

Schwalbenflug im MED, Ragusa -Malta - Ragusa

..... träume von der neuen Saison mit meinem Schwälbchen."

Samstag, 7. - Mi., 18. April, Mönchengladbach - Marina di Ragusa

Heute ist es so weit: Die letzte Reha-Anschlussbehandlung ist absolviert, die neue Hüfte hat sich an mich gewöhnt - oder umgekehrt. Der Hausarzt hat mir Gesundheit und Tauchunbedenklichkeit attestiert. Haus und Garten sind versorgt durch nach dem Rechten guckenden Nachbarn, regelmäßig pflegenden Gärtnern und aufmerksamer Wach-und Schließgesellschaft.

Gestern habe ich Schwiegermutter, Schwägerin und Schwager zum Abschiedsessen eingeladen; Manfred wird bei mir übernachten, weil er mich in aller Herrgottsfrühe zum Flughafen karren wird - same procedure as every year!

Über die Gebaren der gebuchten Airline Condor bin ich zwar stinkig - man lässt den Flug durchführen durch die tschechische no-name Airline Air Explore (nicht zu verwechseln mit Air Explode), wogegen sich der Fluggast auch nicht wehren kann. Aber gar so schlimm ist es nicht, man hat sogar 1 (!) deutschsprachigen Steward an Bord, und ich lande pünktlich in Catania.

Von hier aus geht es per Überland-Bus nach Ragusa; dort muss ich umsteigen nach Marina di Ragusa. Den Bus finde ich erst nach einiger Detektivarbeit und unter Mithilfe sehr freundlicher, aber nichts desto trotz unverständlich sizilianisch sprechender Mitreisender. Es folgen insgesamt anderthalb Stunden angenehm aklimatisierende Gondolei über Sizilien. Ich trudele am späten Mittag in der Marina ein und lasse mir einen arg verfrühten, dafür aber umso üppiger garnierten Aperol Spritz servieren.



Die Marina ist in Aufbruchstimmung: Hier hatten sicher vierzig bis fünfzig Crews ihr Winterlager aufgeschlagen, es hatte sich eine sehr spezielle Kultur entwickelt. Man ist extrem hilfsbereit und kommunikativ. Morgens um neun gibt es die Funkrunde mit Event-Ankündigungen zum Tag, Angeboten und Gesuchen, Fragen und Tipps zu Technik, Revier, Lebensführung ... Unter dem Zelt auf dem großen Ponton findet man den ständigen Tauschmarkt, man stellt einfach hin, nimmt einfach mit - und nicht nur Ramsch! Man quatscht sich gegenseitig an, erfährt viel, kann manches selbst beisteuern. Am Nachmittag trifft man sich in der Lounge zum Erfahrungsaustausch, freitags und dienstags ist Happy Hour in der Stella Bar. Aber jetzt neigt sich die Winterpause dem Ende zu, alle sind busy, bald geht's los.

Bei mir heißt das: Einbau der neuen Platte für die Spülarmatur, Einbau der neuen Dichtung für die Toilettenpumpe, Schleifen und sechs Anstriche von besonders belasteten Holzteilen wie Pinne, Türschwelle, Holzleiste auf dem Dach etc. . Motorwartung, Deckpflege mit Boracol, Polieren der Edelstahlteile ... Checken aller Systeme, allem voran Lieblingsproblem 1: Ankerwisch, Lieblingsproblem: 2 AIS, dann Funk, Plotter, iPads, Internet. In der digitalen Welt haperte es mal wieder, mein Handy kommt nicht ins

Internet, das iPad will unbedingt eine SIM-Karte haben, bevor es hochfährt (ich will gar nicht ins Internet mit dem Teil), und das AIS funktioniert nicht. Es dauert eine Zeit, bevor ich alles aus dem Winterschlaf geweckt habe, am Ende funktioniert alles prächtig. Warum nicht gleich so?!

