Mago del Sur

Das Tagebuch - 09.10. bis 24.10.2020

Freitag, 09.10.2020
Boulogne s/ Mer - Hafentag

Der Tag vergeht mit verschiedenen Geschäftigkeiten (und auch Leerläufen), die das Seglerleben so ausmachen. Als Höhepunkt und klare Pflichtaufgabe habe ich mir vorgenommen, noch ein drittes Mal zu tanken. Das heißt, 100 Liter Diesel in 5 Kanister füllen zu lassen, und diese zum Boot zu transportieren. Unsere faltbare Sackkarre hatte sich nicht so bewährt, daher wähle ich eine der großen blauen Gepäckkarren der Marina, die einer überdimensionierten Schubkarre nicht unähnlich sind. Das Tanken geht flott von statten, und der Mitarbeiter der Marina freut sich über meine Französisch-Fortschritte: „Puis´je avoir du diesel?“ Frei übersetzt: kann ich vom Diesel haben? Hab ich von ihm gelernt. Und die Basisfloskel ist universell anwendbar. SVP, also „s'il vous plait“ für Bitte gehört natürlich noch unbedingt hinten dran, die Franzosen sind höflich und - nicht unangenehm - in gewisser Art und Weise auch sehr förmlich.

Die mit 100 Litern beladene Karre schiebe ich nun über Parkplätze Richtung Bassín Napoleon. Die französischen Autoritäten in den hiesigen Gegenden nutzen dicke, fette Sandsteinblöcke, um das Parken auf die zugelassenen Flächen zu beschränken. So auch hier. Ich muss meinen Weg zwischen diesen Blöcken finden und übersehe irgendwann, dass meine Karre nicht wie unsere gewohnten Schubkarren ein mittiges Rad besitzt, sondern deren zwei. Und die sind weiter außen, aber für den Schiebenden nicht sichtbar angebracht. So kommt es denn, dass die bewegte Masse von 100 Kilo Diesel plus meiner eigenen Masse von (leider) knapp 90 Kilo plus der vielleicht 20 Kilo der Karre gegen eine ruhende Masse von irgendwas zwischen drei- bis fünfhundert Kilo stößt. Mein Erstaunen ist groß, die statisch ruhende Masse in Bewegung zu sehen. Wir verschieben tatsächlich diesen dummen Felsblock. Nicht weniger dumm ist allerdings, dass meine eigene, persönliche bewegte Masse der negativen Beschleunigung, die der Fels der Karre abverlangt, nicht sogleich folgt. So prallt in einer zweiten Phase des Geschehens meine bewegte Masse auf die inzwischen statisch gewordene Masse der Karre samt Ladung. Das Ergebnis ist zunächst gar nicht wahrnehmbar. Aber später doch. Eine heftige Rippenprellung, die das Schlafen und alle möglichen und unmöglichen Bewegungen für Tage erschwert.

Den Abend verbringen wir bei Betsy und Christian, die uns zu einem Abendessen á la Jamie Oliver eingeladen haben. Wieder vergeht die Zeit mit vielen Geschichten und Erzählungen und wieder wird es halbwegs spät. Nur der geplante morgige Aufbruch lässt uns rechtzeitig aufhören….

Samstag, 10.10.2020
Boulogne s/ Mer - auf See

Da wir wind- und tidenbedingt erst am Abend starten können, bleibt noch Zeit für die Stadt. Wir haben uns ein besonderes Ziel vorgenommen: die Krypta der Kathedrale Notre Dame des Msgr. Haffreingue. Am frühen Nachmittag steigen wir zum historischen Quartier auf und wenig später tauchen wir in die Unterwelt der größten Krypta Frankreichs ein. Und sind schwer beeindruckt. Wegen Corona hat man die möglichen Wege kanalisiert, was uns eh geboten erscheint, denn sonst würde man aus diesem unterirdischen Labyrinth gar

Anke in einem der zahllosen Seitengänge der Krypta der Kathedrale Notre Dame des Msgr. Haffreingue (dreifacher Genitiv!). Hier werden die wenigen erhaltenen Relikte aus dem 17. Jahrhundert ausgestellt.

nicht mehr herausfinden. Praktisch die ganze Kathedrale ist „unterminiert“, und sogar etwas darüber hinaus. Die Gänge und Gewölbe am Anfang dokumentieren mit Fresken sämtliche Päpste der Kirchengeschichte vom Beginn des Papsttums an. Es fällt auf, wie kurz die Regentschaften der frühen Päpste waren. Später dominieren Darstellungen aus dem Leben Christi, verschiedener Märtyrer und anderer Personen der Kirchengeschichte die Motive. Obwohl die Fresken noch gar nicht so alt sind, sind sie teils in recht schlechtem Zustand. Aber es wird an deren Erhalt und Restauration gearbeitet. Und ich muss zugeben, wir zahlen für diesen Zweck gerne das erhobene Eintrittsgeld. Natürlich gehört zur Krypta auch eine Art Schatzkammer mit Kronen, Monstranzen, Bischofsstäben und Messkelchen und -schalen. Vieles sehr beeindruckend, auch wenn die Erklärungen erläutern, dass neben Handwerkskunst außergewöhnlicher Könner auch frühe „Katalogware“ ausgestellt ist. Sehr beeindruckend auch ein nur ca. 7 cm durchmessendes Kleinod, ein scheibenförmiges Behältnis mit dunkelblauem Email und etwas Goldbemusterung. Ein Reliquienbehältnis, in dem angeblich etwas Originalblut Christi bewahrt sein soll. Das ist wohl eher Fabel, aber die Ausführung des Behältnisses ist, wie die vieler der ausgestellten Objekte wahrlich beeindruckend.

Zusammenstellung der fünfzehn Päpste des Dritten Jahrhunderts. Durchschnittliche Regentschaft sechs Jahre und 8 Monate

Den Rückweg nutzen wir noch für einen kleinen Einkauf, unter anderem zweier Fertigpizzen. Da die Schleuse gerade auf Dockschleusung steht, nutzen wir die Gelegenheit und verlegen in die Liane. Kaum festgemacht, taucht die GEMMA auf. Sie waren bereits gestartet und mussten umdrehen, da sich ihr Fockfall so unglücklich an den Maststufen verfangen hatte, dass es draußen nicht mehr zu klarieren war.

Darstellung des jungen Louis XIV. Ludwig XIV. überreicht ein Goldenes Herz als Opfergabe an die Jungfrau von Boulogne. Tatsächlich hat er zwei goldene Herzen und ein Relief für die Ausgestaltung des Chorgestühls überreicht. Die Abbildung zeigt das verbliebene Relikt des Reliefs. Das zweite Herz war die Gabe seines Vaters Louis XIII., der es nicht geschafft hatte, die Gabe persönlich zu überbringen. Die Tradition der Gabe eines goldenen Herzens geht auf Ludwig XI. zurück und wurde offenbar von allen Nachfolgern konsequent gepflegt.

Wir vertilgen inzwischen vorsichtshalber die erste Pizza, man weiß nie.

