

Golf von Suez, Suez Kanal

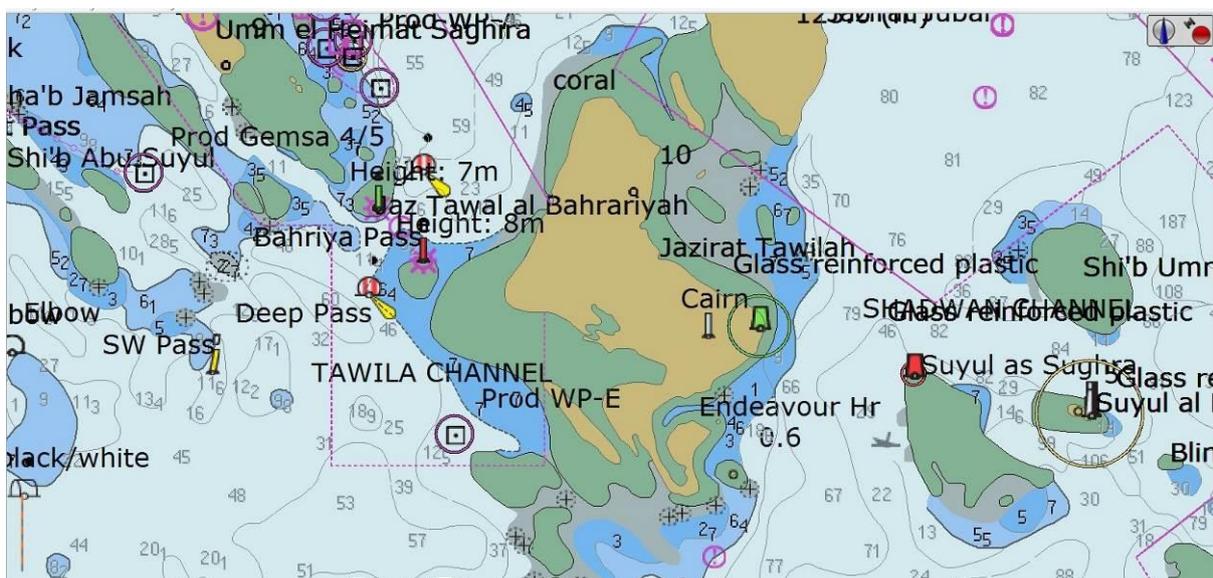


| | |
|--|----|
| Ankerpause in Endeavour Harbour 29.4. | 2 |
| Zwischen Sinai und Afrika | 4 |
| ...kämpferisch am 1.Mai | 7 |
| Thelemet | 11 |
| Ras Sudr | 13 |
| Suez | 16 |
| Behördenschikane | 23 |
| Suez Kanal | 25 |
| Bakschisch und Fliegenplage | 28 |
| Ismailia | 29 |
| Port Said, Port Fuad, Lotse von Bord | 34 |

Ankerpause in Endeavour Harbour 29.4.

Von Hurghada bis zum Beginn des Golfes von Suez erstreckt sich ein vierzig Meilen weites Insel- und Riffgebiet entlang der afrikanischen Küste. Auf der Seekarte ist dieser Archipel als militärisches Sperrgebiet vermerkt, nach unserem Handbuch (Red Sea Pilot von Morgan & Davies) sollen hier jedoch die Ankerbuchten, Tauchplätze etc. sein, die auch von den Tourismusunternehmen angelaufen werden. Also reisen wir dorthin, wenn`s dem Militär nicht passt werden sie schon kommen...

Bei Norden Wind motorsegeln, aufkreuzen, aus den zwanzig Meilen Luftlinie



bis Endeavour Harbour an der Ostseite der Insel Tawilah werden so dreizig



gesegelte Meilen. Die Insel ist von einem Riff umgeben, die tief eingeschnittene Bucht bietet besten Schutz, Sandgrund. Auf der Insel stehen einige wenige Ruinen, kein Strauch, keine Bäume, eine Wüste mitten im



Wasser. Zwei kleine Fischerboote fahren in die Riffe, einen Fang können wir



nicht beobachten; und obwohl sie sich hier gut auskennen steht ein Mann am Mast erhöht und hält Ausschau nach Korallenköpfen und kleinen Durchfahrten für die Passage.

Nachmittags bis abends liegen Touristenyachten in Ufernähe, ein spätes



Lunch wird nach den Mühen des Tauchtages an Land serviert; eine Stunde vor Sonnenuntergang wird die Bucht leer. Wir schlafen aus, putzen das Unterwasserschiff der TWIGA, erstaunlich – sonst kommen immer Fische um das abgeschabte Material zu füttern!, doch hier erscheint das poolartig saubere Wasser unbewohnt. Und frisch ist es hier, die Wassertemperatur hat so um die 22 Grad, für uns schon fast eine fröstel-Temperatur nach der langen Zeit in tropischen Gewässern.

Zwischen Sinai und Afrika

Gegen Nachmittag wird der Wind wieder günstig, Ostenwind! Wir können sogar etwas segeln! Also Ankerauf und weiter nach Norden hinein in den Golf von Suez, jenen schmalen Wurmfortsatz des Roten Meeres der zum Kanal und zum Mittelmeer führt. Und: wie romantisch! Zwischen dem geschichtsträchtigen ägyptischen Teil Afrikas und der biblisch so wichtigen Sinai Halbinsel entlang zu segeln! Und nun sind wir in jenem Gewässer, das



Moses für sein Volk teilte, damit sie als illegale Auswanderer Ägypten unbeschadet verlassen konnten; Der Herrgott hatte ihm den machtvollen Trick verraten, nicht auszudenken was geschähe, wenn Jahwe sich in diesen Jahren entschlösse im Mittelmeer für einige Zeit so einen Durchgang in das gelobte Land Europa zu schaffen! Doch seid beruhigt, atmet auf, Mitbürger, diese Episode ist ja keine Prophezeiung, sie ist vielmehr Geschichte, altes

Testament–doch wer weiß... vielleicht sucht Jahwe sich ein neues Volk, definiert es aus all den Multikultiwanderern neu, ernennt einen neuen Moses?

Das Rote Meer und insbesondere der Golf von Suez haben keine eigenen



Frischwasserzuläufe; das einlaufende Wasser verdunstet, die Tide muss neues heranschaffen, das Wasser mit dem hohen Salzgehalt muss teilweise als Tiefenströmung wieder nach Süden fließen, während die Flut an der Oberfläche das frische Wasser heranzführt. An den engen Stellen entstehen erhebliche tidenabhängige Strömungen, zwei Knoten sind die Regel. Und das heißt für uns, die wir mit nur einer schwachen Maschine unterwegs sind, dass wir bei dem vorherrschenden Nord–Nordwestwind bei auslaufendem Ebbstrom fast nicht vom Fleck, bei Flut jedoch mit 4.5 Knoten gut vorankommen. Das Aufkreuzen ist stark behindert, das Verkehrstrennungsgebiet führt bis zu 0.7 Meilen an das westlich Ufer heran, im Osten zum Sinai gibt es weite Gebiete, die nicht befahren werden dürfen weil dort Ölbohranlagen in ausgedehnten Gruppen stehen. Und auch an der afrikanischen Seite finden sich diese

