

Marseille Algier Marseille Rennen

1000 Seemeilen Regatta liegen hinter uns, die letzten Meilen unseres Überführungstörns von Marseille nach Port Pin Rolland laufen wir in dichtem Nebel.

Die Müdigkeit sitzt noch tief in den Knochen, da der Hafen von Marseille keine Gnade mit Miniseglern hat, der Ponton an der Hafeneinfahrt lässt die Boote im Schwell der reichlich einlaufenden Schiffe hin und her springen, was in der Koje nur hart gesottenen tiefen Schlaf bietet. Ich sitze auf dem Vorschiff mit der roten Tröte die sich ziemlich albern anhört und versuche wach zu bleiben, Andreas sitzt im Cockpit in der Nähe des Motors um im Falle einer Schiffsbegegnung Gas weg zu nehmen.

Tröööööööh, der dichte Nebel hat uns auf den letzten 20 Meilen vor Port Pin Rolland fest in seinem Griff.

Ich höre ein Geräusch voraus und rufe „Andreas“, er zuckt aus seinem Nickerchen hoch und ich sehe in zwei blutrote unterlaufene weit aufgerissene Augen die mich fragend anstarren, der Aussenborder ist so laut, ich laufe ins Cockpit, nichts schlimmes nur mal Gas wegnehmen. Vor uns ist wer. Tröööööööh direkt vor uns taucht eine Minute später ein Segler aus der Nebelwand auf, er grüßt ebenfalls mit der roten Tröte in der Hand und ist auch schon wieder ausser Sichtweite.

Soll das jetzt das schicksalhafte Ende einer Reise quer durchs Mittelmeer gewesen sein? 1000 Seemeilen und jetzt kommen wir im Nebel um? Überlaufen von einem Frachter der uns zerhechelt in seinem Fahrwasser zurück lässt?

3 entgegenkommende Yachten waren direkt auf Kollisionskurs, kein Ausguck, keine Schallsignale und Volldampf unter Motor, wenn wir unseren Kurs nicht geändert hätten dann wäre es vorbei gewesen.

4 Meilen vor Port Pin Rolland reißt der Nebel wieder auf und bietet eine gespenstische Landschaft mit dicken Nebelschwaden die wie Watte aussehen. Wir kommen heil im Hafen an und sputen uns damit wir noch an der Siegerehrung in Marseille teilnehmen können. Von Marseille nach Algier und wieder zurück nach Marseille mit einem Pogo2. Das Wetter hatte alles zu bieten, eine traumhafte Hinfahrt nach Algerien mit allen Windrichtungen, wunderbaren surfs, die uns am zweiten Tag weiter nach vorne an die Spitze der Flotte geschoben haben.

Wir fragen uns regelmäßig machen wir alles richtig? Warum fahren die anderen so weit östlich nach dem Start? Was können wir noch besser machen? Da wir ausser Sichtweite anderer Boote fahren und nicht wissen auf welchem Platz wir liegen, beschließen wir gut und konsequent zu segeln, keinen Wind nach den Flauten zu verpassen und die Wind-Energie effizient zu nutzen.

Die Entscheidung sich in Richtung Menorca westlicher zu halten hat sich ausgezahlt, am ersten Tor zwischen Menorca und der Isla del Aire gehen wir als fünftes Boot über die Linie.

Delfine, Wale und seltsame Objekte aus der Zivilisation die im Wasser schwimmen sind unsere Begleiter, die Sonne brennt erbarmungslos, zwei Boote haben das Rennen abbrechen müssen weil sie etwas im Wasser schwimmendes gerammt haben.

Wir laufen mit Südöstlichen Winden hoch am Wind und fallen westlich unserer Ideallinie, mit anderen Worten wir können unsere Ideallinie nicht direkt laufen sondern liegen 30-60 Grad daneben. Die Spekulation auf den vorhergesagten Südwestwind sagt und Kurs halten, aber wir machen doch eine Wende nach Osten.

Nach wie vor kein anderes Boot in Sicht, am Abend haben wir Kontakt mit der 330 von Yves Dupont der 65 Seemeilen hinter uns liegt, er teilt uns mit das sich das ursprüngliche Ziel, der Hafan Sidi Frejdi 17 Seemeilen westlich von Algier geändert hat.

Funkkontakt über 65 Seemeilen, wir spekulieren ob Yves eventuelle seine Positionsangabe nicht richtig gemacht hat, weil die Funkverbindung über die Entfernung extrem gut ist. In einer nächtlichen Flaute geht der Wind dann tatsächlich auf Südwest, jetzt laufen wir hoch am Wind auf Backbordbug mit konstanten 15 Knoten Wind, die Luft ist mild und warm, in der Nacht wird es unglaublich feucht, so das es aus den Segeln aufs Deck regnet. Unter Deck ist es stickig heiß und wenn wir während unserer Freiwache unter Deck schlafen, dann ölen wir im eigenen Saft. Je nach Windrichtung wird entweder im Vorschiff oder auf der Luv Koje geschlafen, jede Wende bedeutet Wasserkanister stapeln

Je dichter wir an die Algerische Küste kommen desto mehr Schiffsbegegnungen mit Frachtern und Fähren haben wir.

