

# Rotes Meer, April 2017



Rotes Meer .....	2
Rasanter Auftakt.....	2
Nach Norden .....	5
Nächte .....	7
Verkehr, Verzehr, Gebet .....	9
...gegenan .....	11
Eingeweht am Dolphin Reef, 14.4.–17.4.....	12
Port Ghalib .....	17
Einkauf, Wäsche, Islam und der Sundowner .....	22
Warten auf die Weiterreise .....	24
Auf zum Golf von Suez (27.April) .....	27

## Rotes Meer

Der April soll der beste Monat für einen nordwärts führenden Törn im Roten Meer sein. Im Süden seien noch südliche Winde, im Norden zwar Nordwinde und gegenan, aber noch nicht so andauernd und heftig wie später im Jahr, lesen wir im IMRAY Red Sea Pilot. Ca.1300 Meilen misst die Strecke von



Dschibuti nach Suez. Mit Glück können wir bis Port Sudan auf südliche Winde hoffen, danach sollen fast ununterbrochen nördliche Winde mit 20–30 Knoten und einer heftigen kurzen Welle dem Segler ein anstrengendes Aufkreuzen abverlangen.

## Rasanter Auftakt

Am 5. April laufen wir von Dschibuti aus. Die Stadt liegt im westlichen Ende des Golfes von Aden, vor der Stadt drehen die Winde, bis zum Beginn des Roten Meeres das jenseits der Meeresenge von Bab el Mandeb beginnt müssen wir bei schwachen, wechselnden Winden ca. 60 Meilen aufkreuzen. Vor der Enge beginnt das Verkehrstrennungsgebiet, durch dieses Nadelöhr passieren all die Frachter, die zum oder vom Suez Kanal unterwegs sind, und all die Schiffe, die zu den Häfen des roten Meeres wollen; die Segler spielen dabei keine Rolle.

Der Hafenmeister von Dschibuti hatte in seinem Buch lediglich 11 Yachten in den letzten 12 Wochen registriert. Die Dschibuti Navy erkundigt sich nach dem Auslaufen nach unseren Daten, ein Kriegsschiff der Koalitionsstreitkräfte



begegnet uns, die Seefahrer werden gut bewacht! Gegen Mitternacht, dicht vor Bab el Manded kommt der Südwind mit Macht, all die östlichen Winde im Golf von Aden werden durch diese Enge nach Norden umgelenkt, und solange keine Sandstüme stören bewegen sich die vorherrschenden Winde im Roten Meer entsprechend dessen Verlauf.

Es bläst ordentlich mit 25–30 Knoten wahren Windes von Süden, Rauschefahrt durch die Nacht und dem folgenden Tag, ein Etmal von 187 Meilen! Und das



mit nur der halben Genua und ohne einen Tropfen Wasser an Deck, bei lauwarmer Nacht und sonnig-diesigen Tagen. Inseln liegen am westlichen



Rand des Fahrwassers, die Küste Eritreas ist nicht sichtbar, wie ein Schleier liegt die diesige Luftfeuchtigkeit vor der Küste an der es dennoch fast nie



regnet. Schlepper kommen uns entgegen, werfen Gischtfontänen auf während wir mit Wind und Welle von hinten in der Pflicht am Tisch ein frühes Dinner vor Beginn der Nachtwache einnehmen. Da freuen wir uns mal wieder über den Komfort und die alltägliche Lebensqualität an Bord eines Katamarans!



### Nach Norden

Nach zwei Tagen und knapp 300 Seemeilen schwächt sich der Wind ab; Flauten, laue, meist südliche Winde und Landthermik sorgen für ein abwechslungsreiches Segeln mit häufigen Segelwechselln. Wir wollen, solange der berüchtigte Nordwind ausbleibt, natürlich möglichst schnell und weit nach Norden kommen. Der Blister kommt wieder zum Einsatz, mal als Schmetterling



mit der Genua, mal alleine, manchmal nur für kurze Zeit, dann kommen wieder Groß und Genua dran oder die Genua muss ausgebaumt gefahren werden, so häufig wie hier haben wir schon lange nicht mehr die Besegelung geändert. Doch jeder halbe Knoten Geschwindigkeit zählt. Die Wettervorhersage prophezeit, dass in einer Woche ein stabile Nordwindlage kommen soll, die weit nach Süden reichen wird: dann wird das Aufkreuzen mühsam. Und so bleiben Suakin und Port Sudan links liegen, wir segeln daran vor, lassen den Sudan schlichtweg aus. Theoretisch zwar schade, aber wir beide haben derzeit keine wirkliche Neugier auf dieses Land, sind schon auf Europa fokussiert, diesen Kontinent der in den letzten 500 Jahren die Wissenschaft, die Ökonomie und das Denken der gesamten Erde so tiefgreifend verändert hat. Fast alle Orte die wir gesehen haben sind von der Art der Arbeit, des Konsums, der Verwaltungen her „europäisch“ geworden, nur den Charme, die historisch gewachsene Gelassenheit mit der in Europa die meisten Gesellschaften funktionieren, ist außerhalb nicht anzutreffen. Die meisten regionalen Traditionen und Denkweisen sind bestenfalls noch auf gesellschaftlichen Nebengleisen anzutreffen, die dinglichen Zeitzeugen zerfallen, sofern sie nicht als museale Touristenköder hergerichtet werden. Und so sind wir auch



nicht böse um jenen Südwind der uns so geschwind an dem Sudan vorbei nach Norden bläst.

## Nächte

Zur Nacht bemühen wir uns die Besegelung so zu gestalten, dass keine



größeren Änderungen nötig werden, denn um die Ausbaumung der Genua neu zu setzen oder um den Blister bei zunehmenden Wind zu bergen sind meist zwei Leute erforderlich; doch die Freiwache sollte nachts genügend Schlaf bekommen.

Zunehmender Mond, Vollmond, helle Nächte, die Winde schwächen sich ab. Mondaufgang bald nach Sonnenuntergang, eine halbe Stunde, eine Stunde tiefe Dunkelheit bevor die Nacht wieder licht wird. Die Twiga wird von einem

