

## IMPRESSUM

Herausgeber: Marine-Regatta-Verein  
Stützpunkt Starnberger See e.V.

Postanschrift:  
Postfach 1502  
82305 Starnberg

Vereinslokal:  
Yacht-Club Possenhofen  
Seeweg 6  
82343 Possenhofen

Email-Adresse:  
info@mrv-sta.de

MRV im Internet:  
[www.mrv-sta.de](http://www.mrv-sta.de)

Texte: Daniel Buchter  
Joe Kneer

Graphische Gestaltung der Titelseite: Karin Voß

Fotos: Daniel Buchter

Redaktion: Karin Voß  
Grubmühlerfeldstr. 27  
82131 Gauting  
Tel.: 089/850 76 29

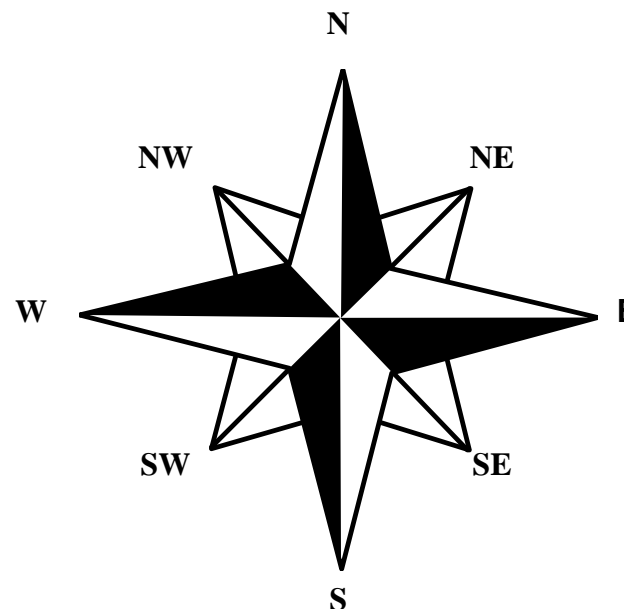
Redaktionsschluß: 4 Wochen vor Erscheinungsdatum bei  
Karin Voß oder den Schriftführern

Erscheinungsmonat: unregelm. bei Bedarf

Marine-Regatta-Verein  
Stützpunkt Starnberger See e.V.

# Bordzeitung

**Ausgabe 1/2005**



## INHALT

## TERMINE

## DER VORSTAND INFORMIERT

- Satzungsänderung
- Ausserordentliche Mitgliederversammlung des MRV

## EINLADUNG ZUR JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

## BERICHT OSTERTÖRN SIZILIEN / MALTA

## IMPRESSUM

Sailitalia überliess uns wirklich bestgepflegtes hochseetaugliches Gerät, so dass zu keiner Zeit ernstlich Gefahr für Schiff und Crew bestand. Die Häfen in Sizilien sind allerdings noch nicht alle „Standard“ – jedoch annehmbar. Sizilien und die angrenzenden Inseln sind für jeden Segler ein Muss der abzusegelnden Reviere: Preis/Leistung stimmen, die Küche und der Wein sowieso, und wir trafen fast nur wirklich freundliche und hilfsbereite Menschen. Die Natur ist ein gegensatzgeprägtes Panorama voller „Eyecatcher“. Selbst Delfine sahen wir zuhauf, sogar eine goldige Delfinschule in Dreierformation nahm die Herzen der Crew gänzlich ein, so dass das wilde und eher mystische anmutende Sizilien zum unvergesslichen Törn wurde.

Daniel Buchter

Starkwind wirklich heisst – und ihren Mann und ihre Frau gestanden. Kompliment. Damit ist klar, dass ein nächstes Ziel Sonne bei garantiert warmem Wetter bedarf. Ob diese Crew jemals wieder 822 Seemeilen in 14 Tagen fahren wird, ist eher unwahrscheinlich – denn dazu gehört neben einem schnellen Schiff auch ein entsprechender Wind und gewisse Streckenpflichten, wie rund Sizilien, nebst Liparischen Inseln, Malta und fast Tunesien. Apropos: Wie uns die Kat-Crew sagte, soll Tunesien mittlerweile gut erschlossen sein und für Segler auch ein tolles Revier bieten.

Für mich bedeutet die Konsequenz aus dem sehr wechselhaften und instabilen Wetter im Frühjahr 2004, dass ich das Mittelmeer künftig nicht vor Mitte-Mai besegeln werde, zumindest solange ich pro Jahr nur eine sehr begrenzte Segelzeit erübrigen kann. Denn Segelzeit soll für Feriencrews auch Sonnenzeit sein.



## Termine 2005

### Seglerabend

21.01.2005	18.02.2005	18.03.2005 (JHV)
15.04.2005	20.05.2005	17.06.2005
15.07.2005	16.09.2005	21.10.2005
18.11.2005	09.12.2005 (JAF)	

### Beginn jeweils 19.30 Uhr

### Jahreshauptversammlung (JHV)

18.03.2005 **Beginn 19.00 Uhr**

### Jahresabschlussfeier (JAF)

09.12.2005 **Beginn 18.00 Uhr**

### Vorstandssitzung

Termine nach Absprache

### Weitere Termine

05.03.2006 Stützpunktleitertagung Gladbeck

28.05.2005 Ansegeln (bei genüg. Anmeldungen)

10.09.2005 Paul-Senkblei-Regatta

### Arbeitseinsatz / Boote ins Wasser

**DERZEIT SIND DIE TERMINE NOCH NICHT ABSEHBAR.  
BITTE MIT DEN ENSPRECHENDEN GRUPPENLEITERN BZW.  
MIT RAINER STANGE ABSPRECHEN.**

## DER VORSTAND INFORMIERT

### Satzungsänderung

Die bei der Mitgliederversammlung im Oktober 2004 beschlossene Änderung der Satzung wurde über den Notar beim Amtsgericht in Starnberg eingereicht.

