

17 | Vorurteile und Geheimtipps

Pantelleria – Lampedusa, Juni 2002. „Wenn du glaubst, Trapani sei ein finsteres Loch, dann komm' erst mal nach Mazara del Vallo!“ Das war wieder mal einer dieser erster Eindrücke, die uns bald zeigen, dass man kein vorschnelles Urteil treffen soll.

Am 22. Juni kommen wir mit dreissig Knoten Wind im Rücken in Mazara del Vallo an. Der 40 000 Seelen-Ort liegt südlich von Marsala, wo der berühmte süsse Wein herkommt. Der Hafen ist voll mit Fischtrawlern, der kleine Steg des hiesigen Segelclubs ist auf Gastlieger nicht eingestellt. Der Vorhafen ist aber riesig, und so ankern wir hinter dem wuchtigen Wellenbrecher. Ist uns eh lieber, kost' ja nix. Es ist mit Stärke 7 mal wieder windig und böig und der Wind ist brutal heiß. Aber hier liegen wir sicher. Als gegen 1900 die Hitze abnimmt, gehen wir mit dem Beiboot an Land. Wir spazieren durch die Kasbah – die Altstadt wird hier genannt wie in Nordafrika. Riesige rostige und ausgeschlachtete Fischereikähne knarren längsseits der Mole in ihren Landleinen, leere Luken gähnen uns entgegen, zerfetzte Netze und Reste alter Schiffsmotoren beleben das Bild. Die Mole zieht sich an einem kleinen Flüschen entlang, das dem Ort dem Namen gab, bis hinein in die Altstadt. Auf der anderen Straßenseite schlichte Wohnhäuser. Im rosigen Abendlicht hat das ganze noch einigen mediterranen Charme, doch wenn man es sich in der Mittagshitze vorstellt ...! Grobschlächtige, wettergegerbte Gesellen dösen im Schatten, und so ganz wohl ist uns bei diesem Spaziergang nicht. Doch natürlich passiert uns nichts, wir schauen und werden beschaut, das ist alles.

Aber wir lassen uns nicht abbringen, dies ist ein ganz finsterer Ort. Meinen wir. Doch irgendwann gelangen wir auf unserem Irrweg durch die Gassen unvermutet auf eine luftige Piazza. Umgeben ist sie von einem beeindruckenden Palazzo und der Kathedrale. Der Himmel glänzt dunkelblau, die Bogengänge sind beleuchtet, der Vollmond steht über den grün glasierten Kuppeln. Wir gönnen uns einen Aperitiv im Cafe. Wunderbar, dieses Mazara.

Heute ist Volksfest in der Stadt. Eine Band beschallt die Strandpromenade und den Vorhafen. Mehr laut als schön. Das kann ja heiter werden. Und so kommt's dann auch. Bis Mitternacht dröhnen die Bässe und plärren die Lautsprecher. Dann ist Ruhe. Kurz. Nach Mitternacht geht der erste Fischer raus. Dann der nächste. Und dann bis zum frühen Morgen im Fünfmitteltakt. Von wegen Fischer arbeiten sonntags nicht... Jeder auslaufende Kahn macht einen Mordsschwell, und so sind wir dann auch schon früh putzmunter, lichten um 0730 Anker und machen uns auf zur Überfahrt nach Pantelleria.

Null Wind. Kein Hauch. Dunst rundum. Wir motoren. Unterwegs bringen wir Rasmus, dem Gott der Seefahrer, ein Opfer in Form mehrerer großzügiger Schlucke unseres guten, teuren Mahon-Gins. Der scheint ihm zu schmecken, denn er schiebt uns mit eineinhalb Knoten Strom südwärts, was uns auf der 60 Meilen langen Strecke (zirka 110 km) gut sieben Meilen erspart (Differenz Fahrt durchs Wasser gegen Fahrt über Grund – für die, die es interessiert). Außerdem sind wir natürlich schnell, in der Spitze 9 Knoten über Grund (bei 7,5 kt durchs Wasser). Auf dem Weg liegen Positionen mit plakativ klingenden Namen wie „Adventure Bank“ oder „Terrible Bank“. Aber alles geht klar. Bis der Nebel kommt. Mittags um 1130! Richtig dicke Suppe, wir sehen eine Stunde lang gerade noch unseren eigenen Bugkorb. Der erste echte Einsatz für unser Radar. Es ist zwar kaum was los hier, aber wenn man mit Topspeed blind durchs Nichts braust, dann fühlt man sich mit dem dritten Auge schon viel wohler.