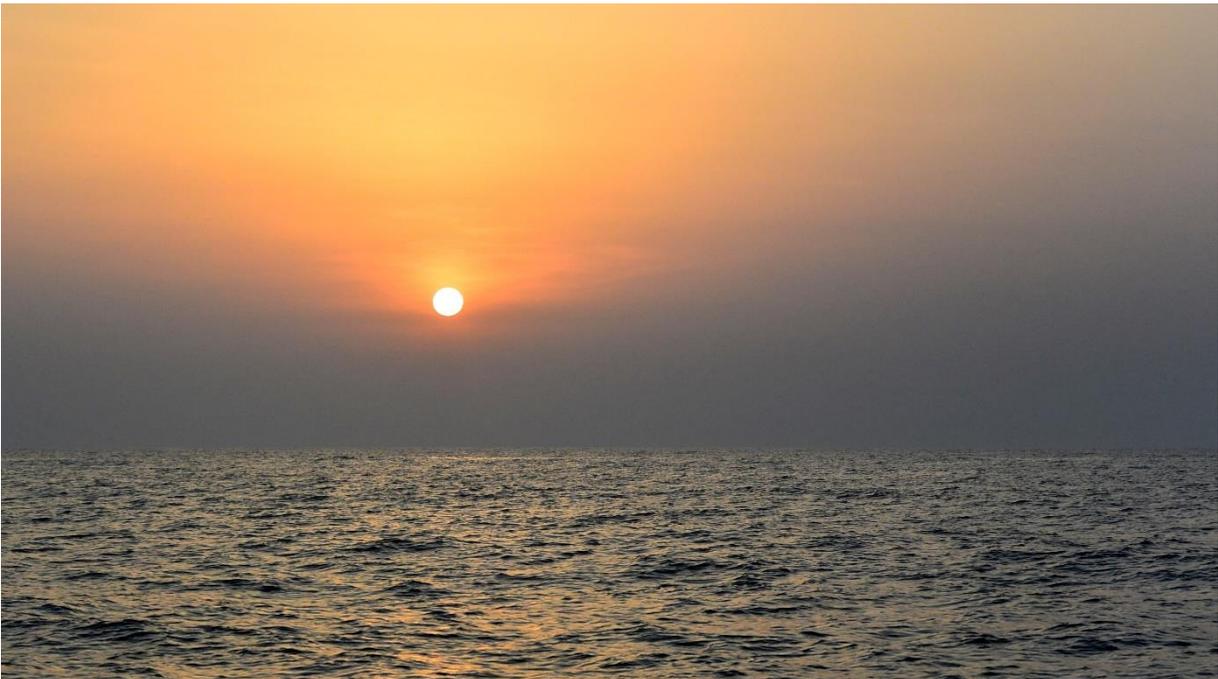


Schwalbenschwarm als Rastplatz adoptiert, bei Sonnenuntergang finden sie



sich ein, am Morgen sind ihre Lieblingsplätze weiß markiert.

Die Sonnenaufgänge sind seltsam verhangen, undramatisch: das Tageslicht erglüht nicht wenn die Sonne den Horizont überschreitet, sondern erhellt sich

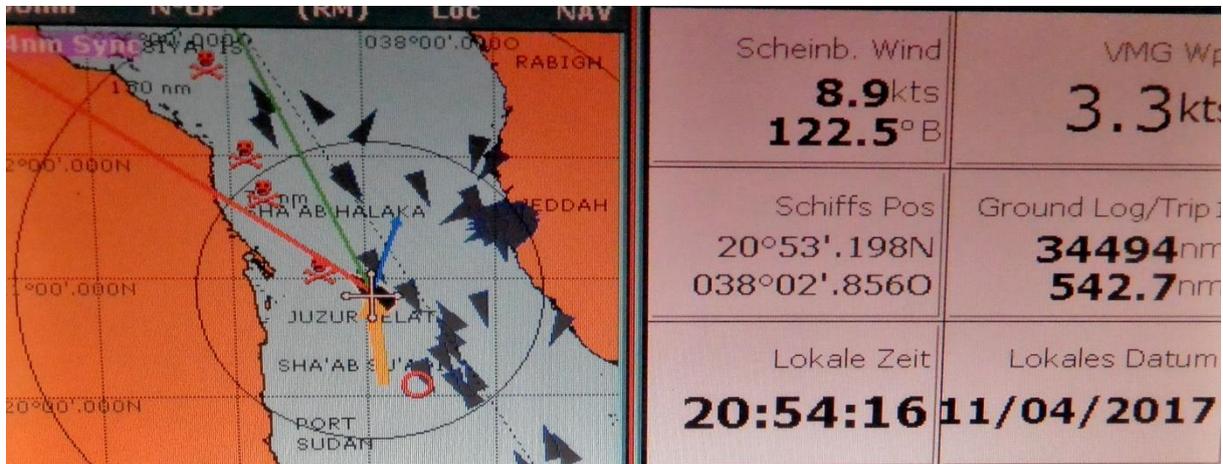


aus dem diesigen Mondlicht der Nacht heraus, ein fast fließender Übergang. Je weiter wir nach Norden kommen um so frischer werden die nächtlichen Temperaturen, ohne T- Shirt wird es zu kühl um sich wohl zu fühlen.

Tagsüber bleibt es diesig, die Sonne verhangen, kein Regen, jedoch liegt eine fast tropische Schwüle in der Luft, am Horizont sind nachts im Norden Wetterleuchten, Blitze zu erkennen.

## Verkehr, Verzehr, Gebet

Die AIS Symbole der Frachter liegen dicht an dicht, bei Jeddah, dem Haupthafen Saudi Arabiens, etwas nordwestlich von Mekka gelegen verschmelzen die Symbole zu einem großen Fleck, Hafen und Reede sind gesteckt voll. Wir halten



uns westlich der Großschiffahrt, werden von den Entgegenkommern wahrgenommen, zu keinem Zeitpunkt besteht trotz des dichten Verkehrs Kollisionsgefahr. Die Brückenwachen sind wegen des hohen Verkehrsaufkommens aufmerksam. Etwas seltsam sind nur die abendlichen Musik und Sprachsendungen die irgend ein Funkamateurl illegaler Weise in den Marinekanal 16 einblendet. Manchmal verkündet auch der Gesang eines Muezzins, dass die Gebetszeit naht. Wir können in Ruhe angeln, ein kleiner



Barakuda beißt an, Helga bereitet Fischfilet in Bierteig ausgebacken mit Auberginen, da sage einer man könne nicht kulinarisch an Bord speisen!

Es ist absehbar, dass die Zeit der günstigen Winde zu Ende geht, wir sind nach einer Woche querab von Mekka, haben Glück gehabt soweit nach Norden mit achterlichen Winden zu kommen. Natürlich bitten wir Rasmus um weitere gute Reise, günstige Winde, aber wir sind hier im Lande Mohammeds und eventuell



kann es ja helfen nach dem Brauch der Muselmanen um den Beistand eben des Gottes zu bitten der hier verehrt wird. Also kommt der Gebetsteppich – ein edles Stück aus Seide!– an Deck und nach Osten gerichtet wird der hiesigen Gottheit Referenz erwiesen, etwaige Unvollständigkeiten in Liturgie und Outfit wird der Allmächtige hoffentlich leichter als die Mullahs verzeihen...