Gegen acht Uhr abends bereiten wir unseren Start vor. Es ist mittlerweile echt dunkel. Um Anke wegen ihrer Rückenprobleme zu entlasten, staue ich nach dem Ablegen die Fender und Leinen, Anke steuert. Vertauschte Rollen. Aber schnell wechseln wir wieder auf die gewohnte Aufgabenteilung, da sich die Ausfahrt als außergewöhnlich schwierig erweist, und jeder in seiner gewohnten Rolle mehr Sicherheit und Routine besitzt.

Zwischen den Molenköpfen steht eine hohe und steile See. Beim Peilen zu den Molenfeuern glaubt man, keinerlei Fortschritt zu erkennen. Die Motordrehzahl ist ungewöhnlich hoch, und dennoch schieben wir uns nur langsam voran. Der Wind steht exakt von vorn in die Hafenausfahrt. Die Dunkelheit macht eine visuelle Orientierung fast unmöglich. Wie gut, dass die modernen Mittel helfen. Trotzdem fahre ich, von Wellen und Wind mal nach backbord, mal nach steuerbord vertrieben, beachtliche Schlangenlinien, die der Plotter unbeschönigt aufzeichnet. Aber egal, wichtig ist, einen gewissen Abstand zur Südmole zu bekommen, um ungefährdet abfallen zu können. Als das erreicht ist, weit jenseits des ursprünglich gesetzten Wendepunktes, holen wir das Großsegel ein wenig raus und fallen ab auf Kurs. Gleich drauf folgt die Genua, und dann mache ich die Maschine schon aus. Prüfen, ob die Segel den angestrebten Kurs ermöglichen. Der Wind weht westlicher als angesagt, aber der geplante Kurs ist halbwegs drin. Auf jeden Fall bleiben wir klar von der Küste. Anke setzt schon den Besan, gerefft zwar, aber er bringt mehr Speed und trägt zu einer ausgewogenen Verteilung des Segeldrucks bei.

In der Dunkelheit kann man nicht viel sehen, aber die See ist unerwartet hoch. Die Wellen sind steil und ihre Periode ist extrem kurz. ***Mago*** hält sich wacker und geht mit guter Geschwindigkeit voran. Aber das bedeutet extremen Hack und Gepolter. Das Boot sticht durch manchen Wellenkamm schlichtweg hindurch und stürzt anschließend in das folgende Wellental. Stürzen meint auch stürzen. Das ist kein ruhiges Gleiten. Der Bug schießt aus dem Wasser heraus und knallt dann mit aller Macht auf das Wasser, wenn er runterkommt. Das ganze Boot erbebt (unsere Seelen auch.) Schapps springen auf, überall klappert irgend etwas, die Anker klötern und rumpeln zum Gotterbarmen in ihren Halterungen, was die furchteinflössenden Geräuschkulisse weiter untermalt. Das muss beim ersten Tageslicht abgestellt werden.

Wir prüfen nochmal unseren Wetterbericht, der ist so lala, aber eigentlich sollten wir Cherbourg erreichen können. Vorsichtshalber fallen wir aber doch ein paar Grad ab und spekulieren auf eine spätere Winddrehung. Das Befremdliche ist allerdings, dass wir deutlich mehr Wind haben als angesagt, und der kommt auch westlicher als vorhergesagt. Und die Wellenhöhe ist auch deutlich höher als versprochen. Alles andere als schön.

Schön ist allerdings der Sternenhimmel. Statt des angesagten Regens ist der Himmel klar. Kaum eine Wolke zu sehen. Dafür strahlt der Himmel mit aller Pracht. Ein Planet (Jupiter oder Saturn, wir haben ihn nicht bestimmen können) steht dick und fett am Firmament. Und die Milchstraße zeichnet ein klar erkennbares Band. Wann haben wir das zuletzt gesehen?

Leider haben wir auch noch unsere „Befindlichkeiten“. Das Landleben hat uns bei weitem noch nicht losgelassen und erfordert Aufmerksamkeit. In der Folge bauen wir selbst Druck auf, da wir meinen, zu spät gestartet zu sein (was ja auch nicht von der Hand zu weisen ist), und uns, dem Wetter und dem aktuellen Revier nicht zugestehen, dass die Verhältnisse nun mal so sind wie sie sind im Oktober. Hinzu kommt gelegentlich Erschöpfung. So sind wir öfter gereizt, ungeduldig und gerne auch damit beschäftigt, den anderen misszuverstehen. Wenn wir geglaubt haben sollten, als „erfahrene Weltumsegler“ entspannt und völlig cool auf die neue Reise zu gehen, müssen wir konstatieren, dass das ein Wunschtraum war, aber nicht der Realität entspricht. Aber wir werden uns schon reinfinden. Da sind wir denn doch zuversichtlich.

Sonntag, 11.10.2020
Auf See - Le Havre

Die Bedingungen bleiben auch mit dem Fortschreiten der Nacht unschön. Wir könnten Cherbourg so gerade eben mit knappen 50° zum scheinbaren Wind anliegen, aber das bedeutet bei der herrschenden See elenden Hack. Sind schon oft genug in ein Wellental geknallt. Das ist alles andere als gut für die Nerven. Einige aufgesprungene Schapps tapen wir

Sonnenaufgang auf See, die Küste schwach zu erkennen

mit Ductape (Panzerband). Wir brauchen nicht lange, um eine Entscheidung für Le Havre zu treffen. Der Kurs ist nicht ganz so hoch am Wind, und wir können die Stadt wesentlich eher erreichen.

Beide versuchen wir nacheinander, ein wenig Schlaf zu finden. Anke in der Lotsenkoje, ich in der Doppelkoje. Ohne Erfolg. Was Wunder, in der ersten Nacht einer langen Strecke hat auch früher keiner von uns wirklich Schlaf gefunden. Etwas Eingewöhnung braucht das schon.

Das Nachtmal fällt bescheiden aus: Eine Konserve Leberknödelsuppe. Immerhin, es wärmt. Großen Hunger verspürt erstaunlicherweise keiner von uns.

Mit der Morgendämmerung entdecken wir wieder die beeindruckende Steilküste. Die Fortsetzung der Côte d´Opale, an der wir seit Dünkirchen entlang gesegelt sind. Der Name leitet sich von der Farbe des Meerwassers an dieser Küste ab, nicht von den Felskliffs, wie ich anfangs annahm. Die hohen Felswände sind eine gute Leiteinrichtung für die Schifffahrt solange man Tageslicht hat oder über Radar verfügt. Der Nachteil der Küste ist allerdings, dass es nicht so viele Häfen und Schlupflöcher gibt, die man einfach aufsuchen kann.

Überraschend intensiv ist der Schiffsverkehr. Nicht der in den Verkehrstrennungsgebieten (VTG), das ist im Ärmelkanal ja klar, sondern der außerhalb der Hauptschifffahrtsrouten. Hier liegen Tanker vor Anker, fahren aber auch außerhalb der VTG durch die Gegend, diverse andere Schiffe bis hin zum Baggerschiff geben sich ein Stelldichein, und die Fischer, die Fischer gibt es natürlich auch noch. Wobei letztere sich entgegen althergebrachten Gewohnheiten doch sehr kooperativ verhalten. Vielleicht liegt das ja auch am höflichen Wesen der Franzosen. In anderen Teilen der Welt, die gar nicht so fern liegen müssen, haben wir ganz andere Erfahrungen gemacht.