Eine Entscheidung ist bis jetzt noch nicht gefallen. Es ist aber davon auszugehen, dass diese neue Satzung wie beschlossen in Kraft treten wird.

### Ausserordentliche Mitgliederversammlung des MRV

Bei der Mitgliederversammlung in Gladbeck wurde beschlossen, dass der MRV im DMB verbleibt (Keine Satzungsänderung in diesem Punkt). Derzeit wird eine Lösung ausgearbeitet, die es den Stützpunkten erlaubt als Korperative Mitglieder im MRV zu verbleiben ohne im DMB zu sein. Dies bedeutet, Name und Stander dürfen weiter ohne Probleme genutzt werden. Es ist dabei ebenfalls in der Planung, dass diese Stützpunkte auch über den MRV im DSV verbleiben.

Vermutlich wird dies die günstigste Lösung für alle sein.

Wir legten unsere Sibyllae also in einem Zug vor Buganker mit Achterleinen: Römisch katholisch, wie mich ein Südfrankreich-Segler einmal lehrte. Im Hafencafé gönnten wir uns erstmal Cappuccino, Schoko-Croissants und O-frisch: Und schon sah die Welt sonniger aus, was sie auch wahrlich war; bei blauer See und ungetrübtem Himmel. Dann kam der erste nette Kommunikationsversuch eines Einheimischen: Der „Inselheilige“ kam zum Schiff und wollte den Kapitän sprechen mit der Aufforderung Hafengebühr zu bezahlen. Dreist, im öffentlichen Hafen ohne Strom und Wasser, dachte ich. Den creweigenen Dolmetscherinnen hielt er entgegen, dass dies wahrlich sein Steg sei, was wir anzweifelten. Daraufhin kam er nach einer Stunde mit dem Beweis seiner Aussage wieder: Eine Quittung des aktuellen Tages über 250.000 EUR für den Kauf des Steges...nice try...haha.

Der Name Sibyllae hatte sich schon auf der Insel rumgesprochen, denn für das Leihen von Motorrollern genügte die Angabe des Schiffsnamens als „Kaution“. Vulcano ist wahrlich nicht von dieser Welt. Spock und Kirk hätten sich noch mehr als wohl gefühlt im dampfenden Schwefelkrater. Die Flora war fremd und betörend zugleich, die Aussicht auf die Buchten und Schwesterinseln im tiefblauen Meer herzerreissend zum Niederknien. Der Inseltag war schnell vorbei, wobei die üblichen Törnverletzungen noch fehlten. Sarah schuf hier Abhilfe durch ein Bad im Meer auf den blubbernden heissen Quellen, die die sonst kalte See mächtig aufheizten. Da die Gase, wie im richtigen Leben, unverhofft aus der Erde blähten, hatte sich Mademoiselle mächtig die Pobacken gedünstet. Das war's dann mit gerade sitzen für den Rest der Reise...arme Sarah, armer Sarahhintern. Und wieder war ein Tag dahin, den wir dann mit einer spontanen Nachtparty im Hafen an Deck der uns stets sicher begleitenden Yacht beendeten.

Und weil wir „gerne“ früh aufstehen, hiess es um 5 Uhr Anker auf und in den Sonnenaufgang auslaufen, zwischen Vulcano und Lipari passierend gen Palermo, weitere 90 Meilen Luftlinie. Im Laufe des Vormittags trübte es ein, so dass wir auf den letzten Meilen im Ölzeug die mächtigen Docks von Palermo ansteuerten, um Diesel zu bunkern. Dann ein letzter Schlag, um im Heimathafen die versenkten Stege begutachten zu können.

Oscar, der Chef des Chaterstützpunktes war überglücklich, sein Schiff unbeschadet einlaufen zu sehen, nach den auch für sizilianische Verhältnisse starken Frühlingstürmen. Die „Schäden“ durch einen gestohlenen Fender und die beim Sturm am Pier in Pantelleria verbogene Relingstütze nahm er gelassen entgegen.

Stephan, der Co-Skipper hat nun für seinen Schweizer Hochseeschein ALLE Pflicht-Punkte abgearbeitet und die ganze Crew hat erlebt, was

des Ausgangsfeuers das Schiff in den Klippen endet. Die querenden Fährn wichen uns tatsächlich aus, oh Wunder. Dann passierten wir um 22 Uhr die berühmten Odysseus Felsen, wo zwei berühmte Damen-Meeresungeheuer zu Hause sind: Skylla und Charybdis.