Eine mitfahrende Schwalbe sitzt im Segelkleid, schaut dem Mittagsgebet so



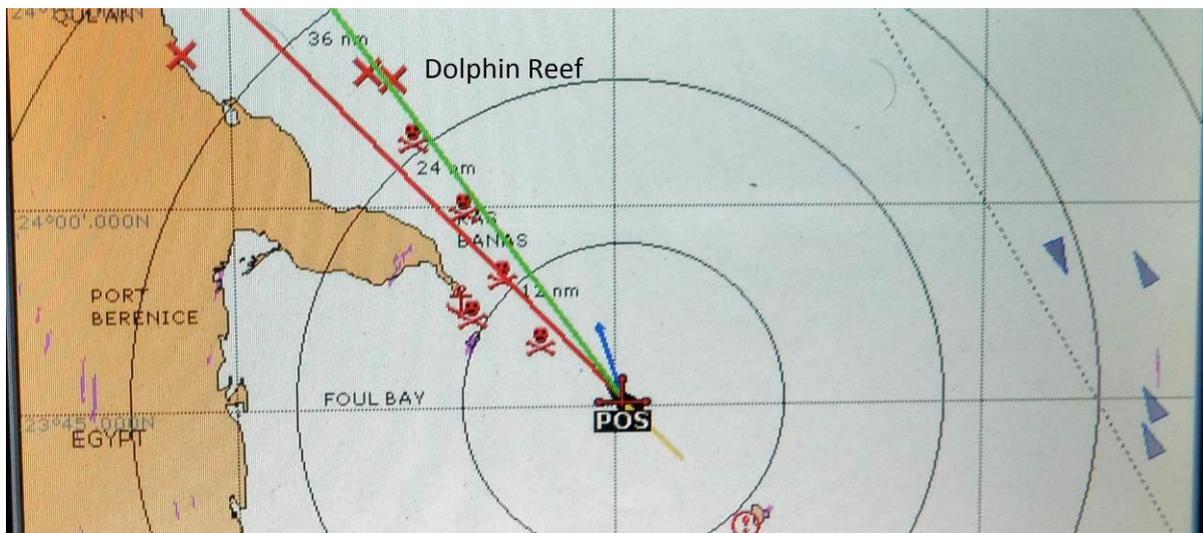
würdevoll zu, dass sie als Mullah eingesetzt werden sollte, ihren Segen haben wir offensichtlich und das Gebet scheint zu wirken, denn noch zwei Tage lang

und 200 Seemeilen weiter können wir mit mit Raumschotskurs nach Norden reisen bevor uns die günstigen Winde nahe Kap Banas verlassen.

### ...gegenan

Donnerstag, 13. April, morgen beginnt Ostern. Am Nachmittag kündigt sich der Wetterwechsel an, ein paar letzte Stunden mit achterlichem Wind, dann muss der Blister geborgen, auf Dauer weggestaut werden; drehende Winde, das Licht wird noch verhangener, diffuser, im Norden dunkler, der Himmel macht einen etwas schmutzigen Eindruck. Bei Dämmerung wird es fast schlagartig dunkel, der Mond beginnt erst zwei Stunden nach Sonnenuntergang den Himmel aufzuhellen, Sterne sind nur vereinzelt im Zenit auszumachen.

Es brist auf. Nach kurzer Zeit pustet es mit 20–25 Knoten genau aus Nordwest, just von dort wo wir hinwollen! Helga möchte morgen nördlich von Kap Banas beim Dolphin Reef vor Anker gehen, dort soll es fantastische Schnorchelgründe geben, fast dreizig Meilen nordwestlich von unserer Position.



Und ab jetzt müssen wir aufkreuzen gegen Wind und Welle, zunehmend mühsam, denn die See baut sich kurz und steil auf, die Böen erreichen 30 Knoten, es wird eine lange und feuchte Nacht mit überkommender Gischt, die einen salzig- braunen Belag auf dem Deck und der Takelage hinterlässt. Der etwas ablandige Wind trägt auch reichlich Wüstenstaub in sich...

Drei Kreuzschläge zwischen der Küste und dem Grossschiffahrtsweg mit insgesamt 60 Seemeilen Strecke werden erforderlich, um endlich in den Morgenstunden in Lee des Riffes in ruhigeres Wasser zu gelangen. Diese Art

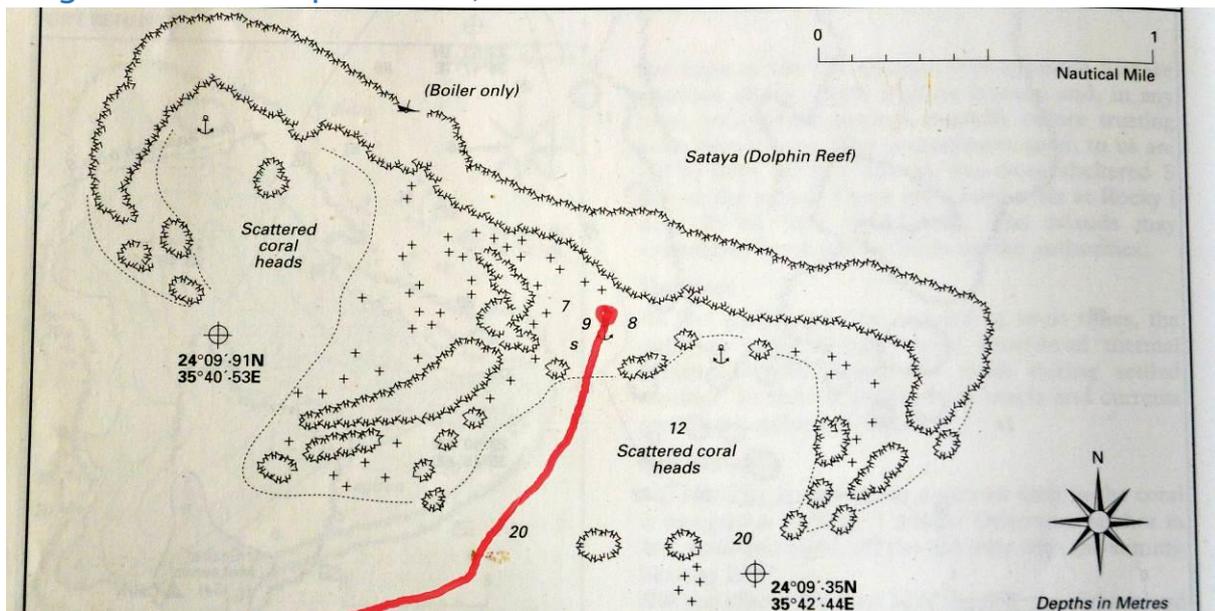
von ruppiger Seefahrt sind wir nicht mehr gewohnt nach den zwei Monaten Backstagsbrise seit Malaysia. Mit Skepsis und Sorge betrachtet der Skipper über Nacht Segel und Rigg, langsam stellt sich wieder Vertrauen ein, dass unser Schiff auch rauhem Wetter gewachsen ist.

Die Sonne ist beim Sonnenaufgang nicht zu sehen, gelblich grau ist der diesige Horizont, der sich nur diffus aufhellt. Und erst als sie 15° über der Kimm



steht wird die Sonne erkennbar, umgeben von einem sandig-gelben Hof, während der Wind die Takelage pfeifen und klappern lässt, die Rumpfe der TWIGA krachend vom Wellenkamm ins Tal klatschen.