Die „Insel der Winde“ empfängt uns mit Flaute. Doch dank Diesels Erfindung und Rasmus' Hilfe (siehe oben) liegen wir schon nach acht Stunden, statt der kalkulierten elf, im Hafen von Pantelleria auf der gleichnamigen Insel. Gut vertäut „im Päckchen“ neben einer herrlichen luxemburgischen 50 Fuß Super Maramu. Der nette Skipper hat uns herangewunken, längsseits zu gehen! Das wir sowas noch erleben dürfen!! Und als Zugabe bekommen wir auch noch einen prima Tipp für's Abendessen. Den Rest des Nachmittags verbringen wir dösend im

Cockpit und unter Deck, der Sonne entfliehend, und versuchen den verlorenen Schlaf der letzten Nacht nachzuholen.

Abends nach 2100 erwacht der Ort zum Leben. Auf der Uferpromenade um den Porto Vecchio ist Massenaufbruch. Fare bella figura ist angesagt. Jung und alt, alles ist auf den Beinen. Wir lassen uns erst die Pizza im Geheimtipp der Luxemburger schmecken, und machen danach selbst auch bella figura, so gut es halt geht im verschwitzten T-Shirt.

Der Ort scheint gerade entdeckt zu werden. Aussteiger mit Häkelmützchen, New-Ager, Alt-Achtundzechziger, alles ist vertreten. Das Völkchen ist bunt, easy going ist die Devise, alles erinnert ein bißchen an Ibiza vor zwanzig Jahren. Wir fühlen uns recht wohl hier.

Am nächsten Morgen holen wir unsere Mountainbikes raus und erkunden die Insel. An einem Tag ein paar Kilometer westlich, am anderen etwas östlich. Schließlich wollen wir's wissen und radeln einmal ganz rundrum. Rechnerisch sind 45 Kilometer locker in vier Stunden zu schaffen. Aber nicht bei 35 Grad Hitze ohne Schatten, und ständiger Berg- und Talfahrt (wir hatten zwar zuvor gefragt, aber wie das so ist, die Einheimischen sagen immer, alles ist easy ...). Naja, jedenfalls sind wir vor Einbruch der Dunkelheit zurück, am Ende unserer Kräfte zwar, aber voll mit neuen Eindrücken.

Die Insel fasziniert mit ausgedehnten schwarzen Lavafeldern, manchmal unterbrochen von sattgrünem Bewuchs, dazwischen immer wieder rote und lilafarbene Blütenpracht. Und überall blühende, wilde Kapernsträucher, die Spezialität der Insel. In den höheren Lagen finden wir Palmen unmittelbar neben Nadelbäumen!



Kapernblüte



Ein typisches Dammuso auf Pantelleria

Die flachen Häuser im typischen Inselstil, „Dammusi“ genannt, sind quaderförmig aus schwarzem Lavastein geschichtet, die bis zu zwei Meter dicken Mauern halten die Hitze draußen, die leuchtend weiß gekalkten Dächer dienen zum Auffangen des seltenen Regenwassers.

Im Hafen hat mittlerweile eine deutsche 20m-Yacht festgemacht. Der Skipper hat offenbar sein Geld u.a. mit der Entwicklung von Katalysatoren für Jaguar-Oldtimer gemacht. Er erzählt uns, dass der Zweimaster im zweiten Weltkrieg in Deutschland geplant worden sei, dann aber nach dem Krieg in England gebaut wurde und seither mit viel Aufwand ständig restauriert wird. Das Schiff hat zwei Masten, dazu zwei gewaltige Panzerdiesel, außerdem zwei Buganker, zwei Geschirrspül- und zwei Waschmaschinen! Wir fragen gar nicht erst, was sonst noch so alles doppelt drin ist. So was wiegt dann am Ende auch knapp einhundert Tonnen. Aber ein extra Haus braucht man da nicht mehr. Die Einladung für's Abendbrot schlagen wir natürlich nicht aus, und so schlemmen wir am Abend, was Küche und Weinkeller hergeben.

Von den Sünden der Völlerei erholen wir uns anderntags am Schwefelsee. Ein türkisfarben schimmernder Salzwassersee mitten in der Insel. Der Grund ist zäher, stinkender Schlamm. Die Leute schmieren sich das klebrige Zeug begeistert auf die Haut, wir machen das auch, und als das Zeug trocknet, sehen wir aus wie die fränkische Guerilla beim Angriff auf Pantelleria. Sehr spaßig. Aber wenn's schön macht!

Doch wir sind ja nicht nur zum Vergnügen hier. Schließlich müssen wir auch mal wieder was tun, segeltechnisch. So beschließen wir, an die Südseite der Insel zu verholen und am Abend von dort aus zur Überfahrt

nach Lampedusa zu starten. So kochen wir uns an der einsamsten Stelle der Welt noch ein schönes Abendessen an Bord, und um 2200 geht's dann hinein ins Blaue, im wahrsten Sinn des Worts.

