Just do it - das Tagebuch

Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Inhalte sind rein subjektiv, entbehren jeder Grundlage und entsprechen in der Regel und meist immer nie der Wirklichkeit. Ähnlichkeiten mit Lebenden und Personen, die scheinbar meinem Bekanntenkreis entstammen, sind, insbesondere wenn sie etwas schlechter wegkommen, nicht beabsichtigt, rein zufällig und ebenfalls in der Regel frei erfunden. Der Leser möge dies bei der Lektüre berücksichtigen und entsprechend korrigierend interpretieren. Auch Schwächen in der Orthografie und der Zeichensetzung seien mir verziehen. Schließlich bewegt sich das Schiff (mehr oder weniger).

PS.: Copyright für alle Formen der Vervielfältigung und Weitergabe beim Autor (wo auch sonst).

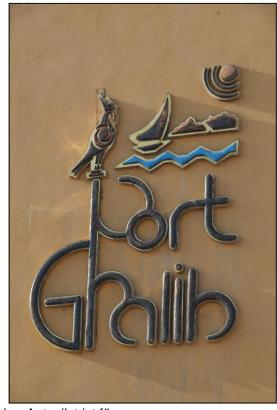
Teil 1441 – 1480 Marsa Alam - Latsi

1.441 (Fr. 10.04.09) Die Nacht war sehr ruhig, aber am Morgen hört man wieder den Wind in den Wanten. Da die *gribfiles* für heute Nachmittag abnehmenden und für morgen Mittag gar keinen Wind vorhersagen, brechen wir auf.

Kaum haben wir die Nase aus der Bucht gesteckt und sind auf den Kurs eingedreht, geht es los. Eine grobe See, Wind von vorn und ganz leichter Schiebestrom. JUST DO IT astet und kämpft, um

einen halbwegs vernünftigen Fortschritt zu erzielen. Unser elektrischer Autopilot ist für die Bedingungen zu schwach, so wird konsequent per Hand gesteuert. Natürlich könnten wir auch mit Hilfe des Windpiloten kreuzen, aber dann bräuchten wir mindestens doppelt so lange. Wir wollen uns aber nicht so viel Zeit nehmen, denn es sieht so aus, als öffne sich ein Wetterfenster, dass wir noch nutzen könnten. Und da sollten wir zügig in Port Ghalib sein und die Einklarierung hinter uns gebracht haben. Gegen Mittag bessern sich die Verhältnisse. Der Wind nimmt tatsächlich ab und der Seegang wird moderater. Unsere Fahrt über Grund nimmt entsprechend zu. Schließlich ist klar, dass wir noch gut im Hellen ankommen werden. Die Einfahrt in diesen sonderbaren Hafen ist ausreichend betonnt. Ein Ansteuerungstonne und ein paar Fahrwassertonnen. Teilweise sogar beleuchtet. Der Hafenmeister funkt YAGOONA schon auf See an und unterstützt die Einfahrt mit Steuerhinweisen. Wir melden uns daher auch schon mal. Auf dem Riff südlich der Einfahrt liegt ein gar nicht so alt wirkendes Wrack. Zeugnis, dass man auch hier Probleme bekommen kann. Ein unverkennbares Towergebäude markiert den Sitz des Hafenmeisters. Kurz hinter der Einfahrt gehen wir an steuerbord längsseits. Helfer stehen schon bereit, um die Leinen in Empfang zu nehmen. Unsere Unterlagen werden im Empfang genommen, ein paar Formulare gereicht. Die üblichen Füllarbeiten. Als kleines Extra kommt ein Grenzschützer an Bord und inspiziert zwischen den Kochaktivitäten von Martin und

Anke oberflächlich, ob wir Waffen an Bord haben. Nach rund zwei Stunden die Papierangelegenheiten erledigt. Es ist zwar schon dunkel, aber wir verlegen noch an eigentlichen Liegeplätze auf der anderen Seite dieses Hafens. Der Hafenmeister weist uns mit einem kleinen Schlauchboot den Weg und ist behilflich bei der Befestigung der Leinen. Man liegt hier römischkatholisch, jedoch nicht mit



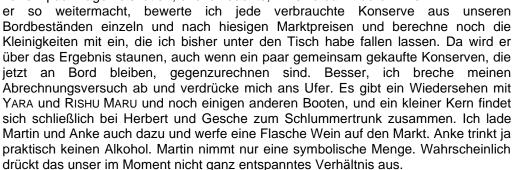
Spricht für sich

10.04.09 Marsa Alam – Port Ghalib 32,8 sm (35.596,0 sm) Wind: NNW 4, N 3-4 Liegeplatz: Marina, xx USD/Tag



Anker, sondern einer hafeneigenen Muringleine. Die uns zugewiesenen Liegeplätze befinden sich bei einem etwas abseits gelegenen Gebäudekomplex. Aber hier gibt es Toiletten und Duschen, einen Swimming-Pool (10 US-Dollar pro Tag) ein kleines Hotel, ein oder zwei Restaurants. Mit einem Wassertaxi, also einer *lancha*, kann man zur Kernsiedlung übersetzen, in der es eine reichere Restaurantauswahl und vielerlei Geschäfte gibt.

Wir werden ein, zwei Tage an Ort und Stelle bleiben. Anke und Martin wollen hier aussteigen. Sie sind in den vergangenen Wochen, was das Schnorcheln und Tauchen angeht, nicht ganz auf ihre Kosten gekommen. Aus Sicht des Skippers hatte das Ausnutzen guter Wetterlagen halt Vorrang. Ich muß zugeben, dass ich vor dem Roten Meer mehr Respekt hatte als vor Kap Horn. Aber nun sind wir ja "fast" durch und es ist noch Zeit genug, so dass man den Rest in Ruhe angehen lassen kann. Außerdem haben die zwei Sorgen, wegen der vielen Dieselliter, die wir auf der Strecke verbraten haben. Obwohl die Sorge nach dem Tanken in Marsa Alam doch einigermaßen entspannt sein dürfte. Ich setze mich dann noch hin um mal auszurechnen, ob ich die Schlussabrechnung durch geschicktes Tanken für die beiden noch günstiger gestalten kann. Bitte Martin, mir mal eben eine Zahl anzugeben, die auf einem der Zettel am Pinbrett neben ihm steht. Er fängt prompt an, wieder über die Abrechnungsmodalitäten zu diskutieren. Das verhagelt mir ziemlich die Laune. Zugegeben, die mail, in der ich den beiden meine Bedingungen und Modalitäten mitgeteilt habe, war sehr knapp. Doch ich war seinerzeit froh, überhaupt eine mail durchzubekommen. Da war keine Möglichkeit für eine ellenlange Ausarbeitung des "Kleingedruckten". Außerdem haben wir darüber schon vor ein paar Tagen diskutiert, und ich dachte, wir sind damit durch. Wenn



1.442 (Sa. 11.04.09) Bin schon seit 07:00 Uhr wach. Leichte Kopfschmerzen. Kein Frühstücksbrot mehr. Mist. Und das Wassertaxi fährt idiotischerweise erst ab zehn, sonst könnte ich auf der anderen Seite des Komplexes ein Frühstück nehmen. Anke und Martin genießen derweil die Möglichkeit, ihrer Lieblingsbeschäftigung nachzugehen: Lange zu schlafen.

Seit langer, langer Zeit gibt es endlich mal wieder Wasser. Das Boot hat seit der Malakka-Straße keinen Wasser-

schlauch und keinen Regen mehr gesehen. Es dauert reichlich, bis der Schlauch endlich zur Verfügung steht. Alle reißen sich darum. Mark und ich teilen uns schließlich einen. Versuche des Marinapersonals, noch eine Zwischenabrechnung zu machen, können wir glücklich unterbinden. Und der Schlauch macht richtig Druck. Das Boot wird selbst ohne schrubben so sauber, als hätte ich alles durchgebürstet. Sieht doch gleich viel besser aus.



Tower des Hafenmeisters



Stadt aus der Retorte

Anke kommt auf die Idee, Frühstückspfannekuchen zu machen. Der Morgen, was sage ich, der Tag ist gerettet. Mit Anke setze ich mich dann an den Computer, also an die Abrechnung, und wir sind uns in wenigen Minuten handelseinig. Daß Martin die Abrechnung noch mal handschriftlich nachrechnet, ist ja ok. Aber dass er dann wieder anfängt zu feilschen – ist das ganze Motoröl verbraucht, dass du in Salalah gekauft hast? – der Umrechnungskurs des omanischen Riyals zum US-Dollar liege bei 1:4. Mann! Selbst Anke meint, seine Bemerkungen seien jetzt reichlich überflüssig. Ich erkundige mich jedenfalls noch mal nach dem Umrechnungskurs, und siehe da, der Riyal ist seit ewig an den US-Dollar mit einem Faktor von 1:2,6 gekoppelt, noch



Im Wassertaxi: Svenja und Mark warten auf meine Wenigkeit

ungünstiger für Martin, als *ich* angenommen habe. So kann's gehen. Wahrscheinlich hat Martin die Kurse des australischen und den US-Dollar verwechselt. Ich werde auch nicht hier tanken, sondern in *Hurghada* oder vielleicht zwischendurch. Da kann der Dieselpreis gegenüber dem hiesigen mit etwas Glück bei der Hälfte oder einem Viertel liegen. Das spart die beiden eine Menge Dollars. Na, Ende gut, alles gut.

Irgendwann im Laufe des frühen Nachmittags hieven wir dann die schweren Rucksäcke von Bord. Letzte Umarmungen (mit Küsschen) und Händedruck und Anke und Martin ziehen los. Ich hoffe, sie haben Glück und kommen gut weg. Und vor allem, sie finden heute Nacht eine gute Bleibe.

Mit Mark und Svenja mache ich mich auf, Geld zu holen und den gerüchteweise existierenden Supermarkt zu suchen. *Port Ghalib* ist eine Stadt aus der Retorte. Im Grunde nichts anderes als ein riesiges Ressort. Ein kuwaitischer Multimillionär oder

Milliardär hat sich in den Kopf gesetzt, hier einen gewaltigen Ferienkomplex aus dem Boden zu stampfen. Mit Hotels, Appartments, Restaurant- und Ladenzeilen, dem Yachthafen, Golfplatz, Moscheen, Angestelltenwohnviertel und einem gesonderten Areal, das nur für Leute vorgesehen ist, die sich dort ihren Privatpalast bauen lassen wollen. Mindestinvestitionssumme 20 Millionen USD pro Palast. Wers billiger haben will, ist unwürdig. Der Investor will seinen eigenen Palast nicht mit Armut umgeben. Dazu wird auch einiges bewegt. Nicht nur Erdmassen. Die Ansiedlung verfügt über ein eigenes Kraftwerk, eine Wasserentsalzungsanlage, und eine funktionierende Müllentsorgung. Manches steht schon zur Verfügung. Und da der Investor selber die Franchiserechte zahlloser internationaler Firmen hält, stehen Pizza Hut, Kentucky Fried Chicken und viele mehr bereits bereit, mit gedeckten Tischen, mehr oder weniger geschultem Personal und warten den lieben langen Tag, gelegentlich 24 Stunden lang, auf die kaum vorhandene Kundschaft. Der Mann hat einen langen Atem und einen anderen Investitionshorizont als gemeinhin üblich. Vielleicht will er ja auch im traditionell muslimischen Sinne Gutes tun und auf diese Art und Weise die Arbeitslosigkeit bekämpfen. Wer weiß. Wir schlendern durch die Ergebnisse dieses Vorhabens. Im Marina Village gleicht kein Haus dem Alles wurde individuell geplant. anderen. Berücksichtigung traditioneller arabischer und ägyptischer Stilelemente.





Kein flammendes Inferno - wie jeden Tag wird die Mückenplage durch Einsprühen der Siedlung mit feinstem Petroleumnebel bekämpft.

Wir finden den ersten Geldautomaten. Er akzeptiert unsere Karten, aber das ist es auch. Obwohl die Kommunikation mit diesem Bankroboter anfangs auf Englisch erfolgt, wechselt er plötzlich auf arabische Schriftzeichen, und nichts geht mehr. In der Bank kann man uns nicht helfen. Geld gibt es nur aus dem Automaten. Immerhin funktioniert dessen Geldwechselangebot. Ich stecke eine 50 Euro-Note hinein und bekomme tatsächlich den entsprechenden Gegenwert in Ägyptischen Pfund¹.

Der Weg zum Supermarkt ist lang und führt über schattenlose Straßen zum Angestelltenwohnviertel. Hier wird viel gebaut, und entsprechend sieht es aus. Halbfertige, unfertige Rohbauten. Unbebaute, wüste Flächen, dazwischen fertig gestellte Gebäude. Die meisten reine Wohnsilos. An der Hauptstraße eine Gebäudezeile mit einigen Geschäften im Souterrain, darunter eine Drogerie, ein Friseur, der besagte Supermarkt. Und der überrascht. Richtig klein, aber eine erstaunliche Auswahl. Es gibt H-Milch, eine ungewöhnlich reichliche Käseauswahl einschließlich sehr leckerer, heimischer Ziegenkäse, Mestemacher Brot (!) und, lange nicht mehr gehabt, Milka-Schokolade sowie Haribo-Gummibärchen. Als wir zurückkommen, wird die Siedlung, an der die Yachten liegen, gerade von der

täglichen Mückenbekämpfungsaktion heimgesucht. Ein Angestellter verteilt aus einem Gerät, das entfernt aussieht wie unsere Laubgebläse einen hellblauen, nach Petroleum oder Diesel stinkenden Nebel. Der soll wohl die Atemwege der Mücken und Mückenlarven verkleben. Die Fliegen erweisen sich jedenfalls als resistent. Ich weniger und reagiere mit beklemmten Gefühlen in der Lunge und Hustenanfällen. Die Marinamitarbeiter sitzen reglos und scheinbar beschwerdefrei mitten in dieser Pest. Harte Sitten.

Abends versammeln wir uns bei Pizza Hut, dem günstigsten Restaurant in der gesamten Anlage. Und essen Pizza. Geht so. Ich bin pizzamäßig doch reichlich verwöhnt. Wenn ich da an brasilianische Pizza denke ...



JUST DO IT im letzten Abendlicht. Reisefertig. Morgen geht es weiter.

1.443 (So. 12.04.09) Am Bootsrumpf knabbert ein orangener Kofferfisch. Orange mit weißlichen, dunkel abgesetzten Punkten. Nachträglich kann ich ihn als Weibchen des Gelbbraunen Kofferfisches (Yellow Boxfishes = *Ostracion cubicus*) bestimmen. Ich reiße mich los. Will meine Rechnung bezahlen und dann aufbrechen. Aber da habe ich die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Das erste Wassertaxi des Morgens kommt erst um 10:00. Hatten wir doch erst gestern. Absurd. Alles mögliche ist hier 24 Stunden am Tag besetzt, nur der Wassertaxi-Service nicht.

So fassen sich Mark, Svenja und ich in Geduld. Irgendwann kommt das Taxi. Wir rein. Nach einer halben Stunde ist alles erledigt. Wieder zurück. Fünf Minuten später ist alles startklar. Mark und Svenja stehen an den Leinen. Ich funke Port Control an, um die Erlaubnis zu bekommen, zu starten. Nochmal die Fragen: Welches Boot? Bestimmungshafen? Wieviel Leute an Bord? Nur einer? Da muß doch noch eine neue Crewliste her. Schnell fülle ich eine vorbereitete Liste aus, übergebe sie einem der Marinamitarbeiter, Mark und Svenja schmeißen die Leinen los und auf geht's. Draußen herrscht Ostwind. Segelwind. Das Groß steigt in den Mast, die Genua wird ausgerollt, der Motor erstirbt. Wir segeln. Nicht einmal schlecht. Leider bleibt die Herrlichkeit nicht lange bestehen. Der Wind schläft ein. Vorsegel weg, Motor an. Der Wind kommt wieder. Vorsegel raus, Motor aus. Der Wind schläft wieder ein, Vorsegel rein, Motor an. Leider bleibt es so. Der Wind dreht vorlicher, zweites Reff ins Groß, das nur noch als Stütz dient.

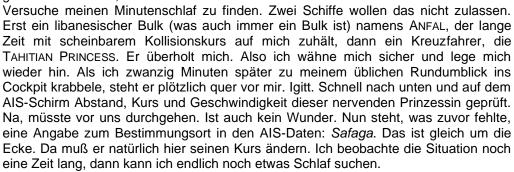
Über der ägyptischen Küste hängt staubschwerer Dunst. Düster und undurchsichtig. Wenn der Wetterbericht nicht absolute Ruhe versprochen hätte, ich würde befürchten, in spätestens einer halben Stunde bricht der Sturm los.

12.04. – 13.04.09 Port Ghalib - Hurghada 112,5 sm (35.708,5 sm) Wind: E 1-3, SE 2, NE 2, Stille Liegeplatz: Marina, xx USD/Taq

¹ Was mich anfangs irritiert hat: das Ägyptische Pfund wird im Land mit LE bzw. le abgekürzt. Das L entspricht dem englischen Pfundzeichen und das E steht für Egypt.

Langsam richte ich mich wieder auf das Einhandsegeln ein. Gewöhne mich an den zwanzigminütigen Rhythmus, mit dem ich Tag und Nacht meinen Rundumblick mache. Mittags gibt es belegte Brote, Pumpernickel und Sonnenblumenkernbrot. Abends mache ich mir ein dickes Rührei. Dann wird es dunkel. Ich richte mich auf eine ruhige Nacht ein. Das bedeutet, ich erschlage die Fliegen. Die das Boot seit *Port Ghalib* heimsuchen. Schließlich habe ich 55 erlegt, und es fliegen immer noch genügend Plagegeister herum, um mich zu ärgern.

1.444 (Mo. 13.04.09) Eine fast ruhige Nacht. Wir dieseln über eine spiegelglatte See. Am Himmel der nicht mehr ganz volle Mond, etwas vom Staubdunst vernebelt.



Der Morgen ist viel klarer als der gestrige Abend. Vor mir zeichnen sich flache Inseln und eine flache Festlandsküste ab. Die dahinter liegenden Berge sind nur zu ahnen. Einige Meilen vor Hurghada muß ich eine flache Bank überqueren. Das Wasser ist glasklar. Mühelos lässt sich der Grund zehn Meter unter mir erkennen. Einschließlich der Fische, die sich im Wasser tummeln. Dann bleibt keine Zeit mehr für geruhsame Betrachtungen. Von der Kulisse des sich vor mir ausbreitenden Hurghada lösen sich weiße Gebilde, kommen näher, entwickeln sich zu Tauchbooten, die ihren Bestimmungsorten entgegen streben. Der erste Pulk umfasst 27 Boote. Dann kommt ein weiterer. Mehr als sechzig Boote stürzen sich mkit dem zweiten in meine Richtung. Da kann man den reinsten Slalom fahren. Oder stur bleiben. Ich fahre unter Autopilot und beschließe, den Kurs nicht einen Millimeter zu ändern. Was meistens auch passt, da ich in aller Regel vorfahrtsberechtigt bin. Einige der Boote passieren mich äußerst knapp, aber seit Werner wissen wir ja, wer nachgibt hat Angst. Und ich will hier Furchtlosigkeit demonstrieren. Die Jungs an den anderen Steuerständen sind jedenfalls fröhlich, und je knapper die Begegnung, desto fröhlich werde ich anschließend gegrüßt. Scheint, als hätte ich den Respekt der ägyptischen Kapitäne gewonnen. Irgendwann bin ich nahe genug, dass ich im Fernglas die Einfahrt der



Staub verfinstert den Himmel



Marina lokalisieren kann. Rufe das Marinabüro per Funk, und wenige Augenblicke später kommt ein offenes Boot, dessen Crew mich in den Hafen geleitet und mir beim Anlegen assistiert. Erneut geht JUST DO IT *med-style* an eine Pier. In diesem Fall mit zwei Muringleinen am Bug

.

Beim Einparken gebe ich ein paar kräftige Gasstöße. Bin reichlich erschrocken, als ich sehe, welcher Dreck da aus dem Auspuff ins klare Wasser kommt. Sieht so aus, als würde da einiges an Diesel und Ruß ausgespuckt. Sollten die Kolbenringe verschlissen sein? Eine Folge der Staubfracht in dieser Wüstenluft?

Innerhalb der nächsten Stunde regele ich das Geschäftliche mit der Marina. Dann trudeln Svenja und Mark ein. Gemeinsam machen wir uns auf, die Stadt zu erkunden. Essen in einem ganz einfachen Restaurant für 1,50 Euro pro Nase Mittag. Der Kaffee, in einem kleinen Kaffeeladen superfrisch in seltsamen Maschinen zubereitet, kostet

pro Tasse 1.20 Euro. Ein Touristenpreis? Wir suchen zwei Reisebüros auf und erkunden uns nach Inlandsreisen. Machen bei der Bekanntschaft mit den ägyptischen Minibussen und der Tarifgestaltung und lernen schnell das ABC des Preisverhandelns nach hiesigen Regeln. Hurghada gefällt uns auf Anhieb. Zwar gibt es hier Tourismus und einige Geschäfte, die sich dem Tourismus und den Touristen widmen, aber es ist auch eine ehrliche, eine typische ägyptische Stadt. Mit all den Widersprüchlichkeiten, die eine solche ausstatten. Neue, designte Häuser, breite, verkehrsgerechte Straßen. Bauruinen. Windschiefe und verfallende Häuser. Schicke Edelgeschäfte, Nippesgeschäfte, kleine Läden, Hinterhofwerkstätten. Ziegen, die im Müll nach Freßbarem suchen.



Teppichreinigung

1.445 (Di. 14.04.09) Ein ruhiger Tag, den ich mit Ausnahme eines kleinen Ausflugs zu einer nahe gelegenen Wäscherei vorwiegend in der Marina verbringe. Meist auch noch in gastronomischen Einrichtungen. Mit Mark und Svenja suche ich noch vor dem Mittag eine der Art Strandbar auf, um dort eine Kleinigkeit zu essen. Später, Michael und Britta sind mit der VERA angekommen, testen wir ein Steakhouse.

Seltsamerweise falle ich mir meinen Bestellungen in beiden Fällen rein. Am Abend verprassen wir noch einige Dollars bei einer Sushi-Bar. Wahrlich nicht billig, dafür aber auch nicht überzeugend.

Es ist schon lange dunkel, als der Südwind, der sogar im Laufe des Tages noch aufgefrischt ist, schlagartig auf Nord umspringt. Und aus dieser Richtung legt er dann auch richtig los. Mit dem Wind kommt der Staub. Der Wasserturm, der das Marinagelände überragt, ist bald kaum noch zu sehen. Ich verrammele den Niedergang mit Steckschotten und Schiebeluk, schließe die Luken, aber ganz wird der Staub sich wohl kaum draußen halten lassen. Schnell noch Notebook und Fotoapparat zusätzlich mit Tüchern abgedeckt.



So stellt man sich in einer ägyptischen Edeldisco die bevorzugte Kundschaft vor.

1.446 (Mi. 15.04.09) Alles staubig. Der Wind war zwei Stunden vor Mitternacht umgeschlagen. Von Süd auf Nord. Und er hat mächtig zugelegt. Bin nächtens aufgestanden, um alle Luken zu schließen und den Niedergang zu verrammeln. Hat aber nur begrenzten Erfolg gehabt. Schon der erste Kontakt meines nackten rechten Fußes mit dem Fußboden macht deutlich: alles staubig. Als dann das morgendliche Sonnenlicht in den Salon streift wird es ganz deutlich. Staub. Staub überall. Auf dem Fußboden, auf dem Tisch, auf den Ablageflächen - nichts blieb verschont. Gut, dass ich den Computer und den Fotoapparat zusätzlich abgedeckt habe.

Sonst ist vom heutigen Tag nicht so viel zu vermelden. In einem Thomas Cook Reisebüro buchen wir die morgige Fahrt nach Luxor. (Nächstes mal mache ich es wieder ohne Organisation, verspreche ich mir selbst.) Bei der Gelegenheit streifen wir durch Hurghadas downtown. Viele Menschen kennen den Begriff seltsamerweise nicht. Obwohl auf vielen Bussen downtown angeschrieben steht. Ein recht junges Stadtviertel, aber typisch ägyptisch. Und es gibt hier seltsamerweise viele Touristen. Entsprechend häufig werden wir angesprochen.

"Schau hier!"

"Komm rein!"

"Alles billig!"

"Nur ägyptische Preise!"

Und es gibt alle zu kaufen. T-Shirts, ägyptische Blusen und Kleider, Lampen, Gewürze, jede Form von Souveniers.

Wir beschränken uns auf ein Essen in einem der kleinen Restaurants. Wie immer, einfach und gut. Würzige Falaffel, eingelegte Auberginen, eingelegte Peperoni, Fladenbrot, Hummus.

Natürlich gelingt es doch noch einem der Verkäufer, mich in einen Laden zu ziehen. Zunächst schenkt er mir ein Stück Weihrauch, also das entsprechende Baumharz. Dann werden mir die Gewürze vorgeführt. Ich will aber keine kaufen.

"Hier, schau mal, frischer grüner Pfeffer!"

Ich halte meine Nase über den Topf und bekomme prompt einen Hustenanfall.

"Nimm was von dem grünen Pfeffer!"
Der Verkäufer füllt etwas Pfeffer in eine transparente Tüte. Sein Sohn, der auch Deutsch spricht, gesellt sich dazu.

"Am besten mischt Du den Pfeffer. Hier noch etwas weißer."

Die Tüte wird zweifarbig.

"Und rosa Pfeffer."

Die Tüte wird nun dreifarbig.

"Und etwas schwarzer Pfeffer."

Ein buntes Ergebnis. Vielleicht 250 Gramm?

"Das sind dreihundert Gramm."

Aha. Und was soll das kosten?

"130 Pfund."

Ein wahrhaft ägyptischer Preis. Bezahle ich natürlich nicht. Das sind fast 20 Euro. Was ich den zahlen würde. Ich überlege etwas.

"Zehn Pfund."

Unwilliges Entsetzen. Sie gehen runter, bis auf 80. Was mein letzter Preis sei? Zwei Euro. Aber im

Grunde will ich gar keinen Pfeffer kaufen. Noch ein bisschen hin und her.

Nein, nein, mehr zahle ich nicht. Und im Grunde will ich keinen Pfeffer kaufen."

Sie sind ein bisschen verärgert. Aber auch selber schuld. Wer sich derart aufdrängt erlebt eben ab und zu mal eine Enttäuschung.

Besuchen noch einen Supermarkt, in dem ich ein neues Mikrofonset für den Computer finde. Jetzt sollte es mit Skype wieder klappen.

1.447 (Do. 16.04.09) Wieso müssen Ausflüge immer so anstrengend sein? Bereits um 04:30 klingelt der Wecker. Die Stunde, die ich mir gegeben habe, reicht kaum aus. Waschen, frühstücken, Wassermacher laufen lassen, die letzten Dinge einpacken. Das Boot verschließen. Noch schlauer wäre es, auch alle Luken richtig zu schließen, damit es bei Nordwind nicht zu stark ins Boot staubt. Aber solche Kleinigkeiten übersehe ich glatt.



Ein kleiner Schritt für die Menschheit, ein großer ... Michael macht den Adler bei der Landung auf ägyptischem Boden



Edelnippes



Ein Baum in der Wüste

Niedrigwasser. Vorsichtig hieve ich meinen Kram an den hochliegenden Betonsteg. Den Müllbeutel vergesse ich prompt im Cockpit. Die Vögel werden sich freuen. Mark kommt schon schauen, ob ich verschlafen habe. Vor dem Marina-Tor wartet ein Kleinbus. Ein ziemlich großer Kleinbus. Wir verteilen uns großzügig im Innern und los geht's. Um diese frühe Stunde ist es schon erstaunlich hell. Wir verlassen die Außenbezirke von *Hurghada*. Die Straße führt zunächst die Küste entlang nach Süden. Schilder weisen in regelmäßigen Abständen den Weg zu den einzelnen Ressorts. Retortensiedlungen für wen eigentlich? Jenseits von *Safaga* biegen wir ab. Nach kurzer Fahrt haben wir die flache, wüstenhafte Küstenebene verlassen. Es geht aufwärts. In vielen Windungen durch Hügel, die wie dicht an dicht gesetzte Schutthaufen in der Landschaft stehen. Nicht weniger wüstenhaft. Kein Baum, kein Strauch kein Gras. Na, stimmt nicht ganz. Dreimal entdecken wir einen einzelnen Baum, völlig isoliert inmitten der Steine stehend.

Je weiter wir kommen, desto mehr ändert sich der Charakter der Hügel. Die kleinen bräunlichgrauen Schutt- und Geröllbrocken werden größer, nehmen Gestalt an. Werden zu erkennbaren Strukturen, werden grauer. Säulen, Platten, Kugeln. Rund geschliffen von der Jahrtausende einwirkenden Erosion. Gelegentlich finden sich

gelbliche Sandflächen dazwischen. Dann treten die Hügel zurück, formen Plateaus, wirken wie Tafelberge. Freileitungen begleiten die Straße. Eine neu errichtete Eisenbahntrasse. Polizei- und Militärkontrollen stoppen unseren Vorwärtsdrang. Ägypten ist ein kontrolliertes Land.

Von einem Moment zum anderen wird es grün. Die Straßenränder werden von blühenden Büschen gesäumt, dann folgen hoch wachsender Rieder. Neben der Straße ein Kanal. Wir sind im Einzugsbereich der Nilbewässerung angelangt. Kleine Felder, Palmen, verstreute Besiedlung. Ein bisschen erinnert mich das an Bali. Überall Eselskarren, die Rohr, Gras, verpackte Lasten transportieren. Oder ihren Herren mit kleinen Trippelschritten tragen. Auf dem Kanal gelegentlich ein, zwei Fischer in einem kleinen Nachen. Die Riemen sind nicht mehr als zwei Bretter. Vereinzelt einfache Fähren. Handbetrieben. Selbstbedienung.

In *Luxor* fahren wir gleich weiter nach *Karnak*. Dort werden wir von Emil, unserem leidlich deutsch sprechenden Führer erwartet. Ich will den Namen zunächst nicht glauben, aber Emil heißt tatsächlich Emil. Im Endeffekt geht mir der Besuch in Karnak zu schnell. Hätte mich überall länger aufhalten können und mehr zu den einzelnen Reliefs und Details erfahren. Es bleibt keine Zeit, das Video in dem Eingangsgebäude zu sehen. Nächstes Mal wieder ohne Führer? Aber wer erklärt dann die Details?

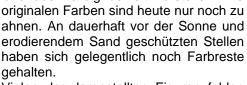




Flussfischer, einfache Bretter als Ruder

Die Tempelanlage von Karnak wurde nie endgültig fertiggestellt. Das letzte Pylonenpaar blieb unvollendet. Reste der für den Bau benötigten, aus Ziegeln errichteten Rampe sind noch heute zu sehen. Wahrscheinlich gab's einen Staatsbankrott. Die Pylonen sind auch etwas ganz anderes, als ich mit dem Wort verbinden würde. Es handelt sich um mächtige Mauern, quer zur Hauptachse der Anlage gestellt, mit geneigten Außenflächen und einem dachartigen, oberen Abschluß. Das erste Pylonenpaar besteht aus zwei Mauern, je 135 m lang, 45 m hoch. Am Fuß 10 m mächtig, oben immerhin noch 5 m dick. In die Front sind aufrechte Nischen eingelassen, in denen gewaltige Fahnenmasten ruhen sollten.

Jenseits eines zweiten Pylonenpaares folgt die berühmte Säulenhalle von *Karnak*. Sie besteht aus einem höheren, zentralen Trakt und zwei an den Seiten anschließenden, etwas niedriger gehaltenen Bereichen. Drei Regenten haben daran gearbeitet. Die Säulen sind wahrhaft beeindruckend. Sie symbolisieren wie fast alle Säulen in der ägyptischen Baukunst die Papyrusstaude, sind unten rund dicklich und schließen mit einem knospenförmigen Kapitell ab. Natürlich sind sie über und über mit Hyroglyphen und bildlichen Darstellungen geschmückt. Es wirkt geradezu so, als ob es in der Säulenhalle mehr Stein und Säule als freien Luftraum gebe. Ein noch heute atemberaubendes Bild. Das alles muß man sich jetzt überdacht, dunkler, von Fackeln erleuchtet und über und über farbig bemalt vorstellen. Die



Vielen der dargestellten Figuren fehlen die Gesichter. Opfer antiker Bilderstürmer. Die hat es leider schon immer und in allen Kulturen gegeben. Gesichter missliebiger Persönlichkeiten wurden einfach mit ein paar Meißelschlägen beseitigt. Die letzten dieser Täter waren wohl koptische Christen, die die Tempelanlage für ihre Zwecke umfunktionierten. Da passten selbstredend keine altägyptischen Götterdarstellungen. Natürlich gibt es auch überall Graffiti. Weniger neueren Datums, durchaus auch altehrwürdig.

Den Pylonen, die die Säulenhalle abschließen folgen die Obelisken des Thutmosis I. Nicht weit dahinter, nochmals von einem Pylonenpaar getrennt, standen die Obelisken der Hatshepsut.

Ursprünglich gab es zwei, aber einer ist umgestürzt. Beide wurden nach dem Tod der Pharaonin an der Basis ummauert. Hintergrund war, dass Hatshepsut keine wirkliche Legitimation für die Pharaonenwürde hatte. Sie regierte anfangs stellvertretend für ihren noch im Kindesalter stehenden Sohn, übernahm dann aber die Regierungsgeschäfte in eigener Regie und erklärte sich selbst zum Pharao göttlicher Herkunft. So trug sie alle Insignien des Pharaonentums, auch den falschen Bart, und ließ sich in ihrer Rolle als Pharao stets als Mann darstellen. Ihre Regierung war sicher nur möglich, solange führende Priester, Militärs und Beamte hinter ihr standen. Der legitime Pharaonennachfolger Thutmosis III diente zunächst als Priester, bekam aber zunehmend militärische Macht. Ob Hatshepsut schließlich eines natürlichen Todes starb oder abgesetzt und ermordet wurde, ist den Historikern nicht bekannt.



Emil, unser guide, führt uns mit Schwung ins Heiligtum von Karnak. Die beiden quer gestellten Kästen sind das erste "Pylonen"-Paar





Ach du dickes Schaf!



In allen Tempeln und Gebäuden wurden in Darstellungen, die Hatshepsut als Pharao, also als Halbgott zeigten, die Gesichter zerstört.110

Nur Darstellungen, die sie als Mensch zeigen, blieben verschont. Die beiden Obelisken hätte man sicher gerne vernichtet, aber das ging wohl nicht, ohne die Götter zu erzürnen. Daher mauerte man sie bis zu einer gewissen Höhe ein. Alle Schriften, die sich auf Hatshepsut bezogen waren so unlesbar.

Es folgt die sogenannte Festzelthalle. Ein natürlich steinernes Bauwerk, aber einem Zelt nachempfunden. So sind die Kapelle der Säulen glockenförmig und nach oben verjüngt, ähnlich den Abschlüssen der Stangen, die eine Zeltleinwand tragen. Die Malereien an der Decke sind nicht geradlinig, sondern willkürlich aus der Flucht gesetzt, was die Unregelmäßigkeit des gespannten Zeltdaches symbolisieren soll. Anscheinend blieb das Dach über die Jahrhunderte erhalten, die Malereien sind jedenfalls noch gut erkennbar. Auch die Fresken, mit denen koptische Christen die Originaldekoration übermalten.

Auf dem Rückweg lotst uns ein selbsternannter guide, ein Mitarbeiter der Altertümerverwaltung Nebenbereich. Fordert uns auf, hier zu fotografieren und will dann prompt ein Bakschisch. Bekommt er aber nicht. Ist auch gut, meint er. Auf dem Weg zum Ausgang kann ich einer beginnenden Prügelei beiwohnen. Was der Auslöser ist, habe ich nicht mitbekommen. Sicher eine unerfüllte Bakschischforderung und anschließende Beleidigungen. Jedenfalls geht ein junger Russe mit fachgerecht hochgenommenen Fäusten in Boxermanier gegen einen Ägypter vor. Der schlägt mit einer Art Tasche zurück. Erstaunlich schnell nähert sich ein ägyptischer Polizist. Von der Statur her durchaus einer der Kolossalstatuen ähnelnd, also mit entsprechend natürlicher Autorität gewappnet. Er macht nur ein Handzeichen – Auseinander, die Kontrahenten gehorchen. Beide mitkommen - beide folgen ohne ein Wort des Protestes.