Und schon rochen wir unser nächtliches Ziel ca. 40 Meilen voraus: Die Insel Vulcano, eine der Liparischen Inseln. Wie der Name schon sagt, ist die Insel noch aktiv und der Wind blies uns Schwefelgeruch entgegen. Um fünf Uhr morgens liefen wir im gespenstisch ruhigen Hafen von Vulcano ein. Und dieser war wahrlich gespenstisch. Der ganze Steg wurde längsseits von einem riesigen heruntergekommenen Schoner mit Namen „Flying Dutchman“ eingenommen. Also gingen wir an den Fährsteg in der Hoffnung den Fliegenden Holländer, in Schwefeldampf eingehüllt, bitten zu können, sein Schiff etwas zu verholen. An Bord brannte schwaches Licht und einige der lädierten Luken schlugen leicht im Wind – sonst nur Grabesstille. Also liessen wir es dabei bewenden, was uns wiederum ein Weckkommando um 7 Uhr bescherte, denn die Fährleute schlugen Alarm: Die Schnellfähre für die Schulkinder lief bereits ein. Mit müden Augen sahen wir gerade noch das Geisterschiff, mit einigen Greisen bemannt, die Insel verlassen...wenn ich ein abergläubischer Seemannsgarnspinner wäre, würde ich sagen, das war DER Fliegende Holländer.



## Einladung zur Jahreshauptversammlung 2005

Gem. Satzung laden wir hiermit zur Mitglieder-  
versammlung 2005 ein:

Termin: 18.03.2003

Beginn: 19.00 Uhr

Ort: Vereinsheim des Yachtclub  
Possenhofen, Seeweg 6, 82343 Pöcking, Tel.  
08157-8056

### Tagesordnung:

- Bericht des Vorstands
- Bericht des Rechnungsführers
- Bericht des Kassenprüfer
- Entlastung
- Bildung eines Wahlausschusses
- Neuwahlen der gesamten Vorstandschaft
- Anträge/Sonstiges
  - Mitgliedschaft im DMB/MRV
  - Änderung der Geschäftsordnung

Anträge zur außerordentlichen Mitglieder-  
versammlung müssen bis spätestens **14.03.2005**  
schriftlich beim Vorstand vorliegen.

**A c h t u n g:** Eine weitere oder gesonderte Einladung  
zur Mitgliederversammlung erfolgt **nicht!!**

Der Vorstand

## Schweizer Ostersegeln rund Sizilien und Malta

Ostern, Tyrrhenisches Meer, fast Afrika, Malta, Vulkaninseln – da steht dem Skipper mit seiner sonnengestählten Schweizer Crew natürlich eine Traumreise auf bisher unbekanntem Seegebiet bevor. Und wie so oft im Seglerleben und entgegen den Wettercharts vergangener Jahre, sollte es ein wahrer Speed-Törn werden, surfen auf 52 Fuss inbegriffen.

Wie alles begann: „Wir sehen uns dann in Palermo“ – so das Credo nach der Törnbesprechung Ende März in Solothurn. Das Entscheidungslos fiel auf Oster-Sizilien, da keiner das Seegebiet kannte und die Lehrerinnen im Kanton Solothurn halt nur über Ostern die 14 Tage erübrigen können. Dank Weiss-Blau konnten wir acht Segler auf 52.2 Fuss Sun Odyssee einbuchen – und gemäss Sabine am besten bei Sailitalia, da dies der echte Süditalienspezialist mit besten Schiffen, 1a Service und guten Verbindungen ist.

Eine Woche vor Abreise dann die Zitterbotschaft für mich: „Weißt Du eigentlich, dass die Alitalia praktisch Konkurs ist und nur noch für einige Wochen Geld hat?“, so ein Kollege...kurz und gut – die Alitalia hat ihre Wartungsintervalle eingehalten und den Flieger auch genügend betankt, so dass ich mittags in Palermo vom freundlichen Marinafahrer am Flughafen eingesammelt werden konnte. Die Fahrt zum Hafen dauerte ca. 45 min – und streifte die Hauptstadt Siziliens in der Peripherie. Klar trägt kein Motorradfahrer einen Helm – und sollte er dies trotz 140 PS und 1200 Kubikzentimeter trotzdem machen, dann nur am Arm. Mein Fahrer meinte, es gelte zwar EU Recht und italienische Helmpflicht, aber das sei unsportlich und nicht durchsetzbar – die Polizei fährt ja auch meist ohne Helm.

Der Empfang im Hafen war mehr als eines Skippers würdig: Der Stützpunktleiter empfing mich im altehrwürdigen Kuppelbüro einer ehemaligen Thunfischfabrik mit Seeblick: Eisenholzmöbel im Kolonialstil, Ornamente an Boden und Decke, und alte Seekarten auf dem Tisch ausgebreitet. Es folgte Papierkram auf Italienisch – jedoch dennoch recht schnell. Dann endlich der erste Blick auf 52.2 Fuss bestes Seglermaterial: 55qm klassisches Gross, Mega-Blister, 81qm Genua, 100 PS, 15 t bei 4,85 Breite und fünf Kabinen: „Sibyllae“ liebevoll gepflegt, 3 Jahre alt, meist nur mit fester Besatzung unterwegs und mit weissem Ledersalon!