Der größte Teil der Strecke verläuft durch afrikanische Gewässer. Viel anders als europäische Gewässer sehen die auch nicht aus. Zwölf Stunden später, nach einer ruhigen Fahrt, größtenteils unter Maschine, sichten wir Lampedusa voraus im Morgenlicht. Wir passieren die unter Naturschutz stehenden Isole de Coniglia, wo eine kleine Kolonie der letzten Karettschildkröten des Mittelmeeres leben soll, und legen uns dann vor Anker in eine Bucht auf ... jawohl: Sandgrund. Herrlich haltender, sicherer Sandgrund! Wir glauben's kaum. Tatsächlich gibt es hier zwei Sandstrände, die einzigen der pelagischen Inseln. Das sind Ankerplätze nach unserem Geschmack!

Wir holen Schlaf nach, machen einen Schnorchelgang. Später tauche ich ein in die letzten Geheimnisse unseres Funkgeräts und unseres Navigationssystems. Es gibt doch immer wieder was Neues zu finden!

Am nächsten Abend werfen wir Anker im Vorhafen von Porto Lampedusa. Optisch ist der Ort wieder eine Mischung aus Italien und Nordafrika, kubische Häuser in Ocker, Weiß und Rosa.



Porto Lampedusa

Hier auf Lampedusa entdecken wir ein Lokal, das wir zu den besten unserer gesamten bisherigen Seglerzeit zählen: das „Polpo Escondito“. Es ist ein Ristorante mit viel Geschmack. Das gilt für die Einrichtung, für die Speisen, und hier auch für das Personal. Die fünf, sechs Leute wurden offenbar geschlossen aus einer Model-Agentur abgeworben. Aber nicht nur schön, auch noch supernett sind die Mädels. Es ist nicht leicht, sich auf die Speisen zu konzentrieren. Naturalmente hatten wir keine prenotazione, doch das war no problemo, zwei posti sind schnell gefunden, und um uns die ohnehin kurze Wartezeit zu versüßen, reicht der Wirt vorn an der Bar erst mal zwei kleine Prosecci auf Kosten des Hauses. Wir verbringen hier einen sehr schönen Abend. Das Essen übertrifft alle Erwartungen. Immerhin ist Lampedusa ja nicht Mailand... Und last not least wird nicht einmal unser Budget übermäßig strapaziert, die Preise sind absolut ok. Also: das ist unser Geheimtipp für alle, die demnächst mal hierher kommen wollen.

Auf Sonne folgt bekanntlich Regen, und auf einen wunderschönen Abend folgt eine durchschaukelte Nacht. So verlassen wir morgens genervt und übernächtigt den unruhig gewordenen Ankerplatz in Lampedusa und setzen Segel. Das Eiland Linosa ist unser Ziel.

18 | Von kleinen Eilanden und kulinarischen Fehlritten

Linosa – Malta, Juli 2002. Unsere Inseln werden auch immer kleiner. Isola Linosa ist wirklich das, was man sich unter einem „Eiland“ vorstellt. Eigentlich sind es nur zwei Vulkankegel, Gesamtfläche 5,3 Quadratkilometer. Laut Handbuch gibt es zwei Häfen, keiner ist sicher. Trotzdem, wir wollen hin. Nach einer rauschenden Überfahrt mit 7 bis 8 Knoten Speed und kräftiger „Stutgeron-Welle“ erreichen wir die Insel nach fünf Stunden.

Der Hafen ist leicht zu finden. Das Ambiente ist unvergleichlich: Es sieht aus, als sei der Hafen (oder was sich dafür hält - siehe weiter unten) mitten in das Kraterbecken eines Vulkans hineingebaut worden. Rundum erhebt sich eine steile schwarze Lavawand, vorn ist eine Betonpier zementiert. Am inneren Ende sehen wir eine Art Badestrand mit drei Sonnenschirmen, die sich blendend weiß vom schwarzen Sand abheben.

Am Molenkopf schaukeln vier riesige französische (!) Tunfisch-Trawler im Päckchen kräftig auf und ab und versperren die Sicht auf's Innere; vor der Einfahrt drehen noch ein paar weitere ihre Kreise. Wir wundern uns, was die Riesendinger hier auf dieser Mini-Insel tun; als wir später fragen, erfahren wir, dass sie hier Schutz suchen bis die See wieder ruhiger wird.

Vorsichtig tasten wir uns gegen den Wind an die Mole heran, Meter um Meter. Wir sehen, dass hinter den Trawlern der Rest der Mole bis auf einen einzigen Fischerkahn völlig frei ist. Super, da gehen wir längsseits, e basta! Aber – Überraschung: entlang der gesamten Mole liegen große Steine am Grund! An längsseits gehen ist überhaupt nicht zu denken. Also Abbruch, Kreise drehen. Es pfeift nicht schlecht und wir bemühen uns nach Kräften, Kontakt mit den Steinen, den Trawlern und dem Grund zu vermeiden.