Graffiti aus historischer Zeit (oben) Reste der Deckenmalerei in der Festzelthalle (unten)

Auf dem Weg zum Hotel, wir müssen einchecken, schlägt uns unser *guide* eine Niltour mit einer Feluke vor. Soll 15 Euro pro Person kosten. Wie der Zufall es will halten wir kurz in der Nähe des Fahrgastschiff- und Felukenanlegers. Ich nutze den Stop für ein paar Fotos und komme mit einem Felukenkapitän ins Gespräch. Die Fahrt zur sogenannten Banana-Insel und zurück soll bei ihm 100 Pfund kosten, für

alle drei. Das ist ein Drittel des Preises, den unser *guide* nannte. Interessant. So marschieren wir nach einer kurzen Mittagspause vom Hotel aus zum nahegelegenen Anleger. Unterwegs fängt uns ein weiterer Kapitän ab. Er stellt sich als Is vor und bietet die Tour für 60 Pfund. Hin und zurück, für alle drei. Wir werden uns handelseinig.

Die Feluke NEW KEDERI ist zwar aus Stahl gebaut, aber sie ähnelt noch sehr der traditionellen Form. Auch das Rigg mit dem Setteesegel² unterscheidet sich kaum von denen seiner Vorfahren.



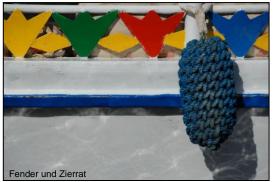
Nil-Feluke auf einem Foto aus den 30er-Jahren (Quelle: wikipedia). Diese Feluke zeigt allerdings kein Settee-Segel

² Das Setteesegel ist ein traditionelles Segel arabischer Feluken und Daus. Es ähnelt dem Lateinersegel, aber im Gegensatz zu diesem ist es trapezförmig geschnitten. Es wird mit einer oberen Spiere wie das Lateinersegel, aber einer zusätzlichen unteren Spiere gefahren. Die obere Spiere ist etwa mittig am Mast befestigt, die untere jedoch etwa beim vorderen Fünftel der Länge der Spiere. Je nach Kurs zum Wind werden die Spieren in ihrer Neigung modifiziert. Das Rigg bzw. das Segel ähnelt stark dem Krebsscherensegeln polynesischer Fahrzeuge. Das Segel kann auf beiden Bordseiten gefahren werden.



Is Sohn zieht das Boot mit purer Muskelkraft aus der Gasse der wartenden Boote. Er legt sich ehrgeizig mächtig ins Zeug und hat ein ganzes Stück Arbeit zu verrichten, denn NEW KEDERI ist das innerste von allen Booten und der Nil strömt erstaunlich kräftig. Schließlich sind wir von den anderen Booten frei. Is lässt die aufgefierte untere Spiere fallen, das dadurch eingeschlagene Segeltuch entfaltet sich und schon nimmt

die Feluke Fahrt auf. Es weht ein frischer Wind, der das Boot rauschend voran treibt. Is und sein Neffe als Vorschoter arbeiten eifrig an Schoten und Fallen. Schnell haben wir uns vom dicht bebauten Ostufer des Nils gelöst und bewegen uns entlang des grünen Westufers. Hier dominiert die Landwirtschaft, nur vereinzelt zeigt sich ein Haus im Grün. Das Nilufer ist flach und wird von einem Riedgürtel begleitet. Kinder planschen am Ufer, vereinzelt begegnen wir einem Fischer. Nach gar nicht so langer Zeit erreichen wir die Banana-Insel. Is nimmt die untere Spiere hoch. Das Segel fällt ein und sein Neffe greift die Bordwand einer bereits am Ufer liegenden Feluke. Hand über Hand werden wir ans Ufer gezogen. Eine Planke wird ausgebracht und wir steigen an Land. Hier bittet uns Is zur Kasse. Wir müssten 10 Pfund Eintritt pro Person bezahlen. Den Eintritt glaube ich zwar, den Betrag aber nicht. Wie dem auch sei. Mit dem Eintritt sind eine Handvoll Bananen für den Sofortverzehr verbunden. Wir spazieren ein wenig in den Bananenhainen, besichtigen ein altes, leider recht desolates Schöpfwerk und bemühen uns, das in einem Miniaturgehege gehaltenen Nilkrokodil, noch ein ziemlicher Winzling, im trüben Wasser zu entdecken. Wieder zurück am Haus des Fellachen, der die Plantage bewirtschaftet, werden uns die versprochenen Bananen gereicht.





Der Name

Wir setzen uns an einen der langen Tische, haben uns noch Cola besorgt und spachteln die Bananen. Is hat sich an einen anderen Tisch gesetzt, an dem ein mit Turban und Jellaba gekleideter Araber eine Wasserpfeife raucht. Er winkt mir zu. Wieso, worum geht es denn, und warum soll ausgerechnet ich kommen? Ich soll die Wasserpfeife probieren. Na ja, ziemlich mau, denke ich, die zieht doch gar nicht richtig. Stimmt auch. Im Glasbehälter ist kaum Rauch zu erkennen. Is bemüht sich um neue Kohle. Das Feuer kommt in Schwung, die Pfeife auch. Ein paar kräftige Züge. Erstaunlich, diesmal ist es viel milder als sonst. Bekomme gar keine Hustenanfälle. Dann ein kleiner mentaler Schubs – Moment, das kenne ich doch noch von einer denkwürdigen Begebenheit in Tunesien. Jahre ist das her.

"Mark, Svenja, das müsst ihr mal probieren."

Erfahrungen muß man ja weitergeben. Ich bewege mich in leichten Schlangenlinien zu den beiden.

"Hier habt ihr Wasserpfeife mit dem *Urstoff*, testet mal vorsichtig." Is bringt die Pfeife auch sofort zu den beiden. Wenige Minuten später ist mein Geist wieder klar. Mark und Svenja erleben die gleiche Wirkung. Scheint, als hätte der Fellache hier den Tabak mit Cannabis versetzt. Die Pfeife wird dann auch gleich drauf wieder eingesammelt. Gehörte ja dem Araber. Der will ja nicht den ganzen kostbaren Stoff an Dritte verlieren. Dreißig Sekunden später steht eine neue Pfeife vor uns. Der bewirtende Fellache ist ein aufmerksamer Gastgeber.

"Na, jetzt haben wir unsere ungefährliche Touristenversion."

Von wegen. Nach wenigen Zügen ist klar, dass unser Tabak nicht minder angereichert ist als der zuvor. Wir rauchen ein bisschen von dem Zeug, lassen die Pfeife dann aber ausgehen. Wollen ja



heil wieder über den Nil zurückkommen. Und außerdem, wenn das rauskommt werde ich bestimmt nie wieder einen öffentlichen Auftrag bekommen.

Die Rückfahrt verläuft wie die Hinfahrt. Viele Feluken kommen uns unter geblähten Segeln entgegen. Auch Is versucht mehrmals, uns zu einer Sonnenuntergangsfortsetzung zu überreden. Lehnen wir aber ab, denn es gibt ja noch ein kulturelles Abendprogramm. Freundlich bringt er uns an einen Anleger fast genau vor unserem Hotel. Und er schwatzt uns noch Extra-Trinkgeld für seinen Neffen ab. Dieses Schlitzohr.

Wenige Minuten später sind wir bereits auf dem

Weg zum Luxor-Tempel. Wir haben den Besuch des Tempels, den die Ägypter angeblich "Südlicher Harem von Amun" nannten, und der von den Königen Amenophis II., Thutmosis III. und Ramses II. errichtet wurde, extra auf den frühen Abend gelegt. So sehen wir ihn noch im Warmen Licht des Abends und können gleich darauf dessen Illumination genießen. Auch er wird von mächtigen Säulenhallen geprägt, allerdings nicht in der Dimension wie im Karnak-Tempel. Neben Säulen, die denen im Karnak-Tempel ähneln, die aber als Kapitel eine halb geschlossene Blüte tragen, gibt es kannellierte Säulen, mit einem geglätteten Übergang zum Kapitell, das wiederum kanelliert ist.







Bananen-Plantage



Pfeifentest

Emil erklärt, dass diese Form Papyrusbunde von acht Pflanzen mit geschlossenen Blütenköpfen symbolisieren soll. Auch hier sind die Wände und Säulen des Tempels über und über mit Hieroglyphen bedeckt. Besonders beeindrucken mich die Darstellungen von Opfergaben. Während die Personendarstellungen bekannter Manier stilisiert sind, sind die Opfergaben ausgesprochen naturalistisch dargestellt und koloriert. Leider stören die unglaublichen Besuchermassen ein wenig den Genuß der Anlage. Eine Besonderheit dieses Tempels ist, dass auf seinen Mauern eine Moschee errichtet wurde. An einer reichlich freischwebenden Eingangstüren der Moschee lässt sich ablesen, in welchem Umfang die alte Tempelanlage in der Zeit des Moschee-Baues verschüttet war. Auch die Maßstäbe werden





deutlich. Die Außenwand des Moscheegebäudes ist bei weitem niedriger als die überbaute, mächtige Tempelwand.

Nach einem letzten Blick auf die illuminierte Reihe kleiner, widderköpfiger Sphynxen, die gemäß der alten Annalen ursprünglich die beiden Tempel von *Karnak* und *Luxor* verbanden – welche Vorstellung – verlassen wir das Gelände. Und stehen vor dem Stadtkern des modernen *Luxor*.

"Eine Fahrt mit der Pferdedroschke zum Souk, nur 2 Pfund!"

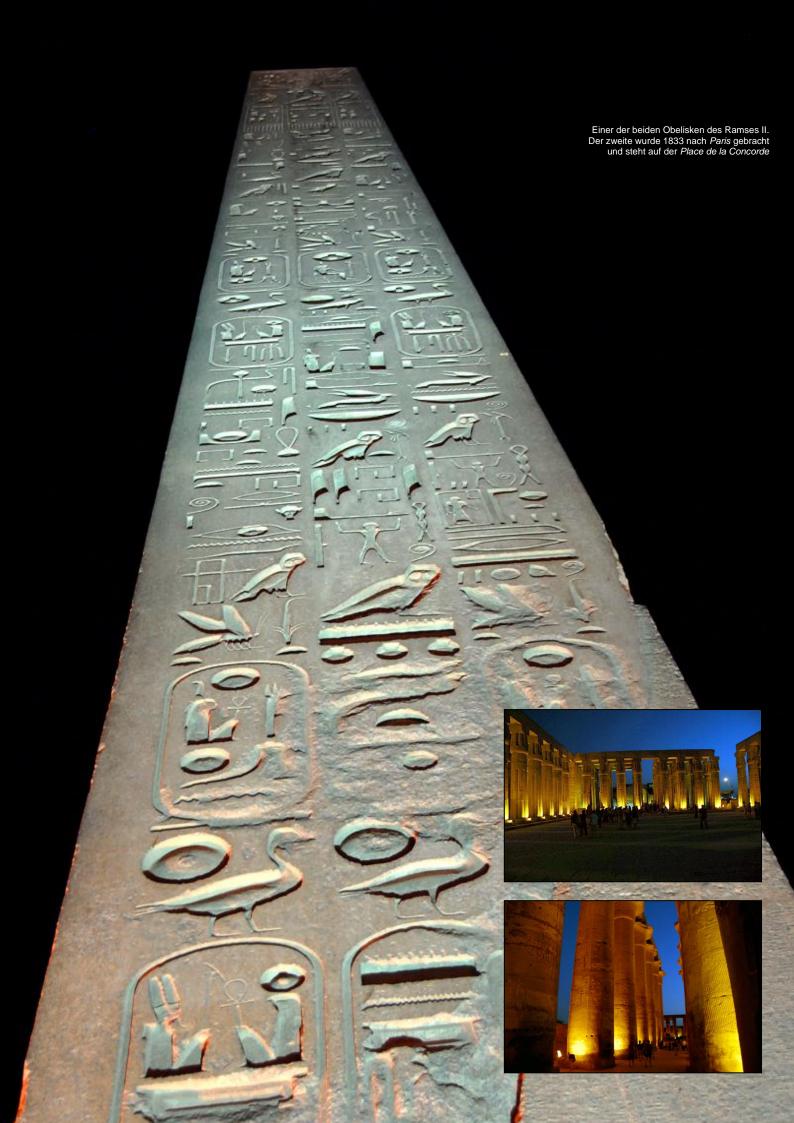
Ein echter Spaßvogel. Der Souk liegt keine Gehminute vor uns. Wir tauchen ein in die glitzernde Welt eines zeitgenössisch ägyptischen Basars. Leuchter und Platten aus Messing, Wasserpfeifen, Gewürze, Stoffe, Hemden, Küchenbedarf, ein Barbier, ein Friseur, dazwischen ein Schlachter. Und fast jeder spricht uns an. Stereotyp freundlich lächelnd beharren wir auf einem Danke und streben weiter. Ich glaube, die Leute würden mehr verkaufen, wenn sie weniger aufdringlich wären. Touristen schlendern ja gerne und schauen mal in die Auslagen. So aber ist man unwillkürlich geneigt, möglichst nicht viel zu schauen, vorwärts zu streben und sich keine Muße zu erlauben. Am besten sind die Händler, die ihr Geschäft zur *harras-free zone* erklärt haben. Natürlich unterliegt man bei ihnen dem gleichen *harras*. Letztlich gelingt es einem der Händler doch, und Mark kauft nach langem, hartnäckigem Handeln und zwischenzeitlichem Verlassen des Ladens eine hübsche Messinglampe.







In den Tempelanlagen von *Luxor*: Kolossalstatue der Merit-Amon, Tochter des Amenophis III. mit Wächter – eins der vielen hundert Reliefs – die Moschee. Man beachte den schwebenden Eingang in der hellen Seitenfront des Gebäudes. Er markiert das Geländeniveau zum Zeitpunkt des Moscheebaus.



Zwischenzeitlich stärken wir uns bei Tee in einem Teeladen und später kehren wir in einem netten Restaurant ein, in dem es für moderate Preise gutes Essen gibt. Mal abgesehen davon, dass meine Köfteportion gerade mal für einen Hungerleider ausreicht. Irgendwie habe ich schon seit ein paar Tagen Pech mit meinen Essensbestellungen. Glücklicherweise, sehr zum Unglück von Svenja, die plötzlich mit Magenkrämpfen zu kämpfen hat, fällt für mich noch ein ganzer zusätzlicher Fleischspieß ab. (Tage später entdecken wir im Internet, daß das Restaurant und das zugehörige Hotel in www.hostalworld.com wärmstens empfohlen wird für eine sehr preiswerte und gute Übernachtung. Haben wir mit unserer Hotelwahl mal wieder was falsch gemacht?)

Abends genieße ich die Annehmlichkeit eines Bades. Hm. Wasser wird gar nicht warm. Dann besser zügig geduscht. Als ich mit der Dusche durch bin, ist das Wasser doch noch heiß. Schnell die Badewanne ausgenutzt. Welch lang vermisstes Wohlgefühl. Des Seglers kleine Freuden. Anschließend bin ich so müde, dass mich kein Straßenlärm der Welt an gesundem Schlaf hindern kann.







1.448 (Fr. 17.04.09) 04:40 klingelt das Telefon. Der Weckdienst des Hotels. Wieso tut man sich so etwas an? Zwanzig Minuten später treffen wir uns aufbruchsbereit in der Lobby des Hotels. Zwei Frühstückspakete liegen bereit. Den schnellen Kaffee vergesse ich irgendwie. Pünktlich auf die Minute kommt ein Kleinbus. Wir werden zum Anleger der Fahrgastschiffe, der Feluken und der kleinen Ausflugsboote gebracht. Einmal über alle Boote klettern, bis zum letzten. Wenige Minuten später befinden wir uns auf dem Westufer. Hier wartet ein weiterer Kleinbus und bringt uns Richtung Hatshepsut-Tempel. Mit uns fährt ein mittelalter Mann mit der Uniform eines Verkehrspiloten. Vier goldene Kolbenringe am Ärmel. In Sichtweite des Tempels – er liegt allerdings auch reichlich exponiert – entfalten sich Heißluftballons in Mengen. Ich zähle überschlägig und komme auf rund 30 Stück. Wir werden zu einem der Ballons

geführt. Ich staune über das Format der Gondel. Sie kann mühelos 18 bis 20 Personen nebst Piloten und der erforderlichen Gasflaschen aufnehmen. Pilot und Gasflaschen teilen sich ein abgegrenztes, mittleres Abteil, an das beidseits zwei längliche, noch mal längsgeteilte Abteile anschließen. In unserem Teil sind wir zu fünft, und probeweise zusammengekauert in der Landehaltung sind wir so passgenau zusammengestopft, dass niemand durch die Gegend kegeln kann.

Unser Pilot ist ein junger Mann, der mit vielen Scherzen eine schnelle Einweisung vornimmt. Dann geht es auch schon los. Der Pilot lässt die vier Brenner über der Gondel fauchen, und erstaunt stellen wir fest, wie schnell der Ballon an Höhe



gewinnt. Vor und über uns schweben andere Ballons, unter uns eine kleiner werdende Spielzeuglandschaft. Der Hatshepsut-Tempel schrumpft auf Lego-Größe und fällt zurück. Aus der Höhe sieht man erst, dass die Tempelanlage in die Tiefe gestaffelt ist. Vom Tal her ließ sich das gar nicht erkennen. Unter uns das fruchtbare Niltal. Genauer, die Niloase. Es ist vielleicht ein Streifen von zwei Kilometer Breite, gemessen vom westlichen Flussufer, der sich durch üppiges Grün auszeichnet. Jenseits folgt wie mit dem Lineal gezogen die Wüste. Kein Baum, kein Strauch, kein Gras. Das östliche Niltal ist Luxor. Da gibt es Stadt. Die östliche Grenze des Niltakls steckt irgendwo im Dunst. Leichte Morgennebel steigen auf, einige Felder werden abgebrannt. Von oben lassen sich die Strukturen der gewachsenen Weiler und Einzelhöfe wunderbar erkennen. Überall Spuren alter Grundrisse. Zeugnisse jüngerer Siedlungen lassen erkennen, wie die Häuser gegliedert waren. Ältere Hinterlassenschaften gleichen kompakten Hügeln. Wir sehen eine Doppelreihe derartiger Hügel. Man braucht nur anfangen zu graben und wird auf altägyptische Hinterlassenschaften stoßen. Vielleicht eine Straße der Schreiber und Beamten? Erst aus der Vogelperspektive wird deutlich, wie reich an archäologischen Schätzen das Niltal ist. So verwundert es auch kaum, dass sich hübsch verteilt rechtwinklige Gruben jeder beliebigen Größe abzeichnen. Aktuelle Grabungsstätten.

Erstaunlich schnell nimmt zunehmender Dunst die Sicht. Daher die Ballonfahrten in der Frühe. Nach einer knappen Stunde endet die Fahrt. Kaum hat die Gondel Erdkontakt, stürzt sich die Bodenmannschaft auf den Korb und hält ihn mit dem Körpergewicht fest. In Sekundenschnelle ist ein Gurt ausgebracht, der Gondel und Ballon am Klein-Lkw des Ballon-Unternehmens sichert. Helfer breiten schützende Planen in Lee des Ballons aus, und dann wird die große grüne Blase von vielen Händen von den noch heißen Brennern weggezerrt und mit viel Mühe zu einer langen Wurst verarbeitet. Alles geschieht unter den Augen begeisterter Kinder des nahen Dorfes. Jeder Fahrgast bekommt ein Zertifikat und ein Erinnerungs- bzw. Werbe-T-Shirt. Ein wahrlich professioneller Veranstalter.

Unser nächstes Ziel ist das Tal der Könige. Schon zu dieser frühen Stunde schieben sich unglaubliche Menschenmassen durch den Eingang. Unser guide kauft die Eintrittskarten und eine zusätzliche Karte für einen kleinen Shuttle-Zug, der uns innerhalb des Geländes noch ein Stück talaufwärts bringt. Glücklicherweise hört die Asphaltpiste bald auf und wir dürfen uns, dem Ort viel angemessener auf einer Sandpiste zu Fuß den Gräbern nähern. Unsere Eintrittskarte erlaubt uns den Besuch von drei Gräbern unserer Wahl. Ausgenommen sind die Gräber von Tut Ench Amun und noch einem wichtigen Vertreter. Die kosten extra. Wir geizen.











geht's Zunächst in die Grabkammer Tutmosis I. Ein kurzer, steiler Gang, eine relativ kleine Grabkammer. Die Luft ist warm und feucht. Folge der Menschenmassen und der stark Wärme abstrahlenden Lampen. Die Farben der Hieroglyphen und bildlichen Darstellungen haben die Jahrtausende so gut überstanden, da sie in einem trockenen, kühlen und lichtlosen Milieu ruhten. Man kann jetzt wahrscheinlich die Tage zählen,

wann die veränderten Bedingungen die Bilder zerstören werden. Nicht, das man die Gräber den Besuchern vorenthalten müsste, aber die Verwendung anderer Leuchtmittel und eine angemessene Klimatisierung würde die Situation ohne großen Aufwand nachhaltig verbessern.

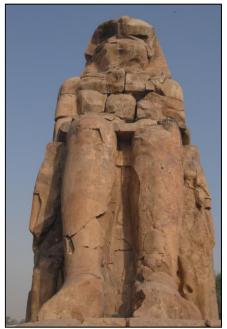
Das nächste Grab gehört Tutmosis IX. Der Gang ist länger, die Malereien prächtiger, die Grabkammer größer und außerdem beherbergt sie einen beeindruckend großen Steinsarkophag.

Den Abschluß bildet das Grab von Tutmosis IV. Der Gang ist noch länger und gegliedert und endet in mehreren Kammern. Noch eindrucksvoller ausgestaltet, noch mehr bildliche Darstellungen. (Leider ist in allen Gräbern – nur zu verständlicher - das Fotografieren verboten.) Der Sarkophag ist noch größer und beeindruckender als der vom Neunten Namensträger. Als Besonderheit gibt es im Gang hinunter zur Grabkammer Relikte koptischer Zeichnungen und Schriften zu entdecken. Die Gräber waren meist schon in alter Zeit geöffnet und geplündert worden. Und anderen Zweckbestimmungen zugeführt worden. Grabräuberei war schon zu Zeiten der Pharaonen nichts Ungewöhnliches, was auch dazu beitrug, dass man teils prächtige Grabmale baute, die Toten dann aber an unbekannter, bescheidener und vor allem geheimer Stelle bestattet wurden. Auch die Anlage der unterirdischen Grabkammern im Tal der Könige erfolgte vor diesem Hintergrund.

Später bereue ich, dass ich in meinem vor einigen Tagen erworbenen Ägyptenführer nicht rechtzeitig über das Tal der Könige gelesen habe. Ich hätte mich dann für den Besuch anderer Gräber entschieden.



Abwärts



Einer der Memnon-Kolosse – sieht aus wie ein reichlich zerbröseltes Vorbild von Darth Vader

Nach einem schnellen Zwischenstop bei den Memnon-Kolossen suchen wir den Al Deir Al Bahari Tempel auf, den Tempel der Hatshepsut. Wir bewundern das Übliche, vor allem natürlich die Darstellungen, die Decken und Wände verzieren. Während Menschen und Götter in der ägyptischen Tradition ja meist stark schematisiert dargestellt werden, sind die Opfergaben auch hier ausgespro-chen naturalistisch gezeichnet. Vielleicht als Folge des Schlafmangels macht sich derweil eine Art Sättigung breit.

Emil fragt, womit wir den Rest der Zeit bis 15:00 füllen wollen. Wir sind zu überfüttert und bevorzugen die Rückfahrt. Können ja unterwegs da und dort halten, um die Landschaft zu genießen.



Unscheinbarer Eingang in eine Begräbnisanlage: Tal der Könige



1.449 (So. 19.04.09) Die beiden vergangenen Tage, gestern und heute, waren recht ereignislos, wenn man einmal von einer Magenverstimmung absieht, die ich seit Samstag habe.

Es gibt nicht viel zu berichten. Täglich werden wir mehrmals von den Muezzin beschallt, wobei man anerkennen muß, dass sie hier in *Hurghada* anscheinend eine Gesangsausbildung haben. Jedenfalls ist ihr Ruf und Lobgesang melodisch und angenehm anzuhören. Auch sind die Lautsprecher vernünftig ausgesteuert. Das sonst so häufige, völlig übersteuerte Geplärre fehlt. Eine Wohltat.

Und überall döst die Touristenpolizei

Mark, der seinen Laptop zwecks Reparatur wegbrachte schildert eine Begegnung in der Innenstadt: Zwei ausländische Mädchen in knappsten Pants und mit noch knappere Bikini-Oberteilen. Mitten in der Stadt. Er saß im Bus und machte seinen Mitfahrern gegenüber nur bedauernd-entschuldigende Gesten. Und fragt sich selbst und uns, ob sich irgendwer wundern würde, wenn diesen Mädels Steine entgegen fliegen würden. Ehrlich, wundern täte es uns nicht. Er würde wahrscheinlich Beifall klatschen. So wenig Respekt gegenüber der heimischen Kultur und ein derart eklatant dummes Fehlverhalten lassen unsereinen mit einer gewissen Fassungslosigkeit zurück.



Hochzeit der Disco-Kultur, beginnt der Edelschuppen an der Marina zu beben. Die Marina bebt mit, ich bebe auch. Und hoffe inständig, dass ein fanatischer Muslim eine Bombe auf die ruhestörende Disko wirft. Aber nichts dergleichen. Es bebt bis zur Morgen-

dämmerung.

Spät in der Nacht, es ist Sonntag und offenbar

Links: naturalistische Darstellung von Opfertieren im Tempel der Hatshepsut



Wächter vor dem Totentempel der Hatshepsut

1.450 (Mo. 20.04.09) Auch heute geht es meinem Magen nicht viel besser und ich beschließe, nun doch Immodium einzusetzen. Nach einem gemütlichen Frühstück setzte ich mich noch mal zu Anne und Jon von der SPARROW. Scheinbar haben sie einen reichlich abweichenden Wetterbericht als wir. Als ich mir mit Anne die Daten anschaue, sehe ich allerdings keine Diskrepanzen. Ihr Wetterbericht sagt zwar stärkeren Nordwind ab 25. April voraus, aber bis dahin eher leichte Winde. Und im Norden tendenziell geringer als im Süden. In meinen Augen öffnet sich ein zwar nicht all zu langes, aber ausreichendes Fenster für die Fahrt nach Suez. Vor allem sollte man heute ruhig noch mal stoppen, da es in der Nacht etwas stärker aus Nord wehen soll. Da bietet sich eine Unterbrechung in Abu Tig förmlich an. Die Idee, dort zu tanken verwerfe ich aber schnell, als ich mitbekomme, dass MULINE gerade an der Marina vorbeizieht und heute Abend im Endeavour Harbour vor Anker gehen will, um eine abgeplatzte Lattentasche am Groß anzunähen. Kaum habe ich Anne und Jon verlassen, da bitte ich das Marinabüro, die Leinenhander zu schicken, die meine Bugleinen an den Murings loswerfen sollen. Die kommen auch zügig, und wenige Augenblicke später bin ich bereits unterwegs. Mark und Svenja haben von mir völlig unbemerkt den Hafen schon verlassen.

20.04.09 Hurghada – Endeavour Harbour 22,2 sm (35.730,7 sm) Wind: NNE 2, NNW 1-3, Stille Liegeplatz: vor Anker



MULINE vor *Shaker Island*. Noch habe ich das Boot von Stefan und Martina nicht erkannt.

Es weht nur ein ganz schwacher Wind aus nördlichen Richtungen. Also wird wieder motort. Am frühen Nachmittag bilde ich mir ein, die Berge der Sinai-Halbinsel zu sehen, aber eine Stunde später muß ich mir eingestehen, dass es nur *Shadwan* war, auch *Shaker Island* genannt. In Lee der Insel zieht sich trotz des mäßigen Windes eine sichtbare Sandschleppe hin.

Die Fahrt ist unproblematisch, genauso wenig wie die Ansteuerung der Ankerbucht von *Endeavour Harbour*. Lediglich ein dort bereits ankerndes Tauchboot stört ein wenig das Idyll. Kaum ist der Anker im Grund, baue ich schon das Dingi auf. Und dann rudere ich mit einer Plastiktüte rüber zu Stefan und Martina. In der Plastiktüte stecken Tomaten, Gurken, Frühlingszwiebeln, zwei Orangen und drei Dosen Bier. Während die beiden eifrig am Segel nähen ratschen und tratschen wir über die vergangenen Wochen. Abends setzen wir uns dann auf YAGOONA zusammen. Mark kocht für alle. Leider kann ich den Abend nicht bis zum Ende genießen, denn mein Magen krampft heftig. Da verhole ich mich widerstrebend in die Koje.

1.451 (Di. 21.04.09) In der Nacht weckt mich der Wind. Nicht wirklich stark, aber stark genug, um im Rigg Geräusche hervorzurufen. Außerdem habe ich heftige Magenkrämpfe und Durchfallattacken. Mein Schlaf ist entsprechend knapp ausgefallen, als sich die Sonne über die im Osten sichtbare Kimm erhebt und die Dämmerung endgültig vertreibt. Ein schneller Rundumblick vom Cockpit aus. Die flache Insel, *Tawila* genannt, sieht im Morgenlicht wunderbar aus. Kräftig gelb leuchtender Sand hinter türkisgrünem Wasser, ein paar Ruinen von dergleichen Farbe. Vielleicht sollte ich bleiben und mich auskurieren.

Gegen acht werde ich von Stephan gerufen. Er kommt etwas später gemeinsam mit Mark und Salalah, MULINES Bordkatze. Sie bringen Medikamente und wollen mir beim Aufheißen und Stauen des Dingis helfen. Ich sitze gerade beim Frühstück. Lecker Kaffee (gegen meine Kopfschmerzen), Pumpernickel mit Käsebelag, darauf fein

21.04. – 22.04.09 Endeavour Harbour – Port Suez 167,9 sm (35.898,6 sm) Wind: NNW 1-4, N 1-4, S 3, NNW 6-8 Liegeplatz: am Kai des Suez Yacht Club, xx USD / Tag geschnittene Tomatenscheiben und Ringe von Frühlingszwiebeln. Ich biete Kaffee an, die beiden sehen mein Frühstück und protestieren.

"Das kannst Du nicht essen, Martin! Nicht in Deinem Zustand."

"Nicht? Wieso nicht?"

"Martin! Kamillentee und Zwieback, oder Weißbrot und gegebenenfalls Reis. Aber doch keine schwerverdaulichen Sachen."

Es ist ja nicht so, dass ich das nicht weiß. Aber ... Schließlich haben sie mich rumbekommen. Mein Frühstück in der vorgesehenen Form bleibt weitgehend unberührt. Ersatzweise schwanke ich hin und her. Soll ich aufbrechen, oder nicht? Soll ich das Dingi aufheißen lassen? Wenn ich bleibe und an Land will, muß ich es in diesem Fall wieder ins Wasser schaffen. Schließlich ringe ich mich durch.

"Vielleicht ist es doch ganz gut, wenn wir das Dingi an Deck nehmen."

Salalah macht die ganze Zeit reichlich Unsinn, schließlich ist so ein unbekanntes Boot ja ein wahres Spiel- und Entdeckungsparadies. Stefans Versuch, sie zunächst zu disziplinieren und dann wegen gröblichen Missverhaltens ins Dingi zu verbannen scheitert. Schneller als man bis zwei zählen kann, ist sie von Stefans Dingi ins Banana-Boot und von dem wieder an Bord gekrabbelt. Nun startet Stefan den zweiten Verbannungsversuch. Das Banana-Boot wird von Marc nach vorne verholt, Stephan setzt Salalah schnell aufs Schlauchboot, dass er dann an langer Leine auf Distanz treiben lässt.

Wir bereiten derweil die Heißleine vor. Stefan begibt sich an die Fallwinsch. Plötzlich: "Wo ist Salalah?"

"Salalah ist nicht mehr im Dingi."

Wir schauen auf, schauen nach achtern.

"Hier, hier ist er."

Mark hat Salalah neben JUST DO IT'S Bordwand entdeckt. Mit hochgerecktem Kopf schwimmt er Richtung Banana-Boot. Perfekter Kraulstil. Hundekraul, präzise gesagt. Dieser übermütige Kater hat wirklich keine Angst vor Wasser, und er kann sichtbar gut schwimmen. Mark turnt über die Reling ins Banana-Boot und greift sich diesen Lump. So richtig schön naß schaut der sowieso schon schmächtige Kater regelrecht erbärmlich aus. Aber trotz des ungeliebten Wassers, er scheint glücklich, wieder bei uns zu sein.

Während sich wenig später Martina, Stefan, Svenja und Mark auf den Start vorbereiten, prüfe ich meine Möglichkeiten für einen begrenzten Schlag. Trotz meiner Unpässlichkeit habe ich einfach das Wetterfenster im Hinterkopf, das sich am 24. April schließen soll. Wäre ja schon ein Erfolg, wenn ich wenigstens einen Teil der Strecke gut mache. Und wenn ich in kleinen Etappen reise und sagen wir mal fünf oder sechs Tage für die Strecke brauche, wäre ja auch egal. Der nächste gute Ankerplatz ist *Sharm el Sheik*, am Ostufer des Golf von Suez, etwa 30 Meilen entfernt. Als ich dann MULINE und YAGOONA mit Ostkurs aus der Bucht streben sehe, überfällt es mich, und wenige Augenblicke später rasselt auch JUST DO IT's Ankerkette einwärts.

Die sonnenwarme Kontur von Tawila Island zieht an backbord vorbei. Sonst kann man nicht viel sehen. Ein gelblich-sandfarbener Schleier ruht auf dem Horizont. Feiner Wüstenstaub, der überall zu schweben scheint. Ein langgestreckter, kantiger Schatten entpuppt sich irgendwann als Fahrzeug-Frachter. Später wird die Sicht besser. Linker Hand ziehen in endloser Folge flache Berge vorbei. Auch rechter Hand kann man nun andeutungsweise die Hügel des Sinai sehen. Doch über allem liegt eine flache Schicht aus Staub, und wie mit der Zeit deutlich wird, aus Abgasen. Es scheint, als ob über dem Golf von Suez eine örtliche Inversion läge. Die Abgasfahnen der Fischerboote ziehen trotz nur schwachen Windes nahezu waagerecht von den Booten weg.



Kleines Schiffahrtshindernis

Der Staub sorgt für einen spektakulären Sonnenuntergang hinter dem eindrucksvollen Relief eines besonders hohen Rückens. Dann wird es schnell dunkel. Und illuminiert. Die Ruhe und Abgeschiedenheit, die weite Teile des Roten Meeres kennzeichnen, ist

vorbei. Endlos ziehen sich Lichter am westlichen Ufer entlang, dazu gesellen sich in zunehmender Dichte die Lichter der Ölplattformen. Auch die der nahe an uns vorbeiziehenden Großschiffahrt, die den Korridoren eines Verkehrstrennungsbietes folgt. Dazwischen Fischer, die ebenfalls nächtliche Aktivitäten entfalten. Nicht gerade die Bedingungen, die geruhsamen Schlaf für einen Einhandsegler bedeuten. Ja, wieso liege ich denn nicht in *Sharm el Sheik*? Tagsüber lief es dann so gut, dass ich mich schon nach wenigen Stunden entschloß, doch durchzugehen. Und bei alledem halte ich mich noch an die Vorgaben meiner Mitsegler: nichts Schweres essen, nur Tee und Wasser trinken, kein Obst, kein rohes Gemüse, Weißbrot ... Nun, mit dem Weißbrot klappt es nicht mangels Existenz, aber sonst bin ich recht konsequent. Außerdem schmeiße ich in schönster Regelmäßigkeit meine Pillen ein.

1.452 (Mi. 22.04.09) Die Nacht entwickelt sich besser, als angenommen. Zwar finde ich wegen der Dichte des Schiffsverkehrs auf dem nahe gelegenen Verkehrstrennungsgebiet, der Fischer und der zunehmenden Ölplattformen einschließlich des Zubringerverkehrs nur noch Schlafpausen in homöopathischen Dosen, aber es geht doch ganz gut. Das heißt, ich lege mich für 10 Minuten hin, dann verlangt mein Wecker wieder die Anwesenheit im Cockpit. Nicht immer kann ich mich nach einem Rundumblick gleich wieder in die Koje verholen. Sind potentielle Gegner zu dicht, bleibe ich auf, bis ich sicher bin, dass sie zweifelsfrei vorbeilaufen.

In der Nacht macht Gegenwind, der eine unangenehme, kurze Welle hervorruft, das Fortkommen schwer. Gegenstrom hemmt die Fahrt zusätzlich. Wir kriechen mit 3 bis 4 Knoten über Grund voran. Der Logbucheintrag "Scheißwelle, Gegenwind, Gegenstrom" spricht für sich (und die Stimmung). Außerdem nerven die Gerüche. Stundenlang riecht es nach faulen Eiern, dann wieder nach schlichten Abgasen, zwischendurch nach verbranntem Kunststoff, und zur Abwechslung mal wieder nach Methangas. Die Unschuld, die das Rote Meer zeitweise zu haben schien, ist hier endgültig verloren gegangen.