Draußen heult derweil der Vater aller Stürme, ein Hafenlieger sieht tatsächlich die angekündigten 57 kn auf seiner Anzeige; ich liege geschützt, bei mir sind es nur Mitte vierzig. Die Raggazzi vor dem Hafen haben einen Riesenspaß,



Dann naht das erste Highlight der Saison: Meine neuen Segel. Wegen des Sturms können wir sie erst am Sonntag (!) anschlagen, und es sind noch einige Justierungen notwendig. Die Genua ist problemfrei, nur etwas schwer zu bergen. Aber am Vorliek des Groß ist das Tuch doppelt aufgedoppelt, sicher sehr haltbar, leider damit aber nicht in den Baum rollbar, weil zu dick. Segel abschlagen zur Korrektur in der Segelmacherei! Etliche Male verstelle ich mit Paolo, dem Segelmacher, den Rodkicker, der meinen Baum im genau erforderlichen Winkel zum Mast hält, ansonsten funktioniert das Bergen nicht. Der Rodkicker hat beim Schwälbchen ausschließlich die Aufgabe, den Baum im richtigen Winkel zum Bergen zu halten. Innen im Baum verkleidet Paolo einige Kanten mit einem speziellen Klebeband. Und so weiter. Dienstag abend ist es so weit, das Groß passt in den Baum - so eben gerade - der Rodkicker hält den Baum auf korrekten 88°. Alles fertig zum Probeschlag am kommenden Tag.

Mittwoch, 18. April, Marina di Ragusa - Marina di Ragusa

Testfahrt mit neuen Segeln. Alles super, und besser, leichter, schneller als mit den alten Segeln; so lange ich nicht hoch an den Wind gehe. Wer jetzt keine langatmige Erklärung zu meinen Segelüberlegungen haben will, überspringt diesen Teil und geht weiter zum morgigen Maltatrip.

Am Wind wird das Schwälbchen stark luvgerig, und es macht auch nur schlecht Höhe. Grübel, grübel und studier! Okay, tröste ich mich, ich war ohnehin mit Vollzeug unterwegs, als Reffen angesagt gewesen wäre. Aber soll das einen so großen Einfluss gehabt haben? Theoretisch habe ich eine andere Überlegung: Schwälbchen fährt eine Baumrollanlage; der Baum steht sehr hoch, damit das Segel richtig einrollt. Dadurch aber lässt sich das Segel aber nicht flach trimmen, das Groß ist nicht flach genug, der Segeldruckpunkt wandert zu weit nach außen, das Boot wird luvgerig. Praktisch kann ich es erst mal nicht ändern; wegen Paolos Schutzbändern im Baum kann ich nicht mal den Anschlag des Rodkickers (er ist starr eingestellt und dient ausschließlich dazu, den Baum im richtigen Winkel zum Reffen und Bergen zu halten) und so den Winkel des Baums ändern. Ich beschließe, die Angelegenheit auf dem geplanten Törn rüber nach Malta ausgiebig zu testen.

Donnerstag, 19. - Montag, 29. April, Marina di Ragusa - Msida (Malta) - Marina di Ragusa

Ich verlasse Marina di Ragusa so gegen acht bei Flaute, aber für den Tag sind drei bis vier Windstärken aus Ost angesagt: Super für die Überquerung hin nach Malta, die wegen der vorherrschenden Winde meist etwas problematisch ist. Tatsächlich, kurz vor zehn kann ich den dieseligen Johannes in Pause schicken, es beginnt eine schöne und flotte Fahrt rüber. Zu den neuen Segeln gibt es wenig neue Erkenntnisse, bei Halbwind benehmen sie sich mustergültig. Problem vertagt!

Unterwegs besucht ein Schwälbchen mein Schwälbchen; wenn das kein gutes Omen ist! Der Piepmatz ist fix und foxi, er lässt sich zunächst mal im Salon nieder. Später kommt er in die Plicht und setzt sich ganz zutraulich - oder nur noch immer müde? - direkt neben meine hochgelegten Beine. Als endlich weiterfliegt, beseitige ich seinen Erinnerungsschiss von der Lehne- Flegel! - und greife zur Funke.



Malta, so bin ich belehrt worden, bestehe nämlich darauf, dass man sich zehn Meilen vor der Küste bei Valletta Port Control meldet; man werde dann aufgefordert, sich eine Meile vor der Küste noch mal zu melden, was aber ohne merkliche Konsequenz bleibt - wahrscheinlich eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme oder ein VHF-Dauer-Test. Auch müsse man - EU-hin, Schengen her - die gelbe Flagge setzen, dürfe als EU-Bürger aber vor dem Einklarieren eine Marina einlaufen - nicht EU-Bürger müssen ankern und per Dingi die Port Police aufsuchen. Später werde ich von Marineros wie im Ufficio nur freundlich angelacht, als ich mich nach den Einklarier-Procedure erkundige: Überflüssig, man sei doch EU-Mitglied. Jau!