Wir unternehmen mehrere Ankerversuche im Hafenbecken. Doch im gesamten Bereich liegen immer wieder Brocken knapp unter der Oberfläche. Irgendeiner stört immer. Schließlich legen wir den Haken provisorisch auf den Grund, beten, daß Coco für eine Zeit lang selbst aufpaßt und berufen im Cockpit eine Krisensitzung ein. Die Situati-

on: Wind 5 bis 6 aus Südost, zunehmend; kräftige Welle im Vorhafen; erträglicher Schwell hinter der Mole, dort aber viele Steine; Ankermöglichkeiten miserabel; längsseits an der Mole unmöglich. Die Alternativen: Sizilien liegt zirka 100 Meilen nördlich, dorthin wollen wir nicht. Zurück nach Lampedusa? Niemals. Freiwillig schenken wir doch keine Meile her! Und gleich weiter nach Malta? Achtzig Meilen gegenan, nein danke! Also bleiben wir. Schließlich finden wir eine brauchbare Lösung: wir gehen römisch-katholisch, also mit Buganker, Heck voraus, an die Pier und halten uns mit unseren längsten Landleinen gut zehn Meter fern von Beton und Steinen. Auf dem kleinen Fischerboot sind derweil zwei Mann aufgetaucht, sie helfen uns mit einer eigenen Leine. Mit vereinter Kraft liegen wir schließlich gut.

Tagesfazit: fünf Stunden Segeln, drei Stunden Anlegen.



Wir teilen uns den Hafen mit französischen Fischtrawlern

Was wären wir Freizeitskipper ohne die hilfsbereiten Berufsfischer? Für Herta sind sie die wahren Helden der Meere. Wenn uns bei kräftigem Wetter vom Geschaukele angst und bang wird, und wir sichten irgendwo weit draußen einen dieser kleinen Kähne, wie er ohne den sicheren, schweren Bleikiel einer Segeljacht in den Wellen auf und ab tanzt, dann wird klar, daß die Jungs diesen Titel wahrhaft verdienen.

Bei der Anlegeaktion im Westhafen von Linosa lerne ich auch gleich das beste Schnorchelrevier der Insel kennen: es ist hier, mitten im Hafen. Dort befindet sich zugleich auch der beste – weil einzige – Sandstrand der Insel. Pechschwarz, wie alles hier. Nein, nicht alles: die Häuser im nahe gelegenen Dorf sind knallig bunt bemalt, knallgelb, lippenstiftrot, himmelblau, grasgrün. Wir fühlen uns an einem unwirklichen Platz, einerseits die düstere Vulkaninsel, andererseits eine fröhliche, karibische Dorfidylle! Phantastisch!

Selbstverständlich erklimmen wir den Gipfel unseres Vulkans. Auf dem Weg kommen wir an mehreren Kratern vorbei. Mitten drin, am Kratergrund, sind kleine Plantagen mit niedrigen Natursteinmauern umgrentzt, darin Kakteen. Wir steigen weiter auf, über Schutt- und Geröll, rutschig und steil aufwärts. Oben angelangt, eröffnet sich ein atemberaubender Anblick. Bis zum Horizont die silberne See, zu unseren Füßen der einsame kleine Hafen, darin die Boote im dunkelgrünen Wasser, rundum schwarz, rot und hellbraun die Insel. Einen solchen Anblick genießt man nicht oft, dafür lohnt sich jeder Weg!

Wieder zurück im Hafen, schnappen wir beim Plausch mit den Fischern was von „Mistral“ auf. Nichts Bestimmtes, aber einer der Fischer hat „so ein Gefühl“. Wir legen mal den Zweitanker noch in Luv auf den Grund und harren gemeinsam der Dinge. Gegen Abend läßt der Südwind nach, der seit zwei Tagen kräftig weht. Wir entspannen uns, es ist fast Flaute. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit legen die Fischer dann aber überraschend ab und ankern in der Bucht gegenüber. Wir fragen uns, ob die was wissen und wir nicht, bleiben aber. Den Platz an der Mole hatten wir uns ja schließlich hart erkämpft.

