

郵輪進入蘇伊士運河



### 與海盜緣慳一面

郵輪上的乘客向他們熱烈招手，守護運河的埃及士兵毫無反應。

郵輪漸漸靠近危險水域，船內氣氛也因而緊張起來，船員加強巡視窗戶有否漏光，包括客艙。船方廣播和船報告示，那幾日將有一艘軍艦近距離護航和平號，直至紅海的曼德海峽。

第一日清晨，薄霧籠罩着亞丁灣海面，6時許，離郵輪右舷一公里左右位置，隱約看見一艘灰色軍艦。太陽升起，霧靄漸漸散去和彼此距離拉近，軍艦清晰可見，軍艦附近尚有一架直升飛機盤旋。我們發現前後也有兩艘貨輪與和平號同向航行。由於有軍艦護航，船內的緊張情緒得以緩和。

晴空萬里，海平如鏡，乘客被允許白天在10樓的甲板走動。部分乘客希望一睹海盜真容，個人人還準備了單反長鏡或望遠鏡守株待兔。然而，海面偶爾出現頑皮的海豚和來回覓食的海鷗外，未見其他物體出現。過去，許多漁船在這一帶海域捕魚，現在，正常的漁船都不敢進來，否則，不是被海盜劫掠，就是被驅趕。看來和平號與海盜緣慳一面了。

第三日上午10點，郵輪穿過曼德海峽進入紅海，軍艦與和平號互相鳴笛致意，然後軍艦隨即離去。在警戒水域航行期間，肉眼所見似未發現海盜船隻出沒。後來船長在閒聊中透露，其實那三天時間，駕駛台的雷達顯示，前後超過30艘疑似海盜船出現過，可能懼於軍艦而不敢妄動而已，避免引起乘客恐慌，船長當時沒有公布有關情況。

和平號於第三日清晨抵達蘇伊士運河南端入口等候區下錨。過往等候入河時間通常為兩天，甚至更久。聽老海員說，因為過河時間太長，其間，有小販上船做生意，賣土特產、紀念品或食物，甚至按摩服務

。船上人來人往，十分熱鬧。小偷也會伺機而動，船員進出房間都要上鎖，步步為營。2015年新運河通航後，等候入河時間最快為3小時，單向航行改為雙向航行，通過全程時間由18小時縮短為11小時。上述熱鬧情況已不多見。

和平號於中午時分在領航員登船後，緩緩開進蘇伊士運河。部分乘客早已擁到甲板的各個位置，船頭甲板特別臨時開放，方便乘客觀賞運河景色。

甫駛入蘇伊士運河，即感到一股熱浪撲面而來，兩岸好似被霧靄籠罩着，遠處的景物朦朧不清。船員解釋，那是因為蘇伊士運河位處沙漠地帶，氣溫高，曝曬下地面出現「水氣」，同時由於不斷吹起的沙塵，引致視野模糊，並非霧靄。

運河沿途說不上景色優美，無人地帶居多，倒是五步一樓、十步一閣的碉堡和全副武裝的士兵，儼如一道風景線。郵輪上的乘客向他們熱烈招手，守護「國寶」（運河）的埃及士兵毫無反應。



▲乘客過河時拍照留念

### 堪稱埃及「金庫」

有人說，埃及躺着都能靠運河掙錢過日子。就因為如此「貴重」，蘇伊士運河好像一座金庫，所以特別刀門森嚴。

蘇伊士運河不僅為世界海上交通與經貿提供了極大的便利，也為運河的控制者埃及帶來了無盡的滾滾財源，僅靠收取運河通行費，每年就獲得超過54億美元的巨額財政收入，預測數字還會逐年上升。有人說，埃及躺着都能靠運河掙錢過日子。就因為如此「貴重」，蘇伊士運河好像一座金庫，所以特別刀門森嚴。