Ich fahre nicht in den Hafen auf der Valletta-Seite, sondern in die empfohlene Marina von Msida. Schon während der Zufahrt bekomme ich ein beeindruckendes erstes Bild von Valletta.



Msida ist kein Stadtteil von Valletta, sondern eine eigenständige Stadt, in der viele Botschaften und Konsulate in prachtvollen Villen residieren.



Ich bekomme einen Platz zugewiesen im Schatten der Black Pearl, einem alten deutschen Dreimaster, der seine aktiven Fahrten hier beendet hat und heute als Restaurantschiff dient.



Auf dem Oberdeck gibt's ein stimmungsvolles Restaurant mit weitem Hafeblick, im Bauch des Schiffes eine noch stimmungsvollere Kneipe; hier habe ich mit Mario, einem deutschen Kojenverscharterer, mit dem ich einige Tage zusammen unterwegs war, bei dem einen oder anderen exzellenten und dabei äußerst preisgünstigen Rum im Glas die eine oder andere Partie gesnookert.



Zunächst aber galt es, Valletta kennen zu lernen, die Hauptstadt von Malta, übrigens mit 5700 Einwohnern auf einem knappen Quadratkilometer die kleinste Hauptstadt eines unabhängigen Staates (sorry, der Vatikan spielt da nicht mit), seit 1980 als Gesamt-Monument ein UNESCO-Weltkulturerbe und 2018 Kulturhauptstadt Europas. Valletta liegt zwischen zwei Naturhäfen, dem Grand Harbour und dem Marsamxett Harbour, was der Stadt seit jeher eine große militär-strategische Bedeutung - und jede Menge Begehrlichkeiten - verlieh. Zuletzt im zweiten Weltkrieg, in dem heftig um Malta gekämpft wurde; die Insel

verteidigte sich angeblich mit nur drei Flugzeugen, aber wohl auch jeder Mut Engagement, weshalb König George dem gesamten maltesischen Volk das George Cross verlieh. Na ja, wenn's hilft!

Die militärische Vergangenheit als seit Jahrhunderten strategisch wichtiger Stützpunkt im Mittelmeer wird allerorts deutlich, in den massiven Wehranlagen...



und den Wachtürmen vergangener Zeiten mit ihren steinernen Reliefs von Augen und Ohren, die die uneingeschränkte Wachsamkeit der Platzherrn bezeugen.



Auch den Schattenseiten der militärischen Auseinandersetzungen wurde Rechnung getragen in Form des Lazarettts mit eigenem Aufzug vom Schiff direkt zur Knochensäge.



Heute lebt Malta vom Tourismus, wobei der stark präsente Kreuzfahrttourismus - wie für diese All-Inklusive-Sparte üblich - relativ wenig Geld auf der Insel lässt, und von allerlei Finanzdienstleistungen legaler, halblegaler, illegaler und vor allem den Maltesen ganzegaler Art, die allerdings jede Menge Geld, und das nicht nur auf der Insel, belässt.

Im Stadtbild fallen auch die Kirchen und Aubergen der Johanniter / Malteser auf, die hier bis zu ihrer kampflosen Niederlage gegen Napoleon 1798 ihren Hauptsitz hatten. Der Orden hatte ja, nachdem es im Heiligen Land nichts mehr zu verteidigen gab, erst auf Rhodos und dann auf Malta Fuß gefasst, wo sie den Machtgelüsten der Osmanen Einhalt gebieten wollten. Nach dem Sieg über die Osmanen ließ der damalige Großmeister La Vallette hinter dem bei dieser Gelegenheit zerstörten Fort Elmo die nach ihm benannte Festungsstadt bauen.

Ich mache mich auf den Weg, rund um die weite Bucht des Msida Creeks, und erreiche mit einer nervenaufreibenden Busfahrt den Tritonenbrunnen an südwestlichen Rand der Altstadt.



Schon die ersten Schritte auf der zentralen Merchants Street lassen ahnen, dass die Humilissima Civitas Vallettae, also die höchst bescheidene Stadt von Valletta, wie der Orden selbst den Ort ursprünglich benannte, jedenfalls nach dieser Beschreibung nicht mehr erkennbar ist.