Das bereuen wir in den folgenden zwölf Stunden bitter. Eine Stunde später, es ist stockdunkel, beginnt der Tanz. Der Wind hat gedreht, jetzt bläst der Maestrale kräftig aus Nordwest um den mittlerweile unsichtbaren Vulkankegel und drückt gegen die Pier. Binnen Kurzem steht kräftiger Schwell und läßt uns fröhlich Aufzug fahren. Wie gut, dass wir den zweiten Anker draussen haben und mit unseren längsten Leinen gut weg sind vom Beton. Trotzdem wird es eine Höllennacht. Kein Auge tun wir zu. Im ersten Morgenlicht klaren wir auf, lösen die Leinen, gehen Anker auf und verlegen uns demütig in die Nähe unserer

klügeren Freunde. Man weiß es ja immer besser, und der deutsche Wetterbericht hat ja nichts davon gesagt (den guten italienischen Meteo-mar über UKW-Funk konnten wir hier nicht reinkriegen). Ich jedenfalls verspreche Herta, dass wir das nächste Mal, wenn sich ein Fischer in unserer Nähe auch nur zehn Meter bewegt, sofort mit dabei sind.

Am Ende des Tages hat sich das Wetter beruhigt. Es steht zwar noch eine ruppige Welle, die der Mistral aufgebaut hat, aber alle Vorzeichen sind gut. So fassen wir mal wieder einen unserer schnellen Entschlüsse, lichten Anker und verlassen mit der untergehenden Sonne das malerische Eiland Linosa mit rechtweisendem Kurs 82 Grad, Malta.

Die Überfahrt ist teils heftig, teils ruhig. Die erste Hälfte legen wir unter Segeln mit schönem raumem fünfer Wind in schneller Fahrt zurück. Die immer wieder von backbord anrollenden Brecher nimmt Coco eins-A. Als dann aber um 0200 Uhr der fahle Mond genau vor uns aufgeht, geht der Wind fast schlagartig zurück auf nahe Null. Die Dünung aber bleibt. Maschine an. Unter diesen Bedingungen die Segel stehen zu lassen bedeutet massiven Materialverschleiß, weil sie mit jeder Welle rabiat hin und her flappen. Also weg damit. Nur ein kleiner Rest des Großsegels bleibt stehen, zwecks Stabilisierung. Uns haut's rum, aber beim Wachwechsel stehen wir vor Gozo, unter den rosa-goldenen Strahlen der Morgensonne.

Wir setzen die maltesische Flagge und gehen durch den Comino-Channel, runden das nordwestliche Kap Maltas und legen uns erst mal in der St. Paul's Bay vor Anker. Genau hier hat damals der heilige Paulus Schiffbruch erlitten, und bei der Gelegenheit gleich Malta missioniert. Was für ein herrlicher Platz! Hellbraune Klippen über dem glasklaren Wasser. Coco schwebt förmlich über dem Sandgrund, wir erkennen am Boden jedes Steinchen klar wie durch eine Glasscheibe.

Im Augenblick sind wir illegale Einwanderer, die vorgeschriebenen Einklarierungen bei Zoll und Immigration haben wir noch nicht erledigt. Aber erst ist mal Ausschlafen auf dem Plan. Man will den Offiziellen ja nicht mit Ringen unter den Augen gegenüber treten. Schnell noch

zur Erfrischung eine kleine Runde ums Boot geschwommen, dann ab in die Kojen.

Kurz nach Mittag ist die Besatzung der *Coco de Mer* wieder vollzählig und bei einigermaßen klarem Bewusstsein an Deck versammelt. Um den Formalien Genüge zu tun, aber auch, um unsere Wasser- und Dieselvorräte wieder aufzufüllen, setzen wir vorschriftsmässig die gelbe Quarantäne-Flagge unter der Steuerbordsaling und laufen Valetta an. Je näher wir an die Hauptstadt kommen, um so dichter ist die Küste besiedelt. Kein Quadratmeter ist ungenutzt. Ein Hochhaus neben dem anderen, die Hügel dahinter dicht an dicht bebaut. Beim Einlaufen begrüßen uns die gewaltigen Festungsanlagen des Fort St. Elmo, wir kommen uns winzig klein vor. Nach der vielen Natur auf unserer bisherigen Reise wirkt das alles hier auf uns reichlich überdimensioniert. Der Naturhafen von Marsamxett Harbour mit seinen drei Seitenarmen und Manoel Island in der Mitte ist riesig. Unmittelbar südlich von Marsamxett liegt noch der gigantische Grand Harbour, der aber vorwiegend der Großschifffahrt vorbehalten ist. Dort liegen unsere natürlichen Feinde (besonders auf Nachtfahrten), die Riesen der Meere: Containerfrachter, Tanker und Kreuzfahrtschiffe. Getrennt sind die beiden Häfen durch die Landzunge, auf der die Stadt Valetta liegt.