Die letzten 20 Seemeilen vor der algerischen Küste dreht der Wind erst weiter westlich, so das wir weiter abfallen und mit Genacker höhere Geschwindigkeit fahren, auf den letzten 10 Seemeilen geht der Wind aber wieder weiter auf Süd so das wir kneifen müssen um unser Ziel noch zu erreichen, die letzten Seemeilen müssen wir dann kreuzen.

Eine algerische Fregatte läuft neben uns her und gibt uns die neue Ziellinie durch, allerdings dauert es eine Weile bis wir verstehen was er von uns will.

„Vous etre Terminal 1, line d'arrive est....“ „Terminal 1 Terminal 1...“ zum Glück hatten wir die Koordinaten bereits von Yves bekommen, aber dennoch ist die kommunikation verwirrend. Die Fregatte dreht ab und fährt weiter in Richtung Norden auf die offene See. Später überfliegt uns ein Doppelrotor Hubschrauber der algerischen Marine und eine weiter Fregatte läuft neben uns her.

Wir gehen um 19:33 über die Ziellinie, kein Begleitboot oder Schlauchboot der Regattaleitung ist zu sehen, auch über Funk ist niemand von der Regattaleitung zu erreichen. Gute zwei Seemeilen vor uns ist ein anderer Mini über die Ziellinie gegangen, er kam westlich dicht unter der Küste gelaufen, haben wir doch etwas falsch gemacht?

Wir drehen noch einmal alle Möglichkeiten durch, können aber nicht verstehen wie dieser westliche Kurs aufgehen konnte.

Vor der Einfahrt zum Militärhafen in Algier kommt ein Schlauchboot des algerischen Militärs und fordert uns auf die Segel herunter zu nehmen. Die Jungs an Bord in militär Kampfanzügen mit den leuchtenden Feststoffwesten sind offensichtlich von der Deutschlandflagge am Heck angetan und können es nicht glauben das wir aus Deutschland sind.

Ein offenes weißes Motorboot mit drei coolen algerischen Sonnenbrillen Typen nimmt unsere Leine an, kaum ist die Leine fest jagt er mit Volldampf los, ich habe zum Glück noch ca 1,5 meter Leine um den Ruck abzufedern, unsere lauten Schreie hört er offensichtlich nicht, nach dem Ruck laufen wir mit guten 7 Knoten durch das Hafenbecken, Flaschen und andere schwimmende Gegenständen klopfen an den Rumpf.

An der Mole gehen wir neben einem der Regatta-Begleitschiffe längsseits, ein kurzes durch atmen ist nicht möglich, denn sofort kommt der administrative Teil mit den Behörden, Passport, Visa und Zoll, alle sehr freundlich, aber auf ihre Aufgaben beschränkt, Name des Vaters, der Mutter etc.....

Nachdem wir die Formalitäten durchlaufen haben werden wir mit einem Bus zum Hotel auf dem Berg von Algier gebracht, purer Luxus, unser Zimmer liegt im 9. ten Stock mit Blick über den ganzen Hafen von Algier, dann ein tolles Abendessen mit den anderen Miniseglern die bereits angekommen sind.

Es gibt ihn hier den Geist unter den Mitseglern, wir tauschen uns mit den anderen aus um zu sehen was sie besser gemacht haben oder wo wir besser waren, alle sind offen und erklären

bereitwillig warum sie östlicher oder westlicher gelaufen sind, eine konspirative Stimmung zwischen den Teams kommt auf, wir haben alle gemeinsam Algier erreicht, nicht wirklich gegeneinander.

Die erste Nacht in einem Bett, nach fünf Seetagen und vier Seenächten wachen wir morgens ziemlich verquollen auf, die Zeit die wir haben nutzen wir um das Boot von innen zu entsalzen und unsere Klamotten zu waschen. Eine kleinen Stadtrundfahrt ist aber noch drin, der Bus wird von einem Polizeiwagen mit vier Polizisten eskortiert, mit Blaulicht versteht sich.

An unserem ersten Tag in Algier sehen wir unten im Hafen die letzten Minis zu unserem Liegeplatz laufen, die ärmsten haben nicht soviel Zeit zum erholen wie wir, denn morgen geht es schon wieder zurück in Richtung Marseille.

Am Abend erfahren wir das es gegen 6 Uhr bereits zu den Booten gehen soll, da wir die selben administrativen Stufen wie beim einchecken durchlaufen müssen.