如果從陸上參觀蘇伊士運河，絕對不可能像郵輪上的乘客如此近距離觀光，只可隔着重重鐵絲網遠眺運河芳容，稍一走近，陀槍實彈的軍人馬上迎過來，絕不讓任何人越雷池半步。這是曾經參加埃及遊的朋友告訴我。

蘇伊士運河最耀眼的景點應是運河公路大橋，巨大的斜拉吊橋凌空飛躍兩

岸，非常壯觀，這是由日本援建的一座跨河大橋。國土跨亞非兩大洲的埃及，蘇伊士運河一直把西奈半島分割在東邊，並長期為以色列佔領。1989年以色列撤出後，西奈完整地回到了埃及懷抱。蘇伊士運河大橋的建成，使埃及的非洲部分和亞洲部分緊緊相連。這座大橋長9500米，寬20米，主橋高70米，可容許68米高的船隻通過。郵輪經過大橋時，日本乘客特別興奮。

當看到岸邊三座伊斯蘭風格的建築物時，顯示郵輪到了蘇伊士運河北端的盡頭。悶熱的沙漠天氣漸漸變得清爽涼快，郵輪即將進入地中海了。成群的海鷗繞着和平號飛舞，似在迎接來自東方的客人。



▲郵輪在紅海上舉行運動會

▼運河沿岸的城鎮



費，與僑匯、旅遊、石油一同成為埃及外匯收入的四大支柱。

### 運河的故事

蘇伊士運河全長190公里，兩端分別連接北部地中海畔的塞得港和南部紅海邊的蘇伊士城。整條是無閘明渠，全線基本為直線，但也有8個主要彎道。運河自北向南貫穿四個湖泊：曼札拉湖(Lake Manzala)、提姆薩赫湖(Lake Timsah)、大苦湖(Great Bitter Lake)、小苦湖(Little Bitter Lake)。新運河開通前的單向航行時期，這些湖泊是臨時等候區。

運河的開鑿歷史遠溯至公元前1874年埃及第十二王朝，為了便於直接貿易，法老辛努塞爾特三世下令挖掘了一條「東西方向」的運河，通過

尼羅河及其支流將地中海與紅海連接起來。此後經歷無數次的變故，直到1956年，運河終於被埃及收歸國有。

但好景不常，1956年，以色列軍隊入侵埃及，為期一周的蘇伊士運河戰爭爆發。由於戰爭的破壞和沉沒船隻的堵塞，導致了運河被關閉，到了1957年在聯合國幫助下被清理後重開。1967年，六日戰爭爆發，埃及下令無限期關閉屬於埃及的蘇伊士運河，並在運河的航段內多處鑿沉船隻來封鎖航道，炸毀了一處橋樑，在運河中布放水雷等措施，防止對岸的以色列使用蘇伊士運河。

運河又再次被關閉長達8年。1974年聯合國維和部隊入駐西奈半島，次年6月，蘇伊士運河再度重開至今。

世界上適合海運的人工運河中，其過往船隻之多，貨運量之大，蘇伊士運河位居第一。蘇伊士運河是埃及經濟的「生命線」和「搖錢樹」，來往船隻的通行費，與僑匯、旅遊、石油一同成為埃及外匯收入的四大支柱。

為適應日益繁忙的海運需要，2015年新蘇伊士運河正式開通，來往地中海與紅海之間的航運變得更加暢順。



交通

若從陸上觀光，開羅包車去蘇伊士運河約兩小時車程。沒有定點定時的公車前往，遊客通常是參團一天遊走幾個景點，參觀運河只是其中一站。乘搭郵輪是唯一近距離觀看及可窺蘇伊士運河全貌的方式。