Vor Manoel Island legen wir an. Laut Handbuch sollen dort die Behörden ihre Büros haben. Hier ist gerade eine neue private Marina im Entstehen, die wir so zufällig entdecken. Marc, der freundliche Manager, weist uns persönlich einen Platz zu mit zwei Grundleinen, ein seltener Luxus. Als wir dann einklarieren wollen, erfahren wir, dass die Zollbehörden hier schon lange nicht mehr ihren Sitz haben, sie sind vor Jahren umgezogen zur Msida Marina im nächsten Seitenarm, wo es Liegeplätze für 900 (!) Yachten gibt. Was soll's, ich pack den Klapproller aus und düse hinüber. Doch wir haben 35 Grad im Schatten, und so stehe ich trotz des erfrischenden Fahrtwinds kurze Zeit später im Schweiß meines Angesichts vor dem Immigration Officer. Unseren vorangegangenen Ankerstopp verschweige ich auf die entsprechende Frage, und so geht alles reibungslos, ich bin bald wieder entlassen. Nun sind wir legalisiert. Solcherart im Status gestiegen, führt der erste Weg zum Bancomat. Malta ist (zurzeit noch) kein EU-Staat und hat als Währung das Maltesische Pfund, auch Lira genannt. Euros werden nur widerwillig akzeptiert. Kurz nach der Euroumstellung gewöhnen wir uns wieder ans Bezahlen mit Kupfer- und Nickelmünzen; hier ist Kleingeld noch was wert, und entsprechend häufig im Gebrauch.

Valetta erscheint riesig, doch beim Spaziergang durch die Stadt zeigt sich, dass sie gut zu Fuß zu erlaufen ist. Die Stadt zählt zu den ersten, die vollständig am Reißbrett entworfen wurden, und das bereits Mitte des 16. Jahrhunderts. Die Gassen verlaufen schachbrettartig, führen manchmal steil bergauf und bergab, mit Treppen statt Gehsteigen. Oft hat man einen Blick bis zum Meer auf der anderen Seite. Die Häuserfassaden aus helbraunem Sandstein wirken vornehm, leicht und luftig. Wesentlich zu dieser Wirkung tragen die berühmten Holzbalkone bei, die an nahezu jedem Haus zu finden sind. Fast immer grün gestrichen, erlauben sie durch die Variierung der Fensterstellungen eine Klimatisierung der Innenräume, und ausreichend „privacy“ für die Bewohner.

Mit unserem kleinen Beiboot und dem 3 PS Yamaha Außenborder unternehmen wir eine kleine Hafenrundfahrt. Leider geht uns dabei der Sprit aus, und unser Quirl will nicht mehr anspringen. Natürlich passiert das genau beim Queren der Hafeneinfahrt. Wie schon erwähnt,



Die Holzbalkone sind ein Wahrzeichen Valettas

handelt es sich hier um einen größeren Hafen. Einen der größten im Mittelmeer, um genau zu sein! Klar, dass gerade eine Regatta zu Ende ist und die Heimkehrer dem heimatlichen Hafen zustreben. Es gelingt uns, auf unser Mißgeschick aufmerksam zu machen, und eine schöne Yacht unter Kevlarsegeln fährt dicht bei uns eine sportliche Wende, wir halten den Atem an, sie geben eine Leine über und nehmen uns in Schlepp. Alles sehr gekonnt und molto elegante, die Flagge weist die Crew als Italiener aus, bella figura, claro. Leider versinkt die zugeworfene Visitenkarte mit deren Internetadresse in den Fluten, so können wir später unseren Dank nicht gebührend abstaten.


Zu den weniger ruhmreichen Kapiteln Maltas gehört die maltesische Küche. Sie ist englisch beeinflusst. Jeder weiß was das heißt: man träumt beim Essen von Italien! Nach einigen als gescheitert zu bezeichnenden Versuchen, uns der maltesischen Küche vorurteilsfrei und freundschaftlich zu nähern, konzentrieren wir unsere maltesische Diät auf Spare Ribs und Chicken Wings und fühlen uns damit zunächst einigermaßen sicher. Doch auch da ist man vor Überraschungen nicht gefeit. So entpuppen sich „Spicy Chicken Wings with Chili Sauce“ schon mal als Gummibroiler mit Ketchup. Man kann uns ja nun wirklich nicht nachsagen, wir würden Engländer nicht schätzen. Einige unserer interessantesten Segelbekanntschaften sind Engländer, und wir freuen uns immer, wenn Engländer neben uns ankern, weil die das nach unseren Erfahrungen am besten machen. Last not least segeln wir ja auch selbst ein englisches Schiff. Doch was das Essen angeht, so können wir nur schwer nachvollziehen, wie diese Nation den Lauf der Geschichte bei solch einer Kost überleben konnte.