Der immer wieder ertönende Alarm des AIS zusätzlich für Verkürzung Schlafpausen. Wundere mich schon über mich selber, dass ich in der Morgendämmerung noch die Muße finde, eine wunderschöne Konstellation von Mond, Venus und Jupiter zu bewundern. Ein sich näherndes Fischerfähnchen reißt mich aus meinen Tagträumen. Jetzt muß ich auch noch auf so was aufpassen! Immerhin legt sich die hackige Welle, die in der Nacht so gebremst hat. Wir kommen deutlich zügiger voran. Ein ruhiger Tag. Die Sonne steigt klar und ungestört in einen wolkenlosen Himmel. Es wird warm. Der Dunst und Staub ist nicht mehr so dicht, und ich kann tatsächlich beide, das westliche und das östliche Ufer des Golfes ausmachen.



Der Sinai im Morgendunst

Gegen Mittag traversiere ich durch das Verkehrstrennungsgebiet. Schön im spitzen Winkel und allen Vorschriften zuwiderlaufend, die verlangen, dass man ein Verkehrstrennungsgebiet nur queren darf, indem die Kiellinie im rechten Winkel zur Fahrtrichtung steht. In deutschen Gewässern hätte das ein saftiges Bußgeld zur Folge, aber hier kümmert sich niemand um die Einhaltung dieser unpraktikablen Vorschrift. Die vielen Fischer, die kreuz und quer durch das Gebiet ziehen, sprechen für sich. Ihre Auspuffe spucken eine dunkle Fahne aus, die auch heute nicht aufsteigt sondern in der Waagerechten wegweht. Bei den dicken Pötten sieht es nicht anders aus. Wahrscheinlich fördert die trogartige Form des Golfes die Entstehung einer niedrigen Inversion.

Der Wind wird superfreundlich und schwenkt auf Süd. Blisterwind. Ich reiße mich zusammen und widerstehe der Versuchung. Nicht umsonst. Ziemlich schnell ist die Herrlichkeit vorbei.

Über der Ecke, wo ich das Ferne *Suez* vermute, hängt schon lange eine konturlose, dunkle Wolke, der ich natürlich keine Beachtung schenke. Bis mit einem Mal, ich habe die ersten Ankerlieger vor dem Kanal erreicht und bin vielleicht noch zehn Komma fünf Meilen vom Suez Yacht Club entfernt, die Lufttemperatur von jetzt auf gleich dramatisch ansteigt, der nicht vorhandene Wind auf zunächst mal 25 Knoten anschwillt, und mir Sandkörnchen und Staub ins Gesicht streuseln. Die Sicht verringert sich auf etwa 2 Meilen. Bin reichlich überrascht. Ein unerwarteter Sandsturm? Über Funk informiere ich YAGOONA und MULINE, die das Verkehrstrennungsgebiet nicht gequert haben und irgendwo hinter mir sind. Bei ihnen ist es noch ruhig. Leider befinde ich mich gerade am Anfang eines Flachs, von dem ich bei dem bislang ruhigen Wetter keine Probleme erwartete. Nun ändert die Situation allerdings in Windeseile. Eine kurze, extrem steile See baut sich auf den wenigen Metern Wassertiefe auf. Wir bewegen uns auf und nieder aber kaum voran.

Soll ich umdrehen und den Kanal umfahren? bin zunächst unschlüssig. entschließe ich mich, den Hebel etwas näher Richtung Tisch zu drücken und wir beschleunigen sichtbar. Erstaunlich. welchen Unterschied 300 Umdrehungen mehr oder weniger ausmachen können. JUST DO IT boxt sich voran. Auch auf dem C-Map kann ich den Fortschritt sehen. Längst ist die Nacht angebrochen. Irgendwann mache ich endlich das Feuer aus, das die westlichste Spitze dieses Flachs markiert. Gar nicht so weit weg. Im Dunkeln sind Entfernungen immer so eine Schließlich ist dieses Flach endlich bezwungen, die Wellen werden länger und niedriger, die Fahrt über Grund steigt. Auch der Wind, der in Böen mal 30 Knoten



Fiese Aussichten, kurz vor Suez kündigt sich der Sandsturm an

erreichte, nimmt wieder ab. Östlich der äußersten Ankerlieger strebe ich den ersten Tonnenpaaren der Fahrrinne für Großschiffe entgegen. Lange irritiert mich ein Lotsenboot mit funzligen Lichtern. Immerhin, es kommt annähernd aus der Richtung, in die ich steuern muß und hilft ein wenig zur Orientierung. Dann geht unter Deck ein Alarm los. Eine Bilge? Aber es ist das Schaltpaneel. Das Dampferlicht ist ausgefallen. Mist. Keine vorschriftsmäßige Beleuchtung mehr. Ich überlege, dann öffne ich die Kabelei für die Mastdurchführung, klemme zwei Kabel um und kann nun das LED-Ankerlicht als ein bisschen mickeriges, aber immerhin vorhandenes Dampferlicht nutzen. Achteraus führe ich dadurch zwar zwei weiße Lichter, aber das schreckt eher ab³, ist also kein Nachtteil. Die Zeit verging während der Bastelei recht schnell und ich muß schnellstens wieder Ausschau halten. Irgendwann mache ich, schwach blinkend, ein erstes Tonnenpaar aus. Ich muß sagen, ohne C-Map und GPS hätte mir das Auffinden dieser auf erstaunlich hohen Masten montierten Funzeln mehr Schwierigkeiten bereitet. Aber erst einmal ausgemacht, geht es jetzt einfach Funzel für Funzel weiter. Die Lichterketten, die Port Suez markieren, geben mir zwar immer noch Rätsel auf, aber es wird sich schon alles finden. Ich staune, wie dicht ich letztlich unter Land gehen muß. Aber ich kann mich nicht beklagen. Keiner der dicken Brüder nähert sich von achtern und stört meine Kreise, kein Schiff ärgert mich aus der anderen Richtung. Und dann habe ich tatsächlich die Mündung des Kanals erreicht. Und fahre ein. Leichte Strömung beschleunigt uns. An sich sollte hier eine Tonne oder ein Feuer sein. Ich finde und finde es nicht, bis ich endlich – direkt steuerbord querab ein hell leuchtendes grünes Licht sehen. Bingo. Die ganze Zeit zielstrebig vorbeigepeilt. Vor der Einfahrt zum Yachtclub angekommen, rufe ich mehrmals auf dem angeblich besetzten Kanal 77. Ohne Erfolg. Ein US-Kanal? Ich bin irritiert. Schnell mit der US-Funke probiert. Kein Erfolg. Schließlich funke ich mit Marc und Svenja, sie mögen bitte im Club oder beim Agenten anrufen. Just in diesem Boot

-

³ Zwei weiße Lichter übereinander bedeuten nach den Spielregeln der Seefahrt, den sogenannten Kollisionsverhütungsregeln (KVR) ein motorgetriebenes Fahrzeug (Schiff) von über 50 m Länge in Fahrt (ganz wichtig), das geradewegs auf einen zukommt.

kommt mir ein Dingi entgegen. Drinnen ein dunkler Ägypter. Kalkal will mich in den Hafen lotsen.

"Schnell, schnell, viel Gas, die Strömung!"

So schlimm ist es nun auch nicht. Ich muß ein paar Meter zurück und dann stark vorhaltend abbiegen, aber zügig beruhigt sich der seitliche Schub und ich kann ganz gemütlich weiter tuckern. Dann braucht es noch etwas, bis ich Kalkal beibringe, dass ich mit der Methode an den Steg gehen werde, wie ich es für richtig halte, und wenig später liegt JUST DO IT sicher an den Heck- und zwei Muringleinen vertäut. Viertel vor zehn erstirbt die Maschine.

Gleich drauf geht es mit den Formularkram des Clubs los. Der Agent will wissen, ob ich Diesel brauche. In der Tat, bin hier mit leerem Tank angekommen. Ich ordere 450 Liter. Dann sitze ich mit einem der Agentenvertreter beim Tee und plaudere kurz. Kurz vor zwölf kommen Mark und Svenja. Mark kocht noch für uns drei. Gegen drei liege ich dann in der Koje.

1.453 (Do. 23.04.09) Nachts um drei poltert es an Deck. Der Diesel kommt. Ich stürze aus der Koje und befürchte Schlimmes. Und tatsächlich: Die Kanister werden auf das Teakholz über dem Salon gestaut. Ein Ignorant, wer glauben würde, dass die Kanister sauber seien. Schnell mische ich mit und bugsiere die Kanister auf das Vordeck. Dann wieder zurück in die Koje. Zwei Stunden später wecken mich Aufruhr, Stimmengewirr, Motoren. Die heutige Kanalflottille verlässt den Club. Anschließend noch ein wenig Schlaf. Ich nutze den Vormittag und fülle den Diesel in den Tank. Bereits vom ersten Moment an bin ich stutzig und frage mich, wie ich feststellen kann, ob die Liefermenge stimmt. Den Inhalt meiner eigenen Kanister kenne ich. Auf dreien der anderen, bunt zusammengewürfelten Kanister, steht eine Größenangabe, auf den restlichen Vieren nicht. Ich messe sie aus und rechne zusammen. Ergebnis: Statt der 450 bestellten habe ich 375 Liter Diesel bekommen. Mal abwarten, was in der Rechnung steht. Dann widme ich mich dem ausgefallenen Ankerlicht. Vorsichtshalber prüfe ich zunächst die Verkabelung an der Trennstelle für den Mast. Es ist alles in Ordnung. Also steige ich in den Mast, um die Glühbirne zu wechseln. Die ist aber einwandfrei. Schließlich finde ich heraus, dass innerhalb des Lampengehäuses lediglich die Kontaktlaschen nicht mehr fest genug auf die Fassung bzw. die Kontakte der Glühbirne drücken. Nach wenigen Minuten des Biegens funktioniert alles wieder einwandfrei.



Wieder unten angelangt werde ich von dem Vertreter des Agenten und Kalkal, der die Aufgabe des Stegwartes hat, erwartet. Sie wollen den Diesel abrechnen. Bin ganz gespannt, und tatsächlich, die Jungs versuchen doch 450 Liter abzurechnen. Das kommt überhaupt nicht in die Tüte. Kalkal behauptet sogar steif und fest, nach der Tankuhr der Tankstelle hätte er 450 Liter getankt. Was natürlich Blödsinn ist. Denn dann hätte er mehr Kanister mit haben müssen als nun bei mir an Deck stehen, und es wäre auch ihm aufgefallen, dass einige leer geblieben wären. Ich fordere den Vertreter von Felix auf, an Bord zu kommen und die Kanister zu prüfen. Er winkt ab. Ich soll zahlen, was ich für richtig halte. Sieh an.



Beim Schlachter: Stefan beäugt kritisch das Angebot und bestellt unser Abendessen

Wenn rauskäme, dass beide oder einer von beiden hier betrügen, wären sie bestimmt ihren Job los. Daher das schnelle Entgegenkommen. Also zahle ich nur 375 Liter, und ärgere mich, dass ich nicht noch einen Abzug für Frechheit mache. Letzte Woche war der Sprit nämlich 10 US-Cent billiger, und an der Tankstelle kostet er nur einen Bruchteil des geforderten Betrages. Und ich bin mir sicher, dass lediglich ein Schmiergeld an die Hafenzöllner fließt, aber keine Steuer an den Staat.

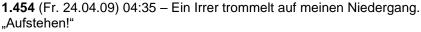
Abends klopft Kalkal mich heraus und besitzt doch tatsächlich die Frechheit und fragt nach Bakschisch. Er bekommt, was er verdient: ein gebrauchtes, fleckiges T-Shirt und zieht laut lamentierend von dannen.

Mit Mark, Svenja, Martina und Stefan machen wir einen kleinen Ausflug nach Suez Downtown. Eine moderne Planstadt. Von der alten Stadt ist nicht viel erhalten, sie wurde Opfer des Sechs-Tage-Krieges. Wie überall in Ägypten ist in den Nebenstraßen, aber auch auf der großen Hauptstraße viel Verfall. Jeder Hauseigentümer baut seinen eigenen Bürgersteig oder lässt es sein. Das Ergebnis ist ein Auf und Nieder verschieden hoch angeordneter Abschnitte, mit Höhenversprüngen, die gelegentlich kaum übersteigbar sind. Die Masse der Passanten geht daher auch auf den Fahrbahnen. Die Bausubstanz wird nur in seltenen Fällen gepflegt. Überall hängen kreuz und quer Telefon- und Stromkabel herum, und auch schönste und neueste Fassaden wurden beim nachträglichen Anbau von Klimaanlagen aufs übelste verwüstet. Damit meine ich nicht den Umstand, dass nun eine Kiste an der Fassade klebt, sondern die Art der Arbeit, Zu- und Ableitungen zu den Klimakästen sind ebenso willkürlich verlegt wie die Telefonkabel, die Durchbrüche durchs Mauerwerk haben den Putz großräumig zerstört, nirgends wurden die Schäden wieder behoben.



Wir kehren in ein kleines Teehaus ein. Schnell werden Tische und Stühle zurechtgerückt, denn ein junger Mann säubert gerade den Gehsteig, auf dem die Gäste normalerweise Platz nehmen. Die Aktion sieht sogar ganz gut aus. Er spült das Pflaster und schiebt das Wasser anschließend mit einem großen Schieber zur Straße. Und dann schmeißt er einen Teppich auf das Pflaster, für den das Wort

Putzlumpen noch geschmeichelt wäre. Bei der Landung des Teppichs erhebt sich eine Staubwolke und nebelt uns und den frisch gesäuberten Gehsteig ein. Ägyptische Arbeitslogik.



Ich hatte meinen Wecker auf 04:40 gestellt. Blödmann. Blick aus dem Cockpit. MULINE ist schon weg! Die Lotsen für die Kanalfahrt trudeln ein. Glück im Unglück, heute ist Umstellung auf Sommerzeit in Ägypten, und die meisten Lotsen haben sie verpasst, meiner auch. Nur MULINES nicht. Bei einigen Booten laufen schon die Motoren warm

und verpesten die Luft. Eine dumme Unsitte. Ich warte und starte die Maschine erst, als mein Lotse an Bord klettert. Er stellt sich als Mohamad Alhawy vor. Er überreicht mir einen kleinen Führer zu *Ismailia* und ein Informationsblatt, auf dem die technische Daten und Wissenswertes zum Suez-Kanal zusammengefasst sind.

"Mein Geschenk für Dich!"

Immerhin, das verbessert sicher seine Position bezüglich der Bakschisch-Forderungen. Beim Ablegemanöver nutze ich gleich die Gelegenheit, um klar zu machen, wer an Bord letztendlich über die Schiffsführung bestimmt. Noch ein Marinamitarbeiter versucht ein Bakschisch für nichts zu ergattern, dann haben wir den Liegeplatz verlassen.



Auch wenn man über vieles in Ägypten lästern kann, eines beherrschen sie wirklich perfekt, das Zubereiten frischen Kaffees. Hier eine Kaffeeröstmaschine. Die ist nur noch zu toppen durch jemenitische Handrösterei auf dem offenen Feuer.

Vor dem Teehaus (nachdem sich der Staub gelegt hat)

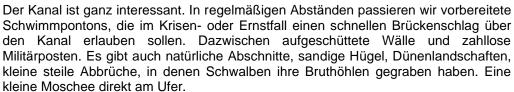
24.04.09
Port Suez - Ismailia
45,3 sm (35.943,9 sm)
Wind: S 4, NNW 2-3
Liegeplatz: am Kai des
Ismailia Yacht Club, xx USD /
Tag



Suez-Kanal

Die Dämmerung weicht dem zunehmenden Tageslicht. Vor und hinter uns andere Yachten. Mohamad fragt, welche Geschwindigkeit JUST DO IT laufen kann. Ich stapele tief und beschränke die Geschwindigkeit auf 5 Knoten und 2.200 Umin. Eine leichte Strömung läuft mit und wir kommen ganz gut voran. Der Lotse fröstelt im Cockpit. Zu dieser frühen Stunde ist es reichlich kalt. Ich wundere mich, wie man so wenig vorbereitet und mit unpassender Kleidung an Bord einer Yacht kommen kann. Schließlich sind die Lotsen, die die Yachten begleiten nicht mit den Lotsen zu vergleichen, die die großen Schiffe führen. Die Begleitung von Yachten ist ihr Alltag. Vielleicht wird ja aus dem Gefröstel gelernt, ich bleibe hart. Lange bleibe ich auch hart, was das Frühstück angeht. Nur ein Kaffee wird um 07:00 gekocht, der Pilot nimmt eine Tasse, ist aber sonst bescheiden und will keine weitere, ebenso wenig wie andere Getränke. Ich überlege, ob ich während der Fahrt überhaupt esse, habe aber Zweifel, ob ich mir das antun will.

Irgendwann schwächelt der Lotse und fragt nach einem Sandwich. Ich staune, nicht mal etwas zu essen hat er mitgenommen. Rechnet wohl mit Beköstigung durch die Crew. Bei mir reicht es denn auch nur für ein Sandwich mit Käse.



Leider erlaubt die niedrige Höhe an Deck einer Yacht allerdings keine Ausblicke in die Umgebung. Die Bitterseen sind schneller erreicht als erwartet. Die Frachter, die uns während der ganzen Fahrt überholt haben, gehen hier vor Anker. Die ruhenden Ankerlieger brechen nun dagegen nach und nach auf. Der Konvoi nach *Port Suez* formiert sich. Zwischendrin offene Ruderboote, Fischer.

Mit der Zeit werden der Lotse und ich entspannter. Ich mache ein paar Fotos, die ich ausdrucke. Auch schreibe ich ihm auf seinen Wunsch ein Empfehlungsschreiben. Dafür liegt das Bakschisch an der Unterkante des Üblichen. Aber er lamentiert nicht, sondern verabschiedet sich schließlich ganz herzlich. Ich kann mich über ihn auch nicht beklagen. Er hat recht zuverlässig gesteuert (mit Autopiloten), nur zweimal musste ich schnell an einer Tonne eingreifen. Zu seiner Ehrenrettung muß ich sagen, dass er mich sogar darum bat. Und er hat sich auch nicht vor Leinenarbeit beim Ablegen und Anlegen gedrückt. Beim Anlegemanöver fällt mir kurz vor dem Liegeplatz noch der Pickhaken über Bord. Das schnelle und ruhige Bergemanöver klappt gut. Ich erwische, auf der Heckplattform hängend den Haken just in dem Moment, als er abtaucht.

"Zugestoßen, wie ein Fischreiher," kommentiert Mohamad. Wenig später ist JUST DO IT zwischen Muringtonne und Pier vertäut, der Lotse von Bord und ich bringe noch per Dingi eine zusätzliche Heckleine aus. Als ich fertig bin entdecke ich vertraute Gesichter vor dem Bug. Herbert, Gesche und Yannic. Alle mit ausgesprochen düsterer Laune. Während ich geradezu vor Euphorie strahle. Die RISHU MARUS stoßen auch dazu. Mit dem gleichen Gesichtsausdruck. Sie sind frustriert, weil sie seit Tagen hier festhängen, keine Fahrtgenehmigung bekommen, also nicht wegkommen. Zu viele Yachten, zu wenig Lotsen. Es geht das Gerücht, das die verfügbaren Plätze an die Meistbietenden verkauft werden



Lotse Mohamad





Glanz aus alter Zeit – der Ismailia Yacht Club

Zwischendurch kommen Kriegsschiffe, was bedeutet, dass der Kanal für einen ganzen Tag für den allgemeinen Verkehr gesperrt ist. Und jetzt wird das Wetter wieder ungünstig. Da kommen die eintrudelnden Yachten ja gerade richtig, um die miese Stimmung zu heben. Irgendwie verläuft sich die Truppe und ich lande auf der YARA, wo mich Gesche und Herbert zum Abendessen einladen.

1.455 (Sa. 25.04.09) Heute ist der Geburtstag von Svenja. Und meiner ebenfalls. Rufen uns gegenseitig die Glückwünsche zu und treffen uns bereits am Morgen an Bord der YAGOONA. Bekomme eine ägyptische "Kaffeemaschine" samt Kaffee. Freue mich sehr.

Ansonsten gehen die Geburtstage eher unter. Auf dem Weg in die Stadt unterliegen wir einer harschen Passkontrolle. Ägyptische Militärs haben die Freundlichkeit nicht eben erfunden. Vielleicht liegt es auch daran, dass sie bis vor wenigen Tagen von den Seglern jedes Mal Bakschisch beim Betreten und Verlassen des Hafens gefordert haben und auf Veranlassung einiger Segler einen auf den Deckel bekommen haben. In der Stadt ist es dafür um so

netter. Eine recht moderne Stadt. Mit viel Grün und Bäumen. Das Haus, das Ferdinand de Lessep während des Baus des Suez-Kanalas bewohnte ist nach wenigen Schritten erreicht. Wir kehren in einem kleinen Restaurant ein, wo wir für Spottpreise wirklich leckeres Essen bekommen. Kein Touristenzuschlag. Finden auch ein Internet-Cafe und bewundern im Vorbeigehen die große Moschee der Stadt.



Die vergangenen Wochen färben ab – zwei Geburtstagskinder



Am Abend sitzt unsere Seglertruppe zusammen. Quasi der Geburtstagsumtrunk. Während wir den Abend genießen geht es bei den Seglern, die Morgen durch den Kanal wollen lautstark zur Sache. Der arme Muhamed, der die Marina-Abrechnungen macht und die Lotsen organisiert wird lautstark angemacht. Scheint, dass hier so mancher Nerv verloren ging. Salalah unterhält die gesamte Truppe, da er rausbekommt, dass er von MULINE auf den Steg und wieder zurück springen kann. Sehr zum Mißfallen von Martina.

1.456 (So. 26.04.09) Irgendwie hatte ich immer noch nicht auf die ägyptische Sommerzeit umgestellt. So überrascht mich Svenjas sanftes Klopfen beim Frühstück. Auf mein verdutztes Nachschauen gibt es nur eine Reaktion: "Martin!"

Mit ausgeprägt vorwurfsvollem Unterton, denn gestern hatte besonders ich noch lange über die Zeitfrage diskutiert. Überstürzt packe ich meine

fünf Sachen (zwei habe ich dennoch vergessen), und eile von Bord. Nach kurzer Taxifahrt erreichen wir den Busbahnhof. Gewusel und Gedränge. Stephan, wie immer um die Organisation bemüht, ersteht wenige Minuten nach unserer Ankunft die Busfahrkarten, und gleich darauf sitzen wir in einem Linienbus nach Kairo. Ältlich, schmutzig, dunkel verhängt. Von der Fahrt bekomme ich rein gar nichts mit. In Kairo taucht der Bus in den flächendeckenden Stau ein. Es geht Hochstraßen und noch höhere Hochstraßen hinauf und dann wieder runter. Zwischendurch werden Leute entlassen, und irgendwann ist der Bus leer. Wir wurden auch entlassen. Irgendwo in *Kairo*?





Ich bin ja reichlich irritiert, die anderen weniger, und Stephan wittert alte Gassen mit Essensmöglichkeiten. Eine Aufgabe, für die ich gewöhnlich prädestiniert bin. Wie der Zufall es will, sind wir in einer Art Koptenviertel gelandet. Wir kommen an einer Kirche vorbei, aus der die gerade Gläubigen Scharen strömen. In den Erdgeschossen fast aller Häuser wie üblich Läden, Restaurants und Werkstätten. Ein Mann zieht uns zur Seite. Tee oder Kaffee gefällig? Unser anfängliches Misstrauen verfliegt bald.

"Hier braucht ihr Euch keine Sorgen machen." "Hier könnt ihr überall fotografieren."

Unser Gastgeber lockt uns in eine Bäckerei. Hier wird nichts anderes als das stattlich subventionierte Fladenbrot hergestellt. Fasziniert betrachten wir die Anlagen und Herstellungsbedingungen, die bei uns zur sofortigen Stillegung der Bäckerei führen würden. Hier posieren die Mitarbeiter dagegen stolz bei ihrer Arbeit. Kakerlaken kann ich trotz der Verhältnisse nicht entdecken. Sie sind wahrscheinlich durch den allgegenwärtigen Mantel des Mehls verborgen und verschüttet worden. Wir probieren von dem Brot und stellen erstaunt fest, dass es eine Art Vollkornbrot ist.

Nächster Besichtigungsort: die Kaffeeküche. Ganz spannend: Die kleinen Kaffeekannen von der Art, die mir geschenkt wurde, werden in einem heißen Sandbett erhitzt.

Dann werden wir zu einer Falaffelbude geführt. Auch hier können wir kostenlos probieren. Schließlich verabschiedet sich unser neuer Freund mit herzlichen Worten. Unser Hotel soll

nicht weit sein. Ein paar Straßenzüge, das wäre es. Doch so einfach ist das nicht. Niemand kennt die Straße, nach der wir suchen. Wir werden zwar ziemlich

übereinstimmend doch letztlich zur falschen Straße geschickt. Stunden

später: In einem Internet-Café suchen wir nach einer Lageskizze, die uns weiter helfen soll. Ergebnis: Unser Ziel liegt in einem völlig anderen, weit entferntem Stadtteil. Wir halten ein Taxi an. Grobe Richtungsangabe: Zur El Azar Moschee.

"How much?"



"20 pound." "15 pound." Einverstanden.

Im Viertel bei der besagten Moschee suchen wir erneut nach dem Hotel. Mit Erfolg. Eine sehr große, nette junge Frau empfängt uns. Bietet kostenlosen Tee und betreibt ein wenig Konversation.







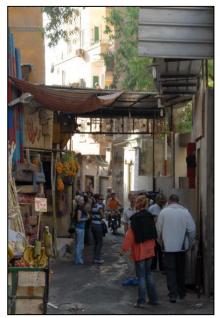
Viel Tee mit viel Milch



Ihr Kollege schlägt uns eine Bustour zu den Pyramiden von *Sakkara, Daschur* und *Gizeh* vor. Nicht ganz preiswert. So überwiegt ablehnende Meinung. Bei mir sowieso, wollte ich doch nur eine Nacht hier bleiben. Doch andererseits ... In einer ruhigen Minute denk ich nach und beschließe, die Busfahrt zu sponsoren. Mein Beitrag an Stelle einer Geburtstagsfeier.

Abends streifen wir durch Viertel, in dem das Hotel liegt. Enge Gassen, bunte Wagen, buntes Treiben, ein unglaublicher Schmutz. Die Auslagen mancher Geschäfte liegen auf den Gehwegen. Auch Brot wird auf der Straße ausgebreitet und angeboten. Ungeniert dem ganzen Dreck ausgesetzt. Überhaupt, Dreck scheint in Kairo

allgegenwärtig. Und immer wieder Faszinierendes. Ein kleines Bügelgeschäft. Das Eisen wird noch mit einem Feuer erhitzt, und der Druck entsteht, in dem sich der Bügelmeister mit einem Fuß auf das Bügeleisen stützt.





In den Gassen "unseres" Viertels

Warten auf den Tee

Nicht weit von unserem Hotel, werden wir wieder zu einem Tee aufgefordert. Wir sitzen ganz malerisch vor der runden Bastion einer alten Zitadelle. Soweit, so gut. Als es ans Bezahlen geht, ich reiche dem Mann einen Hundert-Pfund-Schein, will er plötzlich 60 Pfund haben. Für 6 Glas Tee. Sehr witzig. Eigentlich kann ein Tee nicht mehr als 2 Pfund kosten. In der Marina in *Ismailia* beispielsweise kostet er nur 75 Piaster! Meine Pfundnote ist auch sofort in der Hosentasche verschwunden. Ich insistiere. Und als es nichts werden will, fahre ich dem Guten ungeniert in die Hosentasche. War zwar die falsche, das ist mein Schein nicht drin, aber Geld findet sich da auch. Der Mann erkennt meine Entschlossenheit (dabei bin ich noch gar nicht

in Fahrt) und die Note taucht wieder auf. Schließlich einigt sich unsere Truppe, ihm 18 Pfund zu geben. Immer noch zu viel.

Zehn hätten es wohl auch getan. Den Rest des Abends verbringen wir bei Tee und Shischa auf dem Dach des Hotels.

Tee- und Shischabude

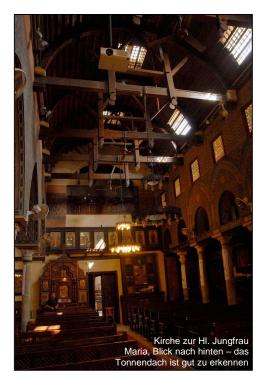
1.457 (Mo. 27.04.09) Das bestellte Auto ist pünktlich da. Aber kein Allrad-Fahrzeug, wie es angeblich erforderlich ist. Geländegängigkeit war das Hauptargument für den hohen Preis, den ich noch ein wenig runtergehandelt habe. Der mitbestellte *guide*, Ismail, ist auch schon da, nur wir brauchen noch ein wenig. Ich sorge für Gelächter, als ich zweimal aus dem startenden Auto springe. Beim ersten Mal habe ich meine Mütze vergessen, beim zweiten Mal vermisse ich meine Kamera. Doch die findet sich dann im Rucksack, also dort, wo sie sein soll.

Unser Führer empfiehlt, die Reihenfolge der Tour zu ändern. Wir sollten zuerst die Kirchen, die Synagoge und die Moschee im koptischen Viertel

besuchen und dann über *Daschur* nach *Sakkara* fahren. Von dort dann zu den Pyramiden nach *Gizeh*. Ich bin von dem Wechsel nicht ganz überzeugt, aber er muß es als gelernter Reiseleiter ja wissen. Er nennt uns verschiedene Kirchennamen, die uns allen nichts sagen. Folgen wir einfach seinen Empfehlungen.



Schützende Sonnensegel in einem Vorhof der Marienkirche



So kommen wir in das koptische Viertel, das komplett von einer Art Stadtmauer umgeben scheint. Die Zufahrt wird von Polizeikräften bewacht, und auch die nahe gelegene U-Bahnstation kann man in Richtung koptisches Viertel nur nach einer Kontrolle passieren. Es fällt aus dem "normalen" Stadtgebiet Kairos kommend sofort auf, dass das Viertel wesentlich ruhiger und sauberer ist. Vielleicht betrifft das ja auch nur die touristischen Bereiche, in denen wir uns nun aufhalten werde.

Erster Programmpunkt ist die sogenannte Hängende Kirche (arabisch: al-Muallaqah). Unser guide erläutert, dass der Begriff hängend nicht in unserem heute gebräuchlichen Sinne zu verstehen ist. Als hängend wurde im Altertum ein Bauwerk bezeichnet, dass sich über dem gewachsenen

Bodenniveau befand. So ist die Hängende Kirche über den Gewölben römischer Befestigungsanlagen errichtet worden.

Sie schwebt gewissermaßen über dem Erdboden und erhielt daher ihren Populärnamen. Tatsächlich handelt es sich um eine der heiligen Jungfrau Maria gewidmete Kirche. Das Tonnendach ist 23 Meter lang, die drei Schiffe sind jeweils 6 Meter breit. Die Ursprünge der Kirche gehen auf das 7. Jh. Zurück. Wie häufig erlebte sie eine wechselvolle Geschichte. Die heutige Fassade stammt den auch aus weitaus jüngerer Zeit, dem 19. Jahrhundert. Besonderheit der heute fünfschiffigen Basilika ist das Tonnendach, dessen Konstruktion wunderbar zu erkennen ist. Wie immer bei geführten Touren bzw. engem Programm bleibt viel zu wenig Zeit, um sich etwas eingehender mit den besuchten Objekten zu befassen. So erfahre ich auch viel zu spät – vielleicht habe ich dem guide auch nicht richtig zugehört, dass die Säulen der Marmorkanzel aus dem 11. Jh. die 12 Apostel symbolisieren. Eine von ihnen ist schwarz und steht für Judas, das "schwarze Schaf" unter den Aposteln.



Zeitgenössisches Mosaik im Vorhof der Marienkirche

In unmittelbarer Nachbarschaft besuchen wir die Kirche St. Sergius und St. Bacchus. Die beiden Heiligen waren syrische Soldaten in der römischen Armee und starben als Christen den Märtyrertod. Ich hatte mit Bacchus immer etwas ganz anderes verbunden. Aber vielleicht handelt es sich ja um eine zufällige Namensgleichheit. Der Legende nach erhebt sie sich über einer Grotte, in der Maria und Josef mit ihrem Kind während ihrer Flucht vor dem nach Ägypten Zuflucht fanden. Natürlich klettern auch wir hinunter in die Grotte

Dann geht's quer durch den Verkehr von Kairo und schließlich hinaus in die fast freie Landschaft. Schnell sind wüstenhafte Regionen erreicht, von oasenhaft wirkenden Siedlungen

unterbrochen. Die Pyramiden von Daschur waren lange nicht zugänglich, da sie sich auf Militärgebiet befanden. Das hat sich mittlerweile geändert. Vorbei an Zäunen und diversen Anlagen, darunter auch zwei großen rechteckigen Parabolspiegeln, die ich für experimentelle Sonnenkraftwerke halte – unser guide kann darüber keine Auskunft geben - kommen wir auf eine flache Ebene. Sand und etwas Geröll. Und, unübersehbar, Pyramiden. Wir halten ziemlich direkt am Fuße einer ziemlich ausgewachsenen, flachen Pyramide. Schnell raus aus dem Wagen. Das monumentale Gebilde vor uns ist wahrhaft beeindruckend. Dabei handelt es sich noch um eine vergleichsweise kleine Pyramide. Vor uns erhebt sich die sogenannte Rote Pyramide, die von Pharao Snofru erbaut wurde. Sie stellt innerhalb der Entwicklung des Pyramidenbaus gewissermaßen den vorläufigen Abschluß auf dem Weg zur perfekten Pyramide dar. Snofru hatte zunächst eine höhere bzw. steilere Pyramide errichten lassen, doch während der Bauphase erwuchsen den Baumeistern anscheinend Bedenken, und sie reduzierten die Neigung der Flanken von anfänglichen 50° auf 43°. Damit erhielt die Pyramide einen Knick, was wohl das äythetische Empfinden des Auftraggebers nachhaltig wurmte. Nachdem die resultierende geknickte Pyramide fertig gestellt war, rang er sich schließlich durch, das ganze noch mal zu probieren. Vorsichtshalber flacher, aber in perfekter Form und ohne einen Knick verunstaltet. Das Resultat besaß bei 213 Seitenlänge eine Höhe von 99 Metern und erhebt sich trotz dieses architektonischen Kompromisses

imponierend in den sonnengefluteten Himmel. Unser guide ermahnt uns zu gemächlicher Gangart, empfiehlt, Pausen einzulegen und entlässt uns dann zu einem Kurzausflug ins Pyramideninnere. Da gibt es nicht so viel zu berichten. Viele Stufen hinauf, dann eine Rampe in nach Ammoniak stinkender Luft abwärts. Es ist eng, und der Gang ist so nierdig, dass wir uns nur gebückt fortbewegen können. Tief drinnen finden wir mehrere Kammern, Durchgangskammern und eine durch einen kurzen Gang erreichbare Grabkammer. Im Prinzip sind sie Rechteckiger identisch aufgebaut. Grundriß und ein sehr spitz nach oben führender, gestufter Abschluß. Lange hät es niemanden, so sind wir fix wieder draußen. Luft. Ahh.



Das Koptische ist in Kairo noch eine gelebte und geschriebene Sprache, auch wenn meist auf Liturgisches beschränkt.



Die sogenannte Rote Pyramide

Ich wandere munter um die Pyramide herum, auf die Ostseite, und fange auch schon an, so ganz vorsichtig Höhe zu gewinnen. Prompt muß da doch so ein Wachmann auftauchen. Aber der hat gar nichts gegen meine Kletterambitionen, da gibt es wichtigeres: Er will mir die unterste Quaderreihe mit der noch vorhandenen Originalbekleidung zeigen, Standorte für beliebte Fotomotive und den originalen Abschlussstein, der zu 75% aus Beton besteht. Ob die integrierten Bruchstücke jemeils Teil des obersten Abschlusssteines waren, wage ich zu bezweifeln. Und wozu das alles? Für ein Bakschisch natürlich. Ich überhöre derartige Anregungen

großzügig, stört er mich doch in meinen Absichten und empfehle ihn dann an eine andere Touristengruppe. St. Florian lässt grüßen. Die spontane Idee, mal eben zur Rautenpyramide hinüberzulaufen verwerfe ich schnell wieder, da täusche ich mich sicher bezüglich der Entfernung. Besser hinfahren. Ich versuche daher, unsere verstreute Gruppe wieder einzusammeln. Was nicht richtig klappt, da ein Teil verschwunden ist.

Kaum sind wir wieder vollzählig, erklärt uns der Führer, dass man nicht zur Rautenpyramide könne. Dafür brauche man einen 4x4. Hatte nicht gestern der Knilch vom Hotel den hohen Mietwagenpreis damit begründet, dass der Wagen für alle wegstrecken geeignet sei? Das man mit unserem

Durchgangskammer Purchgangskammer



Aufwärts oder abwärts?