### Eingeweht am Dolphin Reef, 14.4.–17.4



Gegen 09:00h sind wir im Süden des Riffes, das zwei Lagunen aufweist. Die östlich soll den besten Schutz gewährleisten. Der Weg hinein erscheint nach

der Karte leicht doch zahlreiche, nicht kartographierte Korallenköpfe und Mini-Riffe müssen gesichtet und umfahren werden. Mit langsamer Fahrt gegen den Wind schleichen wir um die Hindernisse, gegen 10:30 fällt der Anker im Schutze des Riffes, dessen Brandung als andauerndes Grollen von

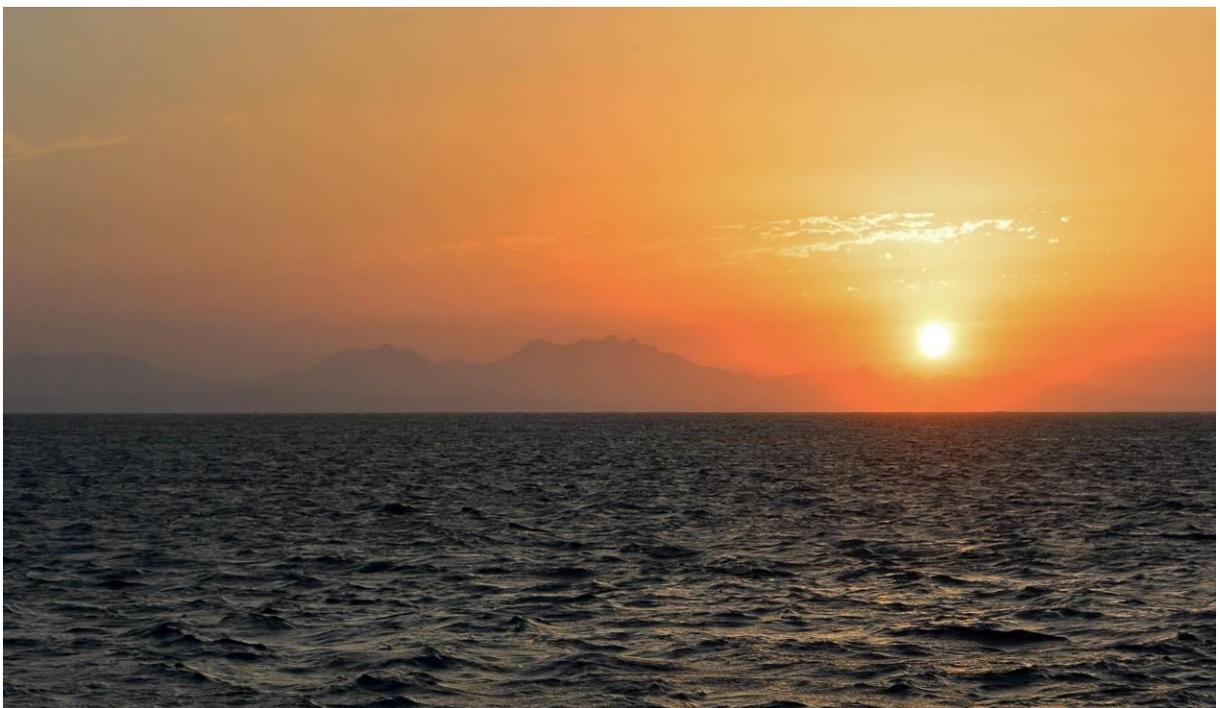


dem Klatschen der Windseen gegen die Rümpfe der Twiga begleitet wird. So ganz glücklich sind wir mit der Ankerposition doch nicht; Ankerauf und etwas weiter, doch dabei verfängt sich der Anker hinter irgend einem flachen Korallenstock, geht nicht mehr auf noch ab; nun ja, so liegen wir sicherlich seeehhr fest... dabei sah der Grund nach reinem Sand aus; nur ist dieser bei den kabbeligen Windseen nicht einwandfrei beurteilbar. 50 Meter Kette raus, Hahnepott drauf und entspannen! Sobald sich der Wind abschwächt, können wir tauchen, nachschauen und das Ankergeschirr klarieren, der Wettervorhersage nach soll es in zwei Tagen ruhiger werden. Seit Dschibuti sind wir neun Tage und 950 Meilen unterwegs gewesen, haben die günstigen südlichen Winde genutzt, wir freuen uns über eine Pause.

Und in der Tat ist dieser Ankerplatz ein besonderer Ort. Bei Starkwind mitten auf See, das Land weit entfernt, und dennoch geschützt liegen... Ähnlich eindrucksvoll wie das Minerva Riff südwestlich von Tonga.



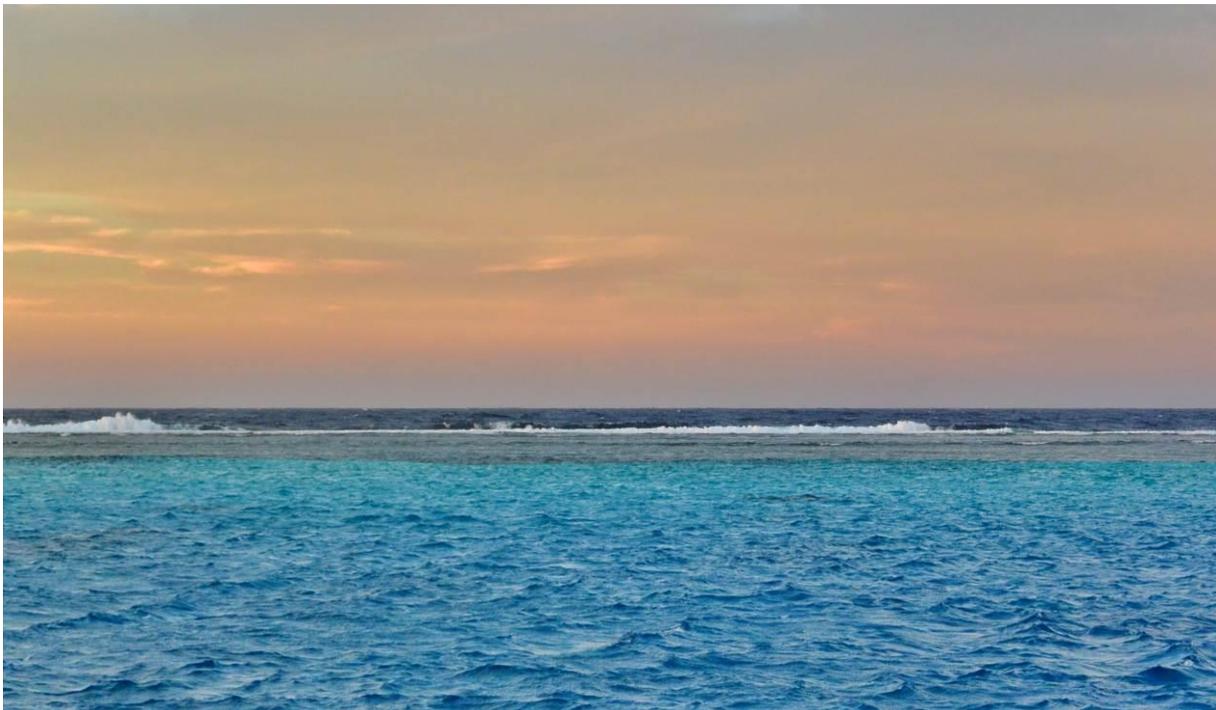
Das Wasser ist glasklar, nur leider auch recht kühl, flächige, blaue Quallenschwärme treiben, vom Wind über das Riff gewaschen, nach Südosten. Am zweiten Abend klart es auf, Land wird sichtbar, die Berge in Küstennähe sind ca. 15 Meilen entfernt, die untergehende Sonne hebt sie wie einen



Scherenschnitt hervor. Und nach Osten schauend



werden die Wolken orange überzogen.