Verkehrstrennungsgebiet (VTG)
Der im Lauf der Zeit stark gestiegene Schiffsverkehr hat dazu geführt, dass man in besonders stark frequentierten Meersteilen den Verkehr aus Sicherheitsgründen „kanalisiert“ hat. Ein VTG besteht aus zwei gegenläufigen „Fahrbahnen“, die in der Regel durch Fahrwassertonnen markiert sind. Jede Fahrbahn darf nur in der vorgegebenen Richtung befahren werden. Querungen eines VTG sind nur im rechten Winkel (des eigenen Kiels) zu dessen Verlauf zulässig. Zwischen den „Fahrbahnen“ befindet sich eine mehr oder weniger breite Zone, die der Trennung dient, und die nicht befahren werden darf. Im internationalen Sprachgebrauch spricht man von Traffic Seperation Schemes (TSS).

Kurz vor Mittag laufen wir in Le Havre ein, mit Regen und Sonnenschein. Nachdem wir uns sortiert haben, brechen wir zu einem ersten Erkundungsgang auf. Unser Spaziergang folgt der Promenade am Hafengebiet. Wir staunen, wie sehr diese sehr steinbetonte Promenade angenommen wird. Sie bietet allerdings auch in schöner Regelmäßigkeit kleine Attraktionen. Vom Spielplatz über eine beeindruckende Skaterbahn und manches mehr. Der Weg führt uns zum MOMA, dem Museum of Modern Art, dass wir leider nicht besuchen werden, und gleich drauf den Ohren folgend zu zwei Cafés, bei denen drei rabenschwarze Jungs ein kleines Live-Konzert geben. Das Publikum hört gern zu und geht mit. Am Ende des Konzerts spricht eine junge Frau aus dem Publikum die Musiker an, und schon geht es weiter. Die Frau kann wirklich singen. Nicht schlecht.

Ein Schauer ist durchgegangen.

Unser kleiner Führer zu Le Havre weist darauf hin, dass die Innenstadt eine Betonstadt sei. Das lässt nichts Gutes ahnen, oder? Irritierend allerdings, dass ausgerechnet diese zum UNESCO-Weltkulturerbe zählt. Im Zweiten Weltkrieg wurde sie von den Briten völlig zerstört; 132 Bombenangriffe und abschließend die Aktion „table rase“ im September 1944. Gerade die letzten Angriffe waren im Grunde absurd, denn es gab kaum noch deutsche Besatzung, aber die Bevölkerung der Stadt war geblieben und hatte große Opfer zu beklagen.

Unter der Leitung des Architekten Auguste Perret, einem Verfechter und Förderer des Betons, wurde die Stadt wieder aufgebaut. Er entwickelte ein Raster, dem sich die gesamte Architektur unterordnen sollte. Dies erlaubte elementares Bauen und damit einen ungewöhnlich schnellen Wiederaufbau. Wir müssen zugeben, wir sind positiv überrascht. Das Ergebnis ist nicht zu vergleichen mit den französischen Suburbs rund um Paris. Die Proportionen der Gebäude bewahren das menschliche Maß, trotz Betonarchitektur wurde auf kleine gestalterische Details geachtet, die Betonoberflächen wurden mit Sorgfalt als Waschbeton mit gliedernden Rohbetonstreifen ausgeführt, der verwendete Kies hat eine erstaunlich warme, schillernde und je nach Sonnenlicht variierende Farbe. Wir sind unerwartet angetan.

Auf dem Rückweg besuchen wir den Strand. Kein Sand, Kies bestimmt ihn. Auffallend: Die Farben der Kiesel entsprechen den Farben der Töne des Waschbetons in Le Havre.
Unten: Für Le Havre typische Architektur, hier am Rathausplatz
Ganz unten: Das Veranstaltungszentrum Le Vulcan, ein Entwurf von Oscar Niemeyer, unverkennbar.

Montag, 12.10.2020
Le Havre - Hafentag

Irgendwie ist dieser Tag abhanden gekommen. Ok, nach Sichten der Fotos nicht wirklich. Wir sind durch den Ort gestreift und haben uns die Architektur angeschaut, natürlich. Neben der prägenden Betonarchitektur des Auguste Perret haben sich hier auch andere Größen der Architekturgeschichte mit Ihren Entwürfen verewigt. Auch ohne die Beschriftung an einer der flankierenden Mauerwerke wäre Oscar Niemeyer, Großmeister des Spannbetons, an seiner Handschrift unverkennbar gewesen. Zu unverwechselbar ist die Formensprache, und zu typisch sind die

gebogenen Schwünge, die Rampen und nahezu schwebenden Fußgängerbrücken. Und wie wir seinerzeit, also im Jahr 2005 in Niteroi, Brasilien sehen konnten, Oscar war kein Planer, der sich um Ausführungsdetails kümmerte. Da hakelt es bei seinen realisierten Entwürfen an allen Ecken und Enden, soll heißen: Übergänge z.B. von Fenstern zum Bauwerk, die Solidität von Fensterrahmen, die Gestaltung technischer Anschlüsse, das war wohl nicht seine Stärke und es entsprach vermutlich nicht seinem Naturell, sich um solche Details zu kümmern. Ein großer Entwerfer eben. Hier in Le Havre hat Oscar ein Veranstaltungszentrum entworfen, das aufgrund seiner aufwärts geschwungenen und dann abrupt abgeschnittenen Form als Le Vulcan bekannt ist. Wir streifen um alle Seiten des Gebäude-Ensembles.

Im Vorbeigehen besuchten wir noch einen Chandler, also einen Händler für Bootszubehör, und erstanden ein paar Kleinigkeiten. Das Wichtigste sicher: Rote Gummisquids. Ein Squid ist eine Tintenfischattrappe, und die roten haben sich auf unserer alten Reise als die Fängigsten erwiesen. Wird Zeit, dass wir erstmals auf dieser Reise angeln.

Den Tag möchte ich, Martin, mal für eine kleine Rückblende nutzen, die meinen Vater gewidmet ist. Er war im Krieg als junger Spund in Le Havre stationiert.[1] Wie viele in seinem Alter war er begeistert von der Idee, Pilot zu werden und hatte sich nach seiner Einberufung erfolgreich bei der Luftwaffe beworben. Mit dem Pilotwerden hat es dann nicht so schnell geklappt, wie erwünscht. In Le Havre war er - frisch eingezogen - im Jahr 1943 als Bordschütze einer Heinkel He 111 abkommandiert. Die He 111 war ein deutscher Bombertyp und im Jahr 1943 im Einsatz gegen die Briten bereits hoffnungslos veraltet. Sein „Job“ bedeutete, dass er im Ernstfall in einer Bodenwanne am Bauch des Flugzeugs lag, und von dort mit einem Maschinengewehr den Luftraum achtern und unterhalb des Flugzeugs sichern musste. Ob er in dieser Rolle je schießen musste, weiß ich nicht. Jedenfalls flogen sie mit dem Bombergeschwader zu seiner Zeit zwei Einsätze gegen England. Nach dem zweiten gab es nur noch zwei Maschinen, die (heil) zurückgekommen waren. Er war ein Glückspilz, diese Selbstmordkommandos überstanden zu haben, aber die Fliegerei war damit für ihn beendet.