Bus keine sandige Piste fahren kann, weiß ich auch. Ärgerlich ist es trotzdem, ist doch die Rauten- oder Knickpyramide eine der am besten erhaltendsten. Unser Führer tröstet uns damit, an einer besonders fotogenen Stelle zu halten und hält natürlich prompt nicht, was er verspricht. Auf meine Nachfrage, wann wir denn stoppen oder wie wir denn zur fotogenen Stelle kämen erhalten wir die Antwort, och, er hätte gedacht, wie hätten die Rautenpyramide ja schon eben fotografiert. Irgendwie bekomme ich den Eindruck, dass ein bestimmter Ägypterschlag sonderbar ist. Nicht gerade von Zuverlässigkeit geprägt.





Nach Sakkara ist es nur eine kurze Entfernung. Hier befindet sich die größte und wichtigste Nekropole von Agypten. Eintritt müssen wir bei einem kleinen Gebäudekomplex bezahlen. Unser guide, Ismail, meint, für uns sei es zu weit zur Kasse und sammelt das Geld ein. Da die Einrittspreise auf den Tickets stehen kann er uns nicht übervorteilen, aber wir wundern uns mal wieder über solche Angaben. Letztlich finden wir uns auch geschlossen nahe der Kassen ein, denn dort gibt es auch die - Toiletten. Und ein kleines, aber sehr schön eingerichtetes Museum. Und da unser Führer plötzlich verschwunden ist und bleibt, suchen wir das Museum auf. Leider ist das Fotografieren verboten. Denn hier gibt es ein paar sehr schöner und sehr anspruchsvoll präsentierte Stücke. Besonders angetan bin ich von den zwei gar nicht so kleinen Modellbarken. Leider bleibt uns nicht die nötige Muße. Ismail taucht wieder auf, hetzt auf der Suche nach unseren verstreuten Gruppenmitgliedern durch

die Räume des Museums und treibt plötzlich zur Eile. Ich weiß nicht genau, wer aus unserer Truppe protestiert, aber schließlich haben wir doch noch ein paar Museumsminuten. Ärgere mich mittlerweile so über xxx, erst spurlos verschwinden und dann plötzlich antreiben, dass ich die gewonnenen Minuten gar nicht richtig genießen kann.

Über einen Säulengang erreichen wir das höher gelegene Plateau, auf dem die Stufenpyramide des Djoser steht. Djoser erste Pharao, der einen der Architekten mit dem Bau einer Pyramide beauftragte. Dieser stammte nicht aus Ägypten, sondern aus Er gilt als der erste namentlich erwähnte Architekt der Menschheit. Nebenbei war er auch noch Hohepriester und Arzt. Sein Ruhm war so weitreichend, dass ihn die Griechen später hoch verehrten. Nicht allerdings unter seinem in Ägypten geläufigen Namen Imhotep, sondern als Äskulap. Angeblich die Stufenpyramide eine ansehnliche Grabkammer beherbergen, aber die ist gegenwärtig nicht zugänglich.



Die von Imhotep errichtete Stufenpyramide des Djoser

Stattdessen besuchen wir benachbarte Mastabas auf. Darunter sind die bis zum Bau der Pyramiden (und natürlich auch darüber hinaus) geläufigen Grabkammern der Adligen und der Würdenträger zu verstehen. Kleine, rechteckige Gebäude mit leicht schräg gestellten Wänden. Im Innern sind diese Kammern mit ungewöhnlich plastischen und naturalistischen Reliefs versehen. Aus ihnen lässt sich das Leben der



Ägypter anschaulich ablesen. Der Ackerbau, das Pflanzen und Ernten, die Verarbeitung der Ernte. Die Arbeit der Hirten, die Arbeit der Fischer. Der Reichtum der Natur ist nicht weniger plastisch dargestellt. Im Wasser des Nil tummeln sich die Fische, Krokodile und Nilpferde. Bei den Fischen lassen sich mühelos die Arten unterscheiden. Wie in einem Bestimmungsbuch.

Ein einfacher Zettel verbietet das Fotografieren. Ich werde in diesem Fall einen gewissen Verdacht nicht Ios. In einem Raum einer Mastaba muß ich unbedingt so ein Relief, mit einer Nilbarke selbstverständlich, fotografieren. Vasco macht es mir nach. Und schon schießt ein Wächter um die Ecke und hält die Hand auf. Bakschisch für das Foto. Angeblich ein Schweigegeld. Eine schöne Nebeneinnahme.

Neben den Mastabas und der Stufenpyramide befinden sich noch zwei Minipyramiden, mehr verwitterten Schutthaufen als einem geometrischen Objekt ähnelnd. Die Gelegenheit. Eh sich jemand versieht, bin ich hoch geklettert. Nun kann ich mit solz geschwellter

Brust ein Foto erbitten: Ich auf der völlig zu Unrecht vernachlässigten und verkannten sogenannten Schutthaufenpyramide.

Die Rückfahrt gestaltet sich zunehmend schwierig. Xxx hat schon mehrmals ein Touristenrestaurant vorgeschlagen. Wir würden lieber ein ganz normales Einheimischenrestaurant aufsuchen. Xxx ist nicht begeistert. Wahrscheinlich, weil er beim Touristenrestaurant sein Essen umsonst bekommt. Wir ärgern uns, weshalb Führer und Fahrer nicht einfach die Hauptstraße verlassen und in einer der



Ansiedlungen nach einer Essgelegenheit Schließlich insistieren wir. Doch in dem Ort, den wir nun ansteuern, werden wir der Polizei abgewiesen. Touristen, hier nicht. Hier gäbe es keine Touristenpolizei, da geht das nicht. Wir drehen, und ich spurte an günstiger Stelle zusammen mit Ismail zu einem anderen Restaurant. Aber auch hier werden wir abgewiesen. Nicht vom

Wirt, von einem Polizisten in Zivil. Wird doch wohl stimmen, oder? Zumindest zeichnet sich deutlich eine Pistole in einem Holster unter seinem Kaftan ab. Mist. Es dauert anschließend, bis sich bei uns die Meinungsbildung festigt. Doch Touri-Restaurant. Nur, dass hat mittlerweile zu. Dafür fällt dem Guide plötzlich ein, ob wir nicht noch eine ganz typische Handarbeitsausstellung ohne Verkauf besuchen wollen. Batik. Und das, wo er die ganze Zeit schon wieder lamentiert, dass wir zu spät zu den Pyramiden kommen. Die Eingänge würden gegen 16:00 geschlossen. Ägyptische Logik. Natürlich bekäme er Provision, wenn wir etwas Batik kaufen. Das möchte ich sehen,

eine Handwerksausstellung ohne Verkauf. Irgendwie ist das Verhältnis zum guide mittlerweile gespannt. Ich weiß gar nicht, wie das angefangen hat. Ich habe auch den Eindruck, dass er zunehmend nicht mehr an seiner eigentlichen Aufgabe interessiert ist. Anfangs hat er auch schöne Märchen erzählt, wie vernünftig und zurückhaltend er lebe, und dass er an Abenteuern mit Frauen, sprich Touristinnen nicht interessiert sei, so nennt er Svenja plötzlich Sweetie. Was Svenja und Mark noch mehr verärgert. Irgendwo, schon im Weichteil Kairos gelingt es uns, den Fahrer an einem Kiosk zu stoppen. Ein Teil der Truppe hat sich sogleich in den Miniladen gestürzt, aber Mark, vom Hunger schon ärgstens gequält, hat quasi um die Ecke eine Art Imbiß entdeckt. Wir alle hin. Und siehe da, es dauert nicht lange, da taucht auch unser guide auf. Und spaziert wenig später mit einer



Relief aus einer Mastaba:
oben links säugt ein Kalb am Euter
der Mutterkuh, rechts oben füttert
ein Bauer ein Ferkel mit vorgekauter Nahrung (die scheinbare
Ferkelkuss-Szene), unten Welse,
karpfenartige Fische und ein
Krokodil im Wasser des Nils



Ismail bei seiner Lieblingsbeschäftigung
– lauthals deklamieren

Tüte in der Hand aus der Küche,

"Essen für ihn und den Fahrer"

spricht's. Klar, das berühmte kostenlose Essen. Allerdings ist es schon frech, dass er nach uns kommt und vor uns das Essen hat. Irgend etwas Dummes sagt er dann noch zu Ralitza, und es knallt zum ersten Mal heftig. Danach gibt es lautstarke Diskussionen zwischen ihr und ihm. Sie beanstandet, dass er sie und uns nicht ernst nimmt, er hält mit erhobener Stimme dagegen. Irgendwann beruhigt sich alles, wir streben weiter den Pyramiden von *Gizeh* zu.



Kurz nach fünf kommen wir an. Zu spät für die Pyramiden. Das Häuschen für Eintrittskartenverkauf ist bereits geschlossen, und auf dem gesamten Areal ist außer ein paar Polizisten auch kein Tourist mehr zu sehen. Nun geht es um das Thema Kamelritt. Die beiden von TOBOGAN hatten uns von dem vorgeschwärmt und ihn wärmstens empfohlen. Wir sind allerdings alle skeptisch. Und vor allem der geforderte Preis lässt jede Schwäche sofort verschwinden. Wir gehen zu Fuß. Schließlich sind wir deutsche Segler und daher von der ganz besonders harten Sorte. Ist doch klar. Unser guide

ist schon wieder maßlos unzufrieden. Wahrscheinlich bekommt er von den Kameltreibern auch Provision. Außerdem malt er uns den Fußmarsch in schrecklichen Farben aus. Mindestens anderthalb Stunden in eine Richtung, und vor allem, mitten durch die Wüste.⁴ Schauer, Schrecken und Verdursten. Die Angst steht ihm förmlich ins Gesicht geschrieben. Außerdem wisse er den Weg nicht. So schlimm kann es mit dem weg nicht sein. Wir fragen einen der Kamel-Touranbieter, und erklärt uns bereitwillig den Weg. Ob wir nicht doch vielleicht mit seinen Kamelen ...?

"No, sorry. We are Germans, we are the tough ones."



⁴ Dazu muß man sagen, dass *Gizeh* einfach ein Stadtteil von Kairo geworden ist. Dieser Moloch hat sich längst um die Pyramiden herum entwickelt. Glücklicherweise haben die Stadtväter das Umfeld der Pyramiden wenigstens in einige Himmelsrichtungen halbwegs von Besiedlung frei gehalten.



Eine etwas schräge Bekräftigung des Neins. Aber erstaunlich wirkungsvoll. Als Deutsche haben wir seltsamerweise per se ein Stein im Brett und gelten als gut und besonders, und wenn ein Deutscher als erklärter Deutscher nicht will wird es viel leichter akzeptiert.

Der Weg führt mitten durch das Viertel der "Kamel-Unternehmer". Irgendwie schon wieder ganz nett und authentisch hier. Ein bisschen Slalom wegen der Kamelköttel ist natürlich angesagt, aber sonst fühlen wir uns ganz wohl. Die Kinder rufen

"Hallo!"

oder

"Hello Mister!"

Der eine oder andere Erwachsene grüßt uns. Nach einiger Zeit zeigen uns entgegenkommende und überholende Kamele den Weg. Und der führt schließlich immer an dem Zaun entlang, der das Pyramidenareal umfriedet. Die Kamel- und Pferdetouren machen einen

kleinen Umweg, damit die Touristen ein richtiges Sanddünenfeeling bekommen, aber nach dem letzten Hügel bzw. der letzten Düne enden sie ziemlich genau dort, wo wir uns schließlich auch eingefunden haben. Netter Ausblick mit Pyramiden, Zaun und Stadt. Vielleicht sollte ich erwähnen, dass der Fußmarsch nur ein ganz klein wenig mehr als eine halbe Stunde gedauert hat.

Ein Kameltreiber bleibt mit seiner kleinen Karawane unmittelbar bei uns stehen. Die drei Tiere sind hübsch herausgeputzt. Bunte Kissen und Decken machen aus ihnen Farbflecke in der monochromen Wüste. Am beeindruckendsten sind allerdings die in das Fell eingearbeiteten Muster. Das Unterfell der Tiere ist eher grau, die äußeren Haare dagegen sind blaßbeige bzw. sandfarben. Mit der Tiefe der Schur kann man die Farbe des Tieres bestimmen. Und damit auch Muster herausarbeiten, ähnlich wie bei einer Gemme. Unser Treiber scheint ein ziemlicher Meister auf dem Gebiet zu sein. Er ist auch sonst ganz freundlich und lädt uns zu kurzen Ritten ein. In erster Linie die Frauen. Logisch. Auch betont er, es sei alles umsonst, und – ganz gegen sonstige



Schmuckes Kamel

ägyptische Gepflogenheiten – es bleibt auch dabei. Nicht einmal fällt das Wort Bakschisch. Als wir uns schließlich wieder auf die Socken machen, verabschieden wir uns aufs Herzlichste.



Noch herrscht Tageslicht. So schnell es geht hasten wir talwärts. Vielleicht klappt es noch und wir können noch einen Blick auf die Sphinx werfen. Unterwegs treffen wir auf unseren Bus und dirigieren zum Eingangstor des Pyramidenareals. Von dort aus kann man die Sphinx noch so ein bisschen sehen. Haben Glück und können tatsächlich noch ein paar Fotos schießen. Einschließlich gutgelaunter Wachmänner.

Freundlicher Polizist (Foto: Bartels / Lange)



Dann geht es endgültig zurück. Unterwegs verabschiedet sich unser Ismail. Eigentlich war ich auch schon wieder friedfertig und kompromissbereit gestimmt. Aber unser guide muß natürlich prompt und in Wiederholung dessen, was er bereits zu Beginn unserer Tour gesagt hatte, wortreich erklären, dass es in Ägypten üblich sei, nach Ende eines solchen Ausflugs dem Fahrer und dem Führer ein angemessenes Bakschisch zu geben. Da wären wir natürlich nie drauf gekommen. Die allgemeine Verärgerung ist eh groß und das ist dann der Tropfen, der dazu führt, dass er eisiges Schweigen und kein Bakschisch empfängt. Reichlich verärgert und mit einer harschen an den Fahrer gerichteten Bemerkung verlässt er den Bus.

Vor unserem Hotel angekommen überreichen wir dem Fahrer ein gutes Trinkgeld. Er ist sichtbar überrascht, hat er doch nach dem Abgang des Führers kaum noch mit einem Bakschisch gerechnet. Aber er hat es auch verdient. Hat seiner Arbeit unauffällig und gut erledigt und ist niemandem auf die Nerven gefallen. Auch das Hotelpersonal empfängt uns mit besorgter Miene. Offensichtlich hat sich Ismail



gemeldet und seinen Unmut geäußert. Wir sind aber guter Dinge und das Personal entspannt sich. Obwohl ich ja eigentlich wegen des Autopreises und des nicht geländegängigen Fahrzeuges nachhaken müsste.

Abends ziehen wir wieder durch das Viertel. Setzen uns in eine Schischa-Bar und essen verschiedene Sandwiches von einem benachbarten Straßenstand. Längliche Brötchen, gefüllt mit Leber oder Würstchen oder Fleisch (Wurstscheiben) und Zwiebeln und einer Joghurtsauce.

Und während die Mehrheit der Truppe müde in die Kojen eingekehrt, machen sich Vasco, Ralitza und ich per Taxi auf, Bier zu kaufen. Im moslemischen Kairo nicht ganz einfach. Oder doch? Man muß nur wissen wo. Auch der Moslem genießt beizeiten die Vorzüge des Alkohols. Und so gibt es entsprechende Geschäfte. Nach wenigen Minuten Fahrt stoppen

wir in einer belebten Straße. Der Fahrer hat Angst, dass wir ihn chassen. Er wird's überleben. Das Geschäft hat ein Format wie jedes andere Straßengeschäft auch. Grundfläche etwa 3 x 3 m, fast 4 m hoch, im Erdgeschoß eines älteren Gebäudes. Zur Straße hin völlig geöffnet. In der brusthohen Theke wird das gesamte Bierangebot zur Schau gestellt. An den Rückund Seitenwänden sind Regale montiert, auf denen bis zur Decke Weine und Spirituosen aufgereiht sind. Es gibt fast nichts, was es nicht gibt. Zwanzig Minuten später sind wir wieder beim Hotel angelangt. Den Rest (na, zumindest einen Teil des Restes) der schon fortgeschrittenen Nacht verbringen wir nun zu dritt auf der hübschen Dachterrasse und genießen seit langem Mal wieder ein kühles Bierchen in netter Atmosphäre, in nettem Kreis, an einem netten Ort.

1.458 (Di. 28.04.09) Unweit unseres Hotels befindet sich die Al Azhar Moschee und die Keimzelle der Al Azhar Universität. Die Moschee wurde 970 gegründet und wenig später um eine Universität ergänzt. Sie gilt als älteste religiöse Hochschule der Welt. Zudem gilt sie als eines der bedeutendsten geistigen Zentren des sunnitischen Islam und der islamischen Rechtslehre. Wir wollen mal schauen, ob wir sie quasi im Vorbeigehen besichtigen können.

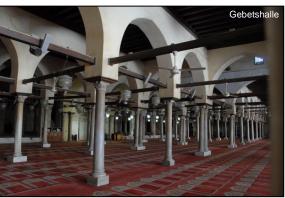
Das ist kein Problem. Am Eingang der Moschee werden wir sogleich von einem der dort stehenden Männer hereingebeten und zu einer Besichtigung eingeladen. Lediglich das Schuhwerk müssen wir am Eingang deponieren und die Frauen müssen sich ein Kopftuch umbinden. Dann geht es auch schon los. Unser Führer zeigt uns Bibliotheksräume, Studierzimmer, natürlich auch den Hof der Moschee, die Gebetshalle und einige Nebenräume. Dann sollen wir die Schuhe holen, und er führt uns zum Aufstieg auf das Dach der Moscheegebäude und schlussendlich auf das hohe der drei bei der Moschee befindlichen Minarette. Ein wahrhaft enger und dunkler Weg führt dort hinauf. Oben bietet sich ein toller Bliock über die benachbarten Stadtteile.

Natürlich ist die Führung nicht umsonst. Zum Schluß kommt die in Ägypten unvermeidliche Frage nach einem Bakschisch. Ein gemeinsames Photo mit Martina reicht da als Vergütung bei weitem nicht aus. Pech hat er, da uns gleich am Ausgang jemand fragt, wie viel Bakschisch wir ihm gegeben haben. Anschließend bekommt er Probleme. Hat wohl Schulden.

Im Nachhinein betrachtet, am meisten haben mich die alten Bibliotheksräume beeindruckt. Man kann sich des Eindrucks ihrer jahrhundertealten Geschichte nicht entziehen.

Per Taxi machen wir uns dann auf den Weg zum Ägyptischen Museum. Der Zutritt zum Museum ist nicht ganz ungehindert. Wir durchlaufen mehrere Kontrollen. Die Anschläge der Vergangenheit haben die Sicherheitsmaßnahmen ähnlich verschärft, wie wir es schon in Sri Lanka kennen lernen konnten. Auch unsere Kameras müssen in einer speziellen Sammelstelle abgeben werden. Dann schiebt uns der Strom der Besucher durch die letzte Schleuse. Unvermittelt stehen wir im ägyptischen Altertum. Exponate zu Hauf. Kolossalstatuen, lebensgroße Statuen, kleine Statuen. Reliefs aus allen Schmuck Lebenslagen, Grabbeigaben, Kultund Alltagsgegenstände. Ein Querschnitt dessen, was sich so zusammengetragen hat, in den vielen Jahrzehnten der Grabungstätigkeiten.











Nur leider: die Aufbereitung der Ausstellung ist äußerst mangelhaft. Häufig fehlt eine Beschilderung oder Beschreibung. Manche Beschriftungen sind an die Wand gepinnte Zettel. Teilstücke sind der Ausstellung entnommen. Ob die Ausstellung einem System folgt (sie tut es), ist erst mal nicht zu erkennen. Die meisten Vitrinen wirken, als stammen sie noch aus der Zeit, als man die Exponate erstmals ausstellte, und als seien die Vitrinen seitdem niemals mehr bewegt worden. Vieles ist verstaubt. Und schlimmer noch, viele Exponate gammeln vor sich hin. Das betrifft vor allem die empfindlichen Stücke aus Holz und textilen Materialien. Da ließe sich das Museum sicher in einen besseren Zustand bringen. Am Geld kann es eigentlich nicht liegen. Oder doch? Ich frage mich,



Kairo-Expeditionstruppe: Svenja, Stefan, Martina, Mark, Vasil, Ralitza und Martin

wo die gewiß nicht geringen jährlichen Eintrittsgelder verbleiben. Und für viele Aufgaben ließen sich sicher mühelos Stiftungs- und Fördergelder aus der ganzen Welt beschaffen. Und wenn man zudem bedenkt, dass Arbeit in Ägypten günstig ist ... Und wie schlimm muß es um die Sammlungen stehen, die in den Magazinen lagern? So gesehen kann man nur sagen, lasst die Nofretete bloß in Berlin. Da ist sie gegenwärtig besser aufgehoben als bei den Nachfahren ihrer Schöpfer.

Ich streiche im Schnellverfahren durch die untere Etage. An einer Stelle arbeiten zwei Museumsarchäologen daran, eine große Pharaonenfigur aus Bruchstücken zu rekonstruieren. So sieht es zumindest aus. Die großen Stücke sind mittels eines

Stahlgestells fixiert, nun geht es um das Füllen der verbliebenen Lücken mit den vielen kleinen Bruchstücken. Aber nach ein wenig Beobachtung bekommt man schon das Grausen. Da wird ein Stein genommen, etwas hin und her gewendet, mal in eine Lücke geklemmt, in die er auf den ersten Blick nicht passen kann, wieder rausgeprokelt. Kein erkennbares System, ohne eine erkennbare Analyse, nach der man ja so ein Bruchstück schon wie bei einem Puzzle vorordnen kann. Aber vielleicht sind die beiden ja auch nur Laiendarsteller, die dem Museumspublikum was bieten sollen. Am besten Nebenausstellung eine kleine aufbereitet, die jüngere Ergebnisse einer spanischen Grabungskampagne zeigt. Da kamen Geld, Präsentationsutensilien und Konzept wohl vom Förderland. Auch gesonderte Ausstellung Schmuck und kleineren Gegenständen ist besser untergebracht, sicher das Relikt einer früheren Wanderausstellung im Ausland, die man anschließend mit allem drum und dran ins Museum integrierte.





Hat mir viel besser gefallen, als all die steinernen Zeugnisse: sehr anspruchsvolle Malerei auf Putz aus der Zeit von Eschnaton (Akhnaten), also 1350-1333 BC Alle Fotos aus dem Museum sind nicht im Museum entstanden, sondern Fotos von Fotos. Wie hätte ich die Kamera hineinschmuggeln können?



Im Obergeschoß nimmt die Ausstellung zu Tut Ench Amun einen größeren Bereich ein. Aber auch hier ist es so, die meisten der Exponate befindet sich in nicht klimageregelten Räumen. Ob das für jahrtausendealte Holzarbeiten so förderlich ist? Aufwendige Bettgestelle, Figuren, Wagen, Bootsmodelle, die äußeren Holzbehälter, welche die inneren Sarkophage umgaben.

unterliegt dem Einfluß der Umgebungsluft. Nur die wichtigsten Exponate, so die Totenmaske des jungen Pharao und die inneren Sarkophage befinden sich in einem besser ausgestatteten, klimatisiertem Raum. Immerhin. Und es kostet keinen Extraeintritt. Anders die Mumiensammlung. Noch einmal 100 ägyptische Pfund (etwa 15 Euro) Zusatzeintritt. Ich verkneife mir die Ausgabe. Die meisten, die drinnen waren, sind eher enttäuscht. Genauso mangelhafte Präsentation, genauso mangelhafte Aufbewahrung.

So bin ich recht schnell durch. Die Verkaufsstelle für Museumsliteratur ist ebenfalls enttäuschend. Es gibt nur wenig Angebote und alle Bücher stammen vom gleichen Autor und Fotografen. Da bekomme ich in Deutschland mit Sicherheit besseres Material.

Nach einiger Sucherei lassen wir uns dann von einem Taxi für einen überhöhten Preis zur Busstation bringen. (Ist die Busstation beim sowieso Platz? Nein, sie ist viel weiter weg! Ihr braucht ein Taxi. Wahrheit, die Station ist ein Häuserblock hinter dem Platz.)

Hätte uns der Bus bei der Anreise an der Busstation abgesetzt, wäre das nicht passiert. Egal. Der Bus ist dagegen preisgünstig. Zwei Stunden später sind wir wieder im angenehmen *Ismailia*. Spontan organisieren wir Potluck. Jeder bringt mit, was er schnell bereiten kann oder auf Vorrat hat. Neben Wein und Bier fließt heut viel harter Stoff, Whisky und Rum.

"Martin, Du kannst noch nicht gehen, trink noch ein Glas mit uns."

Na gut, wenn ich so lieb gefragt werde.

"Martin, geh noch nicht, trink noch ein Glas mit mir." Ralitza ist mein Tod. Es ist vier Uhr Morgens, als ich in meine Koje wanke. Das Erwachen wird fürchterlich sein.

1.459 (Mi. 29.04.09) Ein ruhiger Tag, wie sollte es nach dem gestrigen Abend auch anders sein? Erstaunlicherweise habe ich keinen Kopfschmerz. Nur etwas schlapp fühle ich mich. Ralitza, meine Verführerin, lässt sich dagegen den ganzen Tag lang nicht in der Öffentlichkeit blicken.

Mit Marc, Svenja, Martina und Stefan gehe ich wieder mal in die Stadt. Die übliche Passkontrolle beim Verlassen des Marinageländes, aber keine Probleme, keine Bakschischforderungen. Irgendwie haben wir es hinbekommen, dass die Leute sogar ab und zu lachen, wenn wir vorbeikommen. Das es auch anders ablaufen kann, beweist eine mail von der Vera. Michael und Britt waren von ihrem Aufenthalt in Ismailia und nicht nur da reichlich gefrustet.

Das ist nicht die berühmte Totenmaske. Sondern ein Sarkophag von vieren für Tut Ench Amuns innere Organe. Sie waren Kopien des innersten Sarkophags.



Wir kehren wieder in dem netten "Restaurant" unserer Wahl ein. Die Mannschaft hinter der Theke freut sich sichtlich, uns wieder zu sehen bittet uns an die Tische. Wieder ist das Essen superbillig: für zwei Cola a 0,25 Liter und ein Auberginengericht zahle ich fünf Pfund, also etwa 75 Eurocent. Hier gibt es auch keine Bakschisch-Unsitte. Im Gegenteil.

Heute muß ein besonderer Tag sein. Als ein paar Mädchen vorbeikommen, um etwas zu bestellen, wird jeder eine Rose geschenkt.

Sie stehen wartend ganz in unserer Nähe, und es lässt sich kaum vermeiden, dass wir Kontakt aufnehmen. Vorsichtiger Augenkontakt, Gekicher, mehr Augenkontakt, eine erste Bemerkung ... Wir lernen Amani und ihre Freundinnen kennen. Mark lästert

schon wieder – ich sei ein womanizer (was das wohl sein soll?) Vom Wirt bekomme ich auch eine Rose, vielleicht wegen meiner Bemühungen zur Völkerverständigung. Sogar eine besonders gute, die ich an Amani weiterverschenke. Wenig später bekomme ich dann eine Rose von den Mädchen, die ich aber unbedingt behalten soll.

Im Internet betrachte ich die Wetterprognose. Klare Ansage: ich muß morgen los, leider. Hätte mich lieber noch einen Tag ausgeruht. Aber da ist gerade ein Wetterfenster Richtung Israel, das sich schnell schließt. Zwei Tage, die für die Überfahrt reichen. Richtung Cypern und Griechenland sieht es schlecht aus, und in zwei Tagen heißt es sogar, egal wohin man will, tagelanges Warten.



Damenbild mit Fremdling

Im Club haue ich Mohammed, den Marina-Manager an, dass ich morgen einen Lotsen brauche. Gegen 21:00 bekomme ich dann grünes Licht. Die Kanal-Passage klappt. Um 05:00 soll der Lotse kommen. Später heißt es um 05:30, noch später um 06:00. Inschallah. Wir sind in Ägypten.

Am Abend wollen wir eine Pizza bestellen. Aber der Wirt im Clubhaus weigert sich, den Ofen für nur drei Pizzen zu starten. Nicht zu fassen. Es kommen doch am späten Abend noch mehr Gäste. Wir bestellen eben sechs Pizzen. Werden schon die nötigen Mitesser bekommen. Dennoch müssen wir ganz schön warten. Wird nix mit früh ins Bett wegen Morgen. Erst um 23:00 kommt endlich die georderte Pizza.

1.460 (Do. 30.04.09) Entgegen der letzten Ankündigung rumpelt der Lotse um 05:30 an meinem Anker. Er soll mir noch fünf Minuten geben, mein noch gar nicht begonnenes Frühstück ist noch nicht abgeräumt. Eine Viertelstunde später geht es los. Großzügig wie alle Lotsen kürzt er von *Ismailia* auslaufend den Weg an einer Tonne ab. Ich vertraue auf unseren geringen Tiefgang und lasse ihn gewähren. Keine Probleme. Einem "kleinen" klassischen Dreimaster, der wenig später folgt ergeht es das anders. Das Boot läuft auf und muß erst einmal mit viel Maschinenkraft befreit werden. Die Stelle ist in des Fahrtenseglers Literatur häufig erwähnt, denn es gehört wohl zum guten Ton unter den Lotsen, dort einmal stecken zu bleiben.

Als ich ihn frage, ob er ein Frühstück möchte, da ich mir meines jetzt machen möchte, winkt er bescheiden ab und bietet mir sogar von seinem Sandwich an.

Auch er hat wie viele Ägypter eine *zabiba*, eine Gebetsschwiele. Sie ist allerdings nicht so fürchterlich ausgeprägt. Mir drängt sich bei diesen hässlichen Dingern der Verdacht auf, dass so mancher ach so fromme Muslim extra doll mit seiner Stirn auf dem Fußboden reibt, damit er mit einer ausgeprägten *zabiba* seine ausgeprägte Frömmigkeit demonstrieren kann.⁵

^{30.04. – 01.05.09} Ismailia - Ashkelon 184,2 sm (36.128,1 sm) Wind: N 1-4, NW 2, W 2 Liegeplatz: Ashkelon Marina, xx USD / Tag

Dabei ist die Entwicklung der Gebetsschwiele nicht ganz unproblematisch. Sie kann zu Keratose führen, einer Form des Hautkrebses. Letzterer ist bei einigen Ägyptern auch für den Laien gut sichtbar an einer extrem verhornten, schorfigen, meist schwärzlich verfärbten Partie auf der Stirn zu erkennen. Diese Form des Hautkrebses ist relativ leicht zu behandeln und kann abgetragen werden. (Was den frommen Muslim vielleicht nicht glücklich macht ...)

Die Bucht von *Ismailia* verlassend passieren wir einen kleinen Badestrand. Es folgt der Sommerpalast des Präsidenten. Mein Lotse sagt König Mubarak. Ägypten sei zwar eine Demokratie, doch Mubarak herrsche wie ein König. Bestimmt werde sein Sohn ganz folgerichtig sein Nachfolger. Na, der Gute muß auch in seinen Achtzigern sein. Immerhin hat er es geschafft, von allen ägyptischen Präsidenten am längsten zu leben und im Amt zu bleiben.

Anfangs begleiten uns noch Sandhügel, dann wird es flach. Über denn begleitenden Wall hinweg, der wahrscheinlich vom Aushub des Kanals stammt, grüßt uns lebendiges Grün. Das fruchtbare Nildelta muß hier bis an den Kanal heranreichen. Eine

Straße und eine Eisenbahnlinie führen parallel zum Kanal. Es fahren erstaunliche viele Züge. Die Lokomotiven sowjetischer Bauart sind recht laut. Wahrscheinlich eine Bauart der sogenannten Taigatrommel.



Auf diesem Teilstück des Suez-Kanals gibt es recht viele Fischer

Wir passieren eine große Eisenbahndrehbrücke und eine sehr hohe Straßenbrücke, die nach Aussage des Lotsen der Golden Gate Bridge nachempfunden ist. Aber ich sehe nicht ein Fahrzeug auf der Brücke. Wahrscheinlich ist die Mautgebühr zu teuer. Die heimischen Trucker bevorzugen die zahllosen Fähren über den Kanal. Der Sinn oder Unsinn solcher Investitionen. Am Ufer wieder die üblichen Pontons für einen schnellen Brückenschlag des Militärs. Aber ernsthaft rechnet wohl niemand mehr mit einem Konflikt mit Israel. Wie anders ist die Investition in solche Brückenbauten zu erklären. Sie wären sicher erste Opfer eines Konfliktes. Einer der wenigen Aspekte, in denen Ägypten in den Genuß der sogenannten Friedensdividende gelangt ist.

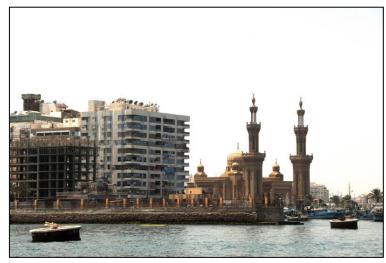
Mein Lotse wird unruhig und bietet an, ich könne auch gerne das Großsegel setzen. Das bringe etwas mehr Geschwindigkeit. Schau mal einer an. Dummerweise kommen kurz darauf noch Großschiffe entgegen. Nun soll ich das Segel schnell wieder bergen. Offiziell ist das Segeln auf dem Kanal nicht erlaubt. Immerhin, einen Versuch war es wert.

Wir nähern uns dem Ende der Kanalstrecke. Der Pilot hatte schon mal auf die Gepflogenheit des Bakschisch hingewiesen. Das höfliche Wort Bitte wird vergessen. Ich übergebe ihm meine letzten Dollar und ein paar Euro und zeige ihm meine (vorbereitetes) leere Börse. Immerhin erhält er den Gegenwert von vielleicht 15 USD. Sofort beginnt das Lamentieren. Das sei zu wenig. Die Polizisten am Hafentor wollten Bakschisch von ihm. Und das Taxi zum Bus sei so teuer. Und der Bus auch. Völlig albern. Ich rechne ihm vor, dass das Taxi vielleicht 10 ägyptische Pfund, der Bus allerhöchstens 7 Pfund koste. Eher weniger. Seine Unkosten seien mit rund drei USD gedeckt. Ob ich Geschenke habe. Nein, leider nicht. Meine T-Shirts seien alle alt und dreckig. Und meine Mütze sei meine letzte. Jammer, o welcher Jammer. Was mich ärgert ist die Unverfrorenheit, mit dem diese so frommen Männer (siehe die Gebetsschwiele) die Unwahrheit über beispielsweise deren Fahrtkosten sagen.

Aber das habe ich ja bald hinter mir. Jemen und Sudan waren harmlos dagegen. Im Oman schienen mir die Menschen viel zu stolz, um ein Bakschisch zu erwarten. Aber in Ägypten ist das Bakschisch Teil des Lebens. Sinngemäß bedeutet der Begriff: Teile was du hast. Es wird anscheinend nicht als direktes Betteln angesehen, sondern als die im Koran verankerte Pflicht des Wohlhabenden, von seinem Vermögen den minder Bemittelten etwas abzugeben. Nur stimmen hier die Verhältnisse nicht. Wenn man weiß, dass der monatliche Durchschnittslohn in Ägypten bei etwa 240 USD liegt, sind die von dem Agenten als üblich genannten 15 bis 20 USD schon unverschämt. Rund 6-8% Zusatzverdienst für einen Tag Arbeit, wenn man die Zeit für die Rückfahrt mit einbezieht. Für ein Trinkgeld ist das m.E. viel zu hoch. Natürlich würden die Lotsen auch bei 20 USD noch lamentieren und weitere Geschenke in Form von T-Shirts, Gaben für die Kinder usw. erfragen. So kommt mein Pilot, der bisher Getränke ablehnte, nun auf die Idee, er brauche zwei Dosen Cola für die beiden Männer an

Bord des Lotsenversetzbootes. Die kann er gerne haben. Ich gebe sie ihm in einer durchsichtigen Plastiktüte, er packt die Dosen prompt in seine undurchsichtige Tasche.

Mittlerweile trudeln wir im geschäftigen Port Said ein. Der Lotse gibt sich richtig Mühe und funkt sogar die geschäftig hin und her rasenden Fähren an, um uns eine sichere Passage zu gewährleisten. Dann soll ich die Fender an backbord raushängen. Kurze Zeit später kommt ein kleines Motorboot. Die beiden Männer an Bord steuern ganz gut längsseits und parallel und fragen sofort beim Lotsen nach. Der schüttelt mit aller Miene der Trauer den Kopf. Nun fährt das Versetzboot dicht parallel und die beiden machen Gesten. die eindeutia bedeuten, dass sie etwas zu trinken wünschen. Ich bin fest entschlossen: kein weiteres Bakschisch für das Lotsenversetzboot. Mein Lotse hat ihnen bislang die Cola-Dosen nicht gezeigt. Wortreich auf Englisch und Deutsch,



Port Said

spaßeshalber, und mit ganz vielen Gesten erkläre ich, dass der Lotse das Bakschisch für sie habe und auch zwei Dosen. In seiner Tasche. Schließlich drehen sie ab. Soll der Lotse sich mit den beiden auseinandersetzen. Die ganze Zeit stand ich am Steuer und war vorbereitet, etwaigen Rammversuche auszuweichen oder sie meinerseits zu rammen. Da soll es schon die dollsten Sachen gegeben haben. Glücklicherweise ist JUST DO IT von der soliden Sorte und braucht sich für den Fall einer harten Auseinandersetzung nicht gleich verstecken. Man denke nur an den unglücklichen Vorfall in der *Caleta Ideal*.