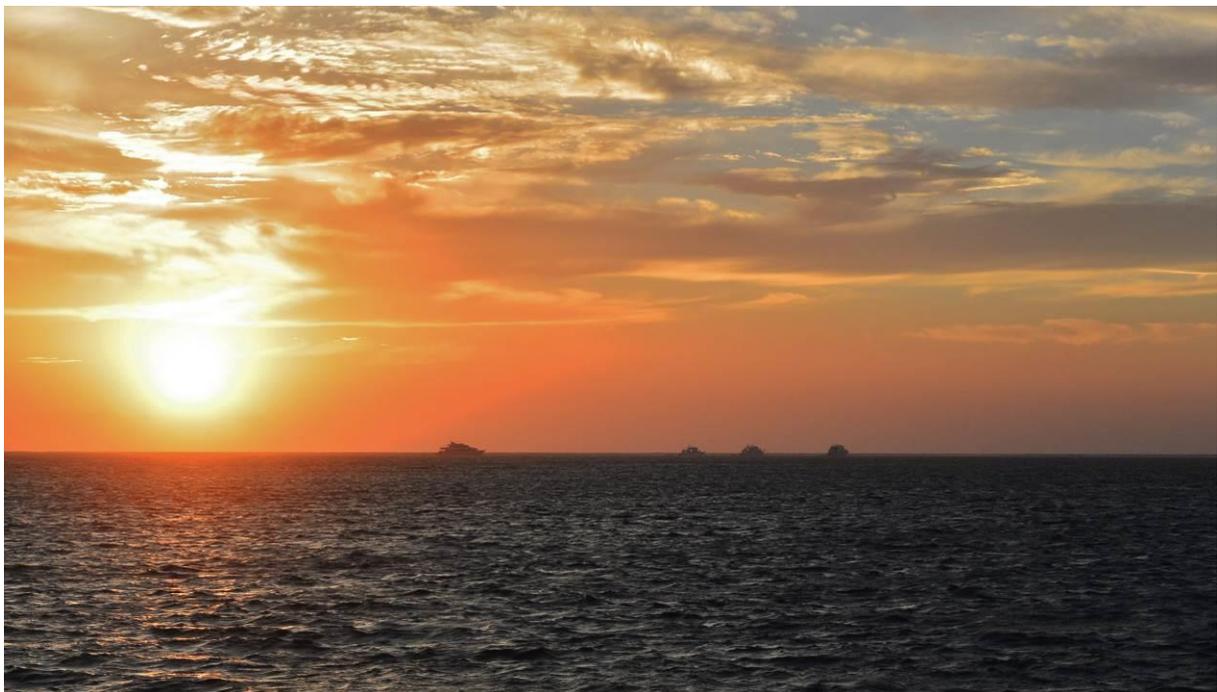
Das Wasser bleibt kalt und die Quallenschwärme kommen häufig, in den Nassbiber mögen wir uns nicht zwingen, also verzichten wir auf das Schnorcheln und freuen uns an der wunderschönen Wasserlandschaft und dem fernen Bergpanorama der Wüstenlandschaft.

Ungewohnt ist die Kühle der Nacht, die Frische des Windes; wir sind von Wüste umgeben und dort wird es nunmal zur Nacht schnell kalt, Fleece Klamotten



kommen zum Dinner aus dem Schapp.

In einer Meile Entfernung liegen größere Motoryachten vor Anker, sie sind mit Tauchern in Charter unterwegs und das Dolpin Reef ist für seine zahlreichen Tauchplätze bekannt. Zudem liegt es abgelegen an der Südgrenze Ägyptens,



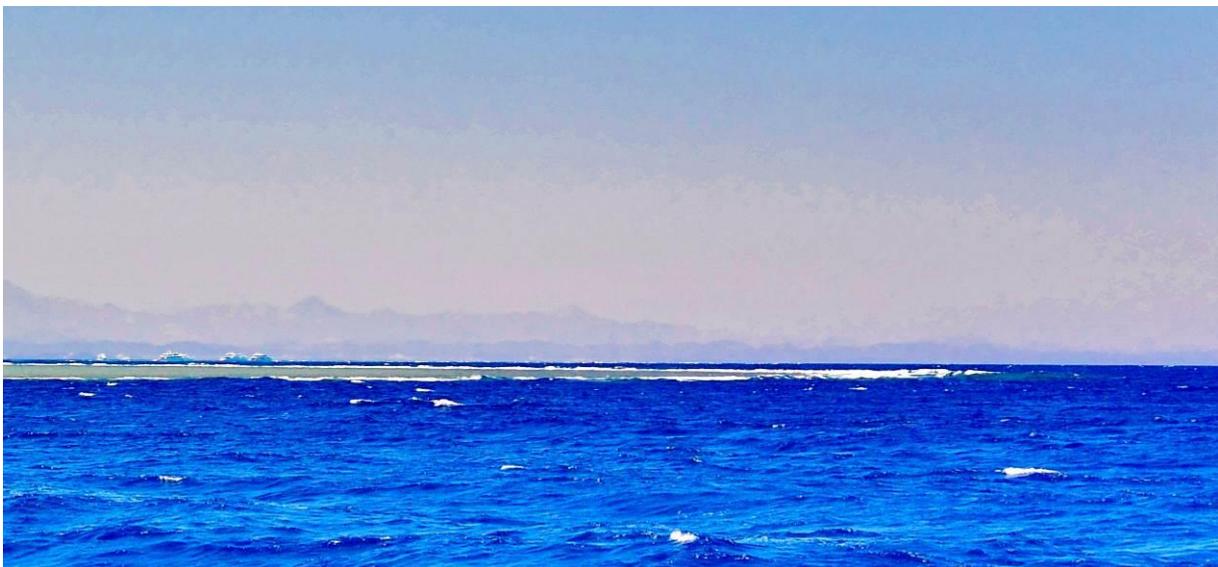
eine gewisse Exklusivität kann dabei auch vermarktet werden. Ein paar Schlauchboote kommen vorbei, die TWIGA wird besichtigt, dann geht es weiter