Unsere Streifzüge durch maltesische Supermärkte waren bisher auch nicht die reine Freude. Das Sortiment trifft den englischen Geschmack, natürlich. „Liver and Apple Paste“ hört sich nicht berauschend an, ebensowenig „Mushroom Garlic Soup“. Wenn man dazu noch die Fotos auf den Packungen betrachtet, beschließt man gerne, zunächst die Brotreste an Bord nochmal aufzubacken. Und natürlich gibt es die berühmte englische Dosenspezialität in ‘zig Variationen: Cooked Beans, White

Beans, Red Beans, Black Beans, Kidney Beans, Elephant Beans, Baked Beans, Butter Beans...

Neben den bekannten internationalen Biermarken in grünen Flaschen oder Dosen, kommt hier selbstredend vor allem englisches Bier, gerne verspottet, zum Ausschank. Als Franke, also gewissermaßen von Geburt an in Bierfragen durchaus bewandert, wage ich zu behaupten, dass das englische Bier – Ale, Lager oder Stout – so übel gar nicht ist. Allerdings braucht man, um es zu genießen, die Atmosphäre eines guten Pub. In fränkischen Biergärten käme es sicher zu Ausschreitungen.

Neben dergleichen gewagten kulinarischen Ausflügen unternehmen wir auch allerlei kulturelle und naturkundliche Streifzüge durch die maltesische Inselwelt. Doch dazu später mehr.

An aerial view looking down at the deck of a sailboat. The deck is made of light-colored wood planks and is surrounded by a network of stainless steel rigging. A white mast rises from the center. The water is a vibrant turquoise color with white foam from the boat's wake.

Türkisfarbenes
Kristallwasser
am Ankerplatz

An aerial view of several dolphins swimming in clear blue water. The dolphins are seen from above, showing their dorsal fins and tails. The water is a deep blue color with some white foam from the dolphins' movements.