Nachdem die Crew ankam, begann das so genannte „Einpuffen“ (Schweizer Militärbegriff für Einräumen). Als sich daraufhin der Freiwillige für die Vorschiffskabine in Dackelgaragengrösse fand, Markus Misteli, noch schnell ein Gang zum hafeneigenen Italiener und ab in die Koje.

abtrieben. Der ganze Hafen war ein wahrer Hexenkessel. Als wir uns bedanken wollten mit einer Flasche Wein o.ä. kam die Antwort, dass wir nachher beim Landgang einfach kurz unter Deck kommen sollten. Die Fischer „bestaunten“ einfach die echten Frauen bei uns an Bord und waren froh, dass in dieser Nacht alle Seeleute im Hafen Unterschlupf fanden. Als sie hörten, dass wir tagsüber in den paar Stunden aus Malta kamen, waren sie mehr als beeindruckt über die „Tapferkeit“ der doch eher zart anmutenden Mann(Frau-)schaft. Und wir waren überfroh, als wir in die Pizzeria im Hafen einliefen und feststellten, dass der Laden ein Glücksgriff war.

Nächster Morgen fünf Uhr: Wecken durch die Fischer, die uns die Leinen zurückgaben und auslaufen wollten – die See hatte sich beruhigt und die Fische warteten auf die Netze. Wir fuhren müde und romantisch in den Sonnenaufgang in Richtung Strasse von Messina, also die Ostküste Siziliens entlang. Gegen 11 Uhr brachte uns die Guardi Finanza mit einem riesigen Kreuzer auf. Das lief ungefähr so ab: Auf 30 Meter Entfernung längsseits gehen, auf der 10 Meter hohen Brücke stand der sonnengebrillte Obermacho und gab nach unten Kommandos. Dieser übersetzte auf Englisch und brüllte ins Megaphon: Wer wir seien, wo wir herkämen, wo wir hinwollten, wie viele Leute an Bord, Registernummer, alle Mann an Deck,...so ging das 10 min. und endete mit den Geburtsdaten der weiblichen Crewmitglieder.

Ich glaube nicht, dass die halbverhungerten Flüchtlinge aus Afrika auf 52 Fuss Teakdeck Asylantrag stellen, schon gar nicht im Helly Hansen oder Compass Ölzeug. Als ob die „Brüder“ die Sailitalia Schiffe nicht kennen würden – also nur Spassprogramm für die Machos, die mit Vollgas und einer Riesenwelle uns noch mal vor dem Bug kreuzten, um dann achteraus zu laufen – sehr reifes und „typisches“ Verhalten: Willkommen im schönen Italien!

Bei Kaiserwetter ging es weiter die Strasse von Messina hoch, wir passierten Syrakus, Catania, auch den schneebedeckten Vesuv und waren um 17.30 Uhr auf Höhe Giardini Naxos. Da die Häfen Messina und angrenzend nicht „berauschend“ sind und nur einfaches Nachtlager bieten sollten, entschieden wir uns mildwetterausnutzend für eine weitere Nachtfahrt mit Navigationsübung und Sightseeing: Die Strasse von Messina bei Dunkelheit mit ihren vielen Leuchtfeuern, beleuchteten Städten, Fähren und massenweise Berufsschiffahrt.

Der weitere Grund: Der starke Gezeitenstrom war uns gerade hold und stand uns nicht mit über fünf Knoten entgegen. Wir wählten die sichere Durchfahrtsvariante, d.h. Wegpunkte mit terroristischem Mitkoppeln. Die Aussicht war atemberaubend, das Lichtermeer verzaubernd und die Berufsschiffe düsten mit Highspeed in alle Richtungen. Die Leuchtfeuer bedürfen Konzentration, da der Kurs ein „Z“ ist und bei falscher Ansteuerung das Fahrwasser gequert wird und bei Direktansteuerung

Während die Kampftaucher auf Unterwasserjagd waren, hat der Rest der Crew nebst mir einen Sightseeing-Ausflug im schönen Valletta unternommen. Valletta ist wirklich eine mit Trutzburgen gespickte Stadt – historische Gebäude und Strassen so weit das Auge reicht, Paläste und Herrenhäuser en masse. Wie mir der Polizeichef beim Ausklariere berichten, sind fast alle Häuser in maltesischer Hand, und da die Malteser gut ausgebildet sind, geht es dem Land entsprechend gut, bei relativ moderaten bis geringen Steuern. Dazu Sonne und stets einen frischen Fisch auf dem Tisch – die Malteser verstehen zu leben und sind wohl daher auch ein so positiv aufgestelltes Völkchen auf Steininseln inmitten des Meeres. „Malta, Du wirst mich wieder sehen“.

Die Deutschen sind sehr willkommen auf der Insel, die Zeiten des 2. Weltkrieges, als die ME109 und Stukas hunderte von Angriffen auf die uneinnehmbare englisch besetzte Stadt geführt hatten, sind nahezu vergessen. „Schräg“ auf Malta sind all die gelben Busse: Die Einfahrt in die Haltestelle erfolgt meist mit knapp 60 km/h, gefolgt von einer Vollbremsung. Gemäss der Polizei ist das Gefährlichste auf Malta der bislang ungebändigte Strassenverkehr.

Morgens legte doch glatt wieder unser Englischer Skipperfreund an – der Tauchausrüstungsleiher aus Marsala. Es folgt ein grosses Hallo, letzte Tipps und auf ging's.