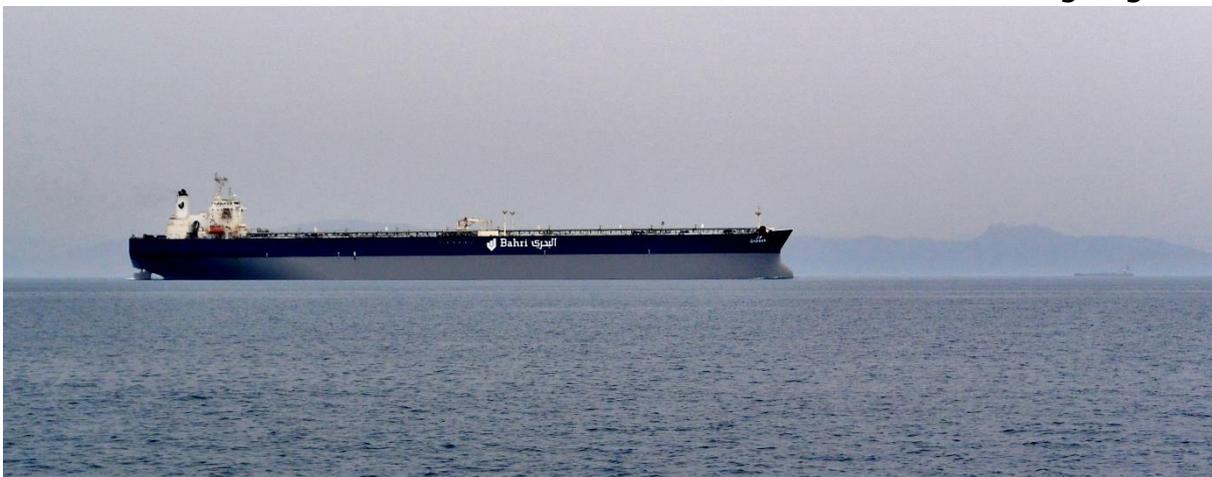
Ölplattformen, klein, viele nicht mehr in Betrieb, bei Nacht werden die alten nicht beleuchtet. Ankern ist in Küstennähe auch nur eingeschränkt möglich



weil allenthalben Kabel und Pipelines liegen. Meist können wir nur unter Maschine weiter, wenn der Wind mal nicht genau von vorne kommt freuen wir uns über den zusätzlichen Schieber.

Nachts fackeln einige Plattformen Gas ab, andere bleiben dunkel. Parallel zum westlichen Rand des Verkehrstrennungsgebietes segelnd müssen wir bei Dunkelheit scharf aufpassen, bei der eh diesigen Sicht sind Objekte erst in 1–2 Meilen Distanz erkennbar. Das Radar ist im Dauereinsatz, die Großschifffahrt nicht unser Problem, ist im AIS erkennbar, sie halten sich genau an ihre Linie.

Von den Küsten ist auch am Tag nur wenig zu sehen, verwaschene Konturen, beim Näherkommen werden nur die unmittelbar in der Nähe gelegenen



Strukturen kontrastreich. Hinter diesem nach Süden fahrendem Tanker sehen wir den Sinai...

Das Licht ist besonders. Diffus, hell, Kontraste verwischend, nur selten tritt die Sonne als Feuerball in Erscheinung, ansonsten ist eben ein großer Teil des Himmels schlichtweg diffus-blendend, der Rest nur hell. Und mitten in dieser



Helligkeit verweilt ein Hauch von einem sandigen Gelb, vom Wüstensand, der auch die TWIGA erneut mit einem grau-gelblichen Schleier überzieht.

Die Ufer sind entweder Wüste und/oder Industrielandschaft, durch die Häufung der Plattformen, der Ölhäfen, Raffinerien, Verladestationen gerät die Natur ins Hintertreffen; das Grandiose einer Wüstenlandschaft kann sich nur in seiner ungestörten Weite entfalten. Wüste durchsetzt mit zudem architektonisch schäbiger Industrie verliert ihren Zauber, übernimmt die mühsam-schmuddelige Banalität ihrer Verbraucher.

...kämpferisch am 1.Mai

Bei Ras Dib, 17 Meilen nordwestlich des Beginn des Golfes von Suez erhebt sich eine 450 Meter hohe Bergkette, die bis ans Ufer reicht. Hier ist der südliche Teil des Golfes am engsten, hier ist ein Flaschenhals. Und just in der Nacht, der Mond ist schon untergegangen, kippt die Tide, der Strom kommt mit Macht gegenan, die Untiefen in Ufernähe sorgen für Stromwirbel, weiter nach Osten in das Fahrwasser hinein können wir nicht und der Platz zum Manövrieren beträgt nur eine knappe halbe Meile. Dann brist es auf, von 10 auf 25–30 Knoten, natürlich genau von vorne! Und die TWIGA hat derzeit nur die Steuerbordmaschine zur Verfügung. Der Autopilot schafft es nicht mehr Kurs zu halten, die Fahrt über Grund geht zeitweise gegen Null. Das Groß steht noch, muss geborgen werden derweil die TWIGA um 90° vom Kurs abfällt. Böen fallen ein, die Berge verursachen einen Kap Effekt und der Kurs, der einzig mögliche, nämlich in einem hautengen Korridor zwischen

Verkehrstrennungsgebiet und Land zu fahren, dieser Kurs lässt sich kaum halten. Ruder für zwei, drei Minuten hart Steuerbord nur um das Schiff auf geradem Kurs zu halten!, noch einige kleine Knoten mehr Wind dann wird die Situation unhaltbar. Und dabei war die Vorhersage soooooo zahm!

Drei Stunden brauchen wir um vier Meilen voran zu kommen, jede kleine Kursänderung, jeder Versatz des Schiffes durch die Stromturbulenzen, die Böen muss sofort kompensiert werden. An sich kein Problem wenn wir die zweite Maschine auch zur Verfügung hätten... Ich denke schon daran aufzugeben, Vorsegel setzen, ab nach Süden und dann auf besseres Wetter zu hoffen, der Gedanke ist mir unsympathisch, doch er macht sich immer breiter. Dann flaut der Wind ab, wir haben die engste Stelle passiert, bei zwanzig Knoten Wind und nachlassenden Turbulenzen kann der Autopilot wieder Dienst tun, wir sind mit ruhigen 2.5 Knoten über Grund gegen Ebbstrom und Wind angehend wieder auf dem Weg, eher ein Motorboot mit Hilfsbesegelung als umgekehrt.

Ab dem folgenden Morgen gibt es wieder ruhiges Wetter, irgendwann kommt auch der Flutstrom wieder, etwas Wind kommt hinzu, Zeit die Maschine für eine kurze Zeit zu stoppen, Öl, Keilriemen, Kühlflüssigkeit- Kontrolle, jetzt ist



es eine gute Zeit dafür. Für einige Stunden kann es danach entspannt in der milden Wärme des Tages weiter gehen...

Gegen 15:30 kippt die Tide, der Wind wird kalt, der Sonnenwinkel zu flach um die diesige Luft auf Wohlfühltemperatur zu halten.



Noch 7 Meilen bis Ras Ruahmi, einer flachen Bucht mit Ankermöglichkeit, mäßigem Schutz, für den vorhergesagten Wind jedoch ausreichend.



Militäreinrichtungen am Ufer, Bunker, Kommunikationsanlagen, eine



Autobahn am Ufer, eine kleine Ölanlage, die Gas abfackelt. Eine Sandbank vor der Küste, nur Sand, keine Korallen! bietet Ankertiefen zwischen acht bis einem Meter, wir gehen dicht unter Land, dort gibt es auch etwas Schutz vor dem nördlichen Schwell. Fischer kommen am Abend, ankern etwas weiter draußen. Und daran tun sie wohl, denn am kommenden Morgen wollen wir bei Niedrigwasser auslaufen und haben kaum noch Wasser unter den Kielen!