In diese Zeit gehören zwei weitere Episoden, die zeigen, dass trotz des Krieges die Menschlichkeit immer wieder Gestalt annahm. Mit zwei Kumpels war er - ohne Kenntnis der Gezeitenströme - beim Hafenbecken ins Wasser gesprungen, um ein wenig zu schwimmen. Recht schnell merkten sie, dass sie gegen den Tidenstrom nicht mehr in der Lage waren, zum Ufer zurück zu schwimmen, konnten sich aber mit viel Glück auf den Rumpf eines gekenterten Wracks retten. Dort entdeckten sie französische Fischer, nahmen sie auf und brachten sie zurück an Land.

Irgendwann hatte es sich ergeben, dass er nach einem Restaurant- oder Kneipenbesuch, auf dem Rückweg zu seiner Unterkunft, mit Schrecken feststellte, dass er sein Gewehr vergessen hatte. Unter den damaligen Verhältnissen ein furchtbares Vergehen, hätte das doch möglicherweise der Resistánce eine Waffe geliefert. Panisch lief er zurück zur Kneipe. Der Kneipenwirt hörte sich seine Geschichte an. Und zog dann das Gewehr unter dem Tresen hervor mit der Bemerkung, er könne doch nicht verantworten, dass ein derart nettes Milchgesicht vor das Kriegsgericht gestellt würde. Geschichten aus einer anderen Zeit.

St. Joseph

[1] Ich muss an dieser Stelle anmerken, dass mein Vater wenig über den Krieg erzählt hat. Und wenn, dann nur über Begebenheiten, bei denen er Glück gehabt hat.

Dienstag, 13.10.2020
Le Havre - Hafentag

Anke drängt, einen Blick in die Bilge unter unserem Bett zu werfen. Nicht unbegründet, wie sich zeigt. Rund 10 bis 12 l Wasser stehen in der Heckbilge. Viel zu viel. Wir pumpen das Wasser aus, wischen alles trocken und ziehen die Stopfbuchse des Ruderschaftes an. Müssen wohl öfter den Zustand von Stopfbuchse und Bilge kontrollieren. Dann mache ich mich an die Arbeit, und tausche bei allen Schapps, deren Klappen bei der letzten Etappe aufgesprungen waren, die neu eingebauten Verschlüsse gegen die alten aus, denen wir eigentlich nicht trauen. War unser Misstrauen doch unberechtigt?

Oben: Blick in das Innere des mehr als 100 m hohen Turms der St. Joseph-Kathedrale
Unten: Auszeichnung als Ehrenlegionär für den Bauherrn der Kathedrale, angebracht auf dem Fußboden (vermutlich über der Grabstätte)

Den Nachmttag nutzen wir für eine Expedition in die Stadt. Erstes Ziel ist die Kirche St. Joseph. Le Havres Zentrum und Hafenumgebung war von den Engländern ja dem Erdboden gleich gemacht worden. Inmitten der zurückgelassenen Schuttwüste hat ein unerschrockener Priester den Anstoß gegeben, eine neue Kirche zu errichten. Als Symbol des Willens, niemals aufzugeben und voranzuschreiten. 1951 war die Grundsteinlegung für eine Kirche, die in ihrer Art sicher einmalig ist. Auf einem quadratischen Grundriss tragen auf einem kleineren Innenquadrat vier im Quadrat angeordnete Betonsäulen die Last eines mehr als 100 Meter hohen Turms. Das alles ist Betonarchitektur, aber noch vor dem Beginn der Ära des Spannbetons. Erstaunlich ist die Leichtigkeit und teilweise schon filigrane Anmutung, die diese Architektur im Innern des Gebäudes entwickelt. Und überwältigend ist das Raumgefühl, denn der gesamte Baukörper ist ein offener Raum, bis in das abschließende Deckengewölbe des Turms. Dieser sakrale Innenraum über dem von Anfang an zentral angeordneten Altar ist an die 80 Meter hoch. Dennoch wirkt er leicht und licht, dank der zahlreichen Fenster, die sich auch im Turm bis an die Spitze fortsetzen. Die Architektur, offenkundig sehr einvernehmlich entwickelt vom Architekten Auguste Perret und dem Pfarrer der Gemeinde Abbé Marcel Marie, steckt voller Symbolik - was ja nun für Sakralbauten nicht ungewöhnlich ist - hat sich aber völlig von klassischen Vorbildern gelöst. Beeindruckend ist die Farbgebung der ungezählten Fenster. Jede Scheibe ist einzeln mundgeblasen und daher ist alles auch sehr unterschiedlich dick. Nach Osten herrschen Rosa- und Lilatöne vor und sollen gemeinsam mit Gold- und Grün die Geburt Jesu versinnbildlichen, im Süden sind es Gold und Orange, die die Kraft des Geistes symbolisieren, im Westen betonen leuchtendes Rosa und Rot die Tat und die Kraft. Der Norden wird von blauen Tönen geprägt, immateriell und tief, Farben des Himmels sowie der Jungfrau Maria. Egal wie man zu Kirche und dem katholischen Glauben im Besonderen steht, dieses Bauwerk ist beeindruckend und faszinierend. Die Glasarbeiten sind übrigens von einer Frau geschaffen, der Glaskünstlerin Marguerite Huré. Dazu gibt es die Anekdote, die der Abbé später geschildert hat. Der Architekt Perret erklärte ihm: „Sie möchten, dass ihre Kirche schön wird. Sie möchten auch, dass sie ein freundlicher Ort wird. Dann müssen wir eine Frau

mit der Ausführung der Kirchenfenster beauftragen.“[1] Wir befinden uns in den frühen Fünfzigern, möchte ich an dieser Stelle anmerken.

Anfangs hatte die päpstliche Kurie Schwierigkeiten mit der nonkonformistischen Struktur der Kirche, aber schließlich lenkte sie ein, und das Bauwerk konnte als katholische Kirche geweiht werden.