Port Said wirkt so im Vorbeifahren ganz nett. Aber ich lasse es links und rechts liegen. Nordwärts führt der Kurs. Vorbei an den letzten Wellenbrechern. Dann durch die ausgetonnten Fahrwasser. Und schließlich kann ich abfallen, da die Wasser nun überall tief genug sind. Kurs Israel, Kurs Tel Aviv.

Johan von der ADRIACTICA meldet sich auf der Funke. Sie fuhren die ganze Zeit vor mir. Er will wissen, wie ich mit meinem Lotsen klargekommen bin. Beide sind wir uns einig: Hamdullah, wir sind raus aus diesem dämlichen Ägypten. Kein Bakschisch mehr und all diesen Nerv. Darauf ein Bier! Wie es auch ablaufen kann, zeigt eine mail der Vera, die ich einige Tage später erhielt. Nur beim Durchschnittslohn der Ägypter haben sich Michael und Britta verhauen und ägyptische Pfund und Dollar verwechselt. Etwas höher liegt er doch.

... The VERA is back in the Med and hammering up closehauled against a fresh northerly breeze of 12-15km. Sxxxxxx Aegypt and the fxxxxxx Suez Canal with all these fxxxxxx idiots are in our wake. We had a great time in Aegypt overall and alltogether, but the Canal proved to be especially entertaining indeed. No fuel in Suez, no line handling (in three days, we handled the moorings of at least 12 boats with our dinghy), constant rescheduling, no receipts for the expensive canal transit, high bribes for fuel in Ismailia, constant pestering with the passports by the guards at the gates (THEY WANT BAKSHEESCHSCH!). The pilot for Port Said arrived 3h early, behaved sort of friendly, but was very agressive and unpolite after 10 USD BAKSCHEEESCHSCH + 4 packs of cigarettes and a VERA T-Shirt. Whats that? Thats not enough! (10 USD = 60 LE = 1/4 of a month salary of an honest man in Aegypt). In the meantime, the fxxxxxx pilot boat rammed the VERA broadside and left a bent stanchion (= 200 USD damage). After anchoring in the Port Said N-bassin for the night (it was blowing 15-20 from the N, as the pilot had suggested, we were approached by another pilot boat and told to call Port authorities on CH13 and after that asked for BAKSCHEESCHSCH!!!, which bought them a beer from NADA BRAHMA and a Coke from us. Fxxxxxx Port authorities on CH13 told us to leave the anchorage immediatly (it was 21.00) and moor in the Marina. We did not do that, because the so called Marina is filthy, outrageously expensive and BAKSHEEESCH intensive. Instead we left straight for Turkey and headed into the zillion lights offshore, the N wind and the decidetly choppy Med. Screw it.

Der Wind steht ganz günstig, ich setze die Segel, stoppe die Maschine. Wir schaukeln in einer ungewohnt kurzen Welle nach Osten. Und - wir sind im Mittelmeer! Zum ersten Mal auf eigenem Kiel. Wie schön.

1.461 (Fr. 01.05.09) In der Nacht ist der Wind leider eingeschlafen. Wieder muß die Dieselgenua ran. Wenn ich keinen Zeitplan hätte und im September in Deutschland sein müsste, könnte es egal sein. Da würde ich halt dümpeln, bis wieder Wind kommt. Aber so. So kann ich mich auf das deutsche Alltagsleben einstimmen. Termine und Fristen ... tralala.

Obwohl es keinen Segelwind gibt, herrscht ein doofer Schwell. Kurz und steil. Richtig unangenehm. War das auf der Ostsee auch so? Ich habe den Eindruck, die Welle hier ist unangenehm wie selten. Seit ich mich der israelischen Küste auf 40 Seemeilen genähert habe, versuche ich in unregelmäßigen Abständen, Kontakt aufzunehmen. 07:45 – 08:20 – 09:00 – 10:10 – 10:30. Seltsam. Keine Antwort auf meine Rufe. Dabei höre ich eine israelische Station. Die ist allerdings extrem gestört und praktisch nicht lesbar. Ich bewundere einen russischen Offizier, der mit unglaublicher Ausdauer und Geduld seit drei Stunden die Israeli Navy ruft. Alle fünf Minuten! Ab und zu hat er Kontakt, aber die Verständigung klappt nicht. Die Störungen scheinen also nicht an meinem Gerät zu liegen. Wie auch, den Russen kann ich bestens aufnehmen.

Gegen Schiffsmittag, ich stecke gerade mal wieder den Kopf ins Cockpit, sehe ich ein Schnellboot auf mich zufahren. Das Schnellboot erkennt man unzweifelhaft daran, dass es sich ganz schnell nähert. Die kleine Maschinenkanone – vielleicht ist es ja auch ein schweres Maschinengewehr – am Bug ist bemannt. Kann ich verstehen. Als israelischer Soldat kann man sich keine Nachlässigkeiten leisten. Ich reduziere die Geschwindigkeit und stelle mich deutlich sichtbar ins Cockpit. Dann höre ich tatsächlich einen Anruf in der Funke. Laut, klar und leserlich. Das Patrouillenboot. Aber die Kontaktaufnahme per Funke will nicht klappen. Ich gehe mit einer der Handfunken raus. Per Megaphon gibt einer der Soldaten den Kanal durch.

Kurze Vorstellung und dann, vorwurfsvoll: Wieso ich die Anrufe nicht beantworten habe? Sorry, aber die konnte ich nicht lesen. (Einmal hatte ich den Verdacht, dass mich die gestörte Station ruft, aber auf meinen Ruf keine Antwort erhalten.)

Na, kein Beinbruch. Nun wird alles Mögliche genauestens abgefragt. Woher, wohin, wo vor *Ismailia*. Daten zum Boot, Daten zur Person. Wirklich ganz allein? Zwischendurch Pausen. Der Offizier telefoniert mit seiner Basisstation. Irgendwann das OK. Ich kann weiterfahren. Fünf Minuten später erneuter Anruf. Ich könne nicht nach *Tel Aviv*. Irgendwas ginge dort auch mit der Einklarierung nicht. Den Grund habe ich aber nicht richtig verstanden. Ich solle auf Kurs nach *Ashdod* gehen. Ein paar Meilen weiter südlich. Ich bin noch sieben Meilen von *Ashdod* entfernt, als mich die Navy wieder ruft. Ich könne nicht nach *Ashdod* gehen, dort wäre niemand, um mich einzuklarieren. Ich müsse nach *Ashkalon*. Noch etwa zehn Meilen weiter südlich. So was Blödes. Ich hatte ursprünglich sogar mit dem Gedanken gespielt, nach *Ashkelon* zu gehen, da es die kürzeste Strecke ist, aber *Tel Aviv* klang so nett, als besonders lebendige, lebhafte Stadt. Nun bin ich nicht nur nicht die kürzeste Strecke, sondern auch noch einen Umweg gefahren. Aber was hilft s. Hauptsache, in *Ashkelon* schickt man mich nicht auch weg, vielleicht in den Gaza-Streifen.

Dem ist glücklicherweise nicht so. Kurz vor der Marina werde ich gerufen. Als der Kontakt zustande kommt höre ich sogar ein "Moin moin."

Und werde auf Deutsch angesprochen. Das ist mal ein Empfang. Der Marina-Manager kommt mir in einem kleinen Motorboot entgegen und lotst mich rein. Immer auf seinen Außenborder zielen. So schwer ist die Einfahrt auch nicht. Allerdings ziemlich versandet. Eine Miniaturboje markiert die Stelle, die man einlaufend an backbord liegen lassen muß. Sieht eng aus, so zwischen Wellenbrecher und Boje, aber es reicht dicke. Dann werde ich an den Zollsteg gelotst. Dort warten schon zwei junge Sicherheitsbeamte. Den Unterschied zwischen beiden habe ich nicht verstanden. Ich werde detailliert befragt. Woher, wohin, wer ich bin, wie meine bisherige Reise verlaufen ist. Ich soll ein paar Nachweise zeigen, dass ich tatsächlich da und dort war. Eigentlich hätte ich die vielen Stempel im Paß zeigen können. Stattdessen zeige ich ein paar Fotodateien. Natürlich ist auch wichtig, ob ich Waffen an Bord habe, jemand sich an Bord versteckt, ob jemand unbefugt Zutritt zu dem Boot gehabt haben kann, ob ich unterwegs Fremde an Bord hatte, besonders ob ich in Ägypten, mehr noch im Jemen und Oman verdächtige Begegnungen hatte. Aber alles das erfolgt höflich und in eher freundschaftlicher Atmosphäre. Natürlich wird das Boot

auch ein klein wenig inspiziert. Dann ist dieser Teil erledigt. Im Marinagebäude darf ich nun den Manager und Sowieso Tov, die Immigrationsbeamtin kennenlernen. Tov blieb mir in Erinnerung, da der Name "gut" bedeutet. Die gleichen Fragen und noch einige mehr. Wie mein Vater und mein Großvater hieß. Witzigerweise wird nicht präzisiert, welcher gemeint ist, der Großvater väterlicher oder der mütterlicherseits. Und dann dauert es. Unglücklicherweise ist heute Sabbat. Und nur wenige Verantwortliche sind im Dienst. Anscheinend hat die gute Tov nur beschränkte Vollmachten. Offenbar sind meine Aufenthalte im Jemen und Oman ein erschwerender Faktor. Nun muß jemand gefunden werden, der die Verantwortung übernimmt, mich einreisen zu lassen.

Zwischendurch darf ich schon mal zu Hileil, dem Manager. Der serviert Kaffee und bereitet schon mal seine Prozedur vor. Das lässt hoffen.

"Diese Bürokratie. Wir verhalten uns wie ein Dritte-Welt-Land."

Er ist über die Umstandskrämerei nicht sehr glücklich, da selber Fahrtensegler und sich der Hemmnisse für uns arme Zeitgenossen bewusst. Schließlich beginnt er seinerseits zu telefonieren und Beziehungen spielen zu lassen. Ein OK nach dem

anderen trudelt ein. Nebenbei erklärt er ein paar Gepflogenheiten: Praktisch alle Segelboote, die Ashkelon direkt ansteuern werden von der Navy in einem nordgerichteten Bogen umgeleitet. Hintergrund ist die Überlegung, dass die an der Grenze stationierten israelischen Patrouillenboote in der Lage sein sollen, jeden Versuch vom Gaza-Streifen aus ein Segelboot abzufangen ihrerseits abzufangen. Schließlich hat es schon Attacken unter der Tarnung einer ganz normalen Segelyacht gegeben.

Drei Stunden später. Ein OK fehlt noch. Sitze plaudernd bei Hileil. Wir hören das Telefon bei Tov klingeln, kurze Wortfetzen, paff, paff. Der Paß ist doch nicht etwa gestempelt? Wir stürzen zu Tov.

"Willkommen in Israel!"

Wahrzeichen von Ashkelon: die sonderbaren Hotelkugeln im Hintergrund. Auch eine Art von Wahrzeichen Israels sind die allgegenwärtigen Bewässerungsröhren, vorne im Bild. In der Mitte ein Relikt aus alten Zeiten

Im Vorbeigehen begrüßt mich noch Dieter, der hier mit seinem STURMVOGEL liegt. Er hatte mich in der Funke mit moin moin begrüßt und Hileil bei der Lotsenfahrt begleitet. Ich ziehe mich heute allerdings schnell und früh zurück. Von den Kneipen auf dem Marinagelände schallt angenehme, nicht zu laute Musik herüber und erleichtert den Schlaf.

1.462 (Sa. 02.05.09) Die Nacht ist etwas unruhig, da der Zollanleger nicht sonderlich vor Schwell geschützt ist. JUST DO IT ruckt in den Leinen. Es rumst und scheppert. Ich verzichte seufzend auf einen langen Schlaf, der sich eh nicht einstellen würde und stehe früh auf. Immerhin, das genussvolle Frühstück lasse ich mir nicht nehmen. Dann beginnen die Aktivitäten. Die Liegeplätze der Marina entsprechen unseren Ostseehäfen. Feste Stege und Heckpfähle. Lange nicht mehr gehabt. Sorgfältige lege ich mir die Festmacher zurecht. Kurze griffbereit am Bug, lange am Heck. Letztere nur mit einem Tampen belegt, der Rest als große Bucht etwa neben dem Ende des Aufbaus über die Reling gelegt und die verbleibende Leine so aufgeschossen, dass sie auslaufen kann. Nach einem Blick auf den Wind hänge ich die Stauerbordfender raus, die anderen bleiben an Deck. So ist das Risiko, dass ich mit den Fendern an den Pfählen hängen bleibe, gemindert. Bei Bedarf muß ich sie nur über die Reling kicken. Dann kann's losgehen. In aller Ruhe tuckere ich zur angewiesenen Box. Die Aktion gestaltet sich bei dem geringen Wind unproblematisch. Backbord bin ich dicht am Pfahl und kann die Leine überlegen. Schnell aufgestoppt, das Boot zurückgezogen, das Heck mit Hartruder näher an den anderen Pfahl geschoben und die Bucht drüber geworfen. Nun schnell das Boot ausgerichtet und zum Steg bugsiert. Dort wartet schon der Eigner des rechts liegenden Gammel-Wharrams und hält den Bug vom Steg ab. Ich lege schnell die luvseitige Heckleine fest und kann dann nach vorne sprinten und die Bugleinen belegen. Francoise und Jean-Luc von der auf der anderen Seite liegenden Amel beglückwünschen mich zu dem Manöver. Alles so ruhig und sicher, sie hätten erhebliche Schwierigkeiten gehabt. (Jaja, jahrelange Ostsee-Erfahrung.) Werde spontan zum Kaffee eingeladen.

Danach kommen die Pflichten. Die Segelkleider werden übergezogen, die Windsteueranlage abgedeckt, das ganze Boot wird gründlich gespült. Der Wassertank wird gefüllt, der Abwasch erledigt und und und.

Am Abend besuche ich Dieter, der mit seiner STURMVOGEL, einem aus dem Jahre 1932 stammenden Kutter, mehr oder weniger kurze Ausflugstouren unternimmt. An Bord befinden sich die multisprachige Manuela und der Israeli Sikki. Werde zu Kaffee und dann Pasta eingeladen. Und zu einem Supermarkt mitgenommen. Hier kann ich erst mal Geld aus dem Automaten holen. Den Aufklebern nach kann ich nur die Kreditkarte benutzen. Die wird aber nicht akzeptiert. Stattdessen nimmt die Maschine meine normale Bankkarte an. Seltsame Logik. Meine ersten Eindrücke von Ashkelon: modern, sauber, gepflegt, viel Wohlstand. Der nächste Eindruck, kaum englische Beschriftung, was einem Gast, der des Neu-Hebräischen nicht mächtig ist, erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Ziemlich schnell merke ich auch, dass ein erstaunlich geringer Teil der Israelis des Englischen mächtig ist. Die nächsten Tage werden spannend werden. Auf der Rückfahrt pausieren wir bei Sikki. Junggesellenappartment mit riesigem Balkon und riesigem Flachbild-TV. In der Tiefgarage steht ein großvolumiger Harley-Verschnitt, anscheinend aus koreanischer Produktion. Der Bildschirm beginnt zu flimmern. Es kommt ein Filmbericht über den Bau der QUEEN MARY 2. Der wichtigste Finanzier des Bauvorhabens scheint einer der reichsten Männer Israels zu sein. Wir kommen auch auf die Nähe zum Gaza-Streifen zu sprechen. Mit gewisser Regelmäßigkeit erfolgen Raketen-Angriffe. Die Vorwarnzeit ist kurz. Verhaltensregel: flach auf den Boden legen. Explosions- und Splitterstreuung der Sprengköpfe gehen kegelförmig schräg nach oben. Wenn man nicht direkt getroffen wird besteht dann keine Gefahr.

"Und? Verhalten sich die Leute so?"

"Nein. Wir schauen nach den Kondensstreifen. Aber Nachts ist nichts zu sehen. Da hört man nur die Einschläge. Bumm - bumm – bumm.."

"Vor einiger Zeit hat eine Marina-Mitarbeiterin Glück gehabt. Hatte gerade ihr Auto verlassen und war ins Büro gegangen, als ein Geschoß ihr Auto zertrümmerte." Eine spannende Ecke, in der ich gelandet bin.

Am Abend wird es so kalt, dass ich erstmals seit *Buenos Aires* wieder den in Argentinien gekauften kleinen Elektroofen aus der Bilge krame. Nach einiger Zeit wird es im Boot angenehm warm.

1.463 (So. 03.05.09) Zum ersten Mal bin ich in einem Club gelandet, der meinen Computer braucht, um das W-Lan freizuschalten. Sicherheit geht hier über alles. Danach ist der Empfang leider auch nur mäßig. Immerhin, ich kann ein wenig im Internet recherchieren. Ergebnis: Übernachtungen in Jerusalem sind extrem teuer

oder man wohnt weit weg vom Ort des Geschehens. Werde wohl besser ein paar Tagesfahrten dorthin machen.

Nördlich von uns liegt ein dunkelbrauner Nebel über dem Meer. Da scheint es ganz schön zu wehen und jede Menge Sand zu transportieren. Hier ist es erfreulicherweise ruhig. Als ich mein Boot verlasse, ist es fröstelkalt und ich ziehe mir noch schnell ein langärmliges Hemd über. Etwa 50 Meter weiter wird es unglaublich warm. Verhältnisse sind das.

Im Laufe des Tages fliegen mehrmals Kampfjets über den Ort, auch Kampfhubschrauber und zweimal eine Hercules C 140. Übungen oder Einsätze?



Im Norden von Ashkelon tobt ein Sandsturm – bei der Marina ist es noch ruhig

Ich nutze den Nachmittag und marschiere zum Ashqelon Nationalpark. Das alte Ashkalon⁶ lag etwas südlich der heutigen Besiedlung auf einem kalkreichen Sandsteinrücken. Die Existenz von Frischwasserguellen, ein moderates Klima und fruchtbare Böden im Hinterland waren die Grundlagen, die hier eine seinerzeit bedeutende Hafenstadt entstehen ließen. Sie war wichtiges Bindeglied im Verlauf der Via Maris, des Seeweges, der Syrien mit Ägypten verband. Früheste ärchäologische Funde datieren etwa 10.000 Jahre zurück. Nachweise der Existenz einer Stadt reichen bis in die Bronzezeit, in der Kanaaniter die Gegend besiedelten. Das Basrelief des Mernepath in Karnac erwähnt, dass Ashkalon eine befestigte Stadt unter ägyptischer Herrschaft war. Hätte ich das vor ein paar Wochen gewusst, hätte ich mir das Relief natürlich bewusst angesehen. Den Kanaanitern folgten Philister. Der babylonische König Nebukadnezer zerstörte die Stadt, doch die Siedlungsgeschichte ließ sich nicht aufhalten. Phönizier trieben hier Handel und besiedelten Teile der Stadt. Es folgte eine persische Periode, eine griechische und eine römische, schließlich eine byzantinische. Während Römerzeit gelangte Ashkalon zu erneuter Blüte,

> Stadtmauer wurde auf den Resten Mittel-Kanaanitischen Zeit errichtet und bestimmt in den folgenden Jahrhunderten die Gestalt der Stadt. Sie war von Dörfern und landwirtschaftlichen Anwesen umgeben. Eine besondere Zwiebelart, Schalotte, die hier schon früh kultiviert wurde, gab der Stadt schließlich ihren Namen. In der moslemischen Periode erhielt die Stadt schließlich die stärksten Befestigungen, die sie je hatte. 54 Jahre hielt sie den Kreuzrittern stand, bis sie schließlich im Jahre 1153 fiel. Danach wechselte sie mehrmals den Besitzer. Befestigungen wurden niedergerissen, wieder aufgebaut. In stetigem

Wechsel. Im Jahr 1270 wurde die Stadt vom Marmelukken-Sultan Baibars endgültig zerstört und seitdem nie wieder besiedelt. Die heutige Kommune hat etwa 100.000 Einwohner, liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum alten *Ashkalon*, aber hat natürlich einen ganz anderen Charakter. Statt der alten kompakten Struktur ist es eine weitläufig angelegte, moderne Stadt, in der es sich wegen der großen innerstädtischen Entfernungen ohne Auto und Bus fast nicht leben lässt.

Wandert man heute durch den Park, so sieht man eher Natur als menschliche Hinterlassenschaften. Werde noch mal wiederkommen müssen, bewaffnet mit meinem großen Tele. Es gibt gerade ein interessantes Stelldichein der Vögel. Israel liegt ja auf einer der Hauptrouten des europäisch – afrikanischen Vogelzuges.







Die Reste der Santa Maria Viridis Kirche

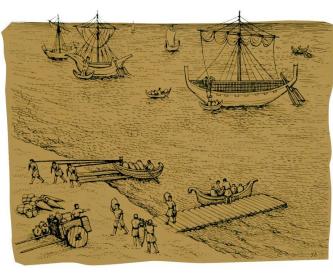


⁶ Die Schreibweisen des Ortsnamens variieren: Ashkalon, Ashkelon, Ashqelon

An einer Stelle hat man andeutungsweise ein (das?) Stadttor der Mittel-Kanaanitischen Periode rekonstruiert. Das auf etwa 1850 BC datierte Tor gilt als der älteste Bogenbau der Welt. Im Zentrum des Parks befinden sich Reste einer römischen Basilika. Die grauen Marmorsäulen kontrastieren fast befremdlich mit den Farben des Sandsteins und dem ocker der Lehmziegelreste. Erstaunlich ist die Größe der Basilika. Rund 100 m lang und 35 m breit.

Der antike Hafen war äußerst schlichter Natur. Die Boote und Schiffe ankerten nahe des Strandes, wo sie ihre Anker zwischen die Unterwasserfelsen und Kalksteinflachs setzten. Mit kleinen Booten erfolgte der Ladeverkehr zum Ufer. Mußten Boote an Land, wurden transportierbare Rampen und Hebeeinrichtungen benutzt. Wieder zurück besuche ich eine nahe

am Club gelegene Sushi-Bar. Testessen muß sein. Ergebnis: Empfehlenswert. In der Marina treffe ich auf Dieter, der mit meinem externen DVD-Laufwerk und den CDs nicht klar kam. Das Laufwerk seines Rechners wurde bei einem Sturz desselben von einem Bord im Steuerhaus auf dessen Boden und dann durch eine offene Klappe in den Maschinenraum arg in Mitleidenschaft genommen. Erstaunlich, dass er überhaupt noch arbeitet. Ich helfe ihm ein wenig, und wenig später verfügt er auf seinem Laptop über ein lauffähiges C-Map.



Wie man sich den antiken Hafenbetrieb vorstellt



Neues Leben in alten Ruinen

1.464 (Mo. 04.05.09) In der Nacht wird es zunehmend windiger. Gegen 03:00 beginnt es zu orgeln. Äußerst böiger Wind aus Ost. Er schwankt zwischen 6 und 9 Beaufort. Und er bringt eine Hitze mit sich, als wenn ich an einem Schmiedefeuer stände. Natürlich bringt er auch Sand mit. Alle Luken sind dicht und ich hoffe, dass die Isolierung das Boot noch möglichst lange kühl hält. Traue dem Ganzen nicht und beschließe, heute lieber doch nicht nach Jerusalem zu fahren. Nutze die Zeit für diverse Bootsarbeiten, Nacharbeiten des Tagebuches und vieles mehr. Klar dass ich auch schon wieder wische. Und gerade noch rechtzeitig fällt mir ein, dass ich den Wassermacher besser spülen sollte.

Mit dem Taxi fahre ich zu einem Supermarkt und stocke ein wenig auf. Die Lebensmittelpreise in Israel sind nicht gerade niedrig. Bier aufzustocken verkneife ich mir. Habe gerade noch genug im Boot, um bis zur nächsten Bunkermöglichkeit zu kommen. Mal abwarten, wie sich der Verbrauch so entwickelt. Dafür kann ich beim Wein nicht widerstehen. Kaufe drei israelische Flaschen zum Testen und zwei argentinische. Bei Letzteren kann man erfahrungsgemäß kaum etwas falsch machen. Enttäuschend ist allerdings nach wie vor das Wurstangebot. Nur eine Pfeffersalami findet Gnade vor meinen Augen und wird als kaufenswert eingestuft. Glücklicherweise ist die Käseauswahl ganz brauchbar. Und dann gibt es noch ganz ausgezeichnete und vielfältige Humusvariationen. Und natürlich Säfte aus bekannt guter israelischer Produktion. Auch das Fleischangebot sieht recht ordentlich aus. Nur ist leider alles für Großfamilien portioniert und abgepackt. Nichts für mich. Und die Schlange an der Fleischtheke ist mir zu lang. Gibt es halt kein Fleisch. Dann taucht noch ein kleines, schon aus Thailand bekanntes Problem auf: bei vielen Produkten bin ich auf meine

Findigkeit angewiesen, um festzustellen, was sich hinter der Verpackung verbirgt. Wer kann schon diesen hebräischen "Strichcode" lesen? Immerhin hab ich sofort rausgehabt, dass man Hebräisch wie das Arabische von rechts nach links lesen muß. Geholfen hat sallerdings nicht.

Am Nachmittag mehrmals kurze Salven einer entfernten Maschinenkanone hörbar. Und natürlich der übliche Flugverkehr.

Trotz mehrerer Versuche konnte ich meinen Bruder, der heute Geburtstag hat, nicht

erreichen. Wahrscheinlich schlemmt er bei einer Aktionärsversammlung in Frankfurt.



Israelische Lockheed C-130 Hercules beim Überflug.

1.465 (Di. 05.05.09) Was gestern vertagt wurde, kann heute nicht mehr aufgeschoben werden. Der Security-Mann am Eingang der Marina bestellt mir ein Taxi. Wenig später sitze ich in einem komfortablen Reisebus. Die Fahrt für die knapp 80 km von *Ashkalon* nach *Jerusalem* kostet genauso viel wie die Taxifahrt. Da kann man sich kaum beklagen. Erstaunt stelle ich fest, dass es in *Ashkalon* tatsächlich auch so etwas wie einen gewachsenen Stadtkern gibt. Außerhalb der Stadtgrenzen geht es durch zersiedeltes Gebiet. Dazwischen Landwirtschaft. Alles recht platt. Und – ein Wahrzeichen Israels – überall, wo etwas wächst, verlaufen dünne, dunkelgrüne Plastikrohre. Tröpfchenbewässerung.

Später wird die Landschaft flach hügelig. Die Besiedlung lässt nach, der landwirtschaftliche Charakter nimmt zu. Es ist unübersehbar, dass das Hinterland von Ashkalon auch heute noch fruchtbar ist. Dann werden die Hügel rauer, karger, karstiger. Erste Pinienhaine tauchen auf. Irgendwann sind letztere bestimmend. Die Berge sind steil und schroff, keine Bewirtschaftung. Und dann verdichtet sich der Verkehr. Wir gelangen in den Dunstkreis Jerusalems. Einer Großstadt, die sich auf viele Hügel und schroffe Schluchten verteilt. Die Bebauung ist durchweg hell. Wie ein fast weißer Sandstein. Der Bus erreicht seine Endstation nahe einer bogenförmigen

Fußgängerbrücke mir einem auffallenden Pylon. Alles städtebaulich markant auf einem der Hügel gelegen. Im Untergrund des Busbahnhofs werden wir entlassen. Wohin nun? Ein Taxifahrer spricht mich an. Ich wehre ab, will nur das Gebäude verlassen. Am Ausgang spricht mich ein weiterer Taxifahrer an. Ich frage, ob es in der Nähe eine Touristeninformation gibt.

Das nicht, aber ich könne bei seinem Auto in einen Stadtplan schauen. Auf dem Weg dorthin bietet er sich natürlich sofort für eine Rundum-Tour an. Ich wehre ab. Tut mir leid, aber ich will keine Tour. Er wird schroff und wendet sich ab. Auf meine Frage, wie denn das mit dem Blick auf die Karte sei wird er aggressiv, was ich von ihm wolle?! Vielleicht sollte ich auch mal aggressiv sein.



Fruchtbares Hinterland

Am Straßenrand entdecke ich einen Backpacker, der im gleichen Bus saß. Frage ihn, ob er mir sagen kann, wie ich am besten in die Altstadt komme. Andy aus Neuseeland. Er schlägt vor, dass ich warte, denn er werde von Bekannten abgeholt, vielleicht könnten die mich im Vorbeifahren nahe der Altstadt absetzen. So lerne ich Yochi kennen, eine berufliche Fremdenführerin, die nebenbei und privat auch den einen oder anderen verirrten Fremden betreut. Eigentlich befindet sich die Altstadt nicht in der richtigen Richtung, aber dann kommt die Idee auf, dass Andy heute ja vielleicht nach Bethlehem fahren könne. Dann würde der Weg doch günstig liegen. Ein unfallbedingter Stau blockiert leider die Straße. Oder ob ich auch nach Bethlehem



wolle? Ich hab aber nur meinen Personalausweis mit, nicht den Paß. Aber man kann es ja mal probieren. Yochi steckt noch schnell und unauffällig 30 USD in Andys Tasche und gibt dann Verhaltensregeln hinsichtlich der Honorare. Der israelische Grenzsoldat ist unsicher und ruft einen Vorgesetzten an, der gibt grünes Licht. Unmittelbar an der Grenze holt uns ein Geschäftspartner von Yochi ab. Ein Christ, der auf

Westbank lebt. Wir gehen durch einen vergitterten Gang, eine Tür mit mannshohem, nicht übersteigbaren Drehkreuz, dann durch eine unscheinbare, offen stehende Tür,

und wir haben die hohe Betonmauer, die die Israelis vom Westiordanland bzw. Palästinensergebiet durchschritten. Hier folgen wir ebenfalls einem Laufgang. Am Ende eine Taxenschar und die andere Seite der Mauer, mit Graffitis und Malereien verziert. Unser Fahrer chauffiert uns zur Geburtskirche von Betlehem. Betlehem oder das, was wir flüchtig zu sehen bekommen, ähnelt einer ägyptischen, modernen Stadt, ist aber deutlich sauberer und besser in Schuß. Und unvermeidlich beherbergt sie eine unglaubliche Anzahl von Souvenirläden.

Von außen sieht die Geburtskirche grau und mit ihrer fensterarmen Front wenig einladend aus. Ihr Name beruht auf dem Glauben, dass sie über dem vermuteten Geburtsort Jesu errichtet wurde. Ihre Geschichte bzw. die Geschichte der Verehrung des Geburtsortes geht auf das zweite Jahrhundert nach Christus zurück. Die heutige Kirche hat aber nicht mehr viel mit der ursprünglich hier stehenden Basilika zu tun.

Die eigentliche Geburtsgrotte finden wir unterhalb des Kirchenbodens. Ein orthodoxer Geistlicher regelt den Besucheransturm. Man darf nur rein, wenn die gleiche Anzahl Personen herausgekommen ist.





Geburtskirche



Eins der vielen Mosaiken aus der Geburtskirche



Über eine steile Treppe geht es hinunter. In diesem Grottengewölbe ist es warm und feucht, viele Menschen drängen sich hier vor der vermeintlichen Geburtsstelle. Die besteht aus einem Altar an einer Stirnwand. Der von kostbaren Stoffen eingefasste Altar bildet auf Fußbodenniveau eine vielleicht einen halben Meter hohe, einen Meter breite und nach halbrunde Öffnung, die mit Marmor ausgekleidet ist. Auf dem Marmor der Wände sind goldene Ikonen angebracht. Auf dem ebenfalls marmornen Boden der Öffnung ist ein vierzehnzackiger, silberner Stern zu sehen, der die Geburtsstelle markieren soll. Gestiftet wurde der ursprüngliche Stern 1717 von der katholischen Kirche. Er wurde allerdings 1847 aus unbekannten Gründen entfernt. Der osmanische Herrscher Sultan Abdülmecid der Erste stiftete daraufhin einen neuen Stern. Die meisten der Besucher verstehen sich offenbar als Pilger, fallen auf die Knie, schieben den

Oberkörper in die Aussparung und berühren den Stern mit dem Kopf oder küssen ihn. Das ganze findet allerdings in reichlicher Eile und damit für meinen Geschmack wenig weihevoll statt. Wirkt mehr wie touristische Massenabfertigung. Der Stern ist nebenbei bemerkt in erster Linie Pilgerziel für Katholiken. Die "Nutzungsrechte" der Kirche teilen sich, nicht direkt sichtbar, aber in der praktischen Nutzung hübsch separiert, armenische und griechische Orthodoxe. Die Katholiken durften sich eine eigene Kirche gleich nebenan bauen, die Katharinenkirche. Die Lösung wurde Mitte des 18. Jahrhunderts gefunden, weil es wiederholt zu Auseinandersetzungen zwischen den Konfessionen kam. Und damit sich auch kein Streit über die Schlüsselfrage entzünden kann, fand man eine



Der Stern markiert die angebliche Geburtsstelle Jesu – die Tüte markiert einen Geburtsstellenkriecher, der nicht warten kann, bis ich ausgelöst habe.

besonders praktische Lösung: Zwei muslimische Familien – über jeden christlichen Streit logischerweise erhaben - verwalten die Schlüssel. Die eine Familie öffnet am frühen Morgen die Kirche, die andere schließt sie am Abend.

Zurück zur Geburtsgrotte: Der Rest des Raumes ist ein langgestreckter Rechteckraum mit tonnenförmigem Dach. An den Wänden hängen Bilder, von den Decken Lampen ähnlich der Lampen in orthodoxen Kirchen. Die Wände sind teilweise stoffbekleidet.











Bei all den Lampen fällt mir auf, dass in ihre Aufhängung häufig ein Ei eingearbeitet ist. Teils als gold-, Bronzeoder Silberarbeit, teils als farbig glasiertes Porzellanei. Ich

Porzellanei. Ich witzele sofort etwas von Ostereiern. Unser Führer bekommt das mit und erläutert, dass die Assoziation nicht ganz falsch ist.

Das Ei symbolisiere im christlichen Glauben das ewige Leben, Unsterblichkeit. Was ich mal wieder alles nicht weiß! Das kam im Religionsunterricht aber auch nie vor. Oder ich war gerade krank.

Nach einer kurzen Visite in der Katharinenkirche, in deren Kathakomben wir uns beinahe verlaufen, geht es mit einem unvermeidlichen Umweg über einen Souvenirshop zurück zur Grenze. Keinerlei Kontrolle seitens der Palästinenser. Bei den Israelis werde ich einfach durchgewinkt. Yochi erwartet uns bereits. Sie meint, man hätte mich für einen Juden gehalten, daher sei ich so einfach durchgewunken worden. Sie selber habe man bei der Anfahrt, um uns abzuholen, aufs genaueste kontrolliert.

Am Nachmittag lotst mich David durch die Altstadt von Jerusalem. Wie beginnen mit einer Stärkung in einem christlichen Haus⁷. Hier kann man eine Unterkunft finden und für einen vergleichsweise günstigen Preis in einer Art Kantine essen. Nach einem abschleißenden Kaffe schlendern wir durch die Gassen. In der Altstadt findet neben dem Tourismus noch weitgehend ganz normales Leben statt. So gibt es an den Rändern sogar etwas Autoverkehr, und auf den Gassen wird man selbst an den abgelegensten Stellen noch mal ein Moped oder ein Fahrrad finden. Dort, wo Stufen und Treppen ein Fahren unmöglich machen, dient die Schubkarre als alltägliches

Mittel für den Lastentransport. Ich streife besonders gern durch die Gassen, in denen sich das Angebot eher an die hier lebende Bevölkerung richtet. Vor die Farben der angebotenen beeindrucken mich stets auf Neue, und – ich bin jedes Mal wieder erstaunt – das Angebot an Reizwäsche für die muslimische Frau. Es scheint, daß das Leben hinter dem Schleier bzw. unter dem Kopftuch noch andere Aspekte kennt. Natürlich gibt es auch ein paar "konfessionelle" Viertel, so das Armenische, das Christliche, das am dichtesten bevölkerte Moslemische Viertel und natürlich auch ein Jüdisches Viertel. Doch auch, wenn die Namen der Quartiere anderes vermuten lassen, es ist durchaus möglich, daß in muslimischen Viertel ein Christ wohnt, oder ein Muslim im jüdischen Viertel.



