen direkteren Zielflug für Helikopter und Flugzeuge. Die Truppe stimmt zu. Im gleichen Moment starten drei weitere Boote, und wenige Augenblicke später sind praktisch alle mit schäumenden Bugwellen unterwegs. Sie zielen etwas nach achtern, dorthin, wo sich YARA aufhält und schleifen dann ein.

„*Warship 61, warship 61, we need helicopter assistance, we need helicopter assistance! Urgently!*"

Mark sendet auf Kanal 16 einen Notruf an das polnische Schiff. Wenige Augenblicke später heult der Alarm unseres UKW-Funkgerätes auf. Mark hat auch einen DSC-Notruf ausgelöst. Schnell unter Deck und den DSC-Ruf quittiert. Das Alarmgelärme nervt sonst nur und lenkt ab. Es vergehen einige Augenblicke, da tauchen zwischen den sich nun in spitzem Winkel nähernden Fischerbooten Delfine auf. Ganze Scharen. Und alle sind mit großer Geschwindigkeit unterwegs. Wie die Speedboote. Manche stecken nur die Rückenflossen aus dem Wasser, andere zeigen ihren Rücken, viele springen in gestrecktem Bogen. Über Funk tauschen wir schnell unsere Eindrücke aus. Fischer, die Jagd auf Delphine machen? Oder Fischer, die gemeinsam mit den Delfinen einen Fischschwarm verfolgen? Jedenfalls setzt sich der Eindruck Fischer durch. Auf der YARA, dem Boot, das den „Fischerpiraten" am nächsten ist, bleibt die Crew (mit Kind an Bord) angenehm ruhig und gelassen. Mark gibt eine Entwarnung an die Coalition Forces durch. Die Polen verifizieren noch einmal unsere Position und bekräftigen, dass sie auf Kanal 16 und 72 auf *standby* sind.

Einige der Boote stoppen auf. Die Männer an Bord werfen, im Fernglas gut sichtbar, dünne Leinen ins Wasser und machen pilkende Armbewegungen. Nach wie vor führt der Kurs die Fischer etwas näher an unsere Flottille heran. Helmut und Gesche von der YARA bestätigen unsere Boebachtungen. Sie können die Angelaktivitäten gut verfolgen. Dennoch bleibt unübersehbare Unruhe. Zumal die Fischer längere Zeit parallel zu uns fahren. Mal rasend, dann wieder stoppend und angelnd. Wir beschließen einen Kurswechsel. Zunächst gehen wir knapp achtern hinter den letzten beiden Fischern durch, der letzte flüchtet regelrecht vor unserer Flottille, und setzen uns dann mit einem etwas südlicher führenden Kurs ab. In der Zwischenzeit erhält Mark die Meldung, dass ein Flugzeug auf dem Weg sei. Tatsächlich, eine halbe Stunde nach dem DSC-Call überfliegt uns ein Seeaufklärer der französischen Marine. Ob sie von Djibouti aus gestartet sind? Die Breguet überfliegt uns mehrmals, fragt nach der Peilung der Fischer. Dann fliegt es eine Ehrenrunde und checkt die Fischer, die wir noch immer am Horizont sehen. Ergebnis dieser hochoffiziellen Überprüfung, die Fischer sind Fischer.

„Besanschot an“ - nach dem Schrecken und der ruhigen Reaktion der Crew spendiert der Skipper eine doppelte Runde Portwein. (Anke, der Skipper, Martin)

Bei uns an Bord ist die Stimmung die ganze Zeit solide und gut geblieben. Keine Unruhe, keine Nervosität. Niemand ist auf den Gedanken gekommen, unser bescheidenes Waffenarsenal bereit zu legen. Bin stolz auf meine Crew.

Nachmittags bekommen wir sogar Segelwind und können mit Genua und Groß, später mit ausgebaumter Fock und Groß im Schmetterling segeln. Bei einem Motorstart zwischendurch gibt der Motor ungekannte Heulgeräusche von sich. Die Einspritzpumpe? Die Lichtmaschine? Etwas anderes? So etwas ängstigt den Skipper sichtlich mehr als so ein paar dahergelaufene Fischerpiraten.