Spätestens mit der Erbauung der massiven Bastionen und der Prachtentfaltung der späten Großmeister im 17. und 18 Jahrhundert wurde Valletta zur „Superbissima“, einer prunkvollen Barockstadt, vergleichbar mit Prag, St. Petersburg oder Wien. Beeindruckend sind die sogenannten Aubergen der Ordensritter, wobei die Übersetzung „Herberge“ den damals geltenden Standards nicht ganz gerecht wird.



Nun muss man wissen, dass sich die Ordensritter aus dem gesamten europäischen Adel rekrutierten: Nachdem die älteren Jungs den heimischen Herd geerbt hatten und auch Militär und Kirche personell hinreichend bedacht worden waren, blieb manch einem Nachgeborenen wohl auch nicht viel anderes übrig; immerhin, man lebte hier nicht schlecht!

Der Orden war gegliedert in „Zungen“, die von Rittern gleicher Sprache gebildet wurden. Diese Zungen unterhielten die Aubergen, sie waren eine militärische Einheit und verantwortlich für bestimmte Aufgaben, im Verteidigungsfall für jeweils zugeordnete Mauerabschnitte.

Den Wandel von schlichter Bescheidenheit hin zur barocken Prunkentfaltung sieht man sehr schön am Beispiel der St. Johns Co-Cathedral, der Hauptkirche des Malteser-Ordens; Co-Cathedral deswegen, weil sie seit 1816 als zweiter Sitz des Erzbischofs von Malta dient. Von außen wirkt die 1577 fertig gestellte Kirche streng und schlicht, was wohl dem damaligen und ursprünglichen Selbstverständnis des Ordens entsprach.

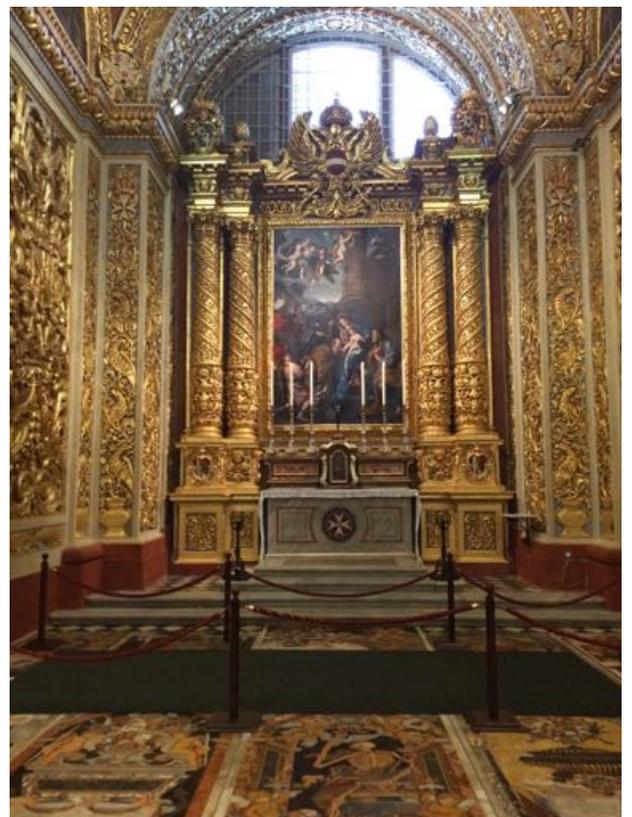


In den folgenden hundert Jahre aber ließen die Großmeister den Innenraum im Stil des Hochbarocks zu einem der prunkvollsten Kirchenbauten im Mittelmeerraum gestalten. Es ist ein Fest in Rot und Gold, kompliziert geschnitzten Steinwänden, prächtigen Wandteppichen und Malereien aus dem Leben des Schutzpatrons Johannes. Das Hauptschiff ist 53 Meter lang und 15 Meter breit; Im Boden sind 375 Grabplatten versenkt, geschmückt mit Wappen und Bildern der Heldentaten, und immer wieder - etwas marode - Skeletten und Totenschädeln.

Die Gräber der Großmeister befinden sich überwiegend in der [Krypta](#). Ihre Sarkophage zählen zu den „vollkommensten Kunstwerken des Hochbarock“. Ob man darin auch besonders vollkommen ruht?