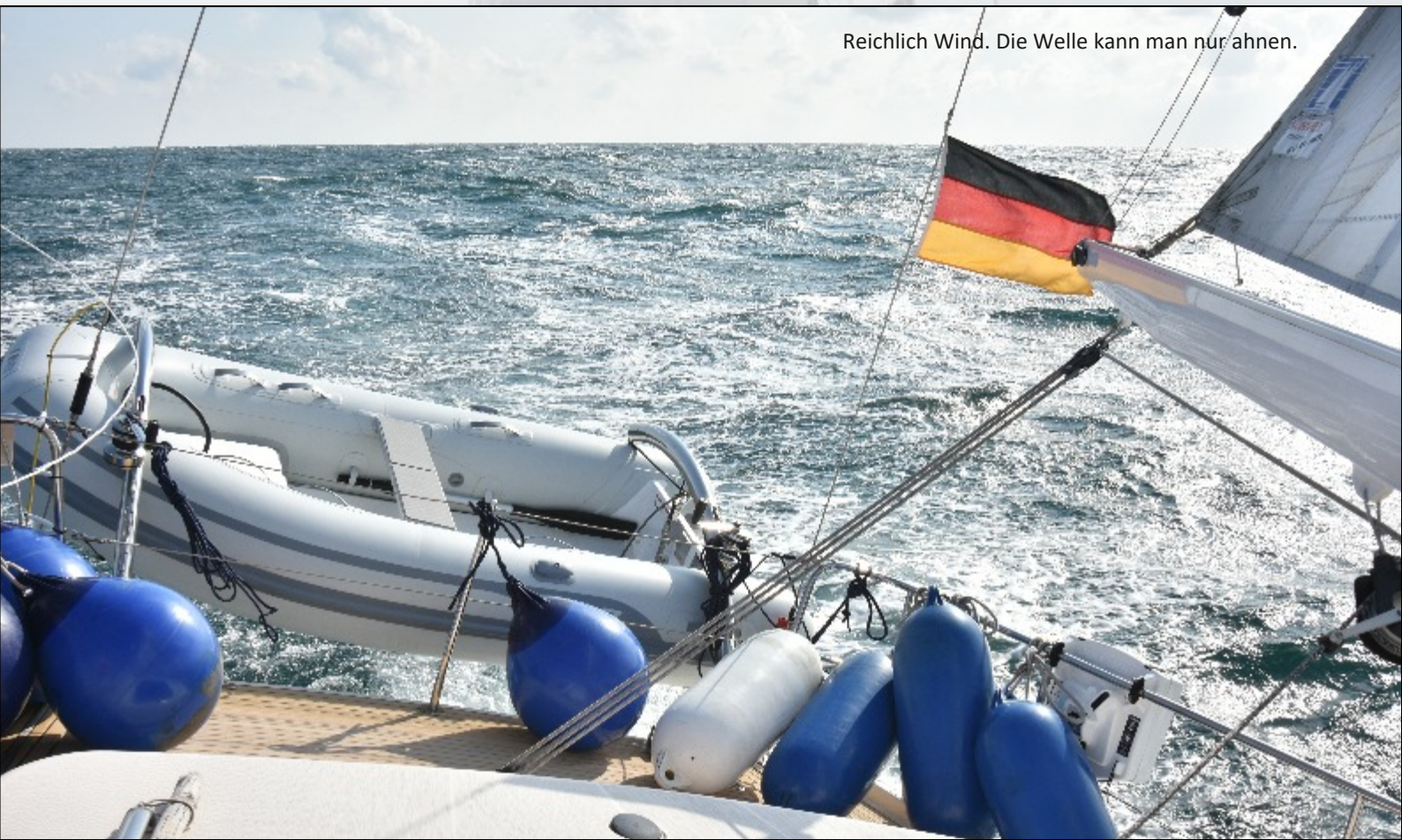
Wir streifen weiter durch die Stadt. Werfen einen Blick auf das Rathaus, den vorgelagerten Platz, die in das Stadtbild integrierten Hafenbecken und und und. Und wir legen uns fest, in welchem Restaurant wir das Abendessen nehmen wollen. Es liegt ein wenig abseits, aber wir stellen erstaunt fest, dass die Chefin Preisträgerin für regionale Küche der Normandie ist. Beide wählen wir einen (unvergleichlichen, wie sich herausstellt) Salat mit Entenbrust vorweg, Anke probiert dann von der gewagten Kombination von Pulpo und Chorizo während ich mich mit einem schlichten Stück vom Seelachsfilet begnüge, es folgen Eis und zwei kleine Schwarze . Natürlich wurde das Ganze von alkoholisiertem Traubensaft begleitet. Wir stellen fest, wir müssen öfter Essen gehen, denn das mit dem Leben wie Gott und Frankreich hat sich offenbar nicht geändert.

Mittwoch, 14.10.2020
Le Havre - Cherbourg

Als der Wecker um sechs Uhr klingelt, ist es stockfinster, und als wir fünf Minuten nach sieben die Leinen loswerfen, ist es immer noch stockfinster. Nach einigem Nachdenken klärt sich das: Wir sind doch mittlerweile eine ganze Menge Seemeilen weiter westlich geraten, und das bedeutet, der untergehenden Sonne entgegen, aber von der aufgehenden Sonne weg. Und das macht sich tatsächlich auch bemerkbar. Noch mehr verblüfft uns, dass wir den 0°-Meridian überschritten haben, den Längengrad von Greenwich. Und wir haben es überhaupt nicht registriert. Wie peinlich. Und überhaupt: Da hätte man doch einen Sekt für köpfen können.

Das anfangs ruhige Wasser wird zunehmend unruhig. Und früher als erwartet haben wir segelbaren Wind. Das freut einerseits, macht andererseits auch misstrauisch. Mit Recht. Es dauert nicht lange, und wir haben frischen Wind und rauschen mit reichlicher Fahrt dahin. Natürlich kommt der Wind etwas

[1] Alle Informationen zusammengetragen aus Office de Tourisme de l´Agglomeration Havraise: Die Kirche St. Joseph. Eine ästhetische und spirituelle Offenbarung. Le Havre, o.J.



Reichlich Wind. Die Welle kann man nur ahnen.

raumer, als von der Vorhersage versprochen, und irgendwie sind es auch ein paar Knoten mehr. Dennoch lege ich mich erst mal aufs Ohr. Trotz der inzwischen bewegten See liegt es sich in der Vorschiffskoje ganz angenehm. Allerdings endet meine Ruhe vor der Zeit. Anke holt mich aus der Koje. Der Wind hat weiter zugenommen, und wir sollten reffen. So verkleinern wir auch die Genua, ein bisschen das Groß und den Besan und sind immer noch rauschend schnell. Der Schiebestrom tut ein Übriges, und zeitweise rasen wir mit über 13 Knoten über Grund dahin. Gelegentlich unangenehm sind die Wellen. Die mittlere Wellenhöhe entspricht in etwa der Vorhersage, aber dazwischen sind ein paar fette Brocken, die sich manchmal weiß schäumend ankündigen, manchmal ganz plötzlich da sind, das Boot krängen oder zur Seite werfen. ***Mago*** hält sich allerdings wacker, und egal was die Wellen veranstalten, zieht sie unbeirrt und kaum abgebremst ihren Kurs.

Beide haben wir merkwürdige Erlebnisse. Anke sieht einen Walrücken zwischen den Wellen, aber keinen Blas, keine Fluke, keine Finne. Ich sehe erst einen kleinen, perlenden Strich an backbord im Wasser und denke zunächst an einen Fisch, der die Oberfläche kurz durchbrochen hat, meine dann aber an steuerbord einen auffliegenden Papageientaucher zu sehen. Die gibt es hier doch gar nicht? Beide zweifeln wir an unserem Verstand. Später erfahren wir, es gibt hier Papageientaucher und bei Cherbourg stranden zwei Walkadaver.