Sundowner. Dinner in der Plicht mit Bier und Rindergulasch; der erste Mai begann kämpferisch und findet nun einen erholsamen Ausklang.

Thelemet

23 Meilen nach Norden, ein kurzer Törn, denn nach dem langen ersten Mai sind wir erst spät aufgestanden. Thelemet Bay ist ein Klasse Ankerplatz, fast rundum geschützt, 2-12 Meter Tiefe und Sandgrund. Sandbänke mit Möven



zur Seeseite hin, landwärts Wüste und Berge, fast keine Bebauung, hier überwiegt der Landschaftseindruck, der erste Ort der durch seine Natur

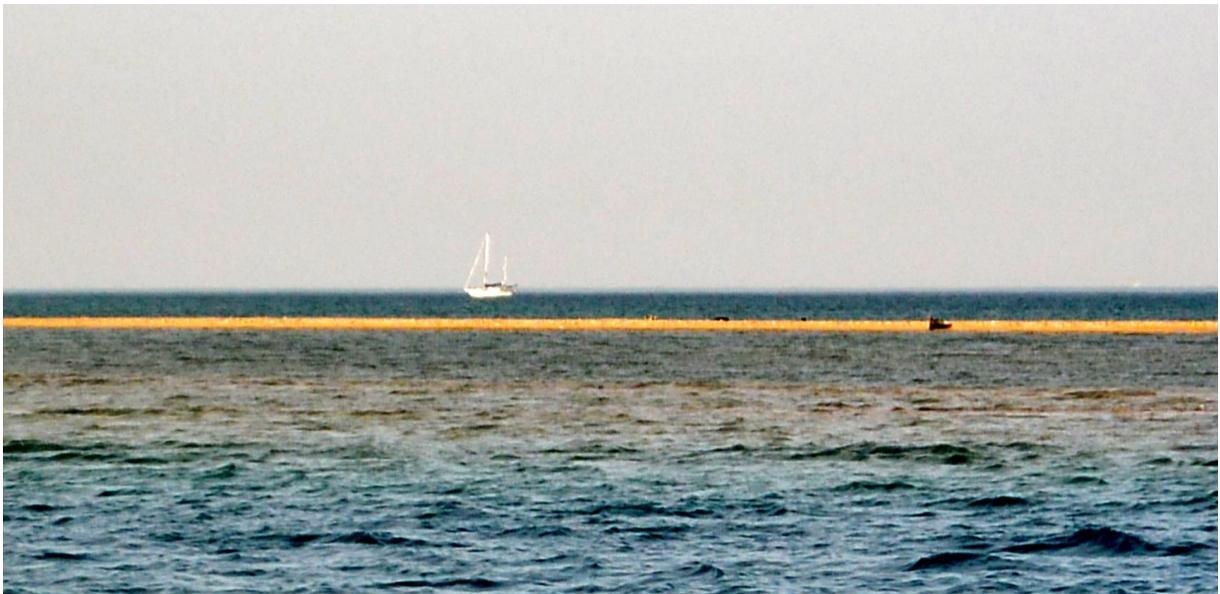


besticht. Wir freuen uns noch 2 Stunden Tageslicht zu haben...



...und eine ruhige Nacht.

Etwa 2 Meilen nördlich gibt es noch einen offenen Ankerplatz auf dem die Wai-O-Tira liegt, die erste Yacht, die wir auf dieser Reise durch das Rote Meer sichten.



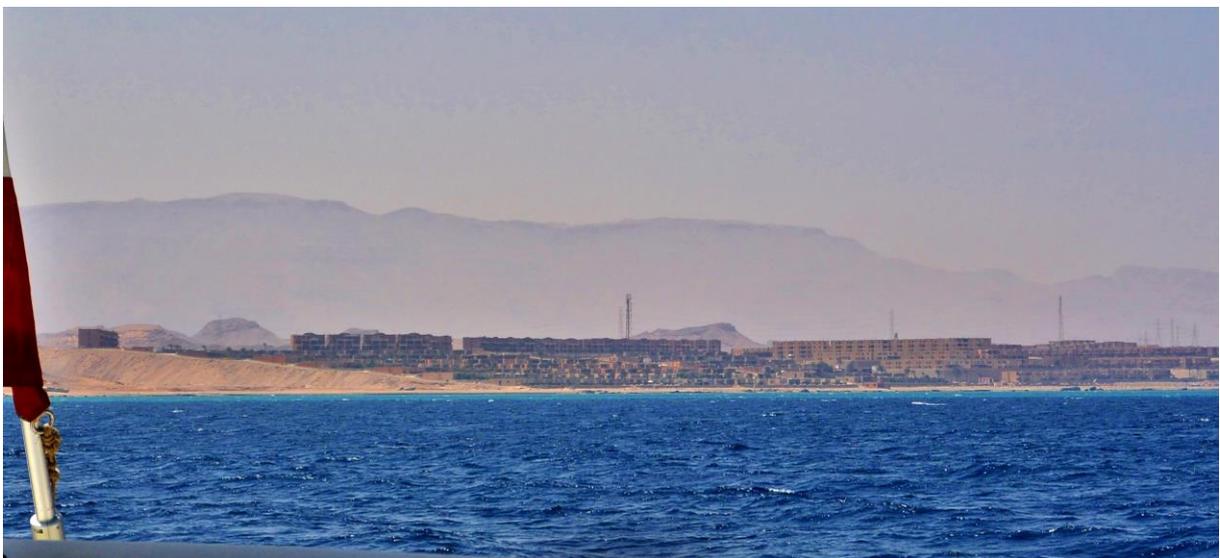
Die Wai-o-tira ist auch ins Mittelmeer unterwegs, kommt aus Sydney, die Beiden, Robert und Sandra wollen erst nach Israel und später nach Zypern.

Ras Sudr

37 Meilen weiter nördlich, am Sianai Ufer, befindet sich Ras Sudr mit einer offenen nach Norden jedoch geschützten Bucht, reichlich Ankergrund auf Sand. Und wir können richtig segeln! Aufkreuzen, es ist wenig Verkehr, sogar



das Verkehrstrennungsgebiet können wir ohne viel zu taktieren kreuzen. 50 Meilen segeln wir durchs Wasser, richtig schön! Die Ufer sind–für uns überraschend– ziemlich dicht bebaut, Neubausiedlungen allenthalben,



teils bewohnt, teils unfertige Investitionsruinen, aktive Bautätigkeit können wir nicht erkennen, es sieht so aus als hätte alle Aktivität vor zwei Jahren ein abruptes Ende genommen. Kairo ist nur 80 Meilen Luftlinie entfernt, das Niltal ist überbevölkert, ist dies ein Ausweichgebiet?



Und wovon können die Leute hier leben? Fabriken, Gewerbegebiete, Landwirtschaft... nichts zu sehen, nur Wohnsiedlungen und Wüste. Und dennoch: Die Ufer wuchern zu, viele Orte sind weder auf Google Maps und erst recht nicht auf den Seekarten zu finden. Für die Energieversorgung wurden Windparks errichtet, Solaranlagen scheinen nicht sinnvoll zu sein;



jeden Tag müssten die Betreiber die Paneele von einer gelb-grauen Sandschicht befreien...