Unsere Freunde und
treuen Begleiter auf See



Blue Lagoon, Comino,
frühmorgens vor dem
Ansturm der Massen

Bizarre Formationen
zu See und am Himmel
auf den liparischen Inseln







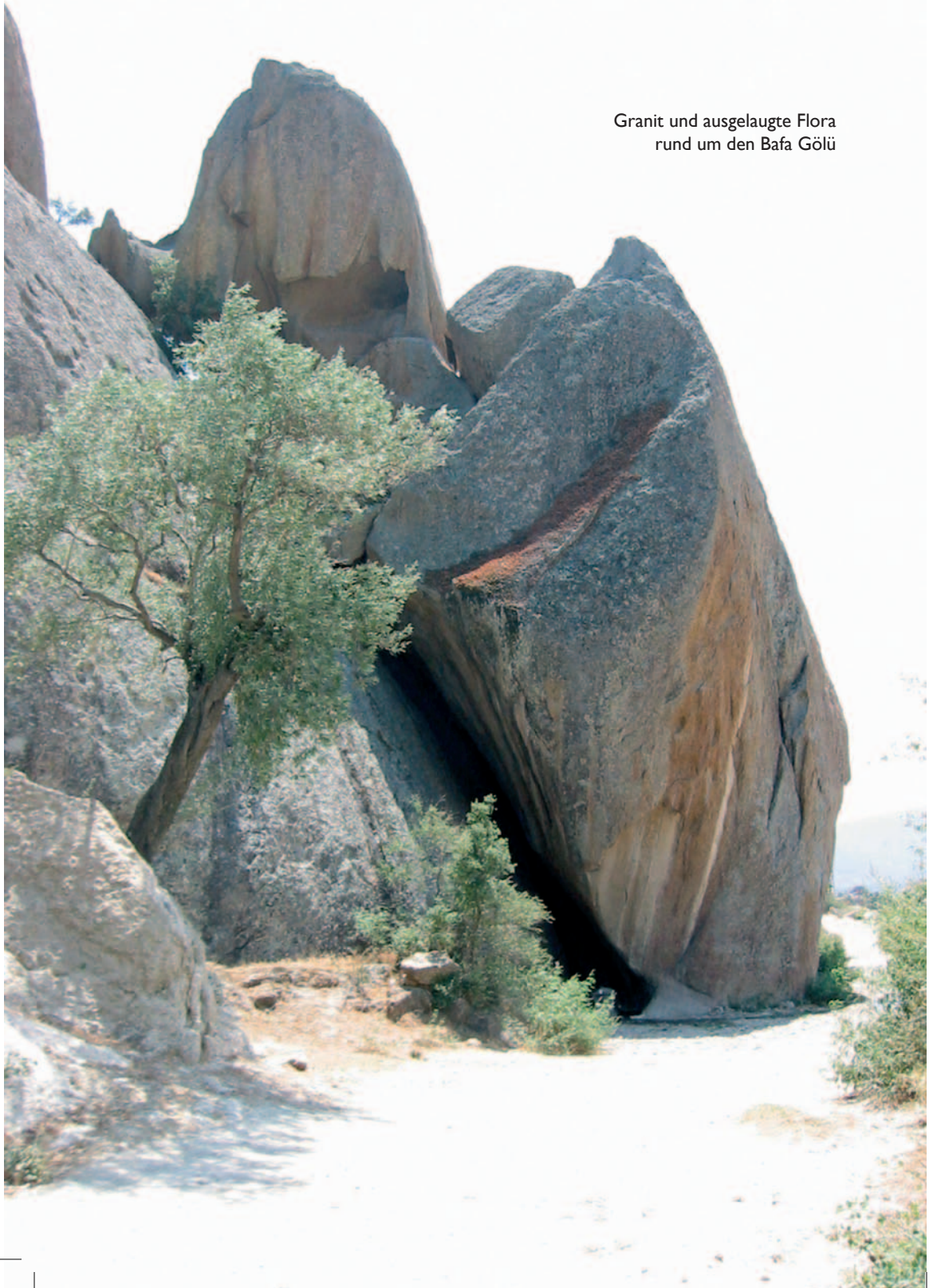
Ankerimpressionen





Shipwreck Beach, Zakynthos

Granit und ausgelagte Flora
rund um den Bafa Gölü





M O O D Y 3 8

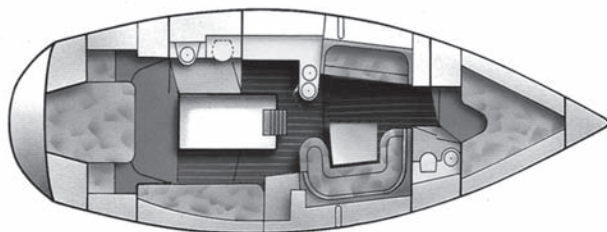
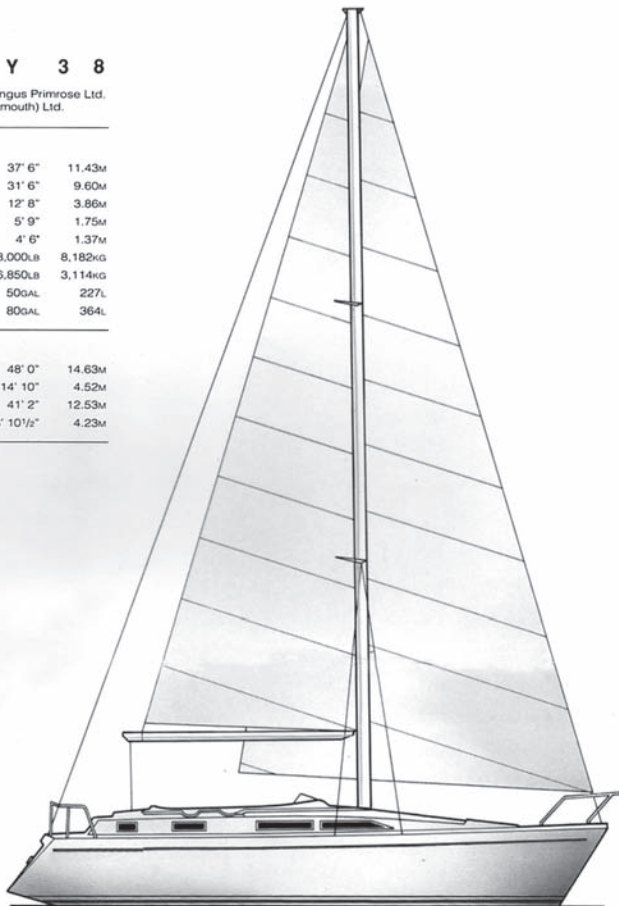
Designed by Bill Dixon of Angus Primrose Ltd.
Built by Marine Projects (Plymouth) Ltd.

PRINCIPAL DIMENSIONS


LOA	37' 6"	11.43M
LWL	31' 6"	9.60M
BEAM	12' 8"	3.86M
DRAFT (FIN)	5' 9"	1.75M
(SHOAL)	4' 6"	1.37M
DISPLACEMENT	18,000LB	8,182KG
BALLAST	6,850LB	3,114KG
FUEL	50GAL	227L
FRESH WATER	80GAL	364L

RIG

I	48' 0"	14.63M
J	14' 10"	4.52M
P	41' 2"	12.53M
E	13' 10 1/2"	4.23M



Zeichnung:
Moody, Southampton, UK



Hin und wieder wollen
auch wir hoch hinaus:
Coco aus luftiger Höhe
vom Masttopp aus foto-
grafiert.