Da wir noch eine gute Wettervorhersage brauchen warten wir bis um 8 Uhr bis das Internet-Cafe im Hotel aufmacht, die Italiener haben eine gute Vorhersage gefunden. Es wird fleißig kopiert und gedruckt. Nach der Vorhersage werden wir mit östlichen Winden starten und dann nordwestliche Winde bekommen, am dritten Tag werden wir ein Zone mit Mistral durchlaufen.

Unsere Kleidung die wir im Hotel gewaschen haben ist immer noch nicht trocken da es so drückend feucht ist das alles bleibt wie es ist, der Schweiß klebt auf der Haut und fühlt sich an wie eine zweite Schicht.

Unser letztes Frühstück im Hotel, Wurst und Käse vom Buffet für die ersten Seetage werden in Servietten versteckt und unauffällig in der Tasche versteckt, da aufgrund eines Feiertages die Läden geschlossen haben. Wie wir amüsiert feststellen machen die anderen Teams genau das gleiche.

Unaufhaltsam zieht uns der Strudel der Ereignisse, Bus mit Polizeieskorte zu den Booten, Pässe Stempel, Regattainstruktionen, Boot vorbereiten. Wir legen unter segeln von unserem Liegeplatz ab und drehen noch eine Runde damit wir den von der algerischen Marine geliehenen Riesenfender zurück geben können.

Die Startlinie liegt vor der Hafeneinfahrt und es geht durch die Bucht von Algier in Richtung Osten bis zu einer Wendemarke dicht unter Land, kurz vor dem Kap Matifou.

Wir kommen als erstes Schiff über die Startlinie, bis zur ersten Wendemarke kurz hinter der Startlinie schieben sich zwei Protos langsam an uns heran, nach der Wendemarke setzten wir den Spi, die anderen Boote die den Genacker gesetzt haben können mehr Höhe laufen und gehen direkt auf die Wendemarke, sie schieben sich langsam uns heran da wir mit dem Spi um Höhe kämpfen. Wir entscheiden doch den Wechsel von Spi auf Genacker zu machen, gefühlte Zeit für die ganze Aktion 5 Minuten verlorene Plätze 10. Mit der neuen Besegelung laufen wir erheblich besser als vorher und zur Verwunderung der anderen auch besser als die Konkurrenz. An der letzten Wendemarke haben wir nur noch zwei Serienboote vor uns. Jetzt wieder die Frage östlich wie einer der Protos der ganz extrem in Richtung Osten davon läuft oder westlich in Richtung Durchfahrt zwischen Ibiza und Mallorca. Der Wind natürlich genau aus der Richtung in die wir fahren wollen.

In der Nacht dann plötzlich 28 Knoten Wind von einer Minute auf die andere, Winddreher von 180 Grad, gerade frisch aus der Koje bergen wir die Genua und versuchen Fahrt ins Schiff zu bekommen. Die Winddreher bedeuten eine intensive Nacht, alle 10 Minuten wechseln wir die Segel, Spi gegen Genua, Genua gegen die Fock, dann wieder Spi und später wieder die Genua, bis der Wind sich auf nordwestliche Richtungen eingependelt hat.

Gegen Mittag dreht der Wind langsam immer weiter auf West, mit dem großen Spi den wir später gegen den kleinen Spi austauschen machen wir gute Fahrt und kommen an unserem

australischen Kollegen vorbei, der dreht irgendwann hinter uns nach westen herüber ohne Spi, warum gehen auch die anderen so weit nach westen? Vor den Inseln dreht der Wind erneut so das wir jetzt den Genacker setzen und zwischen den Inseln für 3 Stunden auf gute 10 Knoten Fahrt kommen, als ich Andreas die Pinne übergebe hört der Wind zeitgleich auf, wir dümpeln bis der Wind aus Nord wiederkommt, so laufen wir in die Nacht hinein, in der Ferne die Lichter der Insel und der Zivilisation, die für einen Moment sehr attraktiv erscheint. Die frühen Morgenstunden als die Inseln hinter uns liegen hat der Wind auf 30 Knoten aufgedreht genau von vorn, Andreas hat während ich in der Koje gedöst habe alle Segel heruntergerefft. Ich liege zusammengekauert mit dem Kopf zuerst in der Hundekoje den Guy Cotten Überlebensanzug im Rücken als Polster, mit jedem Schlag den das Boot gegen die frontal laufenden Seen an donnert rutsche ich ein Stück in Richtung Niedergang, bis ich aus der Koje falle, dann robbe ich wieder zurück auf mein Lager.