Moderne im jüdischen Viertel und Felsendom

-

⁷ Es gibt eine ganze Menge konfessioneller Häuser, die Unterkunft und Essen zu einem für *Jerusalem* halbwegs moderaten Preis bieten. Der Nachteil: man braucht schon etwas Glück oder lange Vorplanung, denn die Häuser sind sehr stark nachgefragt.







Reizwäsche für Fatima

Bei der Bebauung, besonders bei den Gebäuden neueren Datums im jüdischen Viertel⁸, fällt wieder die einheitliche Materialverwendung auf. Jerusalem hat eine Gestaltungssatzung erlassen. Wobei besonders die moderne Architektur im jüdischen Viertel sehr anspruchsvoll ist. Natürlich gibt es auch die alten Gebäude, Winkel und Gassen, vor allem im koptischen Viertel schön zu sehen und im muslimischen Viertel einfach am dichtesten zusammengedrängt. Gerade letzteres zeichnet sich durch überdachte Gassen aus, in denen allerorts gehandelt, verkauft und gewerkelt wird. Hat man die touristischen Zeilen erst mal hinter sich gelassen, findet man ein Gassengewirr und Warenangebot, dass sich in keiner Weise von anderen alten arabischen Städten unterscheidet. Einziges Ärgernis, wenn man nicht gerade Kugelschreiber oder Nebensächliches kauft wird einem sofort ein Touristenpreis abverlangt. Für eine lächerliche Jelaba, die im Oman vielleicht 5 Dollar kosten würde, will man hier sagenhafte 70 Euro abnehmen. Nachdem ich auch handelnderweise nicht zu einem annehmbaren Ergebnis komme, verzichte ich besser.

Wir schlendern an den äußern Mauern der Altstadt entlang und gelangen schließlich zur sogenannten Klagemauer. Die Israelis nennen sie Westmauer oder westliche Mauer, da sie die westliche Begrenzung der zweiten jüdischen Tempelanlage war. (Hatte schon Sorge, dass wir die klassischen touristischen Höhepunkte auslassen, aber Andy hat alles im Griff.) Der Platz vor der Klagemauer ist vollständig abgesperrt, und jeder, der den Bereich betreten will, muß sich einer Kontrolle wie auf einem Flughafen unterziehen. Ansonsten gibt es keinerlei Einschränkungen. Lediglich der Bereich unmittelbar vor der Mauer gilt als Synagoge.



Die Klagemauer ist durchaus kein von Trübsal geprägter Ort. Im Gegenteil, hier herrscht lebhaftes Treiben.

⁸ Die jüdische Bevölkerung wurde während des Unabhängigkeitskrieges 1948 von jordanischen Truppen aus dem Viertel vertrieben wurde, das Viertel systematisch zerstört und dem Verfall preisgegeben. Erst nach der Rückeroberung im Sechs-Tage-Krieg 1967wurde es wieder von Juden besiedelt. Der Wiederaufbau erfolgte mit großer Unterstützung durch reiche Juden aus aller Welt, besonders aus den USA, so dass es heute das am besten modernisierte (und wohlhabendste) Viertel der Altstadt ist.



Das bedeutet, wir müssen unseren Kopf bedecken und dürfen als Männer natürlich nicht den abgegrenzten Bereich betreten, der den Frauen vorbehalten ist. Wir nehmen uns den auch jeweils eine der Leih-Kipas und beschauen und die Mauer mal ganz aus der Nähe. Sieht halt aus, wie eine Mauer so aussieht, wenn man mal davon absieht, dass in den Fugen Tausende von Zettelchen mit Gebeten und vielleicht auch Wünschen stecken.

Den Felsendom können wir leider nicht besuchen. Das ist sowieso nicht einfach, ich glaube, man kommt als Nicht-Muslim nur von außen an das Bauwerk, das Innere ist ausschließlich Muslimen vorbehalten. Und heute geht aus irgendeinem Grund überhaupt nicht.

Links: ein aus dem Ausland angereister Jude posiert mit Kipah und Tefellin (Gebetsriemen) vor der Klagemauer. In dem kleinen Kästchen werden Bibelzitate aufbe-

Andy ist unermüdlich. Die nächste Station ist die Grabkirche. Irgendwie auch orthodox - sieht man gleich an dem Himmel voller Leuchter - aber doch eine Kirche, die sich rund sechs Konfessionen teilen. Die meisten der Beteiligten sind halt irgendwie orthodox, aber wer weiß schon, dass es da so viele Spielarten gibt. So sind hier auch koptische und syrische Orthodoxe vertreten, Anscheinend hat dann auch jede Gruppe ihre besonderen Altäre oder Orte, die von den jeweiligen Glaubensangehörigen bevorzugt besucht werden. Wer blickt da noch durch? Letztlich ist ja eh vieles, was hier verehrt wird, ein wenig Spekulation. Niemand kann sicher sagen, dass die Orte, die in der Grabkirche als beispielsweise die Stelle, an der das Kreuz stand, verehrt werden, oder als der Ort, an dem sich das Grab befand, mit den tatsächlichen Orten übereinstimmen. Alles beruhte lange auf mündlicher, auf tradierter Überlieferung und wurde erst Jahrhunderte später durch die Errichtung einer ersten Kirche durch Kaiser Konstantin fixiert.

Meine Seglerbeine schwächeln inzwischen. Doch Andy treibt mich an zu einem Spaziergang vorbei an verschiedenen Toren der Altstadt und auf den Ölberg. Also vom Berg der Jerusalemer Altstadt runter und auf der andern Seite wieder hoch. Ächz. So ganz überblicke ich die Topographie nicht, aber wenn ich mich nicht irre, ist der Ölberg zu aller erst ein riesiger Friedhof. So ganz bis auf den Gipfel schaffen wir es denn auch nicht. Suchen nämlich zunächst lange und nicht richtig erfolgreich den Garten Getsemani (schon geschlossen). Hier stehen auch Kirchen und Kapellen in großer Zahl, von denen mir aber nur eine in Erinnerung geblieben ist: die russisch-orthodoxe Maria-Magdalena-Kirche. Und warum? Weil sie so hübsche goldene Zwiebeltürme hat. In irgendeiner waren wir auch drin, nur in welcher? So allmählich hab ich den Überblick verloren. Ach ja, doch, es war die griechisch-orthodoxe Kirche am Mariengrab. Da ging's nämlich wieder so typisch hinab in die Unterwelt, umso zahlreich waren entsprechend die Leuchter.













Auf einem kleinen Parkplatz mit Aussicht warten wir, dass Yoshi uns abholt. Mittlerweile ist es reichlich kalt und windig geworden. Bin auf solche Klimabedingungen kaum vorbereitet. Auf dem Parkplatz hat ein arabischer Kameltreiber Stellung bezogen. Er ermuntert Kinder, die hier auf die Abfahrt ihres Ausflugsbusses warten zu einem Ritt. Viele strahlen nur so vor Freude. Es scheint, dass noch keins der Kinder je auf einem Kamel gesessen hat. Wir kommen ins Gespräch. Der Kameltreiber erklärt, dass der Ausflugsbus aus dem Westjordanland komme. Die Kinder seien arm und können sich einen Kamelritt nicht leisten. Für ihn ist es daher eine Herzensangelegenheit, möglichst alle und natürlich umsonst reiten zu lassen.

1.465 (Mi. 06.05.09) Bin gestern Abend problemlos mit dem Bus zurück gekommen. Mit einer Einladung von Yochis Familie in der Tasche. Habe gut geschlafen und sitze gerade gehandicapt auf der Toilette als es mächtig rummst. Das Schiff erzittert und knackt. Was war das? Eine palästinensische Rakete? Mich befällt eine erklärliche Unruhe und ich sehe zu, dass ich Land



gewinne. Vom Cockpit aus ist nichts Verdächtiges zu sehen. Im Verlauf des Tages rummst es noch ein paar Mal. Später frage ich Dieter, was das den für Erschütterungen gewesen seien. Des Rätsels Lösung: Jets, die die Schallmauer durchbrechen. In

meiner Kindheit war das ja deutscher Alltag.

Links: Olivenbaum im Garten Getsemani (Foto: Andy ...)

Abgang zur Kirche am Mariengrab und orthodoxe Mariendarstellung

Aber heutzutage - nicht als solches erkannt. Ich kann mich gar nicht mehr daran erinnern, wie lange ich den Überschallknall nicht gehört habe.

Sonst gab es nichts besonderes. Abends sitze ich bei Dieter auf dem Boot. Manuela und Sikki sind auch da. Sikki schimpft über die Äthiopier. Wenn man genauer hinhört eher über die Regierung, die diese Leute ins Land geholt, aber sie auf Israel nicht genügend vorbereitet hat. Manuela verteidigt die Äthiopier. Es sei ja nicht ihre Schuld, dass sie aus einer völlig anderen Kultur stammen und eben nur ein noch sehr primitives Leben kennen.

1.466 (Do. 08.05.09) Heute überfliegen mehrmals Kampfhubschrauber den Hafen. Immer im Doppelpack. Später höre ich wieder Explosionen. Einsätze? Übungen? Der Gaza-Streifen ist nicht weit. Meine Nachbarschaft meint allerdings, dass es momentan ruhig ist. Wohl eher Übungen.

Ich beschäftige mich seit gestern mit Wartungsarbeiten. Zerlege den Autopiloten, reinige ihn und setze ihn dann mit erhöhter Spannung des Antriebriemens wieder zusammen. Dann beseitige ich Spiel im Schaft des Pendelruders von Onkel Heinrich. Nach dem letzten Einsatz war das Ruder übrigens nach achtern ausgelenkt. Es muß mit irgend etwas kollidiert sein.

Natürlich kommen auch solche Sachen vor wie Ölwechsel, Ölwechsel an der Einspritzpumpe, Wartung einer Winsch usw. Mir wird nicht langweilig.

Erstaunt stelle ich fest, daß am gestrigen Abend PEGASUS ist eingetrudelt sei muß. Mittlerweile sind wir uns ja schon mehrfach begegnet. Sie winken mich an Bord, und ich kann bei ihnen ägyptisches Räucherfleisch probieren. Sehr lecker. Gemeinsam testen wir ihren ersten israelischen Wein. Sie sind nicht so begeistert. Kann ich nachvollziehen. Mein erster war deutlich besser, aber der lag wahrscheinlich in einer geringfügig höheren Preisklasse. Leider habe ich ihn bereits vernichtet, sonst könnte ich ja eine Kostprobe anbieten.

Beschließe, das Malen des Unterwasserschiffes ganz ausfallen zu lassen. Hier kommt es mich zu teuer. Die Slipgebühren sind gigantisch, und auch der Arbeitslohn ist deutlich höher als in der Türkei, doch die Marina in *Anamur* bedeutet zu viel Zeitverlust, da sie in der falschen Richtung gelegen ist. Ich will ja nach Westen und nicht nach Osten.

Viel telefoniert. Wegen der Einladung zum Freitagabendessen bei Yochi. Sie fragt, ob ich nicht heute noch nach *Jerusalem* kommen kann, denn sie wollen Morgen zu den Golanhöhen fahren. Das ist mir aber zu hektisch. Und morgen komme ich nicht früh genug an. Als ich später noch mal zurückrufe, hat sie eine neue Idee. Statt Golan-Höhen in die Negev. Da wollen sie über *Ashkelon* fahren, mich abholen und dann dorthin. Verrückt, oder? Dabei haben wir uns eigentlich nur flüchtig gesehen.

1.467 (Fr. 09.05.09) Ich sitze schon früh voller Erwartung vor dem Club auf einem Stein und warte. Da ich kein Telefon habe, können Yochi, ihr Mann und Andy mich nicht verständigen und mir ihre Verspätung mitteilen. Doch was soll's, mich drängt ja

nichts. Die drei haben große, geradezu weiträumige Pläne. Gemeinsam fahren wir in die Negev-Wüste. Anfangs führt uns der Weg relativ nahe am Gaza-Streifen entlang. Andy und ich würden gerne mal anhalten und von der etwas erhöhten Position der Straße hinunter spähen, aber Yochi kann sich dafür nicht erwärmen.

"Hier ist bestimmt jemand, der die Gegend beobachtet. Und ein auffälliges Stehenbleiben führt bestimmt zu unangenehmen Nachfragen."

Unsern ersten Halt legen wir bei einem kleinen Museum und dem Grab von David Ben Gurion, dem Staatsgründer Israels, ein.

Die Anlage liegt beim Kibbuz *Sde-Boqer*, wo er seine letzten Jahre auf seiner Farm verbrachte. Museum, Grab und Picknickplatz liegen in der



Grabstätte von David Ben Gurion und Frau



freien Natur und bieten eine wunderbare Aussicht auf halb-wüstenartiges Land. Hier hat man wie an manch anderen Orten auch eine kleine Picknickecke eingerichtet, mit Bänken, Tischen und Schattendächern. Yochi und ihr Mann holen Tischdecken, Geschirr, Besteck, Kühltaschen aus dem Auto. Ein Frühstück mit Aussicht. Zu unserem besonderen Entzücken kommt auch noch eine Herde Steinböcke vorbei.

Weiter geht's zum Großen Makhtesh Krater. Lange verstehe ich nicht, um was für einen Krater es sich handelt. Bei diesem Begriff muß ich immer an einen Vulkan denken. Oder vielleicht noch an

einen Einbruchskrater. Der Makhtesh ist jedoch ein gewaltiger, natürlicher Erosionskrater. Seine Entstehung ist das Ergebnis eines großräumigen Abtragungsprozesses. Was ihn aber so besonders macht, ist offenbar eine ziemlich einmalige

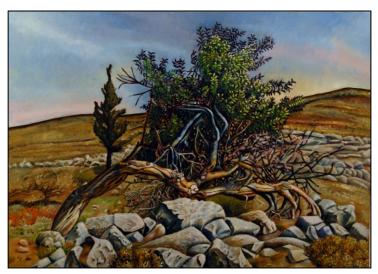
Vorgeschichte von Hebungen, Erosionen, Überflutungen, Sedimentationen und erneuten Hebungen. Schließlich führte ein letzter, großer Erosionsprozeß nach einer gewaltigen Anhebung des Ramon Rückens auf fast 2000 m über den Meeresspiegel zur Genese des heutigen Kraters. Er ist mit einer Ausdehnung von rund 40 x 9 km nicht nur der weltgrößte der wenigen Krater geologischen Ursprungs, sondern aufgrund seiner Entstehungsgeschichte auch einer der geologisch interessantesten und "auskunftsfreudigsten", da er seine einzelnen Straten und Schichten der Oberfläche preisgibt. Auch hier gibt es wieder ein nettes kleines Museum, in der die geologische Geschichte des Kraters dargestellt wird.



Steinböcke vor typischer Negev-Kulisse

Fast noch mehr interessiert mich eine kleine Ausstellung einer hier im Ort *Ramon Mizpe* lebenden Künstlerin. Aber es bleibt mal wieder zu wenig Zeit. So schieße ich nur schnell ein Referenzfoto und Fotos der Tafeln, auf denen ein paar Auskünfte über die Künstlerin gegeben werden.

Innerhalb des Kraters gibt es eine ganze Reihe von Stätten, bei denen man geologische Besonderheiten besichtigen kann. Sie sind meist ausgeschildert und obwohl meist ein wenig abseits der Straße gelegen, dennoch gut zu erreichen. Wir stoppen nur an einem Punkt, der sogenannten Tischlerei. So ganz ist mir die Namensgebung nicht erklärbar. Wahrscheinlich daher, weil sich hier ein Basaltgestein, wie ich vermute, zu sehr schlanken, dicht an dicht stehenden Säulen, wie eine endlose Ansammlung von Tischbeinen, ausgebildet hat.



Typisches Baum-Motiv von Anne Rakower (Ausstellung im Ramon Makhtesh Museum)



Im Krater Ramon Makhtesh

Wir kurven ein wenig durch die beeindruckende Landschaft im Kraterinneren, dann heißt es kehrt und es geht weiter Richtung Totes Meer. In der Wüste sehen wir gelegentlich Nomadenlager. Yochi erklärt, dass die Nomaden der Negev-Wüste ein hohes Ansehen genießen. Sie verstehen sich als Israelis, und viele sind quasi als Scouts in der Armee, da sie sich in der Wüste hervorragend auskennen und zurechtfinden.

Unterwegs kommen wir an Israels einzigem Atomkraftwerk vorbei, das auch für die Entwicklung der israelischen Atombombe nicht ganz unwichtig war. Andy fotografiert eifrig. Ich frage, ob er seinen Urlaub mit einer israelischen Sondereinladung ausdehnen will.

Das Tote Meer enttäuscht mich fast ein wenig. Wir kommen in seinem südlichen Teil an. Da ist es ein sehr flaches Gewässer und wird durch zahllose Dämme gegliedert. Salzgewinnung. Die Produktion des Salzes erfolgt sowohl von jordanischer als auch von israelischer Seite aus. Und theoretisch kann man mittels der Dämme zu Fuß über den See von einem Staat zum andern wandern. Arbeiter der Salinen können das anscheinend auch. Mit einer Sondergenehmigung, vermute ich. Wir besuchen einen

der wenigen Badeorte am Ufer des Sees. Der größte Teil des Toten Meeres ist unzugänglich, vor allem wegen der Gefahren. An seinem Ufer gibt es Treibsand und unterirdische Hohlräume, in die man einbrechen kann, und das Wasser ist aufgrund diverse Inhaltsstoffe giftig. Deshalb findet der Badetourismus auch nur in begrenzten und beaufsichtigten Bereichen statt. Das sind ein paar Hotelstrände und einige wenige öffentliche Strände. Von denen wir einen mal eben besuchen. Andy ist unermüdlich. Während ich allmählich schwächel und mich an einem Speiseeis festhalte, rast er im Eilschritt den recht steilen Hang zum Wasser hinunter, um den See aus unmittelbarer Nähe zu fotografieren und seinen Fuß hinein zu halten. Jetzt kann er zu Hause was erzählen. Ich kann das nicht.



Natürliche Gesteinsstelen in der sogenannten Zimmerei

Quer durch Palästinensergebiete geht es dann nach Jerusalem. Beidseits der Straße Lager von Nomaden. Das sind mit die ärmsten Leute in Israel, erklärt Yochi. Sie stehen anscheinend auf der untersten sozialen Stufe in den Palästinensergebieten. Obwohl wir auf dem Weg keinerlei Grenzkontrollen passiert haben, kommen wir nun,

bei der "Einreise" in die Stadt durch eine Kontrollstation wie an einer Staatsgrenze. Irgendwie blicke ich mit Israel und seinen Grenzen, autonomen und halbautonomen Gebieten nicht durch. Yochi gibt sich alle Mühe, das zu erklären, und ich hab´s auch verstanden, aber wenige Stunden später ist es schon wieder weg.

In Jerusalem angekommen, hat eine der Töchter schon den größten Teil des Freitagabendmahles vorbereitet. Es nehmen immerhin 9 Personen daran teil. Ich finde das eine ganz tolle Sache, an diesem so bedeutungsvollen Mahl teilnehmen zu können. Yochis Mann bricht das Brot, spricht den Segen über das Brot und verteilt das Brot

anschließend zusammen mit etwas Salz an die Anwesenden. Die Großmutter ist auch gekommen und hat gefilte Fisch bereitet. Andy und ich tragen Kipas. Meine darf ich später als Erinnerung mitnehmen. An dieser Stelle noch mal ganz herzlichen Dank an Yochi und ihre Familie. Müde und voller Eindrücke von diesem vollen Tag ziehe ich mich dann in mein Hotel zurück. Dort finde ich keine Ruhe, so kehre ich noch mal schnell in die benachbarte Kneipe ein und trinke zwei Bier, quasi als Einschlafhilfe.



Die steile Abfahrt zum Toten Meer liegt vor uns. Schwach zu sehen, die Dämme der Salzpolder, und noch schwächer zu sehen: das Jordangebirge auf der anderen Seite des Ufers (Foto: Yoshi)



1.468 (Sa. 09.05.09) Von dem ruhigen Viertel. In dem mein Hotel liegt, kann ich bequem zu Fuß zur Altstadt gehen. Das erlaubt ein paar Blicke auf die auf einem geschlossenen Hügel liegende Stadtanlage mit dem dahinter gelegenen Berg Golgatha und natürlich auch die Umgebung. Komme durch ein ganz kleines Quartier voller Künstlerwerkstätten, doch leider, alles geschlossen. Shabbat. Anders sieht es in der Altstadt aus. Hier brodelt das Leben. Wieder betrete ich die Altstadt beim Davidturm. Hier versammeln sich die Führungen, speziell die kostenlose Free Tour. Bei Gefallen kann man dem Führer nach eigenem Ermessen einen Obulus geben oder auch nicht. Gut überlegt, denn meist fällt der Obulus nicht schlecht aus.

Die Führung ist auch nicht schlecht. Im Gegenteil. Sie vermeidet ein wenig die sowieso schon bekannten touristischen Höhepunkte und widmet sich den eher weniger bekannten Aspekten. Nur zum Schluß wird und bei der Erklärung des Tunnels vom Platz an der Klagemauer zur Westmauer wird es etwas propagandistisch. Soviel sei vorweggenommen. Das Dumme ist, dass ich weder stift noch Notizblock mitgenommen habe. Ein Aufzeichnungsgerät wäre ja auch nicht schlecht. Und da ich unglücklicherweise Wochen habe verstreichen lassen, bis das ich dahin kam, den Besuch mal ein wenig aufzuarbeiten, verlässt mich nun auch mein Gedächtnis. Was mir so in Erinnerung geblieben ist:

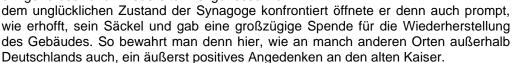
Eine der Stationen befand sich über den Dächern von Jerusalem. Auch das ist möglich. Hier finden wir schöne Aussichten und so eine Art alter Dachwohnungen. Normalerweise hausen *underdogs* und nicht gerade erwünscht Zugereiste ja eher in Slums und - in frühkulturellen, mediterranen Zeiten - in Katakomben. Nicht so in Jerusalem. Eine kleine Bevölkerungsgruppe, an deren Herkunft ich mich nicht mehr erinnern kann, hatte sich auf den Dächern Jerusalems niedergelassen, niederlassen müssen, da ihnen keine andere Bleibe möglich war. Über den Gewölben, in denen sich der Alltag und das Marktleben abspielte. Letztlich kam ihnen



Wenn man mich so freundlich einlädt, da komme ich doch gerne mit

auch eine wichtige Aufgabe zu, aber auch das hab ich vergessen. Vielleicht hat mal jemand Gelegenheit, *Jerusalem* zu besuchen und kann dann meine Erinnerung ein wenig auffrischen.

Dann gab es da noch die Hahurva-Synagoge. Sieht von außen nicht anders aus als eine klassische Moschee. Nur das Minarett fehlt. Das Besondere an dieser Synagoge ist, irgendwer macht sie immer kaputt. Im Moment wird sie gerade mal wieder aufgebaut. Ähnlich war es schon mal vor rund 100 Jahren. Da war wohl das Dach eingefallen. Zufälligerweise kam gerade Kaiser Wilhelm zu Besuch. Und von ihm wusste man, dass er durchaus ein generöser und hilfsbereiter Zeitgenosse war. Mit





Dachwohnungen der underdogs

Ein kleiner freigelegter Teil der Stadtmauer des alten jüdischen Jerusalem ist eine weitere Zwischenstation. Na ja. Eine alte Mauer halt, wie es viele gibt rings um das ganze Mittelmeer. Aber natürlich von besonderer Bedeutung für die Juden. Natürlich besuchen wir auch die Klagemauer und den vor ihr liegenden Platz. Hier steht ein goldener siebenarmiger Leuchter. Er wurde gestiftet, um dereinst einmal im jüdischen Tempel zu stehen, wenn es sich ergeben sollte, dass man ihn am Standort des alten Tempels errichten kann. Da sich ausgerechnet dort heuer der Felsendom befindet, dürfte die Wartezeit reichlich lang bemessen sein. Außerdem ist er auch nicht ganz

richtig. Denn ein richtiger siebenarmiger Leuchter muß drei Füße haben. Der hier steht aber auf einer Art Sockelplatte. Daß die wiederum auf drei Stummelfüßchen steht, lässt unser Führer nicht gelten.

Unvermeidlich besuchen wir auch noch die eine und die andere Kirche und ein paar Stationen der Via Dolorosa. Bei letzterer war ich dann doch peinlich berührt. Ich hatte mich im Vorfeld kaum mit *Jerusalem* beschäftigt, und obwohl mir der Name Via Dolorosa ein Begriff war, nahm ich immer an, die Straße dieses Namens sei einer Heiligen mit eben diesem Namen gewidmet. Der Heiligen Dolores, Dolorosa oder wie auch immer, äh, vielleicht. Trotz meiner Lateinkenntnisse – zugegeben, die sind schon reich-

lich verschüttet – hatte ich mir den Begriff nie über-

setzt. Wörtlich gemeint ist natürlich der Leidensweg Christi. Der Kreuzweg. Also der Weg, den Jesus mit dem Kreuz bis zur Hinrichtungsstätte zurücklegen musste. Wobei die Via Dolorosa in der existierenden Form auch eher symbolisch zu nehmen ist, denn die heutige Stadt und Wegeführung entspricht nicht mehr der, des Jerusalem zu Jesus Zeit.



Ein siebenarmiger Leuchter für einen zukünftigen Tempel



Nach einem Zwischenaufenthalt in einem netten, kleinen Restaurant, in dem man nicht übervorteilt wird, mache ich mich nochmals allein auf den Weg. Laufe ungewollt um das armenische Viertel herum, da ich irgendwie den Eingang übersehe. Dafür gerate ich unversehens in eine Messe in einer der orthodoxen Kirchen. So richtig verstehe ich die Abläufe nicht. Es herrscht ein







ununterbrochenes Kommen und gehen. Vor allem dunkle Kapuzenmänner sind ständig unterwegs. Von irgendwelchen Nebenräumen zum Altar, wieder zurück. Manchmal bringen sie etwas, manchmal holen sie etwas, manchmal gehen sie einfach nur so. Mal sind sie begleitet von Messdienern, mal nicht. Außerdem wuseln auch noch in den Seitengängen Kapuzenmänner. Ein Tourist, sichtlich und hörbar aus einem der östlichen Länder Europas hat sich nicht an das Gebot gehalten, während des Gottesdienstes nicht zu fotografieren. Prompt wurde ihm die Kamera abgenommen. Nun gibt es hitziges, getuscheltes Hin und Her zwischen einigen Würdenträgern – zwei von der Statur auch gut als Catcher denkbar – und dem Sünder, das sich dann nach draußen verlagert.

Allgemein herrscht eine auffallende Polizeipräsenz. Ob das zum Alltag in und in der Umgebung der so bunt gemischten Altstadt gehört, oder ob der unmittelbar bevorstehende Papstbesuch seinen Schatten vorauswirft, wer weiß. Jedenfalls sieht man überall in der Stadt die weiß-gelben Flaggen des Vatikans.

Zum Abschluß meiner persönlichen Tour besuche ich noch mal das Moslemische Viertel. Ich streune durch die Marktgassen, staune über die Preise, die für einfache Djellabas verlangt werden, und erwerbe dann doch tatsächlich nach langem, hartnäckigem Verhandeln eine immer noch viel zu teure Schnabelkanne. Eigentlich hätte ich sie nicht kaufen sollen, vor allem wegen der unverfrorenen Lügen, die einem bei solchen Gelegenheiten untergejubelt werden. In keinem der muslimischen Länder, die ich bisher besucht habe, ist mir das in dieser extremen Form begegnet, wie in Ägypten und hier bei einigen der Muslime im moslemischen Viertel.

Schließlich mache ich mich auf den Fußmarsch zum Busterminal. Nix los in der Stadt. Es ist halt Shabbat, und Jerusalem liegt still und bewegungslos darnieder. Kein Geschäft, kein Restaurant, nichts hat geöffnet. Kein Bus, kein Taxi ist unterwegs. Nur die Altstadt (mit Ausnahme des jüdischen Viertels) lebt unbeeindruckt davon, wie ich gesehen habe. Nach einstündigem Marsch erreiche ich den verschlos-





Souvenirkitsch für muslimische Touristen



senen Busterminal. Überrascht früh. Vor den Eingängen Gruppen wartender Touristen. Man kann nicht mal in das Gebäude, um sich dort hinzusetzen. Denn um hinein zu gelangen, wird man kontrolliert, wie auf einem Flughafen. Kontrolle bedeutet Arbeit, und die ist am Shabbat nicht erlaubt. Also bleiben die Pforten zu. Kaum Bänke oder Sitzgelegenheiten andere Mauern niedrige vor dem Was nun? Wohlüber-Gebäude.

legt kehre ich in ein nahe gelegenes, großes und vor allem internationales Hotel ein. Und - meine Vermutung bestätigt sich: hier sind Restaurant und Bar geöffnet, und siehe da, nicht nur Touristen bevölkern den Ort, auch eine ganze Schar jüdischer Kunden hat sich eingefunden. Diese alten Pharisäer.

1.469 (So. 10.05.09) Ein Tag, der schnell zusammengefasst ist. Nur wenig Bootsarbeiten. Ich habe den Wassermacher gespült, was dringend nötig war.

Unbedeutender Tag. Den Nachmittag hab ich im historischen Park verbracht, Vor allem wegen der Wiedehopfe.

Abends sagt mir Sikki zu, dass er mir morgen bei der Organisation eines Mietwagens helfen will.

1.470 (Mo. 11.05.09) Gegen 09:00 sind wir unterwegs. Das Mietauto holen. Daß wir für diesen Zweck rund 60 km in die für mich falsche Richtung, fast bis nach Tel Aviv, fahren müssen, ist ein kleine Überraschung. Da hätte ich auch über die Marina buchen können. Das war kaum teurer, nur das Mietauto wurde an die Marina geliefert und ich hätte es dort auch wieder abholen können.



Ein friedlicher Flieger: Der Wiedehoof

Aber egal, es ist, wie es ist. Als ich den Hof des Unternehmens verlasse, der Einfachheit halber nehme ich ein kurzes Stück Einbahnstraße verkehrt, wie es fast alle hier machen, muß ich mich erst mal orientieren. Moment, wo sitze ich? Links, rechts? Ach ja, hier herrscht Rechtsverkehr.



Mein Weg führt mich zunächst nach Beersheba. Ich will das Israeli Air Force Museum besuchen. Einige in der Stadt an markanten Kreuzungen aufgestellte Jets weisen sichtbar daraufhin, Wegweiser weniger. So kreisel ich einige Zeit durch die Gegend, bis ich nach mehrfachem Nachfragen endlich auf der richtigen Ausfallstraße bin, die zum Museum und einer benachbarten Air Base führt.

Auf der Air Base herrscht

reichlich Betrieb. Es wird trainiert. Ständig starten und landen Maschinen bzw. trainieren die entsprechenden Anflüge. Schade, ein Angebot zum Mitfliegen gibt es leider nicht.

Die Ausstellung des Museums lohnt sich wirklich, obwohl ich sagen muß, die mit wenigen Ausnahmen am besten präparierten Maschinen die, die in der Stadt zu sehen waren. Es sind einfach zu viele Ausstellungsobjekte. Ganz interessant ist, dass

die Ausstellung recht neutral aufgebaut ist. Nur Daten und Fakten. Natürlich sind nicht nur israelische Maschinen ausgestellt, sondern auch die der Gegner. Bei diesen Flugzeugen gibt es teilweise interessante Geschichten, wie sie in den Besitz der Israelis gekommen sind. Bei der "normalen" Inbesitznahme war die Maschine in der Regel reichlich zerdeppert und schlecht als Ausstellungsstück zu gebrauchen. Da ist zum Beispiel eine denkwürdige MIG 21, lange Jahre das Rückgrat der Warschauer Pakt-Luftflotten und auch verschiedener Luftstreitkräfte arabischen Lagers. Der Mossad konnte im Jahr 1966 gemeinsam mit dem militärischen Aufklärungsdienst der IAF einen irakischen Piloten dazu bringen, mitsamt seiner Maschine nach

Israel zu fliegen. Die Maschine wurde natürlich auf das genaueste untersucht und in zahllosen (Schein-) Luftkämpfen getestet. Die Ergebnisse halfen den israelischen Piloten bei ihrem Kampf gegen die feindlichen MIGs. Für die Flugerprobungen wurde die MIG mit israelischen Farben bemalt und erhielt, wohl nicht ganz unbeabsichtigt, die Nummer 007. Kommt doch irgendwie bekannt vor?



IAI Nesher – das erste von Israel produzierte Kampfflugzeug, eine Verwandschaft zu den französ schen Mirage ist nicht zu leugnen. Im Einsatz 1971 - 1982

Interessant zu sehen ist, wie lange es der Staat Israel sich erlaubte, eigene Flugzeuge zu entwickeln. Das war allerdings kein Luxus, sondern pure Notwendigkeit, da der Staat wiederholt unter dem Exportboykott potentieller Lieferländer stand und sich davon unabhängig machen wollte. Viele israelischen Entwicklungen fußen französischen Jets. Doch mit der zunehmenden technischen Entwicklung wurden die Systeme derart komplex, dass sie für das kleine Land nicht mehr zu wuppen waren. Man kehrte wieder zum Einkauf ausländischer Muster zurück. Das sind seit einigen Jahrzehnten US-Muster, und da scheint es seitdem auch keine Lieferschwierigkeiten gegeben zu haben. Auch hübsch zu sehen, dass es natürlich auch eine deutsch-

israelische Kooperation gab. Natürlich nicht bei den Jets, da hatte die Bundesrepublik nichts zu bieten. Aber ein bisschen was gab es doch. Und natürlich ganz geheim, denn offiziell hielt sich die bundesdeutsche Regierung da ganz stark zurück. Aber unter der Hand wanderte in den sechziger Jahren so manche Dornier Do 27 ins gelobte Land und flog dort unter der hebräischen Bezeichnung *Dror*. Es wurde eingesetzt als Kurier- und Verbindungsflugzeug, leichter Aufklärer und zur Artillerieunterstützung, später auch als Schulflugzeug. Zum aktiven Fronteinsatz kam

es im Sechs-Tagekrieg. Erst in den siebziger Jahren wurden diese Flugzeuge der Öffentlichkeit gezeigt. Zuvor war es den Entscheidungsträgern beider Seiten zu heikel. Wobei eine DO 27 nicht einfach zu verbergen ist. Ihr Design mit der großen rundgezogenen Frontscheibe ist so unverwechselbar, dass jeder Fachmann sofort erkennt, was er vor sich hat.

Auch wiederum interessant, daß einige der israelischen Flugzeuge in andere Länder der Welt verkauft wurden, nachdem sie in Israel gegen neuer Muster ausgetauscht wurden. So gelangte das mit 13 bestätigten Abschüssen erfolgreichste israelische Flugzeug, eine Dassault Mirage, 1982 an Argentinien.



Das Cockpit des erfolgreichsten israelischen Jets, einer Dassault Mirage IIICJ. Diese Baumuster dienten von 1962 bis 1982. Man beachte die argentinische Beschriftung



Israel trennte sich seinerzeit von seiner gesamten Mirage-Flotte. In Argentinien erlitt die Maschine einen Landeunfall. Den Argentiniern war der historische Wert der Maschine bewußt, weshalb sie das Wrack für einen symbolischen Preis an Israel zurück veräußerten. Dort wurde das Flugzeug restauriert und in das hiesige Museum verbracht. Auch die israelische Eigenentwicklung Nesher wurde im Rahmen ihrer Ausmusterung an Argentinien verkauft. Dort diente sie unter dem Code-Namen Dagger auch im Falkland-Konflikt. Vieles ist sicher nur für den Militärhistoriker interessant. Was ich dagegen erstaunlich finde, ist, dass es auf militärischem Gebiet offenbar keine Berührungsprobleme zwischen Argentinien und Israel gegeben hat, obwohl in Argentinien ja

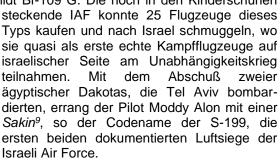


Lockheed P-51 Mustang

etliche Nazi-Größen untergetaucht sind, und die argentinische Luftwaffe nach dem zweiten Weltkrieg in nicht unerheblichem Maße von deutschen Luftwaffen-Offizieren aufgebaut wurde. Wobei man Luftwaffenoffizier nicht automatisch mit Nazi gleich setzen kann.