Auch auf der Sinai Seite gibt es weitläufige neue Siedlungen, auf der Karte ist Ras Sudr als kleiner Ort verzeichnet, tatsächlich sieht es von See her nach einer



Großstadt aus. Eine kleine Hafenanlage gibt es für das Militär, ansonsten gibt es Strandleben für die Einheimischen, der neuzeitliche Tourismus ist an dieser Stadt vorbeigegangen. Moses soll hier vorbeigekommen sein und sich bemüht haben das Brackwasser eines Brunnens genießbar zu machen; nachhaltig waren seine Bemühungen nicht, das Wasser von Ayun Musa ist nach wie vor nur schwer genießbar, kein Wunder dass weitere Besucher ausblieben.

Im Hintergrund der Stadt liegt das Gebirge, am Abend können wir seine



Konturen erkennen, tagsüber ist die Sicht, wie fast alle Tage, diesig verhangen. Und eine Stunde vor Sonnenuntergang sind wir am Anker.



Suez



Mit Sonnenaufgang geht es um 05:30 weiter; es sind zwar nur 25 Meilen Luftlinie, doch in diesem nördlichsten Teil soll es häufig unangekündigte starke Winde aus Norden geben, gegen die wir nur schwer ankommen könnten. Und tatsächlich haben wir statt der angesagten Flaute 20 Knoten stramm auf die Nase! Doch zum Glück ist der südwärtsgerichtete Konvoi der Frachtschiffahrt noch weit im Kanal, und die meisten nordwärts gerichteten Schiffe liegen vor Suez in Warteposition; wir können ohne Probleme im Verkehrstrennungsgebiet aufkreuzen. Nur zwei Ausweichmanöver sind fällig.



Suez kommt in Sicht. Berge auf der afrikanischen Seite, bis dicht ans Ufer heran, die Bucht ist mit Hafenanlagen, Industrie, Militär und der Stadt selber weitgehend zugebaut.



Zahlreiche Schiffe liegen auf Reede, teils Dauerlieger, eines gekentert, die AIS Signale der wartenden Schiffe liegen dicht und unübersichtlich beieinander.



Über Email haben wir Kontakt mit einem Agenten aufgenommen, der uns von anderen Seglern empfohlen wurde; wir sollen die Port-Control über Kanal 14 um Freigabe für das Befahren des Hafens bitten und sodann zum Yachtclub fahren. Dort würde der Agent uns schon erwarten. Helga bereitet die Leinen vor. An Mooringe, längsseits gehen, Ankern, es ist unklar welche Situation



wir vorfinden werden, also alles vorbereiten.

Die Freigabe für die Weiterfahrt kommt schnell, denn es wird noch einige Stunden dauern bis die Schiffe des heutigen Konvois Suez erreichen werden.



Der Kanal beginnt östlich von der Stadt und der Yachtclub liegt an einem seitlich angelegtem Hafen. Vor dem Yachtclub sind drei Mooringreihen angelegt, die Boote werden alle parallel zueinander zwischen den Mooring-Tonnen mit Heck und Bugleinen festgemacht. Neben uns liegt die Wai-O-Tira, die beiden sind gestern abend angekommen.



Von der Plicht aus haben wir freien Blick auf den Kanal, können am nächsten Morgen die Passage der Schiffe des nordwärts fahrenden Konvois beobachten, hier im Bild die 366 Meter lange CAMILLE.



Der Agent, Abdo, kommt uns mit dem Motorboot entgegen, hilft beim Anlegen und erklärt uns das weiter Vorgehen.



Die Weiterfahrt wird erst am Sonntag möglich sein. Morgen ist Freitag, heiliger Feiertag, die Inspektion des Bootes muss mindestens einen Tag vor der Passage erfolgen, nun gut, wir haben keine Eile mehr. Die Kosten sind insgesamt erheblich: ca. 500 US\$ für die Kanalpassage, Hafengebühr 60\$, Agent 120\$, Liegetage im Hafen jeweils 20\$, Ausreisestempel im Pass pro

Person 30\$, zweimal Lotsentrinkgelder jeweils 30\$, da kommen schnell 1000 Dollar zusammen. Preiswert ist lediglich der Einkauf in den heimischen Läden.



Der Yachtclub hat einen eigenen Steg, wir bleiben aber lieber an der Mooring, im Club wird Hochzeit gefeiert, der Lärm der elektronischen weltweiten Einheitsbeschallung ist auch in 200 Metern Entfernung mehr als gut zu hören.



Das Stadtzentrum liegt ca 2 KM von der Marina entfernt, ein breiter, lebhaft befahrener Boulevard führt dorthin. Die Gassen der Stadt sind relativ ruhig, nur wenige Autos, Geschäfte, kleine Handwerksbetriebe und Imbisse mit Grill und



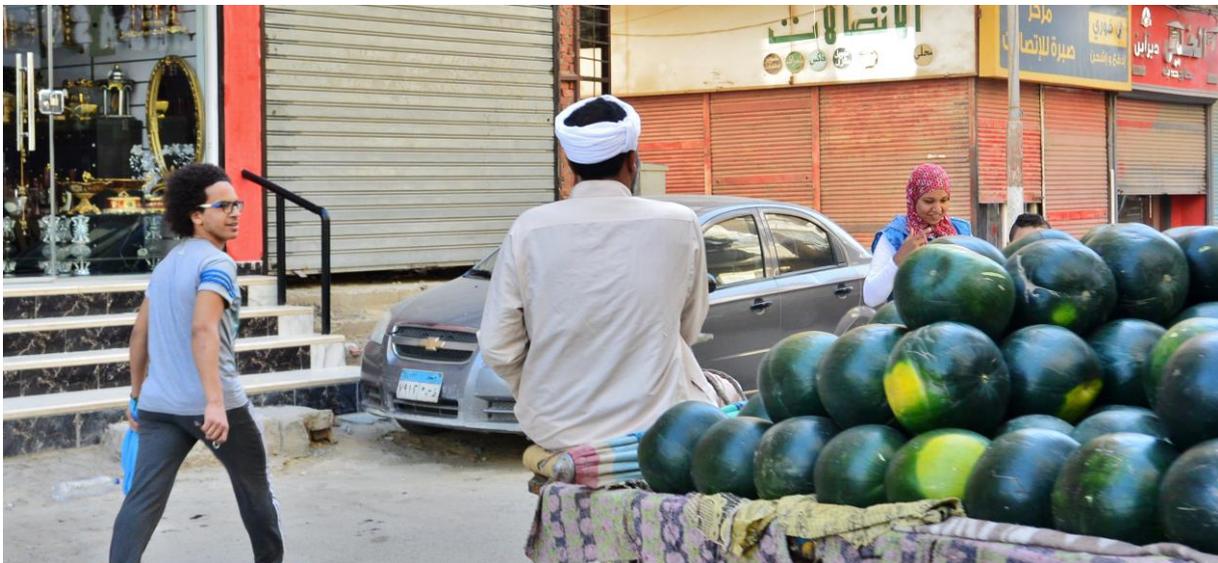
Fallafel, eine entspannte und freundliche Stimmung. Und in dieser Umgebung wird der Fremde auch nicht als Melkvieh angesehen, die Preise sind die



gleichen wie für die Einheimischen, preiswert, die Qualität der Lebensmittel ist durchweg gut. Wäsche hängt quer über die Straßen Hausfrauen holen die



Einkäufe mit einem Korb von der Straße zum Balkon hinauf, die Leute sind alle sauber angezogen, Europäer fallen u.a. auch durch die eher luschige Bekleidung auf. Die Reinlichkeit bleibt auf die Individuen beschränkt, die



Straßen sind schmutzig, allenthalben Müll, die öffentliche Hand ist so gut wie Pleite, die Regierung soll fast paralysiert sein, die innenpolitische Krise ist ein Dauerzustand.