Papageientaucher *(Fratercula arctica)*
Die niedlichen Tierchen kommen nicht nur im hohen Norden vor, wie von uns angenommen. Sie besiedeln auch den äußersten Südwesten Englands und einen Flecken im Bereich des Solent sowie hier, auf französischer Seite, die nördliche Bretagne bis hin zur Halbinsel Cotentin, und damit auch die Umgebung von Cherbourg. Sie kommen auch auf den Channel Islands vor und bei Alderney gibt es ein extra für die Art ausgewiesenes Schutzgebiet. Den Winter verbringen die Tierchen übrigens auf See, wobei sie dazu auch das westliche Mittelmeer zählen. Im Winterkleid (Schlichtkleid) sind sie nicht ganz so farbenfroh und haben auch Teile des bunten Schnabels abgeworfen(!), und genau so sah der von mir beobachtete Vogel auch aus.
Informationen nach JONSSON L. (1992): Die Vögel Europas und des Mittelmeerraums sowie durch den Port Chantereyne.

Die Einfahrt in den riesigen Hafen von Cherbourg gestaltet sich einfach. Wir segeln sogar in den Vorhafen, nehmen die Segel aber schnell weg, da hier enormer Betrieb ist - Regatten und jede Menge Segelschulen. Angenehm nah am Kai finden wir einen Liegeplatz längsseits an einem Steg und sind zufrieden. Wir haben eine schnelle und letztlich unproblematische Überfahrt hinter uns, trotz der zeitweise rauen Bedingungen. GEMMA liegt übrigens am gleichen Steg, und dann lernen wir noch Lenz und Manu kennen, Neuseeländer, die eigentlich (nach Neuseeland ausgewanderte) Deutsche und gerade mit einer Super Maramu namens KFOS EP.1[1] - der Vorgängerversion unserer MAGO - auf dem Weg nach Norden sind.

Donnerstag, 15.10.2020
Cherbourg - Hafentag

Eine unschöne Überraschung bereitet ein Blick in die Heckbilge: (salziges) Wasser. Diesmal holen wir knapp 15 Liter heraus. Gesammelt auf rund 70 Seemeilen. Und am Ruderschaft kann man auch im Hafen, also im Ruhezustand, bei dem das Ruder nicht bewegt wird, den Tropfen beim Tropfen zusehen.

Auf dem Weg zu den Schiffsausrüstern, hier gibt es drei an der Zahl, von denen einer sogar deutsch spricht, bemerken wir erheblichen Muskelkater. Bei mir, Martin trifft es vor allem die Oberschenkel, aber auch die Brustmuskultur. Wir brauchen uns um spargeldürre Seglerbeine offenbar keine Gedanken zu machen, unsere Muskulatur wird erkennbar beansprucht.

Freitag, 16.10.2020
Cherbourg - Hafentag

Wegen der undichten Ruderschaftdichtung mache ich mich auf die Suche nach einem Mechaniker. Der Deutsch sprechende Schiffsausrüster hilft mir gerne, nimmt mich an die Hand und bringt mich zu Yann. Dort erklärt er mein Problem. Yann und einer seiner Arbeiter, Damien, springen gleich in einen Werkstattwagen, stopfen mich mit hinein und gemeinsam begutachten wir das Problem. Der anschließend

[1] KFOS EP.1 = KITTY FROM OUTER SPACE EPISODE ONE. Der Name bezieht sich auf eins von mehreren Startups, das die beiden gegründet haben. Dass sie eine Maine-Coon, also eine Katze an Bord haben, hat mit dem Namen nichts zu tun, sie kam erst später, aber irgendwie passend natürlich.

nach einem Telefonat mit Amel entwickelte Schlachtplan ist: Aus dem Wasser gehen und die Packungen nebst der Dichthülse erneuern. Yann ist noch gar nicht lange in seine Werkstatt zurück gekehrt, da erhalten wir schon eine Mail mit der Info, dass die benötigten Teile bei Amel bestellt seien, und dass der Travellift geordert sei. Das wusste ich allerdings bereits von Laurence, der netten Deutsch sprechenden Dame im Marina-Office, die mich wissend mit der Mitteilung begrüßte, wir würden ja noch etwas bleiben.

KFOS Ep. 1, eine Super-Maramu verlässt den Hafen.

Am Nachmittag streifen wir ein wenig durch die Stadt und stocken unsere Frischvorräte im Carrefour auf. Nicht ohne in einem Café der Shopping-Mall ein bisschen Leckereien und natürlich Kaffee zu uns zu nehmen.

Abends suchen wir das Marina-Restaurant auf. Eine Notiz nahe des Speisekarten-Aushangs weist darauf hin, dass das Restaurant in einigen Reiseführern empfohlen wird. Anke wählt Lammkoteletts, eine ihrer Leibspeisen und wird nicht enttäuscht. Wobei das Lamm kein Frischling war, sondern schon etwas Substanz auf der Rippe hatte. Lecker war es auf jeden Fall und die Menge genügend, um auf Vor- und Nachspeise zu verzichten. Ich halte mich mehr an traditionelle, einheimische Gepflogenheiten und bestelle das klassische Drei-Gänge-Menü. - Da inzwischen kaum mehr vermeidbar, wo sind wir denn? - gehen ein halbes Dutzend Austern, Lachstartar mit Tomatenreis und abschließend eine Käseplatte an mir vorbei. Das ist eine nicht ganz korrekte Beschreibung, da natürlich nichts an mir vorbei geht. Den Rest des Abends verbringen wir dann gemeinsam mit Manu und Lenz von der KFOS Ep.1, und plaudern bis in die Puppen.

Samstag, 17.10.2020
Cherbourg - Hafentag

Wir unternehmen einen Streifzug durch den Ort. Cherbourg wird in seinen alten Teilen geprägt durch zahlreiche Schieferbauten, wobei der Schiefer hier farblich recht vielgestaltig ist und eher helle Braun- und Beigetöne dominieren. Unser typisches Schiefergrau kommt dagegen kaum vor.

Ein weiteres Merkmal der alten hiesigen Architekturen sind Schornsteinbatterien, die teilweise die ganze Giebelwand eines Gebäudes in Anspruch nehmen. Eine spannend gegliederte Dachlandschaft ist die Folge. Ansonsten begeistert uns die Fülle der Bäckereien, Fleischereien, Patisserien, Weinläden und was es noch so gibt: Herrenmoden, Damenmoden, Schuhe, Taschen, Dessous - olalá.