An den Seiten liegen 14 Kapellen, die jeweils einer der Zungen zugeordnet und deren Schutzheiligen geweiht sind. Die deutsche Kapelle ist der Erscheinung des Herrn und den Heiligen Drei Königen geweiht, wie das Altarbild des maltesischen Malers Stefano Enardi darstellt.



Eines der bedeutendsten Werke der Kirche ist „Die Enthauptung Johannes des Täufers“ (1608), ein Meisterwerk von Caravaggio, das die gesamte Stirnseite des Oratoriums einnimmt. Caravaggio war bekannt für seinen wilden Lebenswandel voller Ausschweifungen und blutiger Streitereien; wegen einer dieser Auseinandersetzungen mit tödlichem Ausgang musste er 1606 Rom verlassen, tauchte 1607 in Valletta auf, wurde im 1608 selber Ordensritter und verschwand bald drauf wegen einer erneuten blutigen Auseinandersetzung im Gefängnis; 1610 starb er unter untergeklärten Umständen. Aus künstlerischen Sicht - und dass macht ihn unsterblich - besticht Caravaggio durch seine naturalistische Licht- und Schattenmalerei.



Die kommt auch im Bildnis des Hieronymus zum Tragen, gemalt 1607. Das Bild wurde 1984 gestohlen; für mich völlig unklar, wie man einen etliche Quadratmeter großen Ölschinken aus einer Kirche klauen kann, was aber an meiner Naivität bezüglich organisierten Einbruchdiebstahls liegen mag. Jedenfalls tauchte es drei Jahre später wieder auf (für mich völlig) und ist heute an der anderen Stirnseite des Oratoriums zu bewundern.

Nicht nur wegen dieser beiden Bilder ist für mich St. Johns schon eine Reise Wert. Mal ganz abgesehen von dem großartigen Valletta.



Zweiter Schwerpunkt meines Malta- Aufenthaltes war die Lösung des Problems mit den neuen Segeln. Der oben schon zitierte Mario wurde nicht müde, mir Verbesserungsvorschläge jeglicher Art zu unterbreiten, und - mehr als das - er schleifte mich von einem Ship Chandler zu anderen. Wir kehrten zurück reich beladen mit neuem Tauwerk, Augbolzen, Schäkkel, Blöcken. Denn wir waren uns einig, dass der starre Winkel zwischen Mast und Baum dem situativ abgestimmten Trimm hinderlich ist, verantwortlich für Luvwier, mangelnder Höhe, nicht zufrieden stellendem Wendewinkel. Nach einem Ausflug in den Mast zwecks Montage eines Blockes verfügt das Schwälbchen nun über eine Dirk (mit der genauen Markierung zur Einstellen des korrekten Winkels zum Bergen und Reffen), über einen Niederholer, über einen starren Rodkicker nur zur Sicherheit, und eine ganze Reihe weiterer Verbesserungen auch außerhalb des Segeltrimms. Die Zukunft hat erwiesen: Das hat sich echt gelohnt! Und: Jetzt gibt es endlich ein Foto vom Schwälbchen aus dem Masttop.