An Bord zurück erwarten wir den Bootsvermesser, Länge Breite, Verdrängung will er erfassen, zudem hält er die Größe des Maschinenraumes und den



Abstand zwischen den Rümpfen für wichtig, alle Daten werden in mathematische Formeln eingegeben, auf gut ägyptisch in arabischen Lettern von rechts nach links geschrieben, am Ende kommt eine Dollarzahl heraus, die wir als Kanalgebühr zu berappen haben. Gut zwei Stunden ist der junge Mann beschäftigt, der Dingichauffeur muss derweil warten, so entstehen Arbeitsplätze. Und in der Tat ist der Kanal die zuverlässigste Einkommensquelle des Landes. Das Defizit im Staatshaushalt ist atemberaubend, die Regierung hat fast kein Geld mehr, die Löhne sind kärglich und werden auch nicht zuverlässig ausgezahlt, wird uns erzählt. Auf diesem Hintergrund ist die Tradition und Alltagsgewohnheit Bakschisch für alles und jedes zu erwarten natürlich umso ausgeprägter.

Behördenschikane

Am Sonntag ist es soweit, wir wollen los, da bekommen wir die Nachricht, dass der Boss des Measurement Offices, der Herr SAID HIMDAN unsere Bootspapiere(Flaggenzertifikat) anzweifelt und deswegen die Passage verwehrt. Unser Agent, ABDO, berichtet, dass dieser hohe Herr solcherlei Schwierigkeiten ohne ersichtlichen Grund häufiger macht, zuletzt vor einer Woche mit einem israelischen Boot, der MARYSOL, Skipper OFAR SAAR und zuvor bei einer kanadischen Yacht die über 18 Tage aufgehalten wurde.

Wir müssen Kontakt mit der deutschen Botschaft aufnehmen.

Dort sind die Leute freundlich, wir erfahren, dass die ägyptischen Behörden in den letzten Monaten zahlreiche Deutsche mit ähnlich fadenscheinigen Behauptungen schikaniert haben. Nach drei Stunden Mailen und Telefonieren kennen wir die nächsten Schritte: Das BSH in Hamburg muss angeschrieben werden um zu bestätigen, dass sie dieses Dokument tatsächlich ausgestellt haben, sodann muss diese Bestätigung nach Kairo an die Botschaft gefaxt werden, jemand von der Agentur muss mit unserem Originaldokument nach Kairo fahren und dort kann dann die Echtheit mit groooooßem Stempel von einem Dokumentensachverständigen zertifiziert werden.... In englischer Sprache an das Flaggenzertifikat geheftet und natürlich in arabischer Schrift für die Mehrung ägyptischer Aktenstapel. Wenn wir Glück haben ist die hiesige Behörde dann zufrieden! Zwischenzeitlich können wir nicht von Bord, denn bei der Immigration sind wir schon ausgecheckt. Die Botschaft in Kairo und die Hamburger Behörde(BSH) reagieren sehr schnell, sodass wir den Kanalbehörden nach einem Tag die geforderten Unterlagen präsentieren können.

Robert und Sandra von der Wei-o-Tira haben diese Schwierigkeiten nicht, sie



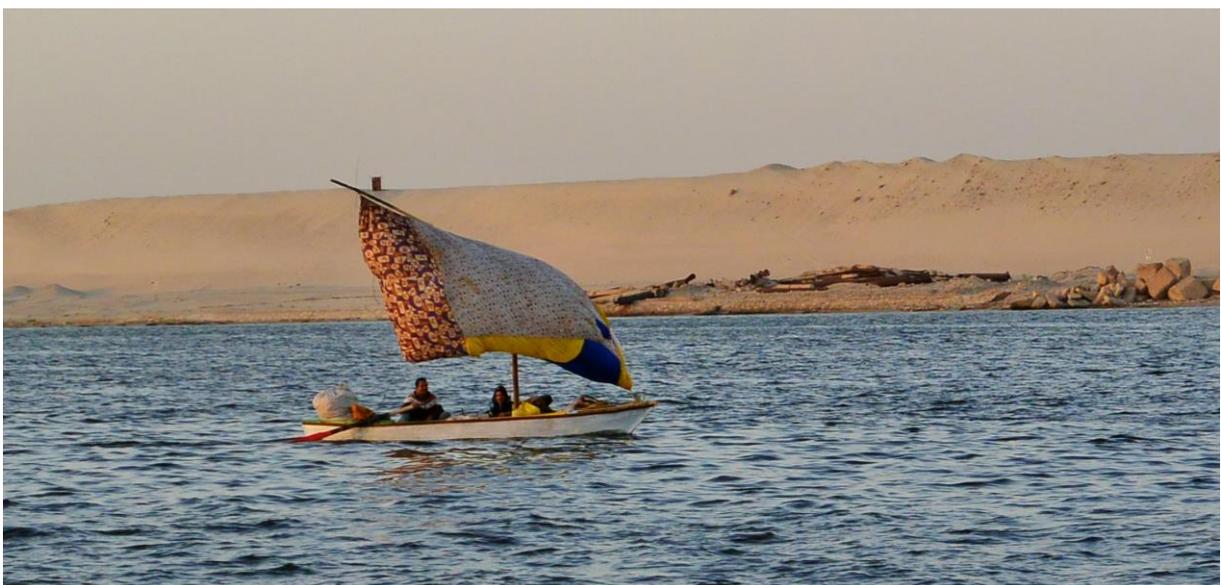
können ungehindert am Morgen auslaufen; mit ihrer starken sechs Zylinder Gardener Maschine machen sie 8 Knoten Marschfahrt, am Nachmittag mailen sie uns die Ankunft in Ismailia.

Suez Kanal

Mit zwei Tagen bürokratischer Verzögerung und 130 Dollar Mehrkosten können wir am Dienstag Vormittag, den 09.05.2017, endlich den Lotsen an Bord nehmen und ablegen, Ismailia ist unser Tagesziel, 45 Meilen sind zu