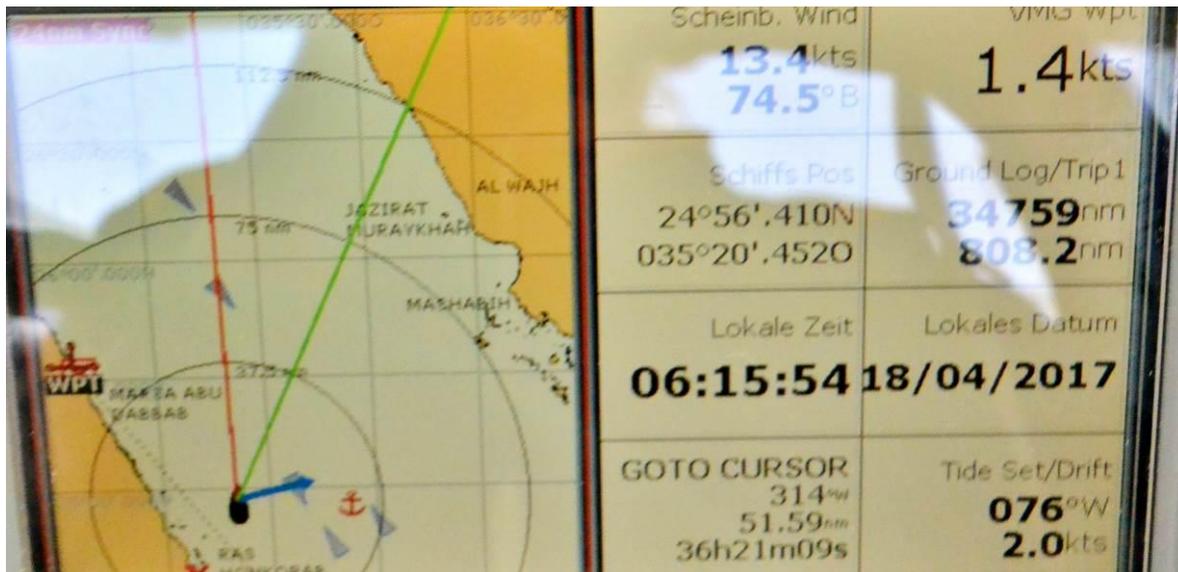
zum Tauchen.

### Port Ghalib

Gut 100 Meilen ist Port Ghalib vom Dolphin Reef entfernt, die Windvorhersage prophezeit nördliche Winde zwischen 10–15 Knoten, der Starkwind hat sich nach drei Tagen erschöpft. Wir können wieder auslaufen, verlassen den Schutz

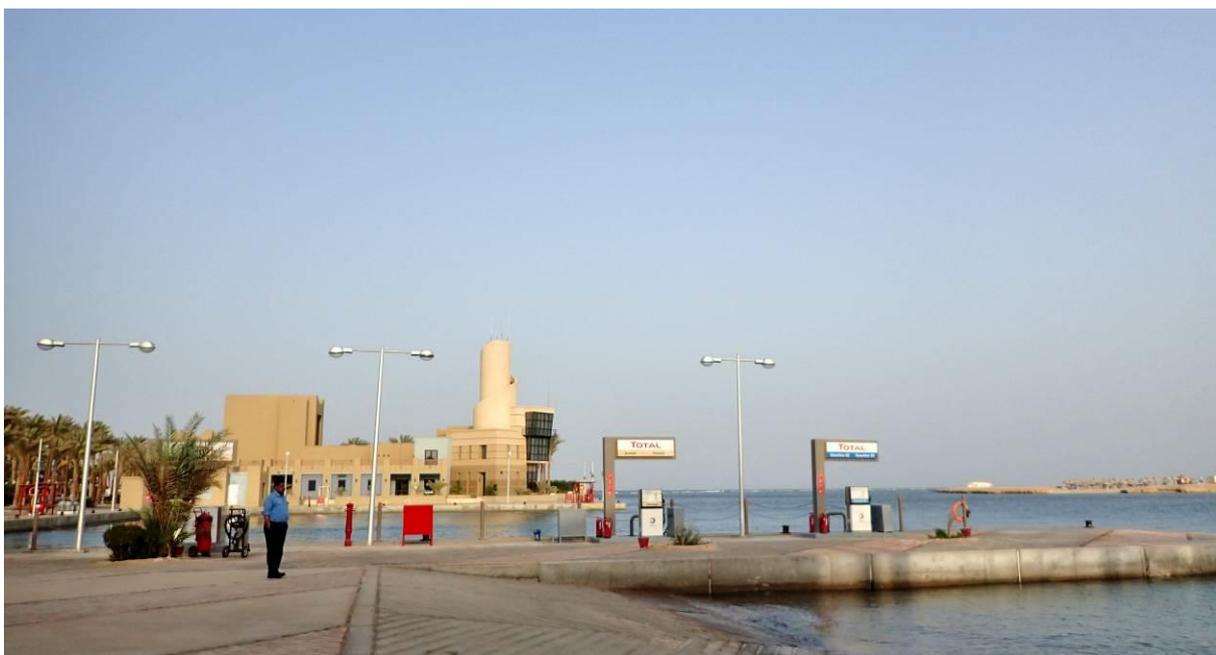


des Riffes und gehen auf den nördlichst möglichen Kurs. Aufkreuzend müssen wir für diese Strecke ca. 2 Tage veranschlagen, tatsächlich kommen wir mit einem halben Tag weniger aus, denn in Küstennähe bekommen wir nachts westlichen Landwind, sodass wir mehr Nord machen können. Ansonsten und insbesondere weiter draußen ist die Abdrift mit über 30° durch Wind und insbesondere dem erheblichen Stromversatz so groß, dass wir fast keinen Schritt nach Norden vorankommen. Da helfen uns die nächtlichen



Winddreher nach Westen, während es tagsüber etwas mehr aus Norden pustet.

An der Roten Meer Küste Ägyptens gibt es inzwischen zahlreiche Hotels, die Bade- und insbesondere Tauchurlaube anbieten. Große Motoryachten fahren die Gäste zu den Riffen und kleinen Inseln, Segler sind fast nicht zu sehen und die Fahrtensegler von denen wir wissen sind auch so flott wie möglich unterwegs, wollen die widrigen Nordwinde so schnell wie möglich hinter sich lassen. In den nächsten Tagen soll eine erneute Starkwindfront auf uns zu kommen und so sind wir froh, dass uns mit Port Ghalib ein sicherer Hafen als Zwischenstop zur Verfügung steht.



Einklariert wird am Zollpier unterhalb des konischen Turmes. Insgesamt 160 US\$ werden für Stempelgeld, 1-Monatsvisa und Cruising Permit fällig, die

Hafengebühren mit ca. 22 Dollar pro Tag kommen noch hinzu, danach geht es weiter, tiefer in den Hafen hinein, der nach dem Vorbild von Port Grimauld



gebaut wurde. Halbinseln und Inseln ragen in das Hafenbecken, verbunden mit dem Land über venezianische Brücken, die Ufer wurden allenthalben mit Piers



und Pollern ausgestattet.

Der Hafenmeister samt personalstarker Crew hilft uns das Boot in den südlichen Teil des Hafens vor die Marina Lodge zu verholen, zwei Mooringe an den Bugleinen, zwei Heckleinen an Land und wir liegen römisch-katholisch



zwischen zwei französischen Dauerliegern festgemacht. Ein Manöver bei dem es unablässig Kommandos von jedermann gab, da war der Skipper ein staunender Zuschauer. Am kommenden Tag kommt wieder Starkwind auf, wir sind froh, das Pfeifen der 8 Beaufort nur zu hören und nicht auf See zu spüren.