Da wir sonst nichts zu tun haben und gerade dort vorbei kommen, besuchen wir das Regenschirmmuseum. Nun, das Museum ist ein kleiner Anhang der Cherbourger Regenschirmmanufaktur. Der pfiffige seinerzeitige Inhaber hat den Film „Parapluis de Cherbourg“, also „Regenschirme von Cherbourg“ mit der noch ganz jungen Catherine Deneuve genutzt um seine kleine Schirmfabrik als Hersteller eines lokalen Markenprodukts weltweit bekannt zu machen. Man muss ehrlich zugeben, diese Chance zu erkennen und die Idee anschließend zu vermarkten, war eine Glanzleistung. Wir schauen uns die heutigen Produkte genauer an und können bestätigen, dass diese Schirme unvergleichbar dauerhaft und robust gefertigt sind. Es gibt sogar eine Sonderedition für besonders gefährdete (oder furchtsame) Menschen. Diese Schirme sind auf extreme Solidität getestet und können zur Abwehr von geworfenen Steinen und Eiern, Wasser-

Kein Himmel voller Geigen, in Cherbourg hängt er voller Regenschirme. Was will uns das sagen?

werferstrahlen sowie unmittelbar angreifender Hunde und Menschen verwendet werden. Das das funktioniert wird in Videos eindrucksvoll demonstriert. Wir schrecken schließlich doch vor einem Kauf zurück, denn die besonders robusten Schirme liegen bereits im dreistelligen Eurobereich.

Anke tanzt mit Maske und Schirm.
Links: Park Emmanuel Liais

Am späten Nachmittag besuchen wir Dan und seine Frau auf ihrer Garcia 52 Exploration AYSHA. Seit vier Monaten leben sie auf dem Boot, aber leider sind sie noch nicht vorwärts gekommen. Ihr Boot ist ein Prototyp mit elektrischen Antrieb. Auch sonst dominiert die Elektrik. Zunächst machte der Antrieb dann auch Probleme, dann fiel der Induktionsherd funkensprühend aus und zuletzt ist offensichtlich die Steuerung der internen Elektronik fehlerhaft. Fortschritt ist nicht immer vergnüglich oder von Vorteil.

Beim Gegenbesuch auf Mago bewundern die beiden vor allem den „warmen“, holzbetonten Innenausbau: „Wie wohnlich!“ und wir zeigen unsere noch sehr konventionelle Technik (auf die wir auch um keinen Preis verzichten wollen.)

Sonntag, 18.10.2020
Cherbourg - Hafentag

Ein kleiner Spaziergang führt uns zum Park des Emmanuel Liais, ein Bürger der Stadt, der im 19. Jahrhunderts weit herumgekommen war, und vor allem in Asien und Südamerika viel Mitbringsel zusammengetragen hat. Etwas, was in dieser Zeit gar nicht unüblich war. Das Bremer Überseemuseum und so manches Völkerkundemuseum sind nicht anders entstanden. Seine Mitbringsel reichten jedenfalls für einen kleinen botanischen Garten und ein kleines Museum. Leider sind die Gewächshäuser und das zugehörige Museum zur Zeit nicht zugänglich. Vielleicht auch wegen des schlechten Zustands. Aber eine Restaurierung ist wohl vorbereitet und findet bald statt.

Ohne zu verzagen queren wir anschließend die am Sonntag ziemlich ausgestorbene Innenstadt und machen uns an den Aufstieg auf den Montagne du Roule mit dem auf ihm thronenden Fort du Roule. Trotz Ankes Rückenbeschwerden kürzen wir die Serpentinenstraße zwischendurch ab. Die annähernde Diretissima geht so gerade, aber sie spart uns zahlreiche Streckenmeter. Oben erwartet uns eine beeindruckende Aussicht über die Stadt und die Häfen und natürlich das friedlich sich vor uns aufspannende Meer. Man darf bei diesem Anblick nicht darüber nachdenken, dass wir hier festhängen, sonst ärgert man sich nur …

Zurück am Boot holen wir den Parasailor aus den Tiefen der Vorpiek und hängen ihn zum Trocknen in den Wind. Ein schönes Bild, leider aber nicht allzu lange, da der Wind die Richtung ändert und das Segel sich um das Vorstag wickeln will. Wir bekommen ihn aber heil wieder runter, und alles ist gut. Weil die Vorpiek gerade ausgeräumt ist, regt die praktisch denkende Anke gleich an, mal den Zustand des Hohlraums unterhalb des Bugstrahlrudermotors zu prüfen. Der faul veranlagte Martin hat keine Lust, tut aber wie ihm geheißen. Und muss anerkennen, dass natürlich Anke wieder recht gedacht hat. Da unten steht Wasser. Eigentlich sollte es durch eine Schlauchleitung nach achtern in die zentrale Bilge ablaufen, das tut es aber nicht. Also kommt wieder die große Bohrmaschine mit der Gardenapumpe zum Einsatz - beide haben sich auf den bislang kurzen Etappen bestens bewährt - und wenig später ist alles wieder wasserfrei.

Die blöde Erkenntnis ist aber: Die Ablaufleitung muss durchstochert und wieder gängig bzw. durchfließbar gemacht werden.

Danach nehme ich das Projekt in Angriff, dass ich mir eigentlich vorgenommen hatte. Die „Besangummimimik“ aus dem Besanbaum holen, beurteilen und neu arrangieren. Diese Mimik dient dazu, die Dirk, die den Baum auf einem definierten Maß hoch halten soll, automatisch dicht zu ziehen, wenn dieser auf bestimmten Kursen steigt. Andernfalls dengelt die in solchen Fällen lose kommende Dirk erbarmungslos gegen die Achterstagen. Über den zu Tage tretenden, von der Bremer Werft neu eingebauten Gummizug legen wir erbarmungsvoll den Mantel des Schweigens (absolut untauglich). Anke hat die alten Gummizüge noch aufgehoben. Diese werden nun neu arrangiert und mit dem letzten verfügbaren Tageslicht gelingt es uns, all das zugehörige Gummi- und Leinen-Getüddel wieder im Baum zu versenken.

Auch der Gennaker wird getrocknet.

Montag, 19.10.2020
Cherbourg - Hafentag

Zur Abwechslung bearbeiten wir heute die Gummizüge der Dirk im Großbaum. Die von der heimischen Werft eingebaute Mimik werfen wir auch hier wieder raus, sie erlaubt nicht genügend Zug oder Spiel oder wie man das nennen mag. Stattdessen werden die beiden alten Gummis wieder aktiviert und um ein drittes ergänzt. Mal sehen, wie sich das Ganze jetzt verhält. Sonst müssen wir eben wieder ran und uns bis zu einem brauchbaren Ergebnis vorantasten.

Sonst vergeht der Tag mit Checken der Arbeitsbedingungen für Mittwoch, dem Trocknen des Gennakers und dem Staunen über den abendlichen Wind. Nach den letzten so windstillen Tagen beunruhigt das Geheule, vor allem mit Blick auf Mittwoch.

Abends wird gekocht. Und da das Ergebnis offenbar überzeugend ist, kommt nebenstehend ein klitzekleines Rezept: Martins Nudelsoße Numero 1.