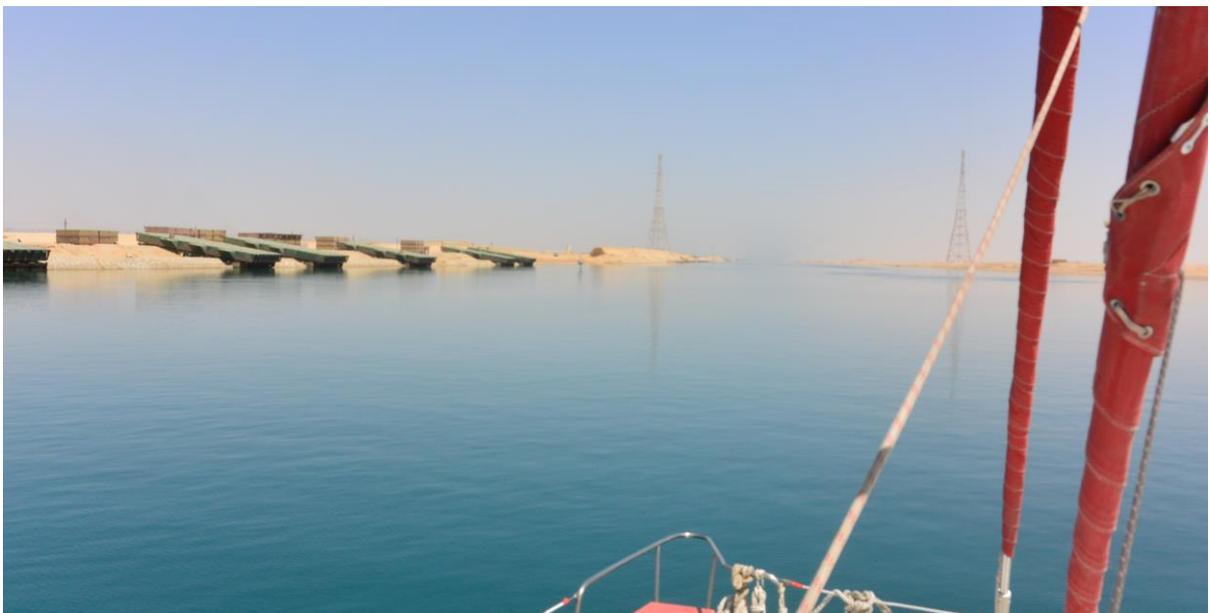
motoren, denn selbst bei günstigem Wind ist es untersagt die Segel zur Hilfe zu nehmen. Und mit etwas Neid betrachten wir die kleinen Fischer, die sich an



diese Beschränkungen auf dem Kanal nicht halten.

Bei Suez haben auflaufendes Wasser und ein Strom von 2,5 Knoten schiebt uns mit nach Norden. Bei uns arbeitet zur Zeit nur eine Maschine, 20 PS, etwas sparsam für die knapp 10 Tonnen der Twiga. Unter dieser Maschine können wir bei glattem Wasser 4.5 Knoten machen; und der Pilot sagt uns, dass als Mindestgeschwindigkeit 5.5 Knoten vorgeschrieben seien, wer diese unterschreitet könne von der Kanalbehörde zwangsweise mit einem Schlepper beglückt werden, was dann mit ca. 3000 US\$ zu Buche schlagen würde. Mit dem Strom sind wir auf den ersten 25 Meilen mit munteren 6.5 Knoten unterwegs, dann, ab dem großen Bittersee, hört der Strom auf, Wind kommt von Norden, mit 4 Knoten geht es voran – wir sind damit ansich zufrieden, doch der Pilot drängt ständig nach Beschleunigung. Die Erklärung, dass dazu die Maschinenkraft nicht ausreiche, akzeptiert er für jeweils zwanzig Minuten, dann kommt er erneut mit der bettelnden Forderung nach Beschleunigung, so als sei die Maschinenkraft etwas verhandelbares.

An beiden Uferseiten sind hohe Dämme aus Sand angehäuft, der Aushub des Kanals liegt hier. Das Militär besetzt die Ufer, in regelmäßigen Abständen sind



Schwimmpontonbrücken von den Pionieren am Ufer auf Rampen vorbereitet. Lange Mauern schirmen die Siedlungsgebiete vom Kanal ab; niedrig wie die Twiga ist können wir so von der umgebenden Wüstenlandschaft nur wenig sehen. Hinüber zum Sinai führen eine Starkstrom Hochleitung, eine Hochbrücke, ein Tunnel, eine (defekte) Eisenbahnschwingbrücke sowie einige Personen- und Autofähren, die jedoch die Vorfahrt der Transitschiffe achten müssen.



Ein südwärts fahrender Konvoi mit 25 Schiffen kommt uns ab dem Great Bitter Lake entgegen, so nahe sind wir diesen Giganten bislang noch nicht begegnet!



Kontainerschiffe, Gastanker, Viehtransporter, die Schiffgrößen sind beeindruckend.

Die örtlichen Fischer auf dem Great Bitterlake sind in Ruderbooten unterwegs,



mit langen Riemen rudern sie zu zweit, müssen genau die Lücken zwischen



zwei Schiffen abpassen, genau hinter dem Heck eines Schiffes hindurch um noch vor dem nächsten Frachter das Fahrwasser durchqueren zu können.

Bakschisch und Fliegenplage

Ab dem Großen Bittersee kommt der Wind mit 25 Knoten von vorne, die Unterstützung des Stromes fehlt, mit 3.5 Knoten geht es gerade noch voran. Der Pilot wird quengelig, alle naselang möchte er von mir, dass ich schneller



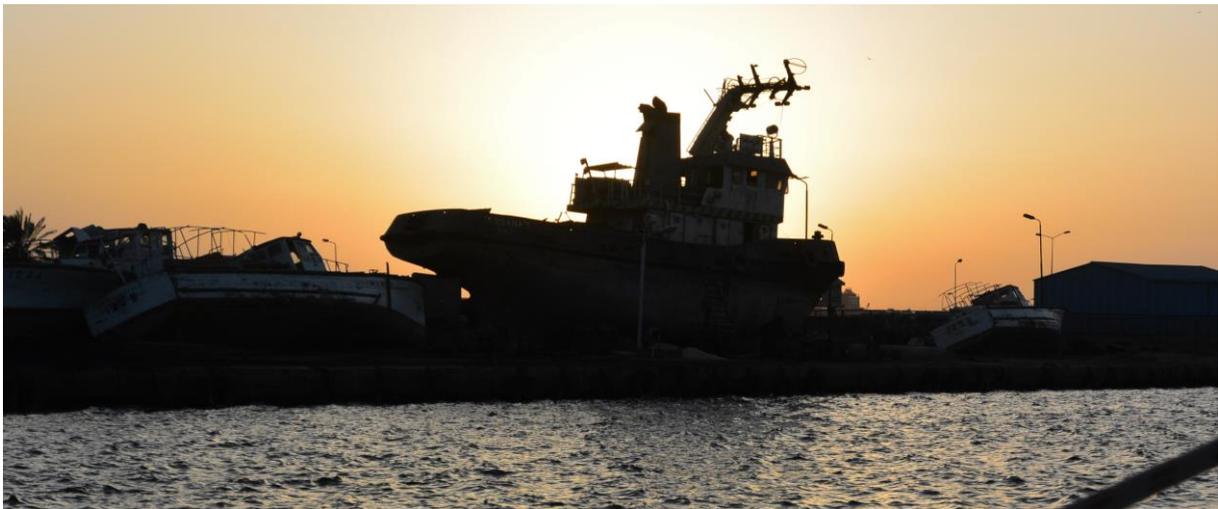
fahre, und will gleichzeitig die Höhe seines Trinkgeldes verhandeln, fordert zusätzliche Geschenke, Sonnenbrille, T-Shirts, Kappen, die letzten zwei Stunden bis Ismailia nervt er mit ständig sich wiederholenden Forderungen nach Geld, Zuwendung und Geschwindigkeit, unterlegt mit unterschwelligem Drohungen, dass er uns vor dem Abgeschleppt-werden bewahrt, weil er in seiner großen Freundschaft zu uns die Kanalbehörden pflichtwidrigerweise nicht von unserer langsamen Geschwindigkeit unterrichtet! Und er täte für uns

ja so viel, ginge ans Steuer, sei ganz unser Diener! Doch irgendwie erleben wir seine Dienste anders...Mit ähnlicher Penetrans sind nur noch die unzähligen Fliegen unterwegs, die – anders als ihre nordeuropäischen Zeitgenossen – sich nicht einfach verscheuchen lassen, sondern auf Lippen, Augenbrauen, überall entlangkrauchen und sich lieber erschlagen lassen als die Suche nach Nahrung zu unterbrechen.