Einer unserer Skipper wird irgendwann unruhig und fordert mehr Tempo. Die schwächeren Boote müssten sich halt bis zum Möglichsten ins Zeug legen. Ich widerspreche und fordere Rücksicht auf die „Schnecken“ unter uns. Das sind JUST DO IT unter Segeln und MULINE unter Motor. Jaja, Flottillensegeln ist nicht einfach, schon gar nicht unter diesem Druck, der sich durch die nicht zu verleugnende Piratengefahr ergibt.

So. 08.03.09 - 5. Tag

Das nächtliche Segeln hat meine Seele doch sehr erfreut. Auch die andern Boote segeln, und es gibt nach wenigen Anfangsdiskussionen keine Probleme, auch wenn die Geschwindigkeit über Grund deutlich unter die 4-Knoten-Marke sackt. Vorteile der Segelei: Es ist endlich mal angenehm ruhig an Bord. Und zweitens werden die Spritvorräte geschont. Mit Tagesanbruch setzen wir den Blister. Das Setzprozedere zieht sich hin wie Kaugummi, die unerfahrene Crew muß sich erst einspielen. Entsprechend fällt JUST DO IT zeitweise nur unter Groß laufend zurück, was prompt besorgte Nachfragen auslöst. Die können wir leicht entkräften und dann fliegt sie endlich, die asymmetrische, bunte Blase. Das Groß steht auf der anderen Seite, und wir machen mit schäumender Bugwelle mächtig Fahrt. Die Distanz zur Gruppe ist schnell aufgeholt und bald genießen wir das seltene Gefühl, vorne weg zu segeln.

JUST DO IT eilt unter Blister voran, so schnell es der Wind hergibt. Jeder in der Flotille will das Piratengebiet zügig hinter sich bringen. (Foto: M. Bartels / S. Lang)

Kaum ist der Blister oben, piept die Handfunke und der erste heutige „Fischerpirat“ wird gemeldet. Genau in unserer Kurslinie. Ein wenig Unruhe schwingt nach wie vor mit in unserer Gruppe.

„Keine Sorge, wenn er uns im Weg ist, mangel ich ihn über. Kann mit dem Blister (und meiner in der Handhabung des Segels ungeübten Crew) eh keine großen Ausweichmanöver fahren.“

Im Fernglas schaue ich mir den Fischer näher an. Ein größeres gedecktes Boot mit einem festen Aufbau. Das mit dem forschen Übermangeln haut da wohl nicht so ganz hin. Aber der Fischer weicht seinerseits aus, schließlich kommt eine ganze Flottille auf ihn zu.

Irgendwann am frühen Nachmittag fängt der Blister an zu killen. Der Teleskop-Baum schreibt seltsame Zeichen mit der Nock in die Luft. Der Schäkel des Topnanten hat sich geöffnet. Ich stürze aufs Vorschiff. Erst einmal die herumschlagende Leine einfangen. Leider senkt sich der Spibaum und die Spibaumnock gerät ins Wasser. Der Wasserdruck hält den Baum eisern fest, das dünne Ausschubrohr des Teleskopbaumes biegt sich eindrucksvoll nach achtern. Der nach wie vor herumschlagende Blister muss runter, die Fahrt muss aus dem Schiff. Das dauert. Und als wäre es das Natürlichste von der Welt wickelt sich das große Tuch um Genua und Vorstag. Irgendwann – viel später - ist alles geborgen, sortiert und der Blister steigt wieder farbig leuchtend in den blauen Himmel. Leider hat, von uns unbemerkt, der Wind ein wenig südlicher gedreht. So was Blödes. Also wieder runter mit dem Ding und auf dem anderen Bug neu gesetzt. Dreißig Minuten später zieht der Blister wieder. Vielleicht eine halbe Stunde. Haha. Dann ist der Wind soweit eingeschlafen, dass wir das Segel bergen müssen. Wir schlagen die Dieselgenua an.