Bei der Inspektion der Leinenführung kommen uns Zweifel, neue Leinen scheren, alte sichern, dann fühlen wir uns entspannt; die Burschen im Wassertaxi schauen amüsiert zu.

Port Ghalib fehlt es auf dem Löwenanteil der Grundfläche an der Bebauung, in den 15 Jahren seiner Existenz haben sich einige Hotels jedoch keine

Häuslebauer mit Booten hier angesiedelt. Ein Privatmann aus Kuwait hatte die gesamte Anlage konzipiert und alleine finanziert; auch die Wohnsiedlungen in der Umgebung für die zahlreichen Angestellten gehören dazu. Eine Ferienstadt



für über 200.000 Gäste und Bewohner wurde auf dem Reißbrett geplant, ein neuer internationaler Flughafen errichtet und in Betrieb genommen.



Es war sein privater Traum, der mit ihm gestorben ist, die Erben sind unwillens weiter Geld hinein zu stecken und so bleibt das Ganze im Zustand eines abgebrochenen Traumes. Dank der guten Bauqualität sind die Piere, die Befestigungen, die Brücken noch in recht guter Verfassung, doch hier und da fängt die Substanz an zu bröckeln, noch ein paar Jahre und das Ambiente wird von der visionären Anmutung in traurigen Verfall mutieren. Fertige Wohnungen werden zum Kauf angeboten, an der Waterfront sollen 200.000 € für 150m<sup>2</sup> gezahlt werden, in den inländischen Bereichen kann man für 30.000€ ein Apartment mit 70m<sup>2</sup> erwerben und nur keine Eile, das Angebot ist groß, die Nachfrage nicht erkennbar...

### Einkauf, Wäsche, Islam und der Sundowner

Jedes der drei Hotels in Port Ghalib hat im Schnitt 500 Angestellte, fast alles Männer; in der gesamten Anlage haben wir, außer bei den Tauchern, keine angestellte Frauen gesehen. Im nördlichen Teil des Hafens liegen die Behörden, die Läden und zwei Hotels, im Süden die Liegeplätze für besuchende Yachten. Zum Einkaufen sollte man in die nahe, östlich gelegene, Siedlung fahren, dort gibt es Adams Market in dem es zu moderaten Preisen eine



ausreichende Auswahl an Gemüse, Fleisch, Käse, Getränke etc. zu kaufen gibt, nur leider kein Bier; sogar Kreditkarten werden dort angenommen. Ein junger Mann, Alex, will uns bei allem helfen, natürlich unbeschränkt selbstlos,



und dass in der Wäscherei, unter seiner Vermittlung, dreist überhöhte Preise gefordert werden ist – natürlich – nicht in seiner Verantwortung. Und so folgen zwei Tage mehrfacher, teilweise theologisch geführter Dispute über die Höhe und die Rechtmäßigkeit der Wäschereirechnung, bei 50% kommen wir zu einer Einigung, lange nachdem die Wäsche schon wieder im Kasten liegt. Der sechszwanzigjährige ist überzeugt, die Weisheit, die Botschaft der Liebe des Korans in Gänze absorbiert zu haben, dass es Muslime geben soll die unehrlich, weniger gütig, ja sogar terroristische sein können, ficht ihn, den Erleuchteten, nicht an. Denn den wahren Islam gebe es nur in Ägypten, die anderen behaupteten zwar den Lehren des Propheten zu folgen, doch sie sind – bestenfalls! – nur verblendete religiöse Irrläufer. Und ich verstehe ihn, war ich doch selber in seinem Alter durchdrungen von der Gewissheit, dass nur MEINE kommunistische Sponti-Weltrevolution ( Peters Version, und ja, Kalle M. hatte auch was beigesteuert!) den Kern jeglicher Weisheit besitzt.

Und dann plaudert er noch aus seiner Arbeits- und Lehrzeit in muslimisch geführten ägyptischen Hotels, wo die Angestellten strikte Weisung haben die Gäste über Preise im Unklaren zu lassen, keinerlei Hinweise auf günstige Angebote zu geben und sich vor allem niemals auf einen Preis im Vorwege festzulegen. Der Gast soll den angebotenen Tee trinken, die vordergründige Freundlichkeit gustieren und später vertrauensvoll die Abschlussforderungen für Erworbenes oder erhaltene Dienstleistungen begleichen, im Idealfall durch ein Trinkgeld getoppt.

Die Erörterungen gehen in den Abend hinein, und wir beenden die Diskussionen, um uns dem Tagesende zu widmen. Denn so wie den Moslem das Abendgebet erbaut, freut uns der Sundowner...



Der Sonnenuntergang hat an der Scheide zwischen See und Wüste völlig andere Farben als auf See. Wie ein Schleier dämpft die diesige Seeluft die abendlichen Farben, diffus scheint das Sonnenlicht durch den Staub der Wüste; auch wenn man direkt hineinschaut, der westliche Horizont bleibt klar, frei von den sonstigen Überblendungen. Und in Grautönen verschwindet die blass-orange Sonne hinter den gestaffelten Gebirgszügen der Wüste.

### Warten auf die Weiterreise

Von der Wäsche sind noch reichlich Kleinteile übrig, einem erneuten Disput

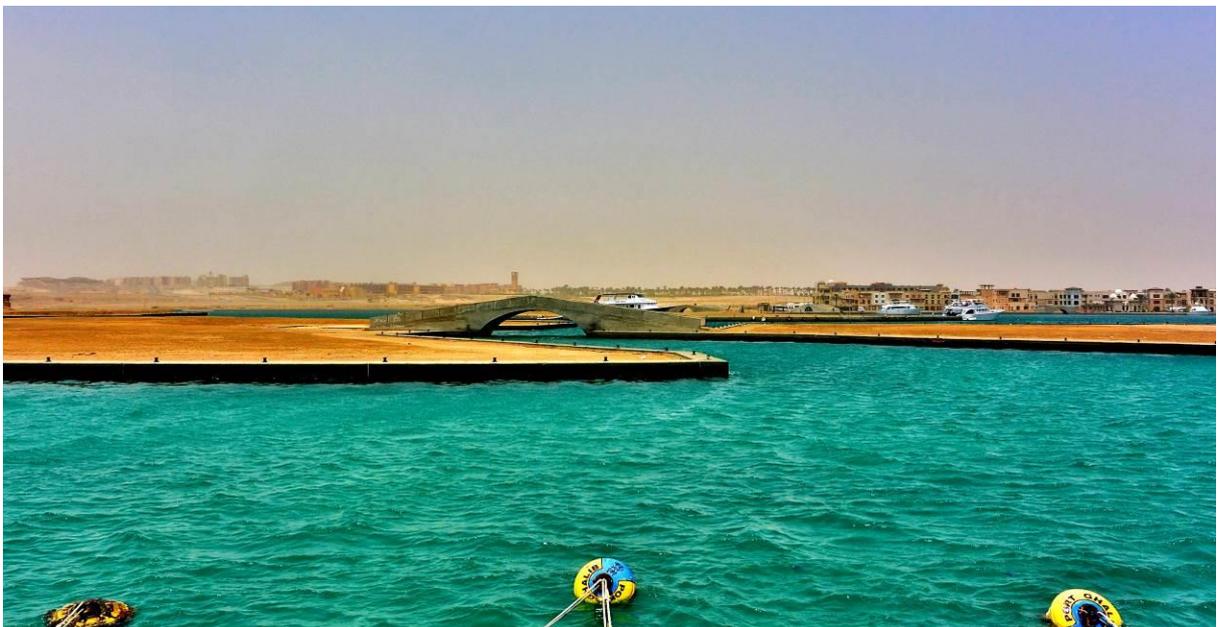


weicht Helga aus, selber waschen ist schneller sowie einfacher und sie meldet-  
Frau lernt auf Reisen auch von den Ägyptern dazu!- den Kauf eines neuen  
Kleides als Wäscherin Lohn an...