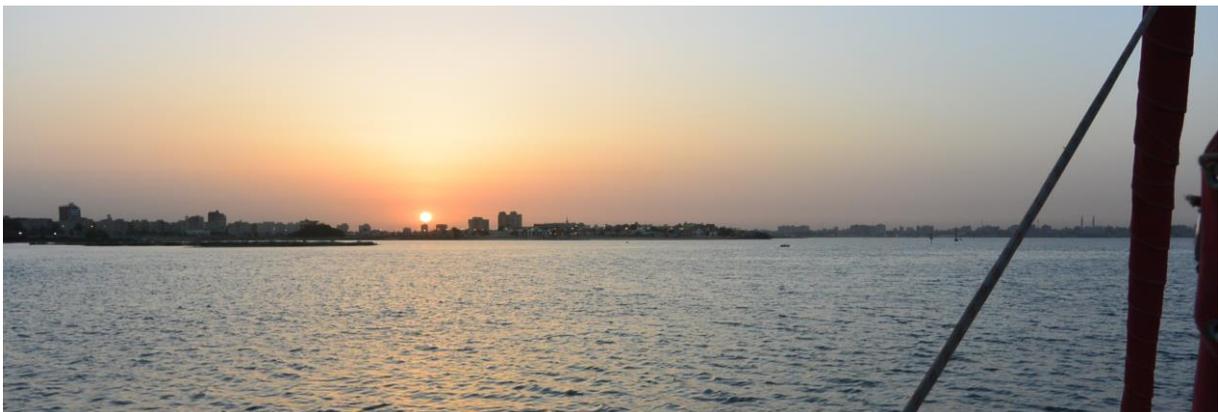
Seine durchaus freundlich praktizierte Impertinenz fördert meinen Widerstand, am Ende verabschieden wir ihn in Ismailia mit 30US\$ wie es nach Aussage des Agenten üblich sein soll, ein gutes Geld für jemanden dessen Hilfe wir an sich nicht benötigt hätten und der gerne gastliches Essen und Trinken mit der Güte eines Paschas angenommen hatte.

Ismailia

Mit der Abenddämmerung kommt nach neun Stunden und 45 Meilen Motorfahrt Ismailia in Sicht, die Stadt ist groß, schon 8 Km zuvor beginnt die Vorortbesiedelung, Gewerbe, Werften, Wohngebiete.



Genau bei Sonnenuntergang laufen wir in die Bucht an der Ismailia liegt ein,



machen an der Pier des Yachtclubs längsseits fest. 21US Dollar sind für die



nächtliche Nutzung des Liegeplatzes zu zahlen, wir haben aber außer einem 20US\$ Scheinschein keine kleinen Scheine- großes Problem, denn sie dürfen nur US Dollar in bar akzeptieren! Und wenn man ihnen einen größeren Schein gibt, können sie natürlich nicht wechseln... Und da wir keine weitere Barschaften bei uns haben, akzeptieren sie am Ende für den einen Dollar gnädig 50 ägyptische Pfund in Landeswährung als Ausgleich, umgerechnet 2,8 Dollar, nett sind diese Leute, nicht wahr? Der Pilot geht so schnell als möglich von Bord, will einen Bus zurück nach Suez nehmen. Die Fliegen werden wir erst zwei Tage nach Kanalende los.

Drei Mädels spielen auf der Pier, die Eltern sind im Restaurant des Yachtclubs,



in dem aber leider keine Kreditkarten angenommen und Biere auch nicht ausgeschenkt werden; hier im Orte sei das bei Gefängnisstrafe verboten wird uns vom Jachtclubverwalter dramatisch mitgeteilt. Die drei Mädels üben ihre Englischkenntnisse, wenns nicht ausreicht fragt die älteste über ihr Smartphone jemanden um Hilfe. Helga hat noch Postkarten aus Wien, die Mädels freuen sich, können so etwas über die Heimat der Besucher erfahren.

Der Pilot und der Clubmanager kommen vorbei, für die Weiterfahrt morgen können wir einen frühen Termin vereinbaren – unter dem Vorbehalt, dass kein Kriegsschiff die Passage beansprucht, denn an diesem dürfen wir nicht nahe vorbeifahren (Mindestabstand 300 Meter), schließlich könnten wir ja die gesamte TWIGA mit Bomben vollgeladen haben um einen Kreuzer zu versenken! Dabei fällt dem Segler natürlich gleich die Seeadler ein, jenes legendäres Segelschiff, das Graf Luckner im ersten Weltkrieg im Pazifik als Hilfskreuzer führte und zahlreiche alliierte Frachter versenkte. In der Tradition dieses Gentlemans, der die Besatzungen der versenkten Schiffe schonte und sie höflich-zuvorkommend behandelte möchten wir uns natürlich lieber sehen denn als Teil der heutigen Selbstmörder-Terrorstrategen....

Um 04:30 legen wir ab, und wieder ist die Strömung mit uns, 1 Knoten von hinten, das hilft! Unser neuer Lotse, Muhammed, ist uns sympathischer als der



zuvorige und klebt bezüglich der Vorschriften nicht so eng an den Buchstaben wie sein Vorgänger; der nächste Konvoi ist noch drei Stunden entfernt, der Wind kommt, wenn auch schwächlich, von achtern, wir können die Genua zur

Unterstützung setzen. Fischer nutzen die Stunden bevor die Konvois kommen um ihre Netze auszulegen, soweit wir sehen können ist der Fang bescheiden.



Die alte Eisenbahnbrücke ist Jahren außer Betrieb. Es handelt sich um die weltweit längste Schwingbrücke ihrer Art, technisch anspruchsvoll, doch der



Eisenbahnverkehr hat gegenüber den Lastwagen auch in diesem Lande an Boden verloren, die Brücke wird nicht mehr instand gehalten.



Voraus gabelt sich der Kanal, wir segeln in den östlichen, neuen Kanalabschnitt



hinein. Die Hochbrücke kommt in Sicht, bald darauf auch der erste Konvoi



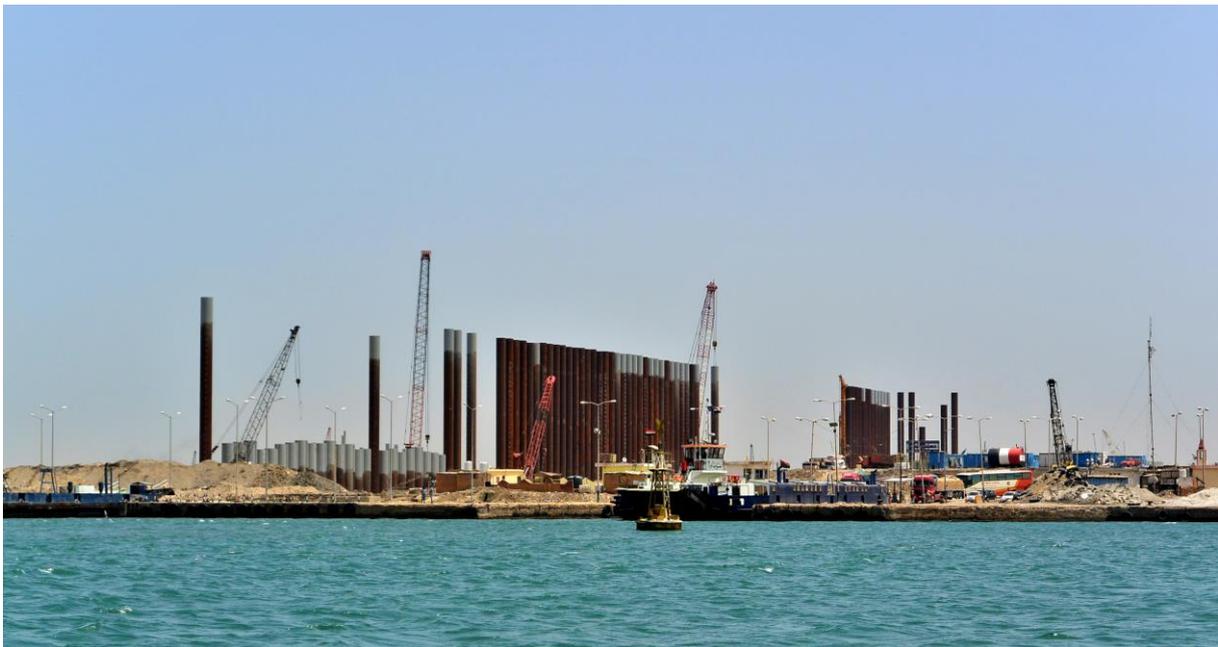
des Tages, wir müssen die Genua wieder bergen, da die Lotsen der