Ablegen aus Malta – es war mal wieder spektakulär: Böen, in enger Hafengasse, ausladende Moorings, kein Bugstrahlruder und viele Zuschauer. Stephan machte das bestens – da das Schiff dummerweise nur auf die nicht Schoko-Seite reagierte, gab es Wenden auf mehr als engstem Raum, bei dickem Wind. Aber eben – das wurde schon zur Normalität. Der Wetterbericht hatte „beständigen“ Mistral angesagt, leichter als zur Nachtfahrt und wir mussten wirklich weiter; long way from home. Draussen gab es nur die grossen Dampfer und uns, mit Rettungswesten und angeleint bei stabilen 6 Beaufort auf halbem Wind liefen wir über die Strasse von Sizilien. Irgendwann kamen dann doch noch die sieben Beaufort – also wieder das 3. Reff. Dafür hatten wir strahlende Sonne, meterhohe Wellen und gelegentlich eine intensive Decksdusche. Mit konstanten 11 Knoten Fahrt rauschten wir Richtung Italien und nahmen unterwegs eine total entkräftete Brieftaube an Bord – erschöpft sah sie unser rettendes Boot und lies sich dankbar ans Festland tragen.

Als wir um kurz vor acht in Porto Palo einliefen traf uns fast der Schlag: Der komplette Hafen war mit Fischerbooten überfüllt; an der Pier im Päckle und vor Anker und Boje im Hafenbecken. Bei stürmischem Wind gleiteten wir durch das Becken und gingen mit einem schwungvollen und wirklich nicht leichten Manöver längsseits an einen Fischer – die Jungs kamen sofort und übernahmen unsere Leinen, bevor wir wieder

Sonntagmorgen folgte die obligatorische Sicherheitseinweisung, nebst Lokalisieren aller Seeventile und sonstiger Eigenheiten der Yacht.

Das „erste Wetter“ war gleich mal bewölkt und durchwachsen, Sizilien dunkel und wolkenverhangen, Nordostwind bei 12 bis 20 Knoten und kurzer steiler See vom aufgerauten Vortagsstarkwind. Das Schiff lief Richtung Westen rund Sizilien gleich mal 9 Knoten mit erstem Reff – und lag selbstbewusst im Ruder. Dennoch forderten die fiesen steilen Wellen erste Seekrankheitsopfer, so dass wir nach einigen Stunden „froh“ in San Vito lo Capo mit 20kn Wind im Hafen ankamen. Der erste Anleger mit Mooring und Achterleinen im kleinen Hafen war gleich ein Erfolg – und das ohne ein geliebtes Bugstrahlruder. Der bordeigene Elektriker Kusi musste erstmal das Landstromkabel repariert – denn jeder Inbetriebnahmeversuch endete im Totalausfall für den ganzen Steg. Der kleine Hafen und der Ort sind nicht sonderlich „spektakulär“ – einfach ein Nachtdomizil auf der Fahrt gen Egadische Inseln – erster Tag und gleich über 50 Meilen auf dem Log.



Das „zweite Wetter“ war auch nicht besser – der mitgebrachte Navtex Empfänger wollte mittags von dem morgens angesagten Hochdruckkeil nichts mehr wissen...aus beschaulichen 10 kn Wind Nordost wurden ruckzuck 30 kn Westwind – „gut“, dass wir nach Westen segeln mussten...Nach eifrigem Kreuzen mit gerefften Segeln und 12 Knoten Fahrt gemäss GPS kam irgendwann ein gewisser Zeitdruck auf, so dass



die 100 PS Yanmar und die schlanken 52 Fuss straight durch die See pflügen durften. Sonne, Ölzeug und ab und zu eine Welle von vorn über das Schiff – alles im grünen Bereich, Sybillae steckte das mit links weg, fast...

Nach dem Längsseitsanleger mit 30 Knoten Böen an der Pier, gegenüber der allgegenwärtigen Guardia Finanza im kleinen Hafen der Insel Favignana, gab es eine feuchte Überraschung: Ca. 3.000 Liter Wasser in der Bilge. Wie gut, dass die Bilge so gross war, dass dabei nichtmal die Bodenbretter aufschwammen. Und wo war der Einsatz der „automatischen“ Bilgepumpe? Erstmal Lecksuche --- nix Leck, sondern eine aufgesprungene Bugkabinenluke, die ein paar Brecher über den Umweg von Kusi's Kleidern, Fränklis, Euros, Papiere und Bücher den Weg in die Bilge gesucht und offensichtlich gefunden hatten. Diese besagten 3.000 Liter Seewasser hatten natürlich nicht nur in der Vorschiffkabine ein bisserl geschwappt, sondern auch die restlichen Kojen etwas angefeuchtet. Das hiess: Bilgepumpe durch den bordeigenen Mechaniker Ari demontieren, alle Filter entsiffen, und ALLE Kleider und Polster an Deck schaffen und damit zur Zigeuner-Attraktion des ganzen Hafens avancieren.

Somit gab es kein Kochen an Bord und die Vorhut erkundete ein sizilianisches Restaurant – wobei es eh nur einige wenige Esstempel gab. Die Preise, wie bisher überall auf der Reise, waren auf der eher moderaten Seite. Am nächsten Morgen nach unruhiger Längsseitsschwellkaimauernacht ist ein Teil der Truppe zum nahegelegenen Catstello mit Traumausblick aufgestiegen. Der Rest der Crew baute das Schiff wieder zusammen und ein Englischer Weltumseglerkipper meinte, ihm reiche der Hafenschwell hier auch – also liefen wir nach Marsala aus: Es erwartete und eine Stadt mit weltbekanntem Wein auf dem sizilianischen Festland. 25 Seemeilen, also 3 Stunden sollten gut reichen...wir gewöhnten uns allmählich an Reisegeschwindigkeiten in nahezu Motorboottempo.