Ich kämpfe mich durch die Ausstellung, beginnend mit den jüngsten Exponaten und dann immer Historie eindringend. weiter in die Die amerikanische Phase wird durch F-16 und Phantoms dokumentiert, die für Israel sehr wichtige französische Phase durch eine breite Palette von Baumustern der Mirage, Mystere und Ouragan und natürlich einigen anderen. Nochmal richtig spannend wird es in der Frühzeit der Air Force. Denn im Unabhängigkeitskrieg, unmittelbar nach der Proklamation der Staatsgründung ausbrach, erschienen noch Modelle im Einsatz, die mit Kolbentriebwerken ausgerüstet waren. Und da flogen doch tatsächliche "Gegner" von einst auf einmal gemeinsam unter dem gleichen Hoheitszeichen. Die englische Superma-

rine Spitfire, die amerikanische Lockheed P-51D Mustang und die in Tschechien nach dem Krieg noch in Lizenz gebaute Avia S-199 Mezek. Dahinter verbirgt sich kein anderes Flugzeug als die Messerschmidt Bf-109 G. Die noch in den Kinderschuhen



In ausgemusterten Transportflugzeugen sind museale Ausstellungen und ein Minikino untergebracht. In letzterem wird ein Werbefilm für die IAF gezeigt, in der sie ihre Legitimation besonders auch mit Bezug auf den Holocaust darstellt. Anläßlich des, wenn ich mich recht erinnere, 50-jährigen Jahrestages der Befreiung des Lagers von Ausschwitz, überflogen 3





Links: Fin bemerkenswertes Büchlein, das wenige Jahre später schnell von der Bildfläche verschwand. Wer weiß heute noch davon? Aber noch bemerkenswerter ist ein Detail auf dem Foto. Genau hinsehen: Das Hoheitsabzeichen! Wohlgemerkt, es geht um den ersten Weltkriea!

von 4 gestarteten Kampfjets der IAF das Lagergelände. Der vierte Jet drehte ab als Symbol und Erinnerung für die umgebrachten, also fehlenden Juden. Auch wenn das Video auf Hebräisch läuft, die Botschaft ist klar, *nie wieder*.

Im musealen Teil entdecke ich noch ein interessantes Kleinod der deutschen Luftfahrtgeschichte, von der kaum jemand in Deutschland noch etwas weiß. Ein in den zwanziger Jahren entstandenes Bändchen, das sich mit dem Beitrag jüdischer Flieger im ersten Weltkrieg beschäftigt.

Ich verlasse das Museum und fahre Richtung Totes Meer. Unterwegs sehe ich mehrfach kräftige Windhosen, die mächtige Staubsäulen in die Landschaft zaubern. Natürlich finden diese Begegnungen stets dann statt, wenn ich gar keine Möglichkeit habe, mit dem Auto anzuhalten. Wenn ich es denn endlich kann, hat die Windhose schon einen großen Teil ihrer ursprünglichen Mächtigkeit verloren.

Wieder fahre ich am israelischen Reaktor vorbei. Zwei kleine Abstecher erlaube ich mir auch. Der erste führt ins Wadi Zafit, der zweite in den *Small Makhtesh.* Den gibt es auch. Auch hier sind die Landschaften eindrucksvoll, besonders für Liebhaber von Wüsten.

Diesmal wähle ich die Abfahrt am Südende des Toten Meeres. Die ist nicht so spektakulär, wie die, die Yoshi genommen hat, aber ich wollte das Tote Meer einfach mal vom südlichen Ende aus sehen. Mehr als das Meer fasziniert mich das dahinter aufragende Jordangebirge. Ich weiß nicht warum, es weckt meine Reiselust. Jordanien wäre bestimmt auch interessant. Ja, Zeit müsste man haben

Die Ufer des Toten Meeres sind weiträumig abgesperrt. Und dort, wo sie es nicht sind, weisen immer wieder Schilder auf die Gefahr der sinkholes hin. Früher hielt ich ja Dinge wie Treibsandfelder für Erfindungen besonders phantasiebegabter Schriftsteller. Mittlerweile weiß ich, dass so etwas Realität ist, und hier, am Toten Meer, herrscht zu meinem Leidwesen eine solche. Ich würde ja zu gerne über die flachen, fast endlos erscheinenden Uferpartien streifen, die das Tote Meer in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten zurückgelassen hat. Es ist nämlich im Rückschritt begriffen. Aber es wäre ja ein ziemlich dämliches Ende eines angehenden Weltumseglers. Vom sinkhole verschluckt. Ich glaube, nur die Bild-Zeitung hätte ihre Freude daran.







Im kleinen Makhtesh

An den südlichen Ufern des Toten Meeres bestimmt die Salzgewinnung das Landschaftbild. Die endlosen Dämme erwähnte ich schon. Dazu kommen Pipelines, mit denen das salzhaltige Wasser transportiert wird, Werke, in denen das Salz weiterverarbeitet wird, und endlose Halden blendend weißen Salzes. Und auf der anderen Seite endlose Felder mit Reststoffhalden. Denke ich anfangs. Aber die scheinbaren Deponate, die ich zu sehen meine, sind natürlichen Ursprungs. Es handelt sich lediglich um eine mächtige, sehr gleichmäßige Sedimentschicht, die

durch tief eingeschnittene Erosionsrinnen natürlicherweise zerteilt wurde wie eine Vielzahl künstlich angehäufter Halden wirkt. So kann man sich täuschen lassen. Ich möchte heute in einem Kibbuz übernachten. Es gibt hier eins, das auch Yochi empfahl, da es auch einen kleinen Badebetrieb am Toten Meer unterhält. Das Kibbuz ist nicht zu übersehen und also auch nicht zu verfehlen. Ich fahre an einer Schranke vorbei, darf passieren, und komme dann auf eine große, oval angelegte Vorfahrt. Stellplätze, regelnde Verbotsschilder, ein langgestrecktes Empfangsgebäude. Hinweise auf einen kibbuzeigenen botanischen Ganz schön feudal. Hier bleibe ich gerne.



Eine absteigende Schülergruppe macht mich auf den *Mount* Sodom aufmerksam

Ich stelle das Auto ab und werde gleich von einer Russin angesprochen. Ob ich ihr helfen könne und sie hinunter an eine Busstation bringen könne. Ja, mache ich gerne. Ich will nur schnell eine Unterkunft für mich reservieren. Im Empfangsgebäude kleine Gruppen und Paare. Aus aller Herren Länder. Wie in einem Hotel. Am Tresen warte ich geduldig, bis der Gast vor mir fertig ist.

"Shalom, good afternoon, do you have a room for a single person for one night?" "Of course."

"Fine, so what do you charge for one night?"

"One hundert and fifty nine Dollar."

Ähm, ja, ich glaube, ich gehe.

Ich bin schon vor der Tür, da kehre ich nochmals um.

"The rate was 195 US-Dollar or Shekel?"

"195 US-Dollar."

Irgendwie hatte ich mit einem Kibbuz so etwas urkommunistisches, so eine Art Urkommune verbunden. Und menschengerechte Preise natürlich. Das stattdessen ist ja purer Kapitalismus. Nun verstehe ich die Not der russischen Dame. Internationale Solidarität ist gefragt. Schade, dass ich keine CD mit der Internationalen habe. Sonst würde ich die jetzt einlegen, das Radio auf den Anschlag drehen und unter deren Klängen mit der russischen Dame selbstredend davonziehen. Unglaublich. Als wir die Hauptstraße erreichen, zischt gerade der Bus an uns vorbei. Ich hinterher. Für einen Moment verlieren wir den Bus aus den Augen. Er ist in eine kleine Ansiedlung abgebogen, und bleibt dann spurlos verschwunden. Die Russin redet auf

mich ein. Anfangs verstehe ich nicht recht. Ob ich sie zur Jugendherberge bringen könne. Stimmt. Nicht weit vom Kibbuz war eine Jugendherberge. Also, warum nicht? Sieht von außen ganz nett aus, aber hermetisch abgezäunt. Die Haupteinfahrt halte ich wegen der sterilen Sicherheitsgestaltung zunächst für den Lieferanteneingang. Es gibt aber nur den. Die Russin erzählt mir, dass die Unterkunft hier 50 Dollar koste. Na ja, eine preiswerte Jugendherberge also. Innerlich winke ich der Versuchung gleich ab. Ich entlasse die Russin und kehre um. Für das Geld kann ich problemlos den Sprit nach *Ashkalon* vergurken und morgen wieder zurückkommen. Da ist sogar noch ein gutes Abendessen beim Japaner drin. Zumal ich hier ja auch noch essen gehen muß. Und ob ich jetzt anderthalb Stunden auf der Straße verbringe, oder mich hier nach dem Essen in meinem Zimmerchen langweile.



Das Tote Meer im zentralen Bereich, dahinter das Jordangebirge

Gesagt, getan, ich fahre nach Ashkalon. Später ärgere ich mich, warum ich nicht gleich auf die Idee gekommen bin, die russische Dame einzuladen, mitzukommen. Schlafplatz gibt es auf der JUST DO IT, und irgendwie tat sie mir leid. Sie war ja eine sehr kultivierte Erscheinung, aber dass es für sie bei diesen Preisen schwierig ist, ist auch klar. Und es ist doch schade. wenn interessierte Menschen wie sie, wegen solcher Preise nicht oder nur eingeschränkt reisen können. Und ich hätte auch Gesellschaft gehabt. Zu spät. Manchmal ist man einfach nicht spontan genug.

Auf der Rückfahrt sehe ich viele Pkw mit Anhänger und Pickups, die große Holzvorräte durch die Gegend karren.

Und später gibt es allerorten Lagerfeuer und grillende Menschengruppen. Heute muß ein besonderer Tag sein. Aber ich habe nie rausbekommen, was es nun für ein Tag war.



Die Judäische Wüste zwischen Arad und dem Toten Meer

1.471 (Di. 12.05.09) Gegen acht Uhr starte ich mit dem Auto und verhole mich an die nächstgelegene Tankstelle. Tanken mit Bedienung, da muß ich mich immer wieder neu dran gewöhnen. Es wird alles ganz genau gemacht und sogar das Autokennzeichen wird von dem Tankautomaten erfasst. Nichts bleibt unberücksichtigt.

Dann geht es endgültig los. *Bee-er Sheba* umfahre ich großzügig. Der Weg führt für eine kurze Zeit durch Aufforstungen. Vor allem Pinienhaine und Eukalyptus bestimmen das Bild. In der Gegend vor den Forsten gibt es reichlich Plantagenwirtschaft, danach ist die Gegend eher wüst.

Immer wieder sehe ich etwas abseits der Straßen kleine Nomadensiedlungen. In Arad biege ich von der Überlandstraße ab. Eine untergeordnete Stichstraße führt von diesem kleinen Städtchen zur Westseite von Massada. Zwischen Arad und dem Toten Meer erstreckt sich eine eindrucksvolle Bergwüste. Die Judäische Wüste. Die Straße windet sich kurvenreich in ein Tal. Einige Geiern, oder waren es Adler (?), die auffallend in der Luft kreisen, lassen mich stoppen. Nach einer geraumen Zeit streichen sie ab, und ich mache mich wieder auf den Weg. Die Straße quert ein Tal, in dem sich einer kleiner Kibbuz versteckt hat. Sieht wirklich schlicht und einfach aus. Auch hier gibt es offensichtlich Kibbuztourismus. Vielleicht hätte ich gestern hier zu einem realistischen Preis übernachten können. Egal, ich lasse den Kibbuz links liegen. Dann geht es wieder hoch in die vegetationslosen Berge. Eine herrliche Motorradstrecke.

Am Schalterhäuschen vor der alten Bergfeste bin ich offenbar der erste Kunde heute. Vorsichtshalber fragt der Mann, ob ich mir klar darüber sei, dass ich auf der Seite der römischen Belagerungsrampe sei. Denn ich müsse den ganzen Aufstieg allein und zu Fuß bewältigen. Ich bin mir darüber durchaus klar. Genau das will ich ja gerade.







Wüstenbilder: Nomadin auf dem Weg im Nirgendwo, Adler, Vogelfutter

rekonstruierte Am Parkplatz einige Wagen und Karren, eine römische fahrbare, überdimensionierte Armbrust, ein Katapult und ein Art römischer Panzerkampfwagen. Letzterer ist schon sehr eindrucksvoll, wenn auch in einigen Details ein wenig schwächlich rekonstruiert. Das Modell stellt wohl mehr die Idee als die Realität selbst dar.

Der heutige Aufstieg auf der Westflanke Massadas führt über einen Weg an der Belagerungsrampe. Nicht Seite der schlecht, die Rampe. Vor allem, ganz schön steil. Da ist der Aufstiegsweg heute moderater und schonender für den schwachen Touristen. Trotz meiner lahmen Seglerbeine geht es ganz gut. Komme also munter voran und stehe

Rampe noch steiler.

Der Felsen von Massada von Westen aus, die dreieckige Belagerungsrampe im Bild rechts ist gut zu erkennen

nach wenigen Minuten unter dem Bogen des alten Westtores. Von oben wirkt die

Die Geschichte der jüdischen Heloten, der letzten Aufständischen, die sich um 70 n. Chr. auf diese einst von König Herodes geschaffene Festung zurückgezogen hatten, und, nachdem erkennbar war, dass die Römer die Festung endgültig stürmen würden, sich alle (mit der Ausnahme einer Frau und zweier Kinder, nach dem Motto lieber tot als Sklav kollektiven Selbstmord begangen, ist bekannt. Doch unabhängig vom heldenmütigen Widerstand der letzten aufständischen Juden, auch die Leistung der römischen Soldaten und Ingenieure sind beeindruckend. Allein welche Menschenmengen zusammengezogen wurden, um die Festung zu belagern und zu erstürmen.



Die Arbeitskräfte, die organisiert, ernährt und mit allem Lebensnotwendigen versorgt werden mußten, um die Sturmrampe zu bauen. Der letztendlich errichtete Belagerungsturm. Das alles spielte sich in einer nicht gerade lebensfreundlichen Umwelt ab. Eine staunenswerte organisatorische und logistische Leistung. Noch heute lassen sich die Römerlager und die von ihnen rings um den Felsen von *Massada* errichtete Belagerungsmauer erkennen. Der ganze, monolithische Berg wurde von den Römern durch eine Steinmauer eingeschlossen. In kurzen Abständen war die Mauer mit Türmen versehen. Keine Maus konnte ungesehen durchschlüpfen. Alle Lager waren befestigt, mit einer umgebenden äußeren Mauer und einer inneren, zum Teil ebenfalls befestigten Gliederung. Die Belagerungs- bzw. Sturmrampe



Überreste eines der kleinen Lager

existiert noch in nahezu vollständiger Größe. Lager und die Mauern sind anhand des Verlaufs von Steinhaufen und linienförmigen Steinwällen ebenfalls noch gut ablesbar. Wobei ich nicht weiß, inwieweit man da bei der Ausgrabung oder Rekonstruktion ein wenig nachgeholfen hat, um die "Lesbarkeit" zu fördern.

ON MONDAY 21st OF TAMMUZ 5729
(7 JULY 1969) THE REMAINS OF THE
LAST DEFENDERS OF MASADA,
WHO HAD FALLEN THREE YEARS
AFTER THE DESTRUCTION OF THE
TEMPLE (73 C.E.) WERE BURIED IN
THIS PLACE.
THEY WERE BURIED BY THE
DECISION OF THE GOVERNMENT
OF ISRAEL WITH FULL MILITARY
HONOURS.

Ich durchschreite das Westtor und betrete nun endlich die Festung. Gleich als erstes gerate ich in eine Gruppen junger Soldaten. *Massada* heute besitzt vor allem starken Symbolgehalt für den Selbstbehauptungswillen des Staates Israel. Junge Wehrpflichtige werden vereidigt, und ein Besuch der Stätte ist für Wehrpflichtigen obligatorisch. daß erstaunt es nicht, unter den Besuchern aus aller Welt, auch stets israelischer Gruppen Soldaten

Soldatinnen durch die Ruinen ziehen. Was mich dagegen verblüfft, daß es meist die kleinste und zierlichste Frau aus der jeweiligen Gruppe ist, die als einzige ein Schnellfeuergewehr durch die Gegend schleppen muß. Wobei ich mich nicht nur hier, sondern eigentlich überall im Land frage, wieviel Unglücke mit den Waffen eigentlich pro Jahr vorkommen. So achtlos und locker, wie die Dinger meist irgendwie am Körper baumeln, den Lauf auf die eigene Wade gerichtet, oder sonst wo hin.

Ein Zeichen, welchen großen Symbolwert der israelische Staat den Verteidigern Massadas zumisst, ist der Begräbnisplatz am Fuß der Sturmrampe. Dort wurden am 07.07.1969 die verbliebenen Überreste der Verteidiger in einem gemeinsamen Grab beerdigt. Mit allen militärischen Ehren. Was, wenn man mal ehrlich ist, ein ziemlicher Blödsinn ist. Damit meine ich nicht, dass man den Menschen eine letzte Ruhestätte schaffen wollte. Sondern den militärischen Teil. Für mich ist



Weniger an der Historie und mehr am praktischen Nutzen interessiert

das eine reichlich fragwürdige Aneignung von Historie. Als ob die damaligen Aufständischen irgend etwas mit dem heutigen Staat Israel zu tun hätten. Schließlich ist es doch sicher mehr als fraglich, ob es zu der Zeit unter den Stämmen und Völkern, die in der römischen Provinz Judäa lebten, auch nur ansatzweise die Idee eines Nationalstaates gegeben hat. Das ist ja eine wesentlich "moderne" Erfindung.



Junge Soldatinnen in Massada



Ich streife durch die ausgegrabenen und angenehm zurückhaltend rekonstruierten Ruinen. Ab und zu lausche ich den Fremdenführern und staune, unterschiedlich die Erklärungen an den einzelnen Orten der Festung sein kann. Je nach Führer, je nach Gruppe. Ein wenig ärgere ich mich über eine japanische Gruppe, die mich vor lauter Wißbegier und Enthusiasmus rücksichtslos von meinem Standort verdrängt. Das Beste: Neben dem guide gibt es einen hoch technisch ausgerüsteten Übersetzer. Er beschallt seine etwa 15 Zuhörer mit Hilfe von Mikrofon, Kopfhörer und Megaphon.

Beim Studium all der Informationen komme ich zu dem Schluß, dass es im Laufe der Belagerung vermutlich gar nicht viel Kämpfe gegeben hat. Lange Zeit wurde wohl nur gewartet und eifrig gebaut. Die Römer

bauten ihre Rampe, die Belagerten bauten gegenüber der Rampe, für die Römer unsichtbar eine zweite Mauer mit Sandkern. So etwas ist anscheinend widerstandsfähiger gegenüber dem klassischen Angriff auf befestigte Mauern mit einem Rammbock. Doch nachdem der erste Durchbruch in der äußere Mauer

geschaffen war und die Römer den Angriffsturm in die nächste Position vorrücken konnten, war auch für die Belagerten klar, dass ihr Schicksal entschieden war. Wahrscheinlich gab es harte Kämpfe nur in der Phase, als die Mauer aufgebrochen wurde. Dann blieb den Heloten nur noch der einzige Weg, der ihnen möglich schien, der des Selbstmordes. Wobei das für die Menschen eine schwere Entscheidung gewesen sein muß. Denn der jüdische Glauben verbietet den Selbstmord. Man geht heute davon aus, dass zehn Männer ausgelost wurden, die alle anderen umbrachten. Dann losten diese zehn denjenigen aus, der sie umbrachte. So blieb nur einer, der echten Selbstmord beging. Oder, wer weiß, vielleicht war es ja Aufgabe der beiden überlebenden Frau gewesen, diesen letzten zu töten.



Ein paar Reste des Innendesigns. Recht behaglich hat der König es sich hier gemacht.

Unabhängig von dieser militärischen Geschichte, besonders beeindruckend finde ich die Palastanlage des Herodes. Eine wirklich nette Sommervilla, die er sich hier hat errichten lassen. Nicht übertrieben groß, aber hübsch und geschmackvoll in die Landschaft und die verwegene Topographie des Berges gesetzt. Könnte mir auch gefallen.

Von der mittlerweile recht kräftigen Tageshitze reichlich strapaziert fahre ich hinunter zum Toten Meer. An einem der paar der touristischen Zentre suche ich nach einer Gelegenheit für ein Mittagessen. Bin über das Angebot und die Preise nicht gerade begeistert und Ende schließlich – Schande über mich - bei Burger King, dem tiefsten Burger King der Welt, wie stolz erklärt wird. Klar, das Tote Meer liegt ja nun deutlich unter dem Meeresspiegel. Vor zwei Jahren wurde der Wasserspiegel mit –420 m lokalisiert, und er sinkt aktuell jedes Jahr um einen weiteren Meter. Der Burger King dürfte demnach auf etwa – 400 m liegen.

Heute herrscht eine recht klare Sicht. Na, relativ gesehen. Die Farben des Toten Meeres sind viel besser wahrzunehmen, als bei meinen beiden letzten Besuchen. Aber ich halte mich nicht mehr lange bei dem Meer auf, sondern begebe mich von meinem Mittagsort aus ein paar Kilometer weiter nach Süden. Dort suche ich den Einstieg zum Aufstieg auf den Mount Sodom.



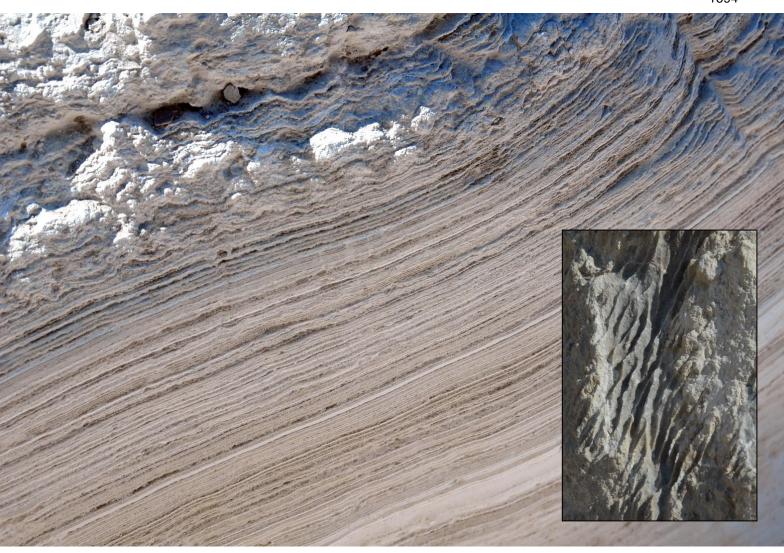
Eine der vielen Aussichten von Massada. Eine geradezu surreale Landschaft

Ich kann nicht sagen, dass ich mir die günstigste Zeit ausgesucht habe. Aber irgendwie muß man ja stets Kompromisse eingehen. Die Sonne knallt vom Himmel, die hellen, blendenden Gesteine strahlen ihrerseits kräftig Wärme ab. Der Anstieg ist steil. Recht schnell stelle ich mir die schlichte Frage: schaffe ich es? Ich habe im Tal ja auf Vorrat getrunken. Doch schon nach wenigen Minuten macht sich das fiese Gefühl deutlich bemerkbar, ich hätte doch etwas mitnehmen sollen. Auf der anderen Seite, ich kalkuliere, mehr als zwei Stunden alles in allem kann mich die ganze Aktion nicht kosten, und abwärts wird es eh leichter gehen. Die Zeit werde ich auch ohne Flüssigkeitsnachschub überstehen. Also gilt: aufgeben gibt's nicht. Weiter geht's.

Weiter gesht es steil geht es hoch. Ich schwitze. Ich dürste. Irgendwann gebe ich mir, das vermutete Ziel in der Ferne ausmachend, noch dreißig Aufstiegsminuten. Die Hitze in den v-förmigen, immer weißer werdenden Schluchten ist immens. Leider geht auch kein Wind. Ächz und Stöhn. Wie schön wäre es doch mit einem kalten Bier am Strand. - Und dann, ich bin doch oben. Seit meiner letzten Zielsetzung hat es nur noch 10 Minuten gedauert. Der Gipfel des Mount Sodom ist ein großer, weißer Salzblock. Die Kuppe selbst ist voller grauen Schotters. Vermutlich aus Sicherheitsgründen hier aufgeschüttet. Das Salz ist nämlich entweder glatt oder pulvrig. Ich entspanne mich und genieße die herrliche Aussicht in alle Richtungen.



Mount Sodom



Salz in Erscheinungsformen

Für den Abstieg wähle ich eine Alternativroute. Und die hat es in sich. Ich muß durch eine Art Klamm absteigen. Steil und eng. So steil und so eng, dass ich mich an den Wänden links und rechts abstützen und vorbeizwängen muß. Vielleicht wäre noch zu erwähnen, dass es sich um einen Salzklamm handelt. Ich salze mich reichlich ein. Doch nicht nur ich sehe nach wenigen Minuten aus, wie ein norwegischer Stockfisch, auch Rucksack und Kamera bekommen eine ähnliche äußere Erscheinung. Wie sagte mein Fotohändler, na, an den Gebrauchsspuren ihrer Kamera sieht man, dass sie in den richtigen Händen ist. Nun, wenn er meint, Ich bin mir nicht so sicher, ob er dieser Aussage so noch zustimmen würde. Dann entdecke ich die "Löcher", vor denen man mit einem Schild warnt. Und wegen derer man den Weg nicht verlassen soll. Sie sind mit seltsamen "Verschlüssen" versehen. Als ob jemand die Hohlräume mit Holztüren verstellt hätte. Eine Salzstruktur gleich daneben könnte die sagenhafte Frau Lot, die unglückliche, symbolisieren. Mit viel Phantasie.

Als Zwischenlösung, ich will sie ja benutzen aber nicht vollends einpökeln, lecke die Kamera ab. liih bah. Was tut man nicht alles für sein gutes Stück. Dann erfolgt der schnelle Abstieg. An der nächsten Tankstelle auf der Strecke heißt es Zwischenstop. Der Tankwart staunt: Nix Benzin, viel Wasser, viel Cola!

Es geht wieder Richtung Ashkelon. Nächster Stop: im Wald. War bitter nötig, da mittlerweile hochgradig müde. Ich ruhe mich etwas aus und streife etwas durch die Bäume. Mit frischem Sauerstoff im Blut geht es wieder besser. Die Klimaanlage in meinem Kia nicht so dolle. Auch ein bisschen schwächlich.



Gipfelfoto mit Jordangebirge und einer Spur Totes Meer



Ich nutze die Gelegenheit und das Auto, um den größten Supermarkt von Ashkelon anzusteuern und ein wenig einzukaufen. Wichtig sind vor allem Wurst (Salami) und Bier und eine Küchenschere. Die alte ist

spurlos verschwunden. Sachen gibt Natürlich finden sich auch noch ein paar andere Dinge. Säfte beispielsweise. Und alles ganz schön teuer. Dieter sagt, deutsche Preise. Ich finde, mehr als das. Er meint, man muß nur wissen, was man wo kauft. Bier z.B. im Souk. Auf die Idee wäre ich nie gekommen. Da sei Bier etwa ein Drittel billiger als im Supermarkt. Und ich solle mal den russi-





schen Schlachter aufsuchen. Schon allein wegen der verführerischen Düfte. Am Abend nehme ich noch Abschied von Harald und Claudia auf der PEGASUS. Ihre Zeit in *Ashkalon* ist um.

Aber das Wichtigste, ich dusche. Mitsamt Rucksack und Klamotten zunächst. Nur weg mit dem Salz. Lediglich der Kamera genehmige ich eine etwas schonendere Behandlung.



1.472 (Mi. 13.05.09) Bin etwas spät dran. Wer spät das Licht ausschaltet, hat halt Schwierigkeiten, früh aufzustehen. Am Steg treffe ich den Eigner der MOON FLOWER. Er ist der Autor des Noonsite-Beitrags über Piraterie vor Sri Lanka. Er behauptet, nach mehrstündiger Verfolgungsjagd bösen Fischerpiraten, etwa 80 Meilen vor der Küste Sri Lankas entgangen zu sein. Der Bericht kann auf www.noonsite.com nachgelesen werden. Hmhm. Sein Boot, eine Bowman 47 ist zwar lang, doch wenn man Bugsprit und den ausladenden Überhang am Heck berücksichtigt, besser abzieht, ist die CWL auch nicht mehr als unsere, vielleicht sogar weniger. Ich frage mich schon, wie er die behauptete Fluchtgeschwindigkeit erreicht haben will. Und um ehrlich zu sein, ich glaube, er ist bei der ganzen Geschichte schlicht Opfer der eigenen Paranoia geworden.



Die letzte Bastion der Templer im Heiligen Land: *Akko*, hier mit der hafenseitigen Stadtmauer

Mache mich dann zügig auf nach *Ashdod*, um den Mietwagen dort zurückbringen. Finde die AVIS-Station auch ohne Stadtplan recht zügig. Nur die Einfahrt auf das Gelände ist etwas arg knapp, fast noch in eine Kreuzung gelegt. Sonderbar, Hab ich fast übersehen. Schnell das Lenkrad eingeschlagen, mit Schwung hinauf, und krach und Doppelkrach. Mist, was war das? Wieso geht es denn plötzlich so sprunghaft runter? Des Rätsels Lösung: Das war gar nicht die Einfahrt sondern nur eine sehr ausladende Bordsteinabsenkung für Rollstuhlfahrer. Jenseits des Bürgersteigs geht es fast 15 cm den Bordstein runter, und bei meinem Schwung hat der Wagenboden aufgesetzt. Gefühlvoll und vorsichtig lasse ich die Hinterräder nachhoppeln. Scheint, dass niemand dieses Malheur gesehen hat. Wäre ja auch zu peinlich. Im Büro entdecke ich dann sehr erfreut, dass die schattenspendenden Jalousien den Blick auf den Ort meines Versagers großzügig abdecken. Glück gehabt. Die Leute hier sind freundlich, aber natürlich gibt es Probleme mit den Konditionen. Es geht keinesfalls so einfach, wie Sikki es sich vorgestellt hat. Vor allem an der Kilometerbegrenzung

entzünden sich die Diskussionen. Ergebnis: Ich behalte den Wagen noch einen Tag länger, dann gibt es keine Begrenzung und der zusätzliche Tag ist preisgünstiger als eine Extravergütung meiner zu vielen verfahrenen Kilometer.

Und sofort folgt ein spontaner Entschluß: Ich fahre nach Akko. Da kann ich mir die Hafenbedingungen schon mal ansehen. Über die Fahrt lässt sich nicht viel sagen. Landwirtschaft, viel Siedlungsbrei, jede Überlandleitungen. Nicht gerade eine umwerfende Landschaft. Schließlich muß ich sogar durch das Gewühl von Haifa durch. Mittlerweile habe ich mich an die im Großen und Ganzen recht brauchbare israelische Ausschilderung gewöhnt. Aber ein paar Schnitzer unterlaufen mir (?) doch. So fahre ich auch nicht einfach nach Akko, als ich die Stadt verlasse, sondern bin irgendwann schon fast auf dem Weg zu den Golan-Höhen. Obwohl, so ganz werde ich den Verdacht nicht los, dass die Israelis das extra machen, so ab und zu ein Irritationen in der Beschilderung. Unterlassungen. Für den Fall, dass sich doch mal ein syrischer Panzer nach Haifa verirrt, wird der Fahrer ganz automatisch wieder zurückgelenkt, wenn sich der sich an den Hinweisschildern orientiert. Die sind nämlich mindestens zweisprachig, also hebräisch und arabisch.





Irgendwie finde ich dann aber doch den richtigen Bogen und komme auch in Akko an, Hier das gleiche Problem. Man ist in der alten Kreuzfahrerstatt, natürlich in einem moderneren Teil angelangt, die Schilder zur alten Stadt weisen in diese und jene Richtung, und schließlich steht man vor einer quer verlaufenden Straße. Links oder rechts? Kein Schild gibt hier, wo es wichtig wäre, Auskunft. Das hat doch Methode. Nachdem ich mich soweit durchgezirkelt habe, dass ich am Ende einer Straßenschlucht eine Uferpromenade erahne, stelle ich das Auto ab. Von der Uferpromenade aus muß sich der Hafen und damit der alte Ortskern ja problemlos finden lassen.

Zunächst finde ich nur die Promenade. Sehr windig, hier im Norden. Muß ständig meine Mütze festhalten. Nach ein paar

Fragen bin ich auf dem richtigen Weg. Der Hafen ist wirklich nicht so weit entfernt. Doch zunächst kommen die mittelalterlichen Befestigungen. *Akko* war, nachdem Saladin gegen Ende des 12. Jahrhunderts *Jerusalem* zurückerobert hatte, der Rückzugsort des Templerordens. Der Papst hatte die Templer ins Heilige Land geschickt, um erkrankten Kreuzfahrern und Pilgern medizinische Hilfe angedeihen zu lassen. Ihre erste Bastion errichteten sie auf dem Tempelberg, was ihrem Orden den Namen der Tempelritter einbrachte.

Ich erschließe mir den Zugang zur Stadt über die alten Gemäuer, die die damalige Stadtfestung zur See hin abschloß. Wie schon auf *Massada* wurden auch hier bevorzugt Kasemattenmauern errichtet, also Mauern, in denen Wohn-, Aufenthalts- und Speicherräume integriert wurden.

Ich schleiche um die Kirche des Heiligen Johannes herum und stoße auf den Zinnen auf Festungsspringer, wie in *Galle*. Nur, dass sie hier kein Geld für ihre Sprünge wollen, sondern mich zum Fotografieren auffordern. Ihre Sprungtechnik ist weniger vollendet, dafür aber genauso tief. Schieße bestimmt hundert Fotos. Und werde immer wieder neu aufgefordert. Schließlich verspreche ich den Jungs, die Bilder per CD zu schicken.



Nicht weit entfernt stoße ich auf den Eingang des Templertunnels. Er wurde Jahren vor wenigen zufällig entdeckt, als sich eine Bewohnerin der Altstadt über eine verstopfte Abflussleitung beschwerte. Ein kleiner Ausflug in die Unterwelt kann nicht schaden. Einmal hin, einmal zurück. Ein anfangs flaches und enges Gewölbe, das in seinem Verlauf immer großzügiger wird.

Dann werfe ich einen Blick auf den Hafen. Das Marinabüro bzw. Hafenbüro befindet sich in alten Gewölben der Hafenbefestigung, ist aber unbesetzt. Und nun? Drei Liegeplätze scheinen frei zu sein. Für mich? Ich bin mir nicht schlüssig, ob ich noch hierherkommen soll. An sich ist es ein netter kleiner Hafen. Aber lohnt sich das? Werde meine Entscheidung wohl vom Wetterbericht abhängig machen.





Auch in Akko gibt es Festungsspringer, doch die springen anders als ihre Kollegen in Galle umsonst

Die Altstadt von *Akko* gefällt mir sehr. Trotz einiger Glanzlichter ist sie nicht auf Hochglanz getrimmt. Ein noch völlig normal bewohntes arabisch Viertel mit jeder Menge Alltagsleben

Auf dem Rückweg legen mich die israelischen Verkehrsplaner mal wieder rein. Statt auf einer Schnellstraße an Tel Aviv vorbeizugondeln, gelange ich mitten in die Stadt. Irgendwie finde ich auch den Ausgang, aber diese Einlage kostet unnötig Zeit. Wieder in der Marina schaue ich bei Dieter ein wenig in Google Earth. Erstaunlich, was da heute möglich ist. Kann mir die für mich interessanten nächsten Häfen von oben, teilweise sogar dreidimensional ansehen.

1.473 (Do. 14.05.09) Einer der üblichen Tage vor dem Auslaufen. Im Marinasekretariat bestelle ich die Behörden für morgen früh. Dann bringe ich das Mietauto nach Ashdod. Dort bekomme sogar einen Mitfahrgelegenheit zur Busstation. Zwei Stunden später bin ich wieder in Ashkelon. Mache weiter mit Bootsputz, dem Stau der Backskiste, versenke das Fahrrad unter dem Cockpitboden, wische zum wiederholten Male. Dann geht's an den Tankpier. 171,9 Liter für ebenso viele Euro wandern in den Tank. Die letzten Schekel gebe ich für Brot und etwas Brotbelag aus. Noch einige Besuche bei Dieter und Manuela bzw. bei mir an Bord, Sikki und ein redefreudiger Lehrer verabschieden sich, dann ziehe ich mich zurück. Will heute früh ins Bett.

1.474 (Fr. 15.05.09) Die ganze Nacht über ist Unruhe. Keine Ahnung, warum, schließlich war noch nicht die Nacht des beginnenden Wochenendes. Ständig Gespräche auf der Außenmole und auf den Yachtstegen. Angelboote fahren mitten in der Nacht raus oder kommen zurück. Habe den Eindruck, nicht die Spur Schlaf zu finden. Am Morgen habe ich heftige Kopfschmerzen. Koche mir einen Kaffee, kann aber kaum was essen. Da ich gestern alles vorbereitet habe, bleibt mir noch etwas Zeit. Lege mich noch mal für zwanzig Minuten hin.

Dann wackele ich zum Marinagebäude. Die Dame von der Einwanderungsbehörde ist bereits da. Ich brauche nur die Quittung der Marina über die Behördengebühren zeigen und schon gibt es den Ausreisestempel. Etwas Zeit benötigt lediglich die Suche nach einem freien Fleckchen in meinem Paß. Dann tauchen auch schon die Polizisten auf, die das Boot vor dem Auslaufen noch einmal auf blinde Passagiere

durchsuchen sollen. Das ist eine kurze Formalie. Der jüngere der beiden umarmt mich sogar. Du willst wirklich abreisen? Ich bin etwas irritiert. Erst als er sich auf den kleinen Fischerkahn an "meinem" Steg begibt, merke ich, dass ich jeden zweiten Tag an ihm vorbei gelaufen bin. In Uniform habe ich ihn nicht erkannt.