Grossschiffahrt diesen Verstoß sofort der Kanalbehörde melden würden. Siebzehn Schiffe kommen uns entgegen, angeführt von einem Patrouillenboot der Kanalbehörde, das ggf. auch als Schlepper fungieren kann.

Nach einer Stunde ist der Konvoi nach Süden verschwunden, das Segel wird wieder gesetzt, fast Flaute, aber immerhin, einen halben Knoten gewinnen wir. Und wir sind in Eile, weil am frühen Nachmittag wieder 15–20 Knoten Nordenwinde aufkommen sollen, mit Glück haben wir dann das freie Mittelmeer schon unter den Kielen... Noch 15 Meilen. Es brist auf, Wind von Westen, wir kommen mit 6 Knoten weiter voran, gegen Mittag erreichen wir Port Fuad

Port Said, Port Fuad, Lotse von Bord

Am Westufer des Kanals liegt Port Said, am Ostufer Port Fuad und eine östliche Abgabelung des Kanals führt am Ostufer Port Fuads direkt ins Mittelmeer. Der Kanal bei Port Said hat eine Schwingbrücke, die nur zweimal am Tag geöffnet wird, um 11:00h und um 18:00h. Wer im Jachthafen von Port Said festmachen will muss diese Brückenzeiten einhalten. Wir wollen jedoch Ägypten umgehend verlassen, nehmen den östlichen Kanal der jederzeit frei passierbar ist. Bei Port Fuad wird eifrig gebaut, neue Containerumschlagplätze errichtet, Hafenanlagen aus dem Wüstensand gebaggert, manche Anlagen sind schon in Betrieb.



Am Ende des Kanals steht die Pilotenstation, von dort kommt ein Boot um unseren Adviser abzuholen; wir unter Segel und Maschine, das Pilotenboot mit schmutzigen Gummileisten und wir haben noch nicht einmal Zeit Fender

auszubringen – das wäre sowieso eine implizite Beleidigung für den Kapitän des Lotsenbootes! Unser Adviser bekommt noch sein 30\$ Bakschisch, er hat kleine Kinder und Helga gibt ihm noch zwei englische Bilderbücher für den Nachwuchs sowie ein Video für ihn und sein Frau mit.



Muhammed war ein angenehmer Begleiter, der nicht nur gerne erzählte sondern auch etwas erfahren wollte, weiter lernen möchte.

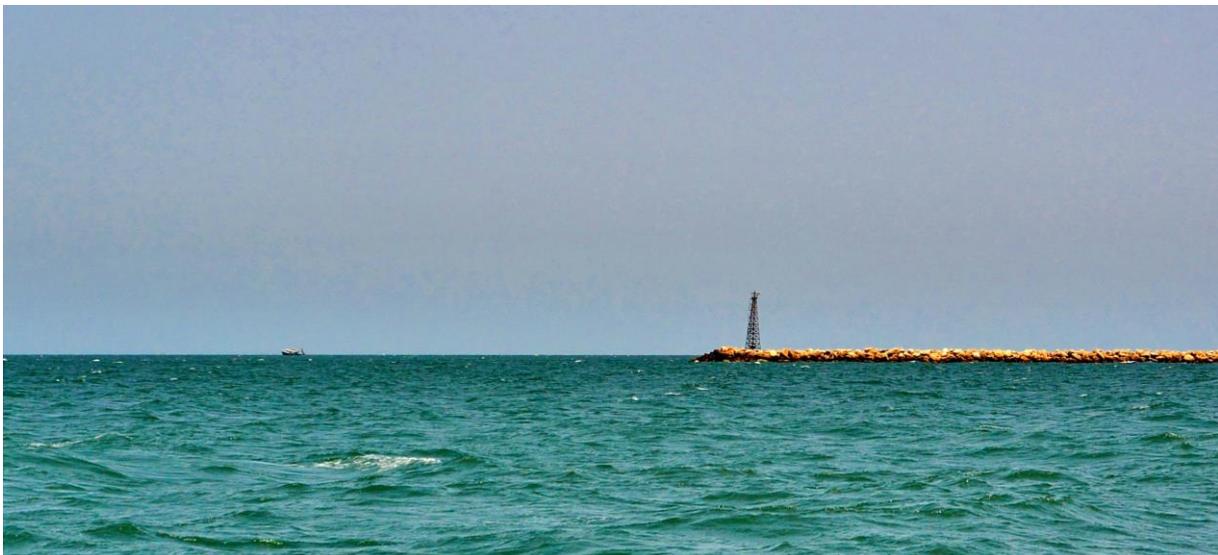
Das Übersetzmanöver klappt ohne ein Ramming, nur dann will der Bootsführer nicht von unserer Seite weichen, immer wieder werden Pepsi-Cola Dosen verlangt und unserer Antwort, dass wir keine hätten wird kein Glaube geschenkt. Unserem Adviser ist dies offensichtlich peinlich... Schließlich rauschen sie mit hoher Heckwelle davon, der Wind dreht, kommt nun mit 25 Knoten direkt von vorne; bis wir offenes Wasser erreichen, abfallen und Segeln können vergehen noch neunzig Minuten. Das Lotsenboot hat inzwischen den Advisor abgesetzt, fährt raus zu einem neuen Schiff, jedoch nicht ohne bei uns wieder längsseits zu gehen und in einem Meter Abstand bei ruppiger Welle erneut dieses weltweit erhältliche Getränk zu fordern. Sie bedrängen uns mit ihrem PS starken Schiff, doch wo nix ist kann auch nix herkommen – mit etwas böser Mine ziehen sie weiter und wir hoffen, dass dies für einige Zeit unser letzter Kontakt dieser Art gewesen ist.

Das Fahrwasser ist eng und wir sind natürlich nicht die einzigen Nutzer! Hinter uns kommt die „Zhen Hua 24“ auf ein chinesischer Frachter der zwei Kontainer



Verladebrücken nach Tanger transportiert – wir fragen uns wie ein solches Schiff sich wohl bei Sturm verhalten würde...

Und dann, endlich! ist das Ende des Leitdammes querab, wir können abfallen,



Maschine aus, wir sind erleichtert und froh. Zurück im Mare Nostrum.

Kurs nach Zypern, Luftlinie ca. 200 Meilen.