蘇伊士運河

地中海 非洲 阿拉伯半島 紅海 曼德海峽

## 蘇伊士運河「尋海盜」記

鄧鉅川 文、圖

一九七四年，某香港貨輪運載一批日用品從上海到東歐的阿爾巴尼亞。由於當時蘇伊士運河被封鎖，貨船不得不南下繞過非洲好望角，從印度洋進入大西洋，沿西非海岸往北航行，到北非穿過直布羅陀海峽進入地中海，比走蘇伊士運河多了近半個月的航程。筆者當時是貨輪上的報務員。次年運河重開。事隔四十多年，筆者乘搭郵輪環球一周，從日本出發一路向西，其中靠港阿爾巴尼亞都拉斯一站同當年的貨輪一樣的航線。這一次理所當然的是蘇伊士運河進入地中海，有機會目睹運河兩岸風光了。經過印度洋時剛好避開了惡劣天氣，不過，卻是海盜最活躍的時候。

### 郵輪駛進「危險區」

民不聊生，許多原是善良的漁民被迫鋌而走險，加入海盜的行列。

從亞洲到蘇伊士運河，正常航線是橫渡印度洋，經過亞丁灣，然後進入紅海。這樣必然經過海盜活躍的索馬里海域。要不，就避開這區域，環繞非洲大陸一周，然後進入地中海。然而，只爭朝夕，時間就是金錢的今天，誰會選擇這條航線呢？因而多數的船東還是冒險選擇前者。

索馬里是世界上最窮的國家之一，加上連年戰亂，糧食價格飆升，通貨膨脹和自然災害更加劇了國內危機。治安惡化有增無減，針對援助機構人員的襲擊事件頻頻發生，國際救援組織大多已撤離索馬里。民不聊生，許多原是善良的漁民被迫鋌而走險，加入海盜的行列。

每年經過索馬里海域進入紅海的船隻近5萬艘，這條重要國際航道為索馬里海盜提供了大量下手的目標。同時，被劫船隻的船東往往採取妥協的方式處理劫持事件，這一心理也被海盜掌握，這樣便養大養壯了索馬里海盜。除海盜人數增加外，海盜的裝備也不斷更新，不再使用木船、繩索、大刀、長矛等傳統工具。快艇、重型武器和現代化的衛星通信等高科技被應用在劫持活動中，使攻擊範圍從索馬里沿岸擴展到數百公里之外的公海。國際社會不能坐視不理了，因而組織各國軍艦護航，抗擊海盜。索馬里海盜心狠手辣，碰到國際海軍艦艇就把被劫持的人員放到甲板上，若海軍採取強硬手段，就以殺死人質作威脅。為了保護被劫持人員的生命安全，有時國際軍艦只能讓步，這樣就使得海盜得寸進尺，氣焰更加囂張。另外，一些海盜組織甚至得到本國軍閥的支持，令他們更加有恃無恐。

聰明的海盜多數選擇容易下手的對象作為目標，譬如體積較小，速度較慢的船隻。高速的巨型郵輪這樣大塊的肥肉很難吞得下，或許不會成為海盜的目標，但仍要防患於未然。因此，郵輪進入「危險區」之前，必須作出必要的措施，進行防盜演練，指示乘客萬一海盜佔領郵輪時如何應付。

許多人看過一些有關海盜劫持船隻的電影，或聽過有關的新聞，當進入海盜活躍水域時，難免忐忑不安，和平號船方處理得很好，嚴陣以待，又不過分渲染，多數客人泰然淡定。船方日夜加強監視海面動靜，晚間將所有靠船旁的窗戶用厚黑布封閉，防止燈光外泄，晚上臨時禁止乘客踏上甲板範圍。

印度洋的季風性特徵導致海面狀況複雜多變，每年6月到8月最糟糕，海面巨浪有時達到10多米高。9月到次年5月較為平靜，我們經過印度洋時是秋季，剛好避開了惡劣天氣。不過，這段時間卻是海盜最活躍的時候。

下期「遨遊」將於2020年1月10日刊出



▲船頭遠處是蘇伊士公路大橋

▶國際軍艦為郵輪護航



費，與僑匯、旅遊、石油一同成為埃及外匯收入的四大支柱。