In Marsala angekommen kam die erste „Niederlage“ für mich als Skipper. Noch nie hatte ein Marinero in ein von mir gesteuertes oder kommandiertes Schiff eine Mooringleine gewickelt. Doch dieser unsägliche Grasdackel mit kehlkopfbedingtem Stimmverstärker hat wieselschnell, und ohne Ansatz einer Notwendigkeit, mitten im Anleger die Mooring auf die FALSCHER Seite des Schiffes zerran wollen. Danke! Nun ja, das Schweizer Militär hatte uns glücklicherweise den Co-Skipper Stephan zum Victorinox Taschensackmesser Kampftaucher ausgebildet – motiviert bis zu den Zähnen sprang der Gebirgssee-Bond in die 12 Grad kalte See. Nach 5 Minuten Kampf mit der total eingedrehten Mooringschlinge kam das Abbruch-Kommando:

Die wahren Sportsmänner von der britischen Insel hatten eine eigene Tauchausrüstung an Bord und boten diese dem sehr taucherfahrenen

im Leben da draussen sein. Da würde selbst eine Stunde Ruder gehen an Bord unseres Topp-Schiffes bei Nacht mit pechschwarzem Seegang, meterhoch auftürmend der Stärke 6, teilweise über dem Schiff und Rudergänger brechend, solche Parolen für immer kurieren.

Als gegen Morgen der Sturm nachliess konnten wir mit gehisster maltesischer Gastlandflagge und gelber „wir-sind-alle-gesund-Flagge“ beim Einlaufen in die Gewässer des Staates Malta „gemütlich“ Valetta Port Control anfunken und unser Kommen ankündigen. In Sichtweite der mächtigen Hafeneinfahrt von Valetta holte uns bereits eines der maltesischen Lotsenboote ab und führte uns zwischen den Festungen hindurch. „Zufällig“ wurden Böllerschüsse bei unserer Einfahrt abgegeben, die mächtig zwischen den Festungen hallten – ein wahnwitziges Hörspiel. Unter echtem Feuer wollte ich hier nicht eingelaufen sein. Die gebührenden Salutschüsse waren für meine heldenhafte und mit Salz überwucherte Crew mehr als gerechtfertigt. Und die Hochzeit auf einer der gegenüberliegenden Festungen störte hierbei auch nicht...das Panorama war einfach überwältigend. Damit wir nicht aus der Übung kamen: Zum Wachbleiben ein Anleger an einem viel zu engen Marinasteg bei 20 Knoten Windböen und ohne Bugstrahlruder, zwischen anderen langen Yachten und deren Moorings. Wenn's leicht wäre, könnte es ja jeder...dafür war der Empfang um so freundlicher und professioneller – der Marinero fuhr uns in seinem PKW auf die andere Hafenseite zum Hafenmeister und zur Polizei.

Das Einklarieren verlief sehr „seemännisch“ – das Hafenamtm führt alle jemals eingereisten Schiffe in riesigen Büchern auf und der Chef war der Meinung, dass unsere Yacht schon einmal Malta angelaufen haben muss – tatsächlich, vor 2 Jahren...die Herren schliessen wohl interne Wetten ab. Die Crew hatte derweil die Salzwäsche der Hafenwäscherei anvertraut und nach einem Mittagschläfle ging's zum Abendessen in die Stadt. Auch hier stimmen Preis/Leistung und der Service ist eine Mischung aus Neuseeländisch-Englisch und Amerikanisch-Europäisch – soll heissen, freundlich, strahlend und dennoch kompetent. Es ist nicht „besser“ als auf Sizilien – einfach „anders“.

Die Taucher scharften schon wieder mit den Hufen und klärten die Verbindungen zur Insel Gozo für den nächsten Morgen – also um 6 Uhr aufstehen, damit um 9 Uhr auf Gozo der erste Tauchgang anstehen konnte. Wie Ralph und Stephan berichteten, war die Tauchbasis mehr als freundlich, bestens ausgestattet und die Führer waren umsichtig und wirklich revierkundig. Die Höhlen und Grotten machen die Tauchspots in den maltesischen Gewässern interessant und herausfordernd gleichermassen. Auch hierbei stimmte Preis/Leistung bestens.



das Kommando zum Einholen des „tennisplatzgrossen“ Leichtwindsegels. Soviel Arbeit und Geld in 120 Sekunden sprichwörtlich in den Wind geblasen...