Ich muss noch in den Mast hinauf, der Windex ist defekt und außerdem ist der



Schäkel der die Genua oben hält aufgegangen und verbogen, der muss  
dringend ersetzt werden und der Blick über die Landschaft ist auch schön.



Der Wind brist auf, ca. 20-25 Knoten, etwas nach Nordwest drehend, die Luft  
wird staubig verhangen, die Sicht fällt unter eine Meile, die Silhouette der  
Bauten gegenüber verschwimmt im staubigen Wind, ein feiner Sandschleier

legt sich überall ab, Fenster schließen hilft schon ein wenig, und dennoch wird es auf allen Oberflächen auch unter Deck staubig. Die Solarpaneele mindern



ihre Leistung, wir takeln eine Landstromleitung. In drei Tagen soll es Besserung geben, die Vorhersage kündigt sogar moderate Ost und Südwinde an, eine Seltenheit in dieser Gegend! Hoffentlich haben die hiesigen Wettergötter keine Einwände...

Im Bereich der Marina Residences sind in den Erdgeschossen Souvenirläden und Restaurants untergebracht, im den rund Dutzend Läden haben alle das gleiche Angebot, die ägyptische Katze, Pharaonen, Zinnbecher, und –endlich– wird auch enthüllt, was die alten Ägypter unter ihren kurzen Röcken trugen,



Heute– so glauben die starken Männer Ägyptens– sei dies die Hauptattraktion deretwillen die europäischen Frauen hier nach Kultur suchen, während ihre

Männer, eingezwängt in Neoprene-Ganzkörperkondomen, unter Wasser verschwinden.

Die Restaurants an der Promenade sind recht gut, ein Weizen Bier kostet 2,5 Euro für den halben Liter, es ist ein einheimisches Gebräu in Lizenz von Heineken. Das Essen ist reichlich und schmackhaft, für 10 Euro gibt es Grillplatte mit Pommes, die Einzelportion reicht für uns zwei.

Endlich geht der Wind runter, der Staub mindert sich, die Berge zeigen am Horizont ihre Kontur, zur Nacht erscheinen die Sterne... morgen soll das Wetter für uns günstig sein, dh. wechselnde und meist schwache Winde, manchmal sogar aus Ost oder West, nicht nur aus Nord! Wir werden aufbrechen.

Die TWIGA ist verschmutzt, Sand, Salz allenthalben, mit dem Hochdruckreiniger werden Deck, Takelage, die Schoten gereinigt, auch unter Deck muss geputzt, entstaubt werden; das Internetguthaben ist aufgebraucht und ohne Telefon nicht aufladbar, Helga geht auf die Suche und findet einen freundlichen Menschen, über dessen Gerät wir unser Guthaben neu erstellen können. Motorcheck, Tanks reinigen, Filter wechseln, Wasser bunkern, ein Tag geht dahin... Dann sind wir bereit weiter zu segeln, nächstes Ziel ist Suez, der Kanal und das Mittelmeer.

### [Auf zum Golf von Suez \(27.April\)](#)

Am Vormittag verholen wir des Schiffes zur Bunkerstation, 150 Liter Diesel



tanken, Auschecken beim Hafenmeister und beim Zoll, der oberste Zöllner kommt zur TWIGA, blütenweiße Uniform, kein einziger Fleck, die Bügelfalten ein Gedicht der Geradlinigkeit, alle sind bemüht und freundlich. Nur Fotografieren dürfen wir sie nicht, denn jetzt sind sie Amtspersonen.

Leinen Los, Ablegen. An den Strandanlagen vorbei, deren Nutzung den



exklusiven Hotel Gästen vorbehalten ist, Segel setzen, ja es gibt sogar segelbaren Wind! Und weil die Segel noch in der Hafeneinfahrt hochgehen, so



sieht man hier den Skipper nicht in der textilfreien TWIGA-Segleruniform sondern in Landkleidung.

110 Meilen Luftlinie sind es bis Hurghada. Bei schwachen bis mäßigen Winden, meist gegenan, wir müssen motoren und aufkreuzen, 40 Stunden für ca. 170 Meilen durchs Wasser.



Die Tagesfarben, der Sonnenaufgang, das Licht; alles bleibt wie weichgezeichnet, gedämpft. Zwei Vögel besuchen uns der eine überrascht mit



seinen bunten Farben, der andere beeindruckt mehr durch sein Größe und

Kraft als durch seinen Verstand, denn er versucht auf dem Windanzeiger in der Masttop Platz zu nehmen – vergeblich für ihn und schädlich für das Gerät,



das nun eine Abweichung von ca. 20 Grad aufweist...

Vor Hurghada – wir wollen an sich östlich daran vorbei – werden wir über Funk angerufen, dortlang dürften wir nicht? Die Nachricht ist nicht gut verständlich, Nachfragen bringen keine Klarheit. Wir entschließen uns, direkt nach Hurghada zu segeln; vor Hurghda liegen im Süden einige Untiefen, Riffe und Inseln; laut Seekarte sollen hier auch nicht verzeichnete Hindernisse sein, Vorsicht ist angesagt. Und so segeln wir bei Nacht mit einem Auge am Tiefenmesser, das andere bewehrt mit dem Nachtglass langsam weiter– nix passiert, die Karte war auf unserer Route so genau wie man es sich nur wünschen kann.

Mit dem ersten Tageslicht kommen wir an, eine Urlauber–Ferienstadt ist hier entstanden, die sich viele Kilometer nicht nur am Ufer entlangzieht, sondern auch ins Landesinnere hineinwuchert.



Zwischen der vorgelagerten Insel Gifatin und den anhängenden Riffen sowie dem Festland führt ein Fahrwasser nach Norden, am Westufer gesäumt durch eine wechselhafte Betonlandschaft mit Investitionsruinen, gepflegten Anlagen, slumartigen Siedlungen; an den Ufern liegen dicht an dicht die Motoryachten, die die Urlauber zu den Schnorchel und Tauchplätzen bringen sollen.



Zu den wenigen optischen Freuden gehört die große Moschee gleich nördlich der Marina Hurghada, deren goldenen Kuppel in der Morgensonne leuchtet, sowie der kleine, sorgsam in Ockerfarben gestaltete Stadtteil rings um den



Yachthafen. In Summa reizt uns diese Stadt nicht zum Verweilen, wir tuckern dran vorbei, weiter nach Norden.