Ansonsten läuft es bei uns nach dem Motto business as usual. Egal, ob wir Fischersichtungen haben oder nicht, die Stimmung ist gut, wer gerade kocht, backt, abwäscht oder sonst was macht, bleibt bei seiner Arbeit. Keine Nervosität, wohltuende Gelassenheit. Habe mit Anke und Martin als Mitsegler einen guten Griff getan.

Mo. 09.03.09 - 6. Tag

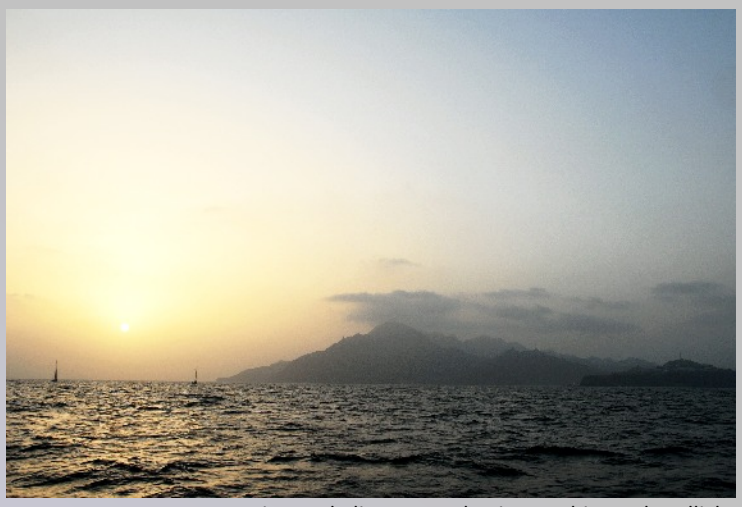
Eine ruhige Nacht. Ein, zweimal aufgeregter Funkverkehr der Großschiffahrt. Ein Frachter bittet dringend um Helikopterbeistand. Als dieser sich meldet, wird die Position des bedrohlichen, sich schnell bewegenden Objektes mit 3,5 Meilen Abstand angegeben. Die Helikopterbesatzung setzt daraufhin die Gefahrenstufe deutlich zurück und verlangt einen Wechsel des Funkkanals, um Kanal 16 frei zu halten. Ansonsten herrscht Ruhe.

MULINE segelt nur wenige Meter versetzt zu uns.

Am Vormittag nimmt der Wind auf 3-4 Windstärken zu und wir reffen das stützende Groß aus. Eigentlich könnte man segeln, stattdessen wird motort. Der Nachteil des Konvois. Flottillenzwang. Anke berichtet von einer harschen Diskussion während ihrer Wache. MULINE wurde vorgeworfen nicht schnell genug zu fahren, sparen zu müssen, weil sie nicht genügend Kraftstoff gebunkert hätte, usw., usw. Ist der Auslöser dieser Unruhe nun die Angst vor Piraten oder die Angst davor, den Hafen von Aden nicht bei Nacht anlaufen zu dürfen. Diese Furcht zeichnet sich als neues Schreckgespenst ab. Ursache: In einigen älteren Führern wird zum Hafen von Aden erwähnt „technically yachts are not allowed to move within harbour limits at night.“ Dabei weiß niemand, ob das heute noch gilt. Und andererseits, Aden liegt an einer großen, flachen Bucht mit Sandgrund. Darf man nicht in den Hafen, dann geht man eben in der Bucht vor Anker und wartet auf Tageslicht. Die Tendenz zur unbeabsichtigten Stressentwicklung innerhalb unserer Flottille steigt.