Mit konstanten 20 Knoten Südwestwind, erstem Reff und  $\frac{3}{4}$  Genua ging's mit acht bis zehn Knoten Speed Richtung Malta. Um 21 Uhr kam dann die Überraschung: Ich war am Ruder, der Himmel riss auf und innert einer Minute beschleunigte die Yacht blitzartig von neun Knoten auf 14 Knoten – also surfen jenseits der Rumpfgeschwindigkeit bei raumem Wind. Das liess nichts Gutes ahnen und roch nach Mistral, der auf diese Weise die Strasse von Sizilien zu einem der gefährlichsten Reviere für Seefahrer macht, denn er baut sich im Rhonetal auf und wird nach dem Löwengolf um Sizilien herum noch einmal abgelenkt und dadurch beschleunigt:

Das bedeutete Decksmannschaft sofort angurten, die Kiste in den Wind stellen und drittes Reff. Sofort liefen schwere Brecher von vorne über das Schiff und rauschten Meterhoch über das Deck. Die Crew war am Mast „angekettet“ und gab alles. Jeder, der einmal eine klassisches Gross-Segel bei 40 Knoten Wind gerefft hat weiss, was das für eine Meisterleistung ist, ohne Schäden und Verletzungen das Schiff in schwerer See blitzschnell auf Sturmfahrt umzurüsten. Das Nachtfahrtprogramm war damit klar: Stetiges Positionsbestimmen, Funk abhören, Schiff für alle Notsituationen bereit halten und je ein Rudergänger und ein Wellenbeobachter an Deck angegurtet zu haben. Erstaunlicherweise lief das Schiff stabil geradeaus vor raumem Wind mit drittem Reff und OHNE Genua, aber immer noch 9 bis 11 Knoten schnell. Da brauchen wir hier also keine Windgeschwindigkeiten mehr zu erwähnen.

So ging's die ganze Nacht. Anfangs war der harte Seglerkern bestehend aus Stephan, Ralph und Ari noch etwas skeptisch gegenüber den teilweise schräg von hinten über das Schiff einfallenden Brechern– nach einigen Stunden wurde es „fast“ Routine mit Galgenhumor. Die Decksmannschaft hat die Nacht über abwechselnd und sicher das Schiff durch die Strasse von Sizilien gesteuert und mit leichten Kurskorrekturen konnte auch ausreichend Land-Abstand für möglichen länger anhaltenden Sturm geschaffen werden. Im Laufe der Nacht gab der Navtex dann die Sturmwarnung heraus...danke für die zeitigen Hinweis!

Und es kamen dann auch wirklich betroffen machende SAR-Meldungen rein, wie: 34.40N-12.50E, 13 Meter langes Holzboot mit ca. 90 Personen in Seenot. Wer jemals in so einer Nacht auf See war, versteht zu gut, dass ein seeuntüchtiges überladenes Schiff, 4 Meter kürzer als unser eigenes, für jeden an Bord den sicheren Tod bedeutet. Und wie sich diese Angst anfühlt konnten wir, mit allen Seenotmitteln ausgestattet, auf einem technisch einwandfrei funktionierenden Schiff, in so einem Sturm nur erahnen – und das reicht schon. Stammtischpolemiker, die Flüchtlinge aus Afrika einfach gerne absaufen liessen, sollten nur einmal

Ralph an; kurzer Gerätecheck, ein langes scharfes Kampfmesser und ab in die undurchsichtigen Hafenfluten. Nach einiger Arbeit war die Schraube frei – es fehlte nur noch die für das Vorschiff dringend notwendige Mooringleine: Ein leckeres am Hafensboden entlang Wühlen im 90 Grad Winkel ab dem Mooringstein brachte die Leine zum Vorschein. Somit war dies ein erfolgreicher Arbeitstauchereinsatz bei 12 Grad Wassertemperatur, null Sicht und Erfolgsdruck – danke an die Tauchmannschaft und die internationale Unterstützung.

Aufgrund der vorherrschenden Windrichtung entschieden wir uns, statt Entlangsegeln an der Sizilianischen Südküste, für ein Auslaufen gen Insel Pantelleria, wenige Seemeilen vor Tunesien. Südlicher geht's eigentlich nicht – und warme Sonne hätten wir schon mal gerne gehabt. Die ca. 70 Seemeilen schaffte Sibyllae mit links in einem Tageslichtschlag. Die See war verlassen, bis auf einen Riesenkatamaran unter deutscher Flagge, der sich mit uns ein „Rennen“ lieferte. Er konnte zwar weniger Höhe laufen, jedoch dank Motorzusatzhilfe uns doch noch am Ende wieder überholen. Unterwegs verlor ich dank „Delfinfehlalarm“ mein „heiliges“ aufblasbares Sitzkissen: Nicht angebunden und schwupps war's über Bord – und dies nach all den Jahren Treue auf kalter, dunkler, nasser See.

Neun Stunden nach Auslaufen waren wir bereits im Marinahafen von Pantelleria am Liegeplatzsuchen. Diesen Hafen kann der Segler getrost vergessen: Denn nach fünf Anlegern an Plätzen mit abgerissenen Mooringleinen und kleinen kaputten Bojen wurden wir vom einzig möglichen Liegeplatz in der Geistermarina vertrieben: Der gute italienische Zoll müsste ja bei einem Kavaliertart die Augen aufmachen und das Ruder um einige Grad legen.

Kurz vor Sonnenuntergang unternahmen wir die Fahrt rüber in den Stadthafen – vor der Hafeneinfahrt sahen ein Segler „Mahnmal“: Links des roten Hafenfeuers hing verlassen eine recht neue 45 Fuss Yacht in den Klippen; und gemäss Einheimischer war sie in der Vornacht bei Starkwind von der Crew „versenkt“ worden.



