

Im Konvoi nach Aden



Schutz vor Piraten mit Formationsfahrt: Anruf- und Arbeitskanäle wechseln täglich.

Am 18. Februar starten 27 Yachten von Salalah (Oman) in genau festgelegter Formation, um möglichst sicher entlang der jemenitischen Küste durch den Golf von Aden zu fahren.

Insgesamt gibt es 4 Gruppen. Jede Gruppe besteht aus zwei Dreierreihen, wobei das mittlere Boot der vorderen Reihe als Gruppenführer fungiert, als Referenzpunkt für die anderen 5 - 6 Schiffe und Funkkoordinator der Gruppe.

Die Gruppen Eagle, Skyhawk, Merlin und Kestrel haben, wie die gesamte Organisation des Konvois, militärischen Charakter.

Nach akribischer Vorbereitung führt der Brite Tom, ehemaliges Mitglied der Royal Air Force, als „Eagle Lead“ - Mittelschiff der ersten Formation - das „Unternehmen“. Position von „Sleipnir2“: Bb-Seite der 2ten Reihe, letzte Gruppe, also „Kestrel 6“.

Anruf- und Arbeitskanäle auf VHF sind mit Buchstaben des nautischen Alphabets codiert, diese wechseln täglich.

Im Briefing werden Richtlinien festgelegt; die engen Abstände der Boote aber auch der Gruppen zueinander werden, vor allem nachts, die größte Herausforderung. Ablegen vom kleinräumigen Ankerplatz gelingt gut, aber erst am frühen Nachmittag sind alle Positionen

bezogen. Gegenstrom und -wind lassen „Sleipnir2“ und andere schwach motorisierte Boote die vorgeschriebenen 5kn Fahrt nicht halten.

Nach Reduktion auf 4kn verläuft der Tag ruhig. Schon die erste Nacht zeigt die hohen Konzentrationsanforderungen für die nächsten Tage. Einer unserer beiden Motoren hat unvermutet hohen Ölverbrauch, regelmäßige Ergänzung während der Fahrt ist eine „heiße“ Angelegenheit.

2. Tag

Gegenstrom 1,5 kn und einige wenige der stärkeren Boote beginnen, ihren Unmut über das verzögerte Vorankommen zu äußern.



Die dänische „Chriann“ beschwert sich bei Tom und schlägt vor, die schwächeren Boote zurückzulassen – wir glauben unseren Ohren nicht zu trauen...

Tom stellt klar: 5kn FdW, nicht FÜG und bekräftigt seinen Ehrgeiz, mit allen Schiffen heil in Aden anzukommen. „Chriann“ sollte als „Kestrel 3“ unmittelbar vor uns fahren, lässt aber jegliche Disziplin vermissen.

Die Übung einer „Attack Formation“, eingeleitet durch: „Execute Excalibur“, misslingt offensichtlich völlig, doch Tom äußert sich zufrieden über den Ablauf...

Am gleichen Abend ist der Konvoi mit dem ersten scheinbaren Angriff konfrontiert:

Die erste Gruppe („Eagle“) beobachtet schon länger einen großen Trawler. Plötzlich löst sich ein Speedboot und hält auf die nächstgelegene Yacht zu.

Im Zuge der allgemeinen Flucht („Attack Formation“ ubi est?) kann „Sleipnir2“ nicht mithalten, und eh wir uns versehen, ist der Trawler samt Speedboot Stb-seitig auf Kollisionskurs. Wolfgang schickt Evi unter Deck und verweist die „Angreifer“ gestenreich auf sein durchlöcherteres T-Shirt, die ebenfalls wenig ansehnliche Short und die Einfachheit unseres Kats. Wie auch immer, die Fischer verstehen, heben den Daumen, grinsen und ziehen ab – Adrenalin und Puls bauen sich bei der „Sleipnir2“-Crew nur sehr langsam ab...

Eine harmlose Begegnung, aber wir haben einen Eindruck gewonnen, wie ein Übergriff erlebt werden könnte.