Gegen Mittag stoppen wir vorübergehend die Maschine und segeln. Natürlich dauert es nicht all zu lange, bis nachgefragt wird, ob wir nicht ein Brikett drauf legen könnten. Der Druck, der heute Morgen MULINE

traf, trifft nun uns. Wobei ich zugegebenermaßen etwas irritiert bin über unsere nach wie vor geringe Geschwindigkeit. Helmut lästert öffentlich über die lahmen Reinkes. Was mich ärgert. Ich befürchte, es ist der Bewuchs des Unterwasserschiffes, der unsere Fahrt hemmt. Nehme mir vor, Helmuts ESPERANZA bei nächster Gelegenheit nach Strich und Faden zu versegeln. Im Übrigen wird verlangt, dass wir die Maschine zuschalten und ansonsten rausholen, was rauszuholen ist. Es wird vergessen, dass meine Crew unerfahren ist. Keiner erinnert sich an die Absprache, dass die Konvoigeschwindigkeit auf 5 kn festgelegt wurde und bei Segelwind sogar bis auf 4 kn durchs Wasser sinken kann. Nun heißt es, es sei entschieden, alles zu geben um Aden bei Tageslicht zu erreichen. Dabei haben wir in der Nacht erst das genaue Gegenteil beschlossen. Ich bin jedenfalls reichlich frustriert und schlage vor, dass JUST DO IT den Konvoi verlässt. Irgendwie pendelt sich dann doch alles ein. Die andern reduzieren ihre Geschwindigkeit, wir starten, man hört meine Zähne knirschen, die Maschine. Es dauert einige Zeit, bis sich meine schlechte Laune legt. Der von Anke und Martin gereichte Kaffee trägt viel zum Stimmungsumschwung bei.


Die Bergkulisse von Aden im staubigen Abendlicht

Um 13:45 passieren in 60 Meter Entfernung zwei offene Fischerboote. Wie üblich keine Probleme. 16:30 zieht im Dunst und Staub ein Frachter vorbei, begleitet von einer Fregatte. 17:20 wieder mal ein offenes Fischerboot auf dem Weg ins offene Meer. Um diese Zeit hole ich mühsam die Emails aus dem Äther. Seglerfreund Großmann von der Fregatte RHEINLAND-PFALZ gibt neben einem Wetterbericht einen schauerlichen Situationsbericht über den Jemen zum besten. In der Folge neue Verunsicherung. Habt ihr die Mail auch bekommen? Kann man sich überhaupt an Land wagen? Usw. usw. Ich versuche zu beruhigen und schildere unsere bisherigen Erfahrungen. Wie sehr hatte man uns vor *Cuzco* und *Lima* gewarnt, uns völlig verunsichert, und wie harmlos war es dort in Wirklichkeit. Und so waren Aden und Sanaa, ein bisschen Jemen halt, für uns alle dann eine phantastische Erfahrung. Aber das ist eine andere Geschichte.

Auf etwa 10 Meilen Entfernung meldet sich Boot für Boot beim Hafenkapitän in Aden an. Der nimmt ein paar Daten auf und heißt uns willkommen. Noch gut vor Sonnenuntergang kommt der Felsen von *Aden* in Sicht. Ein wirklich spektakuläres, klüftiges Relief. Was für ein Panorama! Wir runden ihn bei letztem Büchsenlicht und laufen nach einer weiteren, kurzen Anmeldung in den Hafen ein. Ein seltsames Geräusch irritiert mich. Ein ungekannter Warnton? Motorgeräusche? Mit reichlicher Verspätung fällt der Groschen. Wir hören den Ruf und den Gesang der Muezzine, die die Stadt beschallen. Ein bisschen Orientierungsgekreisel. Muringtonnen für die Großschifffahrt und zahllose Yachten erfordern Vorsicht, dann sitzt der Anker im Grund. Der Motor erstirbt. Die Flottille, wir, sind angekommen! Wir atmen auf, die Anspannung fällt von uns ab. Letztlich war doch alles unerwartet einfach und unproblematisch. Am Ufer leuchten die Lichter einer größeren Stadt. Kohle- und Ölgeruch liegt in der Luft. Ein kleines, offenes Fischerspeedboot zieht vorbei.

„Welcome in Aden! Enjoy Aden!“ schallt es zu uns herüber.

Ist dem Skipper lieber als jeder Pirat: jemenitische Begrüßung

Ashkalon, im Mai ??? 2009,
Modifizierungen
La Rochelle, April 2021