Eine Fähre quert in der Morgendämmerung unseren Kurs, man sieht deutlich seine rote Positionslaterne, irgendwann höre ich Andreas schreien und sehe durch das Fenster Rot Grün direkt auf uns zu laufen, die Fähre hat ihren Kurs geändert und ist gefährlich dicht gekommen. Auf Kanal 16 rufen wir die Fähre an und man erwiedert unseren Funkspruch „Ändern Sie ihren Kurs sofort!“, und wie ein Wunder dreht die riesige Fähre wieder ab und gibt uns den Weg wieder frei.

Just nach diesem Moment schaffe ich gerade noch den Griff zum Eimer und beschäftige mich mit meiner Bauchspeicheldrüse, die Koje war eine Falle die mich noch einige Stunden in ihren Fesseln hält, bis Andreas etwas zum Essen reicht und der Magen wieder etwas zum Arbeiten hat.

Die Seen kommen den ganzen Tag frontal auf uns zugerollt, ich versuche im Gegensatz zum meinem Mitsegler das Boot schonend seitlich die Welle herunter zu drehen damit es nicht so knallt.

Es ist ein extrem nasser Tag der meine Segelhose der höheren Preiskategorie an ihre Grenzen bringt, das Wasser läuft mittlerweile direkt über die Knie im Hosenbein in meine Stiefel, die Füße weichen in den Stiefeln langsam auf. Es ist über Nacht merklich abgekühlt so das wir alles an Faserpelzen angezogen haben, aber meine Stiefel muss ich regelmäßig entleeren und in der Kälte trocken. Gegen Abend bekommen wir ein paar Sonnenstrahlen. Querab auf unserer Steuerbordseite sehen wir ganz klein einen Segler und spekulieren wer das wohl sein könnte. Als wir gegen Abend dicht an die spanische Küste kommen kreuzen wir da unser Ziel genau in Richtung des Windes liegt, eine lange anstrengende Kreuz zwischen Fähren, Fischerbooten und zwei anderen Mitseglern die näher gekommen sind. Die Windgrenze zwischen Land und Seewind ist deutlich zu spüren, aus der Küstenabdeckung haben wir 25 Knoten Wind und in der Abdeckung sind es 15 Knoten, irgendwann entscheiden wir uns für den ruhigeren Kurs dicht an der Küste. Als wir am Morgen durch unsere letztes „Gate“ vor der Ziellinie laufen, gehen Simon und James P2, MiqueleP2 100 Meter vor uns in Führung. Aus der Abdeckung der Insel kommen die beiden mit dem Spi, wir liegen 100 meter zurück und müssen zusehen wie die beiden Boote immer weiter davon laufen, mit den 1,5 Knoten Wind kriegen wir den Spi nicht einmal richtig zum stehen, erste Welle zweite Welle paff und Stillstand. Morgendliche Krise als auch noch die 622 hinter uns nach Westen durchläuft. Irgendwann kriegen wir den Wind wieder haben aber eine gute halbe Stunde auf die beiden Boote vor uns verloren. Mit 28 Knoten und 45 Grad Windwinfallswinkel geht es nass auf direkte Kurslinie nach Marseille, wir durchfahren die rote vorhergesagte Starkwindzone die sich gegen Mittag in angenehme raume Winde verwandelt.

Mit Genacker und Genua machen wir gute 8 Knoten Fahrt, ein paar Stunden später sitze ich apathisch am Ruder und sehe auf den Windeinfallswinkel, eigentlich müsste man jetzt mit dem Spi laufen können, Andreas schläft und ich grüble eine halbe Stunde vor mich hin bis ich mich aus meiner Lethargie befreien kann und mit Andreas den Spi setze. Jetzt laufen wir 10 Knoten konstant und kommen bis 10 Seemeilen vor Marseille nicht mehr aus dem Surfen, ich

ärgerere mich über die verlorene halbe Stunde die uns am Ende auf einen guten Platz fehlen könnte. Der Dauersurf ist zwar anstrengend über die vielen Stunden, aber er entschädigt für die ganzen Strapazen der Reise, genau für diese Bedingungen ist das Boot gebaut und genau für dieses Erlebnis sind wir unterwegs! Ein Traum wie das Boot die Wellen herunter jagt, kurz abstoppt bevor es in die vorher laufende Welle sticht und dann wieder beschleunigt. Eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang nimmt der Wind zu und wir diskutieren ob der Spi jetzt besser eingeholt werden sollte, wir einigen uns den Spi nach dem ersten Sonnenschuss weg zu nehmen. Wir segeln konzentriert um die halbe Stunde wieder gut zu machen und schaffen es ohne Sonnenschuss in die Bucht vor Marseille. Gegen 1 Uhr passieren wir die Ziellinie und laufen unter Segeln zum Anleger.

Nachdem wir klarschiff gemacht haben ziehen wir los in die Stadt um ein Ankunftsbeer zu trinken. Dritter Platz in der Gesamtwertung der Serienboote und am Ende eine tolle Erfahrung mehr.