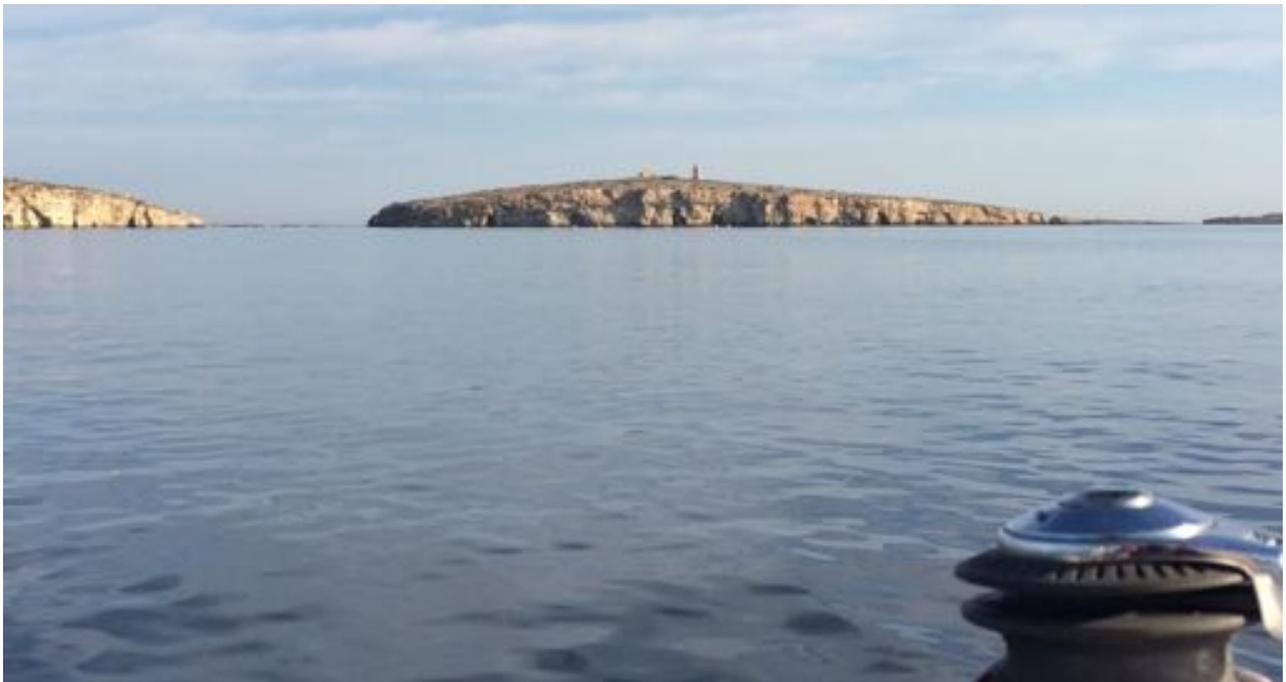


Der Rest des Malta-Trips ist schnell erzählt, denn ich hatte mich so in Valletta verbummelt, dass es allmählich Zeit wurde für die Rückfahrt, war ich doch in Marina di Ragusa mit meinen italienischen Freunden Ale und Robi verabredet.

Also reiße ich mich von Valletta, der Black Pearl (ich habe noch immer den köstlichen Rum auf der Zunge aus dieser herrlichen Spelunke!) und Marios Verbesserungsvorschlägen los und mache mich auf den Weg an der maltesischen Südküste entlang Richtung Insel Gozo, die zu sehen, wie ich gehört habe, lohnenswert sei. Aber erstmal lerne ich ein ganz anderes Malta kennen, ein Eindruck, den ich mir auch hätte sparen können.



Die Winde sind widrig, kein Wind aus wechselnden Richtungen. Deshalb komme ich nur bis St. Peters Bay, wo ich bei besten Bedingungen ankere.



Dann aber unterläuft mir ein Fehler der peinlichen Art: Der Wetterbericht sagt für die Nacht Starkwind aus Nord voraus, weshalb ich den so schönen Ankerplatz wechsele tiefer in die Bucht rein, meine kompletten fünfzig Meter Kette rauslasse und mich auf eine unruhige Nacht mit regelmäßigem Wecken zu Kontrollzwecken einstelle. Umsonst! Die Nacht war ruhig in St. Peters Bay auf Malta. Nicht so in der St. Peters Bay in Alaska: Da hat es wie vorhergesagt mit 7 Stärken geblasen. Again what learned!

Am nächsten Morgen stelle ich anlässlich meiner Fortbildung in Sachen Wetter-korrekt-abrufen fest, dass ich entweder sofort in Richtung Sizilien aufbreche und dabei die Chance auf ein wenig Wind habe, oder während der längeren Flaute der nächsten Tage fünfzig Meilen motoren möchte. Ciao Gozo, ein anderes Mal. ich reise ab! Abends um sieben mache ich in Marina di Ragusa fest.



Die nächsten Tage vergehen mit Pflegearbeiten tagsüber und Abenden an Bord mit Ale und Robi, oder auch mit den anderen Mitgliedern der großen Segler-Community, die hier überwintert haben und die nun zum 30 April, dem Ende der Wintersaison, in alle Himmelsrichtungen aufbrechen: Ein Riesen-Durcheinander, Fair-Winds-Wünschen, Adressen-Austauschen.

Ich werde parallel zur Sarahjane bis Marzamemi an der Süd-Ost Ecke Siziliens fahren. Dort trennen sich unsere Wege; Ale und Robi gehen rüber nach Griechenland, ich mache mich auf zur Sizilienumrundung.