Längs an der Pier lag schon der deutsche Kat – die Crew sah beim Anlegen zu und gab uns anschliessend wertvolle Restauranttipps. Als wir uns anschliessend im einzig geöffneten guten Lokal trafen, erfuhren wir, dass die Deutschen in Hammermet leben und arbeiten und zum Schiffsschraube kaufen nach Marsala gefahren sind. Da es, wie bisher auf der Reise üblich, nirgends ein „Seewetter“ gab, schrieb ich der Crew den Wetterbericht von Malta Radio und Radio Rom vom Navtex ab, denn über Kurzwelle kamen keine, in dieser äussert unstabilen Grosswetterlage wirklich sinnvoll verwertbaren Nachrichten rein. Meist waren die lokalen Störungen nicht genau ableitbar und der Wetterbericht war bisher immer mehr als ungenau; selbst die Interpretationen auf UKW und Navtex waren meist weit entfernt vom wirklich eingetretenen Seewetter. Ich riet den Deutschen, dass sie eigentlich sofort Auslaufen sollten, Scirocco in Sturmstärke interpretierten wir im Anmarsch. Die Crew lief dann auch im Morgengrauen aus – und wir entschieden uns für einen Hafentag, denn Patelleria ist schön und eine 20 Stunden Fahrt nach Malta war unverantwortlich.

Tatsächlich peitschte der Südwind draussen die Wellen mehr und mehr in die Höhe – aber alles war noch im erträglichen Rahmen. Derweil bauten die Insulaner mit Bagger, Raupen und Lastwagen eine echte Strasse zu den Kippen raus, im Eiltempo ohne Siesta und Pause. Um 17 Uhr kam der Spezialkran auf Rädern, der unter den Augen der halben Insel die gestrandete Yacht an den Haken nahm. Die Eile der Bewohner versicherte uns, dass der Scirocco noch zulegen würde. Tatsächlich

brach morgens die Starkwindhölle los und unsere mit acht Leinen längsseits gesicherte Sun Odyssee wurde bei 32 Knoten Wind im Hafen mächtig gegen die Pier gequetscht. Die Fender liefen bereits blau an, obwohl wir den bestmöglichen Liegeplatz hatten und auf der sturmabgewandten Seite der Insel lagen. Draussen waren auch keine Fischer mehr, die Wellen jagten meterhoch über die Klippen: Und wir fuhren im klapprigen Fiat Panda auf Erkundungsfahrt. Die Insel selbst ist schön. Ausser im Hauptort Pantelleria waren nirgends Kneipen offen, dafür waren bereits die Zitronen reif. Die Natur wirkt gewaltig, bergig und eindrucksvoll – seltene Fauna und ein warmer Binnensalzsee runden die Eindrücke der Seeräuberinsel ab.

Wir kauften Shrimps und Fische direkt vom Fischerboot und schickten eine unserer weiblichen Crewmitglieder zum Verhandeln an Bord – was vielleicht positiv auf den Preis auswirkte – und zusätzlich eine Tüte Köder für den bordeigenen Angelprofi einbrachte. Dieser „beschwerte“ sich stets, weil die 52 Fuss so schnell liefen, dass er auf dem offenen Meer selbst mit „5 Kilo Blei“ einen auftreibenden Haken hatte. Ausserdem gab es wenig Fische, die einen 12 Knoten schnellen Köder attraktiv fanden. Gemäss sizilianischer Fischervorgabe werden die Garnelen in Knoblauch, Zitronensaft, Pfeffer und etwas Wein eingelegt und später kurz in Olivenöl angebraten: Ein mehr als leckerer 1. Gang - mit Petra kochte sich's einfach mega gut.

Dass der Scirocco gewaltig war, erklärte sich auch nach dem Abhören meiner Mailbox: Der Stützpunktleiter, der sein Schiff normalerweise nur gern mit Saillitalia Skipper rausgibt – oder halt eben an vernünftige Leute wie uns... - fand sich doch bemüsst, uns mehrfach zu bitten dort zubleiben, wo wir gerade waren. Der Rückruf ergab, dass er heilfroh war, dass wir mit Sybillae „ausser Haus im tiefen Süden waren“ – Stege im Heimathafen wurden vom Sturm samt anderer nicht ausgelaufener Yachten abgerissen und auf dem Hafengrund versenkt. Schluck.

Nach zwei Hafentagen, nahezu dem Landkoller erliegend, hatten wir den übereinstimmenden Wetterberichten von UKW, KW und Navtex Radio Rom und Radio Malta unseren Glauben geschenkt und uns auf die 20 Stunden gen Malta eingestellt. Der Scirocco war abgeflacht und die Grosswetterlage liess nichts Böses ahnen. Noch ein wenig vor der Heimatinsel segelnd kam erstmals der gigantische Blister zum Einsatz. Die Decksmannschaft hatte sich perfekt bewährt und unter Leitung des Co-Skippers weit über 100 Quadratmeter Blister angeschlagen. Nach Auffinden aller Rollen und Befestigen, Fallen und Leinen, kam der grosse Moment: Wuschhhhhhhh – und der Himmel verdunkelte sich durch die riesige Fläche. Gleichzeitig frischte der Wind auf, eine fiese Böe kam und das Schiff wurde stark krängend – quasi auf dem Wasser liegend – nach vorne katapultiert. Angestrengt steuernd und schweren Herzen gab ich