Am späten Nachmittag des nächsten Tages bekommt die Kestrel-Gruppe nach dem Totalversager des Vorabends Gelegenheit, sich zu bewähren. Ein Schnellboot taucht in der achterlichen

Kimm auf und ist wenig später längsseits an „Kestrel 6“ – wem sonst? Innerhalb kürzester Zeit sind wir von unseren Gruppenmitgliedern umringt und abgeschirmt – wieder nur eine „Übung“, die Fischer erbitten lediglich Zigaretten und Getränke. Die Gefahr, dass die Kestrel-Yachten sich gegenseitig rammen, ist wohl die größte in diesem Moment. Die australische Yacht „Sea Life“ („Kestrel 2“), die während des Briefings ihre Bereitschaft bekundet hat, gegebenenfalls Angreifer zu rammen, zeigt in dieser Situation, dass sie es durchaus ernst meint.

3. Tag

Endlich leichter S Wind und W-Strom. Tom will verlorenes Terrain gutmachen und setzt 5,5 kn FÜG fest. Nichts mit schonen der Motoren auf „Sleipnir2“.

Hilfe, unsere Treibstoffkalkulation wird nicht aufgehen!



Die engen Abstände der Boote zueinander müssen immer eingehalten werden, vor allem in der Nacht - eine große Herausforderung.

Die stressbedingten Verschleißerscheinungen der Segler werden immer deutlicher, auch wir sind uns nicht sicher, ob wir genug Kraft und Durchhaltevermögen bis Aden haben werden – aber das Schicksal „hilft“ uns:

4. Tag morgens

Wir müssen unsere Benzinknappheit endgültig eingestehen. „Eagle Lead“ stoppt den Konvoi, ein Dinghy wird gewässert und 100L Benzin für „Sleipnir2“ gesammelt. Die Unterbrechung kommt etlichen Booten sehr gelegen, uns ist die Kollekte mehr als peinlich.

Murphy's Law schlägt für uns an diesem Tag zu - nachdem wir wieder Fahrt aufnehmen wollen und die Drehzahl erhöhen, stirbt der Backbordmotor ab und lässt sich definitiv nicht mehr starten. Den Steuerbordmotor können wir seit dem ersten Tag ohnehin nur durch Kurzschließen in Gang bringen.

In dieser Situation erweist sich unser Nachbar „Kestrel 5“ als Retter. Die neu-

seeländische 70 Fuß Superyacht „Silver Fern“, die seit dem zweiten Tag die Attrappe eines Maschinengewehrs an Deck aufgebaut hat, ist laut eigener Aussage froh über ein bisschen „extra load“, da sie ihre Maschine die längste Zeit untertourig fährt. Wenig später gleitet „Sleipnir2“ im Schlepp völlig lautlos mit sechs Knoten durchs Wasser.

So lernen wir durch unsere Misere in weiterer Folge zwei außergewöhnliche Menschen und Segelfreaks kennen. Martha und Bryce haben sich während eines America's Cup kennengelernt, waren an mehreren Kampagnen beteiligt, und Bryce befriedigt Wolfgang's Wissensdurst mit Insiderwissen aus erster Hand.

Im Hauptberuf hatte Bryce eine Werkstatt für Supersportwagen. Nachdem die Firma an den Sohn übergeben wurde, war der Weg frei für ein Engagement im America's Cup. In Auckland Harbour nahm er nach Rennen und Trainings die Super-Rennyachten in Schlepp – „Sleipnir2“ weiß sich also in guten Händen.

Russell Coutts lernte auf seinen Dinghies Regattasegeln, Dennis Connor und Brad Butterworth sind gute Freunde, und der Kreis um die Segellegende Sir Peter Blake ist ihm sehr vertraut – etwa so als würden Benni Raich oder Hermann Maier gelegentlich zum Skitratsch vorbeikommen.