Noch schnell zu Dieter und Manuela. Verabschiedung und zwei Briefumschläge. Foto-CDs. Die Polizisten begleiten mich. Sie müssen sich mit eigenen Augen überzeugen, dass ich den Hafen verlasse. In Israel sind die Sitten strenger.

Im Boot, ich fülle noch etwas Motoröl nach. Dabei bleibe ich mit einem Hosenbein hängen, als ich mich nach dem Einfüllen des Öles aufrichte und falle, durch den offenen Ölkanister behindert so unglücklich, dass ich mir heftig die Rippen prelle. Glücklicherweise nichts gebrochen. Das wäre es jetzt gewesen.



Bis dato noch nicht gesehen: Wasserpfeifen für das Rauchen im Kollektiv – im den Basargassen von Akko entdeckt

15.05. – 17.05.09 Ashkelon - Limassol 225,7 sm (36.356,1 sm) Wind: NNW 1-5, N 2-4, WNW 2 Liegeplatz: St. Raffael Marina Marina, xx USD / Tag (Sumierung der Seemeilen geringfügig korrigiert)

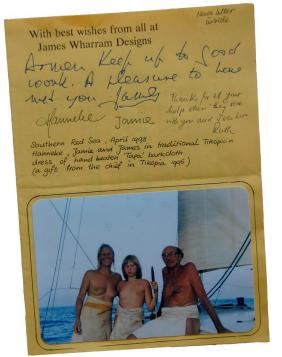


Foto links: Wie in viele Marinas und Clubs wird auch in Ashkalon ein Gästebuch geführt. Und welch denkwürdigen Beitrag entdecke ich da? James Wharram höchstselbst, der Guru des alternativen Katamaranbaus, hat sich verewigt. Mit Hannecke,einer der zwei Frauen, mit denen er stets zusammen lebt.

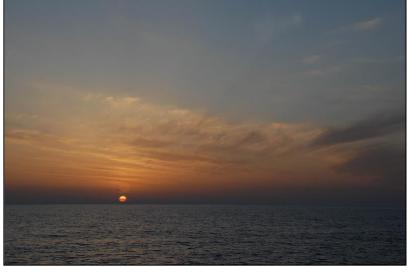
Lange lasse ich die Gesetzeshüter dann nicht mehr warten. Ich nehme die letzten Leinen los und tuckere langsam aus dem Hafen. Es herrscht kein Wind, strahlend blauer Himmel. Die Maschine läuft. Um die Mittagszeit kann ich dann die Segel setzen. Leider kommt der Wind ungünstig, *Limassol* lässt sich nicht anliegen. Recht früh am Tage bekomme ich dann Kontakt zur *sailmail-*Station in Belgien. Trotz ungewöhnlich schlechter Propagation (49) probiere ich es und erhalte neben einigen *mails* die *gribfiles*. Leider versprechen sie für die nächste Zeit nur Wind gegenan. Und auch noch etwas stärker als bislang prognostiziert. Kreuz ist angesagt. Etwas, dass ich gar nicht mehr gewohnt bin. Der trotz der vielen gesegelten Meilen nur langsam zunehmende Fortschritt Richtung Ziel ist reichlich frustrierend. Dann steuert Onkel Heinrich wieder unzuverlässig, bis ich entdecke, dass das Ruderblatt des Pendelruders nach achtern verschoben hat. Raus das Ding, das Blatt neu ausgerichtet und den Befestigungsbolzen angeknallt. Jetzt sollte es besser gehen. Zweimal unterstütze ich den Holeschlag mit Maschinenhilfe. Der Fortschritt ist dann nicht ganz so niederschmetternd.

1.475 (Sa. 16.05.09) In der Nacht endloses Funkgequake. Die israelische Navy ruft ununterbrochen irgendwelche Schiffe. Port Said Control wird von diversen Frachtern angerufen. Ich höre es, obwohl *Port Said* weit mehr als 100 Meilen entfernt ist. Schiffe rufen sich untereinander. Dazwischen gibt es auch noch Anrufe der Libanesischen Navy, ich wusste gar nicht, dass es die gibt, eines *UN-warships*, das wahrscheinlich die Pufferzone zwischen Israel und dem Libanon kontrolliert, und sogar den Ruf der ägyptischen Navy. Wie soll man da Schlaf finden? Irgendwann ist erstaunlicherweise Ruhe. Erst später merke ich, dass ich den Lautstärkeregler der Funke versehentlich

verdreht haben muß. Oder hat ihn mein Unterbewusstsein im Halbschlaf auf leise gestellt?

Tagsüber schönstes Sonnenwetter. Die Luft ist allerdings kühl. Die Schmerzen in der Brust haben etwas nachgelassen. Seit heute morgen um 05:00 motoren wir. Der Wind hat wieder nachgelassen. Da ich nicht mehr an den Schoten reißen und kurbeln muß, kann ich die Brust schonen.

Soll ich oder soll ich nicht angeln? Ich habe tatsächlich noch einen vergessenen Köder entdeckt. Aber dann bin ich zu faul. Nachher fange ich was und muß einen Fisch zubereiten. Lieber mache ich einen schnellen Salat.



Sonnenuntergang

1.476 (So. 17.05.09) In Verlauf der Nacht hat sich die See völlig beruhigt. Schließlich liegt sie da wie ein Spiegel. Jeder hellere Stern wirft Lichtreflexe auf das Wasser. Jupiter folgt dem Mond, nahe am Horizont tauchen die strahlende Venus und der verhalten glimmende Mars auf. Ich sinniere über die alten Zeiten. Was war das Segeln doch anders. Wieviel Tage hätte man für den Trip von Ashkelon nach Limassol gebraucht? Auf der Kreuz waren die alten Schiffe ja bedeutend weniger effektiv als wir heute, und dann, kein Wind! Fünf Tage, sechs Tage? Kurz nach vier bringt mich der Funkanruf eines Tankers aus meinem angenehmen Wach- und Schlafrhythmus. EAGLE SYDNEY fragt, ob ein Boot auf meiner Position eine Segelyacht sieht. Da kann ich ihn beruhigen, ich bin die Segelyacht. Er hat Maschinenschaden und ist mit der Reparatur beschäftigt. Macht sich Sorgen, dass ich kollidieren könnte. Ich bin noch über 10 Meilen entfernt. Aber selbstverständlich werde ich den Kurs ändern und das empfindliche Tankerchen in einer sicheren Distanz passieren.

Eh schon aus dem Rhythmus geworfen, koche ich einen Kaffee. Schreck in der Morgenstunde: Der Zucker ist ausgegangen! Gut, dass ich heute noch in *Limassol* ankomme. Dafür kann ich den Sonnenaufgang wunderbar verfolgen. Vom ersten zarten Lichtschimmer, dem folgenden fahlen Streifen über dem Horizont, der heller und farbiger wird, weiter und höher. Bis dann der Himmel seine Nachtschwärze völlig

verloren hat und dann, noch verhalten leuchtend, der erste, orange Streif der Sonne durch den schattigen Dunst über dem Meer dringt. Eckig und verzerrt steigt sie höher, gewinnt an Leuchtkraft, verliert an Farbe, gewinnt an perfekter Kontur. Lege zur Feier des Ereignisses die Helios Ouvertüre von Gustav Holst auf. Wenn ich mich recht entsinne, hat er sie anlässlich einer Griechenlandreise komponiert. Aber so richtig genussvoll wird es nicht. Der Motor übertönt die zarten Töne und das ständige Gequake in der Funke besorgt den Rest.

Gegen acht Uhr, ich steige mal wieder für den Routineblick ins Cockpit, entdecke ich voraus im Dunst die Konturen Zyperns. Undeutlich zwar, aber doch unzweifelhaft vorhanden. Eine hohe, bergige Insel. Mit dem Näherkommen wird die Kontur schärfer, das einheitliche Grau beginnt sich in helle und dunkle Farbflächen zu scheiden. In mir werden Heimatgefühle wach. Nicht, dass ich schon einmal auf Zypern gewesen wäre. Aber Zypern ist für mich ein erstes Stück echten Europas. Ganz unvermeidlich habe ich daher das Gefühl, nach Hause zu kommen. Wobei das beinahe noch schief gegangen ist. Ich hatte mich unter Deck verkrümelt, um ein paar Kleinigkeiten zu erledigen und noch mal im Computer über Zypern, die Einreiseprozedur, die korrekte Gastlandsflagge und Limassol im Besonderen nachzulesen. Der Frachter, der von Osten her Richtung Limassol steuerte, sollte nach dem AIS gut frei sein. Als JUST DO IT etwas heftiger aufschaukelte dachte ich nur, ach ja, die Bugwelle des Dampfers. Ohne besonderen Anlaß stieg ich wenige Minuten später wieder ins Cockpit. Komisch, ein Windstreifen achteraus. Haben wir wieder Wind? Die Anzeige behauptet nein. Blick nach backbord, schluck, der Dampfer! Der Windstreifen ist sein Kielwasser. Er muß den Kurs geändert haben und dann keinen Millimeter mehr ausgewichen sein. Ein harter Kapitän. Wie ich (unwissentlich). Das war doch recht knapp. Nach einigen Kalkulationen glaube ich zwar, dass es noch ein brauchbarer Abstand war, aber so lala. Den Alarm des AIS hatte ich ausgestellt, da es hier, nahe an der Küste, ständig Alarme gegeben hat. Es wäre schlauer gewesen, den Alarm zu belassen und lediglich die Entfernung, bei der er ausgelöst wird, zu reduzieren.







wohl ist? Wir tuckern langsam durch die schmale Einfahrt. Am nächst erreichbaren Steg frage ich ein paar dort tratschende Skipper. Die Leute müssen sich erst mal über ihre eigene Stegnummer orientieren, weisen mich dann ein. Ob ich Hilfe brauche. Keine Ahnung. Vielleicht steht ja einer von der Marina da. Langsam zockeln wir in die ungewohnt schmale Gasse, die durch die zahllosen Muringleinen noch weiter eingeschränkt wird. Hier liegt man römisch-katholisch. Also mit Heck zur Pier und Muringleinen am Bug. Das wird mein erstes derartiges Einparkmanöver mit dem eigenen Boot und solo. Die Fender sind längst vorbereitet und ich kicke sie nur schnell über Bord, noch schnell zwei kurze Heckleinen vorbereitet. Da taucht auch schon die Box auf. Der Mann, der seine Hilfe anbot steht bereits da und winkt. Bug leicht nach backbord. Dann aufstoppen. Achteraus mit kurzem Gasschub. Möglichst nahe an das hier ruhende Motorboot heran. Ruder hart backbord, kräftig voraus, das Heck schiebt vom Motorboot weg, der Bug kommt rum. Das ganze mehrfach wiederholt. Passgenau drehen wir in die Box und mit schlichtem Einkuppeln ziehe ich

JUST DO IT dann in die Tiefe des Liegeplatzes. Noch eine Korrektur mit Vorausschub,

Abbremsen, die Heckleinen übergeben.

"Sieht so aus, als ob Du das schon häufig gemacht hast."

Eine Anerkennung der britischen Art. Sehr angenehm. Meine Antwort – ja, etwa zwei bis drei Mal neunzehnhundertvierundneunzig - unterschlage ich und sage stattdessen "Many thanks."

Ehrlich gesagt, es war nicht sonderlich schwer. Kein Wind, kein Strom. Mein Helfer reicht mir die erste Muringauffischleine. Schön glibberig. Saue mich und das Boot ein. Stimmt, da gab es bessere Techniken. Die Benutzung des Bootshakens beispielsweise. Eh ich mich versehe, ist der Helfer schon verschwunden.

Ich habe es noch nicht mal geschafft, mein vorgezogenes¹⁰ Ankunftsbier zu entkorken, da taucht ein Security-Mensch auf und bittet um Paß und Bootspapiere. Da ich aus Israel komme, werde auch der Gesundheitsdienst seine Aufwartung später machen. Zehn Minuten steht Sanitätsoffizier in Zivil und mit Sohnemann am Steg. Drei Fragen: Nur eine Person? Gab es besondere Vorfälle oder Erkrankungen? Haben sie einen Bootsstempel? Drei Unterschriften. Erledigt. 15 Minuten später kommt der Zoll. Auch in Zivil. Ich solle mitkommen, es gäbe viel zu schreiben. Ob ich den Bootsstempel mitnehmen könne. Na ja, Fünf Stempel, Fünf Unterschriften.

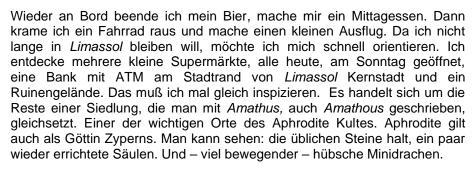
"Ich bereite Ihnen gleich die Ausklarierung vor. Wo wollen Sie hin?"

"Nach Kemer, Türkei. Vorher will ich aber noch Latsi¹¹ besuchen."

"Ich schreibe besser *Antalya, Kemer* kennt hier niemand. Wenn sie abreisen holen sie sich beim Sicherheitsbeamten dieses Papier für den Polizisten in *Latsi*. Sie können dann von dort aus ohne weitere Ausklarierung Richtung Türkei."

Das nenne ich angenehm und unkompliziert.

"Übrigens, wissen Sie, dass Sie uns das warme Wetter gebracht haben? Sonne hatten wir schon, aber heute ist der erste warme Tag dieses Jahres."



Gerade an der Küste schlägt der Tourismus leider ungehemmt zu. Überall wird gebaut. Allerdings viel Leerstand. Die Wirtschaftskrise. Erst dahinter die typische Macchienlandschaft. Dann eine Autobahn, dahinter die eigentliche Insel. Ob man dort, wo es außer Macchie nichts gibt, noch so was wie eine einfache Taverne findet, wo der Wirt, mit einer alten Schürze angetan, den Rotwein aus großen Ballons ausschenkt und man in den Küchen in den Topf schaut? Ich kehre auf einen Sprung in eine neuere Taverne ein. Außer mir nur vier Frauen als Gäste. Zweifellos über den Umweg via *Lesbos* angereist. In Anbetracht der Hitze bevorzuge ich ein Bier, keinen Rotwein. Das kann noch kommen. In einem Supermarkt behebe ich dann den Zuckermangel. Und wieder an Bord lege ich mich erst mal in die Koje.



Zypern, genauer Limassol liegt

vor Just do its Bug

Ein netter Aphroditen-Anblick in einer Taverne, den es hier in hundertfacher Kopie gibt. Er ist für mich ungeheuer wertvoll: Sein klares Grau verhilft mir zu Vergleichsfotos und der Erkenntnis, dass meine Kamera hinsichtlich der Farbrezeption seit ewig fehlerhaft eingestellt ist.

Es ist noch nicht 12:00 Uhr local time, die gewöhnlich früheste Möglichkeit, ein Mittagsbreitenbier zu trinken

¹¹ Sprich *Latschi*



Sieht so aus, als ob ich der einzige ausländische Segler im Hafen bin. Nach einigem Suchen habe ich zwar einige Boote mit nicht zypriotischem Heimathafen entdeckt, aber die sind durchweg nicht bewohnt. Liegen hier anscheinend im Winterlager.

1.477 (Mo. 18.05.09) Am Morgen begebe ich mich erst einmal ins Sekretariat der Marina, um mich offiziell anzumelden. Erste Überraschung: Eine Stunde Internet kosten sechs Euro! Ein Tag kostet 18 Euro. Willkommen im Mittelmeer. Der Liegeplatz soll 20 Euro kosten, und für den Zoll muß ich noch eine Gebühr von 10 Euro berappen. Alles zuzüglich Mehrwertsteuer. Scheint zwar alles gut organisiert, aber ich wundere mich schon ein wenig. Besonders über die Internetpreise. Anderswo ist Internet kostenloser Service. Bleiben oder

18.05.09 Limassol – Ormos Pissouri 29,0 sm (36.385,1 sm) Wind: E 1, W 1-2, Stille Liegeplatz: vor Anker

nicht? Überraschend bekomme ich obwohl im Hafen liegend Kontakt zur sailmail-Station in Belgien und damit einen Wetterbericht. Und der sieht gar nicht so schlecht aus.

Ich entschließe mich reichlich spontan, gleich aufzubrechen. Kann eine Nacht auf See verbringen und dann vielleicht eine zweite in einer der Buchten bei *Ak Lara* im Westen Zyperns. Von dort aus ist es nur ein Katzensprung nach *Latsi*.

Ich wasche schnell ab, klare auf, dann rase ich wieder zum Sekretariat. Das Liegegeld bezahlen. Beim Polizeioffizier liegt bereits mein Ausklarierungspapier. Gute Organisation. Ich versenke das Fahrrad im Cockpitboden, sortiere die Leinen, und dann schleiche ich mich aus dem Hafen. Draußen ist kein Wind. Bestenfalls Stärke 1. Mehr als Alibi fahre ich das Groß als Stütz. Es gibt sogar mal einen Moment, da setze ich die Genua. Doch kaum ausgerollt, dreht der Hauch von Wind vorlicher. Also wieder rein damit.

Ich muß um diesen südlichen Wurmvorsatz, an dem *Limassol* liegt. Eine relativ flache Halbinsel, nur am südlichen Ende wieder leicht erhöht. Steile Felsflanken fallen ins Meer. Zwischen der östlichen und der westlichen Ecke, *Kap Gata* und *Kap Zevgari* sitzen die Militärs. Jede Menge Antennen und Radarinstallationen. Nach dem ich *Kap*

Zevgari hinter mir habe, bin ich recht weit von der Küste weg. Die Insel scheint fast durchgängig besiedelt zu sein. Zypern, das Mallorca des östlichen Mittelmeers?

Beim Studium meiner elektronischen Karten entdecke ich ein Ankerzeichen im Verlauf der Südküste. Mal im Zypernführer nachschlagen. Und siehe da, es gibt einen gegen Westwinde geschützten Ankerplatz. Eine Bucht, eher das, was die Ägypter eine Marsa nennen. Ein geschützter Bereich hinter einer Huk. Ich beschließe, dort zu ankern. Ormos Passouri heißt die Bucht. Die Ansteuerung ist einfach, und bald fällt der Anker auf sandigem Grund in bescheidenen sechs Metern Wassertiefe. Statt des im guide genannten einen Hotels am Strand gibt es eine ganze Siedlung. Gibt es überhaupt noch einen Küstenstreifen Zyperns, der nicht besiedelt ist? Vielleicht im türkischen Teil? Am Ufer Badegäste, ein Jetskifahrer rast herum. Das schöne, ursprüngliche Zypern beginnt anscheinend hinter den ersten Hügeln. Weiter im Inland. Zu weit für mich heute. Bin dennoch ganz zufrieden. Lasse mich nach meiner Ankunft im Cockpit nieder und gönne mir ein Glas israelischen Wein.

Fünf-Minuten Brot (von Anke Wendelborn)

600 g Weizenvollkornmehl 600 ml Wasser, lauwarm 2,5 TL Hefe 1 TL Zucker 2 TL Salz 50 g Hafer 50 g Hirse Leinsamen 50 g 50 g Kürbiskerne 50 g Sonnenblumenkerne 50 g Sesam

- Die Kerne in trockener Pfanne langsam eine Stunde lang rösten. Nicht zu starke Hitze verwenden, wegen des Sesam. (Hüpft aus der Pfanne)
- Wasser, Hefe, Zucker, Salz mischen, Mehl, danach die Kerne einarbeiten.
- In eine gefettete Form füllen, in den kalten Ofen stellen – unterste Schiene.
- 4. Bei 225° C 1 Stunde backen

Die Körnerbestandteile sind variabel. Auch Buchweizen und Nüsse sind geeignet. Oder man lässt die Körner weg.



Zypern tatsächlich mal ohne besiedelte Küste

Später mache ich mich noch an ein paar Arbeiten. Mein Brot schimmelt. Also muß ich neues backen. Probiere erstmals Ankes Fünfminutenbrot. Geht echt schnell und klappt auf Anhieb. Das morgige Frühstück ist gerettet.

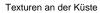
1.478 (Di. 19.05.09) Am frühen Morgen kommen leichte Fallböen über die Huk. Nichts Dramatisches. Hab ich schon erwartet. Mit dem angesagten Westwind mussten sie sich eigentlich blicken lassen. Unschön ist nur, dass einige Winddrehungen die Ankerkette rumpeln lassen. Mal wieder kein guter Schlaf. Das Seemannslos ist ein hartes Los. Jammer. Ich starte früh, denn heute sind etwas über dreißig Meilen gegen den Wind zu machen. Mein erster Schlag führt mich ein paar Meilen aufs Meer hinaus. Fast Südkurs. Könnte eigentlich etwas besser sein. Aber Kreuz bedeutet ja doppelte Wegstrecke, dreifache Anstrengung. Hat Erdmann mal gesagt. Ich mache die erste Wende. Nun der Streckbug. Der Kurswinkel ist niederschmetternd. Von wegen zweifach. Wir müssen deutlich ostsetzenden Strom haben. Mindestens dreifache Wegstrecke ist zu befürchten. Das ist ja völlig unökonomisch und zeitlich zu knapp. Will die Nacht in einer Bucht und nicht auf See verbringen. Also Maschine an und direkten Kurs. Jetzt wird es ganz deutlich. Klarer Gegenstrom. Der Wind wird außerdem vom Land abgelenkt und beschleunigt. Durch die Ablenkung immer schön

von vorn. Muß richtig Gas geben, um mit mindestens 4 kn voranzukommen. Das Groß steht nur noch im 2. Reff als Stütz. Erst jenseits von *Paphos*, das sehr schön sein soll, aber deren Schiffer den Yachties angeblich das Leben schwer machen, kann ich Segeln. Natürlich lässt der Wind jetzt nach. Welche Ungerechtigkeit. Werde mal wieder mit Rasmus ein Hühnchen rupfen müssen.

Als ich die Genua ausrolle und das Groß ausreffe, vergesse ich ein flaches Zeisingbändsel, mit dem ich das aufgetuchte Ende des Groß gesichert habe. Natürlich kurbele ich kräftig gegenan, bevor mir die Ursache des Widerstandes aufgeht. Danach hat sich die Knoten des Zeisings derart zusammengezogen, dass ich ihn minutenlang mit dem Marlspieker bearbeiten muß. An einer Stelle sind zwei Parten des Zeisings regelmäßig miteinander verschweißt! Wir lassen *Paphos* vorbeiziehen und ich stelle erfreut fest, nördlich von *Paphos* gibt es pure Insel. Keine Hotels, keine Dörfer. Nur noch Macchie, Felder und kleine Haine. Dazwischen hell leuchtender Sandstein. So hat Zypern also mal ausgesehen. Das gefällt mir schon besser.

Irgendwann erreichen wir die kleine Halbinsel *Lara Point*. Sie bietet eine Süd- und eine Nordbucht. Wegen der nach Wetterbericht in der Nacht zu erwartenden nördlichen Winde wähle ich die Südbucht. Meine Wegepunkte sind ganz gut gesetzt. Dann taste ich mich hinein. Leider ist es schon spät.

19.05.09 Ormos Pissouri – Lara Point, Südbucht 37,0 sm (36.422,7 sm) Wind: W 2-4, WSW 2 Liegeplatz: vor Anker







JUST DO IT wirft nach Osten einen mächtigen Schatten, im Westen gleißt das Wasser wegen der tief stehenden Sonne. Nicht ganz ideale Bedingungen. Das Wasser ist glasklar, aber trotz der bescheidenen Wassertiefe kann ich kaum etwas erkennen. Fahre Erkundungskreisel. Ab und zu sehe ich wunderbaren Sandgrund. Also rein mit dem Anker. 4 m Wassertiefe. JUST DO IT schwingt aus. Sonderbar. Da sind doch Felsen und schroffe Steine? Doch nicht nur sandig. Wir treiben über ein paar Felsblöcke. Das ist gar nicht schön. Bedeutet Getöse in der Nacht, womöglich eine vertörnte Kette. Also wieder hoch mit dem Anker und neu gesetzt. Etwas weiter südlich entdecke ich wieder eine größere Sandfläche, soweit es mir die Sicht erlaubt. Anker wieder runter. Auspendeln lassen. Sieht alles gut aus. Ich fahre den Anker ein. Motor aus. Zwei Fotos im Abendlicht. Dann das obligatorische Glas Wein. Entspannung im bei untergehender Sonne. Die Bucht ist im Westen und Norden von

vielleicht 15 m mächtigen steilen Abfällen umgeben, teilweise schneeweiß, im Osten ein Strand. Dahinter unverbaute, grüne Landschaft bis zu den Bergen. Eine Taverne. Aber kein Anzeichen für Leben. Ich wäre auch zu faul, jetzt das Dingi aufzubauen.

Seltsamerweise kommt am späten Abend nach dem versprochenen Winddreher auf Nord ein starker Schwell in die nach Süden hin geöffnete Bucht. Vielleicht war der Schwell auch schon da, nur das Boot lag besser zur Wellenrichtung. Der schwache Nordwind reicht jedenfalls nicht, um das Boot auszurichten. So werde ich ein bisschen heftig und mit den dazugehörenden Klapper-, Scheuer- und Quietschgeräuschen in den Schlaf gewiegt.



Spannende Frage: sitzt der Anker an einer guten Stelle?

1.479 (Mi. 20.05.09) Wache mit Migräne auf. Wieder zu wenig Wasser getrunken? Oder sind es die sich mehrenden Gedanken, wie es nach der Rückkehr weiter geht? Wie auch immer. Migräne bedeutet schleunigst aufstehen, Kaffee kochen, frühstücken. Mittlerweile dreht der Wind auf Süd und nimmt zu. Das Boot richtet sich neu aus, und die Schwellschaukelei ist vorbei.

Die Sonne lacht wie all die Tage vom Himmel, aber über dem Land stehen ein paar Cumuli. Außerdem ist der Himmel dunstig. Ansätze eines leichten Cirrenschleiers sind auch zu ahnen. Da kündigt sich ein Wetterwechsel an. Bekomme keinen Pactorkontakt. Für die kurze Strecke heute wird es auch ohne Wetterbericht gehen. Wühle noch schnell ein neues Logbuch aus den Tiefen der Stauräume. Dies ist das neunte Logbuch, das wir auf dieser Reise beginnen.

Der Start gestaltet sich etwas hektisch. Habe den Anker in Seelenruhe aufgeholt, noch sorgfältig in seiner Halterung gesichert. Ein paar Augenblicke kann JUST DO IT ruhig treiben, selbst auf die Ufer der Bucht zu, denn so kräftig bläst der Südwind nicht. Ich kehre entsprechend locker ins Cockpit zurück, kupple das Getriebe ein, drehe am Rad – nichts dreht sich. Mist. Das Steuerrad ist ja noch festgebunden. Das mache ich stets, um zu vermeiden, dass das Ruder beim Schwojen durch den Wasserwiderstand von der einen auf die andere Seite gedrückt wird und jedes Mal heftig gegen den Anschlag donnert. Nu aber schnell. Unglücklicherweise habe ich die lange Wickelleine der Rollanlage in einem schwer zu beschreibenden "System" genutzt. Ganz einfach zu lösen, wenn man Zeit hat, aber jetzt. Ein Palstek auf, Leinenenden (Tampen) durch die Speichen ziehen. Mist, irgendwie hat sich die Leine auch noch um die Achse des Steuerrades gewickelt. Immerhin, ich kann es schon drehen. Ein wenig Abstand gewinnen, dann die Leine endgültig befreien. Puh. Es gibt halt nicht nur Glanzlichter in meiner Seefahrerkarriere.

Bin noch gar nicht lange unterwegs, da sehe ich einen Punkt am Horizont, der sich scheinbar in meine Richtung bewegt. Es dauert nicht lange, und es wird deutlich, dass sich ein Küstenwachboot nähert. Sie funken mich an. Woher, wohin, wann ich wohl in *Latsi* eintreffen werde. Die Zyprioten des griechischen Teils sind ja fast so vorsichtig,

20.05.09 Lara Point - Latsi 19,6 sm (36.461,9 sm) Wind: SSW 3, W 2, WSW 1-3, ENE 3 Liegeplatz: fest in Marina, 30 Euro / Woche (Pauschalpreis) wie die Israelis. Ein gute Fahrt noch, das wars. Meist weht ein beständiger Wind so um die drei Windstärken. Kann gemütlich vor mich hinsegeln. Heute ist einer der seltenen Tage, an denen ich beim Segeln Musik höre. Der Wind dreht sogar freundlich mit meinem Kurs mit, so dass ich ihn fast immer einen Strich achterlicher als guerab bekomme. Kurz vor Kap Arnouti schläft er allerdings ein. Ich muß mit der Maschine nachhelfen. Dann kommt er wieder und ich kann mit einem angenehmem Am-Wind-Kurs Latsi anliegen. Hinter dem Kap verhindert das Land den Aufbau einer Welle. So gleiten wir ganz gleichmäßig vor uns hin. Die Wolken allerdings werden mächtiger und dunkler. Da kann noch was kommen. Zunächst kommt allerdings noch eine Flaute. Drei Meilen vor



Kurz vor *Latsi*, der Himmel hat sich bezogen, die Segel sind bereits geborgen

dem Hafen. Ich verstehe Rasmus dahingehend, dass ich meine Segel bergen solle. Kaum sind sie alle gestaut kommt eine erste Bö. Allerdings nicht wirklich schlimm. Ich funke die Marina an. Die müssen erst mal bei der Polizei fragen, ob ich kommen darf. Wenig später meldet sich die Marinepolizei, stellt ein paar Fragen, dann bekomme ich grünes Licht für die Einfahrt. Bei der guten Sicht und dem relativ ruhigen Wetter stört es nicht, dass ich keinerlei Informationen über den Hafen habe. Irgendwann kann ich das Feuer ausmachen, das die Einfahrt markiert. Muß also von Osten her einlaufen. Dann melde ich mich erneut bei der Marina und bekommen eine Einweisung für den Liegeplatz. Das Einparken geht diesmal allerdings nicht so glatt, wie gewollt. Der quer zum Liegeplatz einkommende Wind drückt JUST DO IT'S Nase stets weg. Kaum möglich, so mit dem Heck voran in die Lücke zu stoßen. Dann eben mit der Nase nach vorne. Der Hafenkapitän und ein Handwerker von einem der

Nachbarboote nehmen die Leinen an. Bekomme eine schnelle Einweisung, dann verschwindet der Kapitän. Das wichtigste, der Liegeplatz kostet 45 Euro. Für fünf Tage. Das ist die abzurechnende Mindestliegezeit. Was es nicht alles gibt? Aber ein paar Tage will ich eh bleiben. Insofern habe ich damit keine Probleme.

Am Abend suche ich eines der Restaurants auf, die sich an der "Hafenmeile" angesiedelt haben. Probiere eine gemischte cyprische Platte. Klingt wie in Griechenland: Dolmadakia, Mousaka und Lammfleisch. Besonders die gefüllten Weinblätter und die Mousaka sind ausgezeichnet. Der einfache Hauswein ist dagegen etwas flach. Läßt sich trinken wie Wasser, macht aber einen dicken Kopf, wie ich morgen feststellen werde.



Vom alten Dorf *Latsi* ist mit Ausnahme von rund drei Gebäuden fast nichts geblieben. Hier zwei alte Fisch- und Lagerhallen

1.480 (Do. 21.05.09) In der Nacht donnert es gelegentlich, und es fallen sogar einige Regentropfen. Leider nicht so viel, dass das Rigg mal anständig gespült würde. Die Frau vom kleinen Supermarkt hatte mir gestern erzählt, dass für diese und die kommende Nacht Stürme angesagt seien. Da bin ich im Hafen ja gut aufgehoben. Aber Sturm kommt nicht. Wahrscheinlich hat sie den englischen Ausdruck thunderstorm für Gewitter mit storm gleichgesetzt. Am Morgen stehen schwere Cumulus-Wolken über den Bergen. Dazwischen blauer Himmel. So hat es am Vormittag regelrechtes Aprilwetter. Ein dauernder Wechsel zwischen Sonne und Wolken, dazwischen ein leichter Schauer.

Während des Frühstücks erschreckt mich nachhaltiges Ankerrumpeln. Damit meine ich das Geräusch, dass man hervorrufen kann, wenn man kräftig an dem in seiner Bughalterung ruhenden Anker rüttelt. Das ist ein Geräusch, dass einen spontan und sofort senkrecht im Bett stehen lässt, so man sich denn in diesem befindet. Steht der

Hafenmeister vorm Boot? Von wegen. Übermütige Jungs. Im Hafen treibt sich lautstark eine halbe Schule rum. Mädchen kichern und kreischen, Jungs machen Unsinn. Wie Schlachten mit wassergefüllten Luftballons, gegenseitiges in das Hafenwasser schubsen und halt rumpeln von Ankern. Ich setze meinen Anker mit der Winsch fest. Nu isses aus mit Rumpelei. Ha.

Dann mache ich mich Pflichtprogramm. Ölwechsel an Maschine und Einspritzpumpe. Es muß natürlich gerade dann besonders heftig Schauern, als zwecks Lüftung alle Luken offen stehen, ich aber gerade ölverschmierte Pfoten vom Ölwechsel an der Einspritzpumpe habe. Bei der Gelegenheit kann ich auch all meine Altölvorräte und leeren Ölkanister loswerden. Welch ungewohnter Platz in der Backskiste plötzlich. Auch das verunreinigte Öl aus Argentinien entsorge ich. Irgendwie habe ich nie jemanden gefunden, der es hätte brauchen können, und nun beschließe ich, dass es ebenfalls abmustern kann.

Erstmals seit Verlassen des europäischen Staatengebietes hebe ich hier auf Zypern

wieder Euro ab. Wenn ich mal meine Heimatflüge außer Acht lasse. Mit dem frischen Geld wandere ich schnurstracks zum hairdresser. Ja. Es war ein mal ein Dorf namens Latsi. Klein und vergessen mit einem winzigen Fischerhafen. Von diesem Dorf sind kaum noch Spuren zu finden. Vielleicht die beiden steinernen Hallen am Hafen, und die Mauern eines der Restaurants an der Hauptstraße. Der Rest des Dorfes ist verschwunden. Alles neu gebaut und überbaut. Vielleicht ist ja noch das schmucke, blau und weiß gemalte Haus der Hafenpolizei ein weiteres Überbleibsel aus alter Zeit. Alles andere ist der Moderne gewichen. Und die hat es mit sich gebracht, dass fast 90% des Geschäftslebens in ausländischer, meist englischer Hand sind oder in den Händen einheimischer Investoren. Wo sind die Dörfler geblieben? Die Friseurin meint, wenn ich mit einem Auto in die Berge fahre, dann könnte ich vielleicht noch ein paar vergessene Dörfer finden. Dörfer mit einem einfachen Restaurant, bei dem man in die Küche geht und in den topf schaut, um das Angebot zu prüfen. Auf das Mieten eines autos verzichte ich dann aber. Es soll doppelt so viel kosten wie in Israel, und vor allem, man muß mindestens zwei Tage zahlen, auch wenn man das Auto nur für

einen Tag braucht. Seltsame Geschäftsmethoden. So würde mich ein Tagesausflug fast 100 Euro fürs Auto kosten. Ich verzichte.

Später sitze ich in einer Bar, um dort per wifi das Wetter aus dem Internet zu holen. Und sollte ich morgen danach starten. Es ist zwar wenig Wind zu erwarten, aber in den folgenden Tagen mit stärkeren Westwinden. Sicher käme ich schon irgendwie nach Antalya oder gegebenenfalls nach Alanaber wäre va. es doch mühsam. Dann lieber den einfachen Weg. Außerdem bringt mir das ein paar ruhige Tage in der Türkei, um das Boot vor Ankes Ankunft etwas aufzuhübschen.



Fischerhafen von Latsi





Nicht, dass sie wieder so erschüttert ist, wie beim letzten Besuch. Später finde ich sogar noch den Hafenmeister. Die Hafengebühr wird mit 30 Euro deutlich niedriger als angekündigt. Sehr gut. Da es ein staatlicher Hafen ist, gelten die bezahlten 5 Tage

in allen staatlichen Häfen. Wer also in *Paphos* bezahlt und dort zwei Tage bleibt, kann anschließend noch drei Tage *Latsi* besuchen. In meinem Fall bedeutet das, ich kann nächstes oder übernächstes Jahr wiederkommen und das Restguthaben aufbrauchen. Mal sehen. Übrigens hat niemand nach dem gefürchteten Mehrwertsteuernachweis für das Boot gefragt.

Abends richte ich sogar noch schnell die Posis am Bug, die von den Genuaschoten etwas aus ihrer Ausrichtung gebogen wurden. Dann ziehe ich mich zu einem einfachen Abendessen an Bord zurück. Habe irgendwie keine Lust, heute noch mal essen zu gehen.