Trotz unserer neuen, passiven Rolle halten wir den üblichen Wachrhythmus bei und können uns im Cockpit kaum bewegen – die geborgten „neuen“ Benzinkanister nehmen zu viel Platz in Anspruch...

In der zweiten Nachthälfte nähert sich bereits eingangs erwähnte „Chriann“ (alias „Kestrel 3“) gefährlich dem Schleppverband. Evis diesbezügliche Meldung wird von Wolfgang verharmlost. Evis nächste Warnung klingt sehr eindringlich, aber bis Wolfgang an Deck kommt, ist es zu spät für Nebelhorn oder Fender, es hilft nur noch gellendes Schreien. „Chriann“ (Namen der Crew verdrängt) ist offensichtlich eingeschla-



Vermeintliche „Piraten“ erweisen sich einige Male als Fischer



fen und dreht buchstäblich auf dem letzten Meter, unmittelbar vor unserem Steuerbordbug und dem Hanepot der Schleppleine, ab. Etwa eine Stunde später entschuldigt er sich bei einer völlig anderen, unbeteiligten Yacht...

Über VHF Funk erleben wir quasi live einen Piratenübergriff auf einen kleinen Frachter etwa 20 Seemeilen südlich unseres Standortes. Die Stimme des Kapitäns überschlägt sich geradezu am Funk, während das kontaktierte Kriegsschiff scheinbar gelangweilt und nüchtern Anweisungen erteilt. Der Frachter mit offensichtlich niedrigem Freibord hat unwahrscheinliches Glück:

Während die Piraten über Aluleitern das Schiff entern wollen, fällt einer der Angreifer ins Wasser und muss von seinen „Kollegen“ geborgen werden. In weiter Folge versagt der Außenborder des Speedboats, und letztlich werden die „unglücklichen“ Piraten von dem Kriegsschiff aufgegriffen.

Einen weiteren Überfall auf ein Containerschiff, ebenfalls unwesentlich südlich unserer Kurslinie, verfolgen wir tags darauf etwas angespannt wieder auf VHF. Die Besatzung kann den Angriff durch Einsatz von Wasserwerfern erfolgreich abwehren – der Konvoi ist auf jeden Fall wachgerüttelt, etwaiges Lachen bleibt ein wenig im Hals stecken.

Auch die letzte Nacht lässt keine Langeweile aufkommen. Gegen 01:00 morgens meldet „Eagle 2“ mehrere Fischerbojen und sieht sich unmittelbar darauf darin gefangen. Wenige Minuten später kommen gleiche Statements von „Eagle 6“ und einigen Booten der „Skyhawk“- und „Merlin“-Gruppe. Der Konvoi befindet sich offensichtlich zwischen weit ausgelegten Fischernetzen, und entsprechend vorgewarnt tastet sich „Silver Fern“ mit Anhang langsam unter Suchscheinwerfern weiter. Wir scheinen Glück zu haben, bis sich in den frühen Morgenstunden ein Netz im Steuerbordruder unseres Kats verfängt. Wolfgang muss mit Messer bewaffnet während der ersten Morgendämmerung ins Was-

ser, und es ist weniger die Temperatur, als vielmehr das tiefe Blau unter ihm dafür verantwortlich, dass er sofort hellwach ist. Durch den Muschelbewuchs an den Scharnieren sind aufgeschnittene Finger kaum zu vermeiden, und Blut im Wasser ist nicht gerade das, was man in dieser Situation braucht.

Am nächsten Vormittag laufen wir als vorletztes Schiff des schließlich doch

erfolgreichen Konvois hundemüde in den Hafen von Aden ein, nachdem wir den Steuerbordmotor mit Hilfe eines Schraubenziehers gestartet haben – wir sind im Jemen. Nach einer ersten Erkundungstour durch Aden, das uns auf Anhieb gefällt, klingt der Tag an Bord der „Silver Fern“ in Bierlaune aus – mit sehr viel Bier...

Evi Strahser, Kat „Sleipnir 2“



Die Positionen sind exakt fixiert