Martins Nudelsauce No. 1

- (Mengen für 2 Personen)
  2 Schalotten (o. Zwiebeln) würfeln,
  2 Knoblauchzehen (können auch mehr sein) fein hacken o. in feine Scheiben schneiden.
  Beides in Olivenöl und Butter auf kleiner Flamme langsam garen. Salz dazu.
- Nach ca. 15 Min. 1 Dose Tomatenmark (30 g, nicht die 200 g) einrühren,
- 200 ml Sahne gleich hinterher. Langsam an die Grenze zum Aufkochen bringen.
- Ca. 20 kleine, halbierte Cherrytomaten rein.
- Mit Basilikum und Oregano würzen, pfeffern und ggfs. Nachsalzen.

Mengenangaben für Salz, Pfeffer, Butter, Öl usw. hängen doch sehr vom Belieben ab, daher gebe ich hier keine Details an, sondern überlasse das hier und zukünftig den Vorlieben des Lesers.

Dienstag, 20.10.2020
Cherbourg - Hafentag

Der Tag wird etwas verdaddelt. Ich mache einen längeren Spaziergang mit Dan, später besucht uns Laurence vom Marina-Office an Bord. Wir verabreden, uns gelegentlich zu treffen. Sie will Ihr Deutsch aufpolieren, und wir können mit ihrer Hilfe mehr über Cherbourg und die Halbinsel Cotentin erfahren.

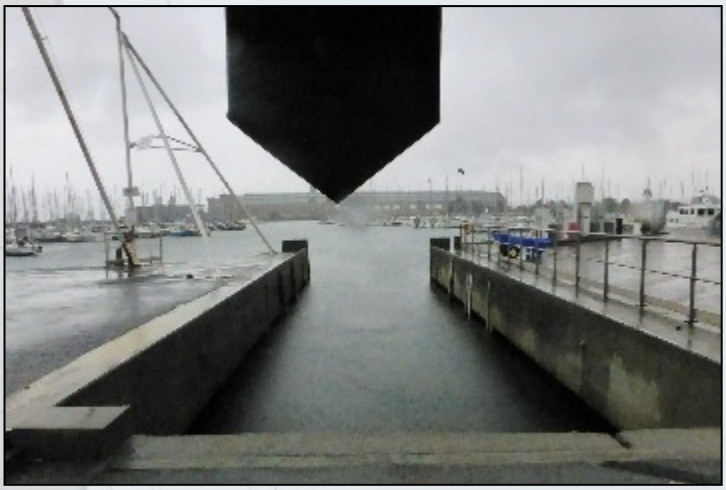
Mittwoch, 21.10.2020
Cherbourg - Hafentag

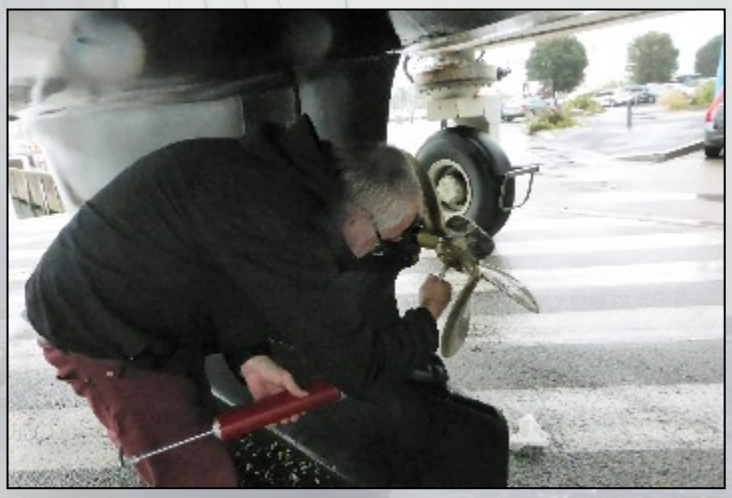
Früh aufstehen ist heute angesagt. Wir wundern uns mal wieder, dass es selbst um acht Uhr morgens noch recht dunkel ist, haben uns noch nicht daran gewöhnt.

Nach dem Frühstück bereiten den heutigen „Landgang“ vor. Die „Bootswindel“ wird geborgen, die Achterkabine leer geräumt, das Bett schon aufgestellt, um einen ungehinderten Zugang zum Ruderschaft zu

gewährleisten, Werkzeug bereit gelegt. Da Martin ja immer unruhig ist, wenn es um Termine geht, legen wir früh ab. Zu früh natürlich. Am Tankponton, an dem wir zwischenparken sollen, liegt ein anderes Boot, offenbar unbemannt. Wir legen erst mal an einem Warteschlengel an und Anke telefoniert mit dem Marina–Office. Glücklicherweise hat Laurence Dienst, so ist die Verständigung einfach. Das am Schlengel liegende Boot wird ebenfalls gekrant, aber vor uns um 11 Uhr. Leider verzögert sich alles, da ein Auto so ungeschickt geparkt war, dass der Kran am Morgen schlicht blockiert war, was wir zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht wissen. Jedenfalls liegen wir um halb zwölf am Tankponton, und 15 Minuten später taucht Yann mit seiner Equipage auf. Nur der Lift fehlt. Die Spannung steigt, denn die „Bucht“, in die wir zum Liften einfahren müssen, ist offiziell fünf Meter breit; unser Boot misst in der Breite vier Meter achtzig. Und nach unten wird die Bucht durch Stützstreben schmaler. Wir brauchen also viel Wasser, eine hohe Tide. Yann kommt dann auch noch mit der Feststellung, dass wir eventuell die Achterstagen loswerfen müssen, um ausreichend hoch gekrant werden zu können. Und der für 12:00 bestellte Lift taucht immer noch nicht auf. Es ist fünf nach zwölf, kein Lift. Es ist 10 nach zwölf, kein Lift. Nein, das heißt irgendwo hinten zwischen den Hallen hört man einen Motor. Es ist fast unglaublich. Mit der höchstmöglichen Geschwindigkeit, die so ein Travellift fahren kann, wahrscheinlich so um die 5 Stundenkilometer, rast er Viertel nach zwölf an die Bucht. Anke tendiert schon zum Abbruch der Aktion. Yann und der Slipmaster meinen aber, es geht.

Fünf Leute stehen zur Hand, Anke auch noch, und ich unterstütze bei Bedarf mit dem Bugstrahlruder. Und so wird unser Kahn mit Leinen in die Bucht verholt. Alles geht gut, nirgends wird irgendwas touchiert, und wenig später hängen wir in den Gurten, die alle richtig positioniert sind, was ich für nahezu unmöglich gehalten habe. Mit viel Glück hat Anke auch ihre Hand noch aus einem der Hebegeschirre gekriegt. Sie wollte noch schnell einen Gurt justieren und hat unglücklicherweise in die Drahttaljen gefasst. Und genau in diesem Moment hat der Liftchefe angefangen, das Boot zu heben. Der kleine Finger und der Ringfinger der rechten Hand haben noch was mitbekommen, konnten aber dank Laurence´s schneller Hilfe gut gekühlt werden.





Ganz oben: Fast unfassbar - wir hängen in den Gurten des Travellifts und sind aus dem Wasser.
Oben: Blick in die schmale Bucht des Travelliftes
Mitte: Yann und Demian bei der Fummelarbeit an den alten Packungen
Unten: Martin nutzt die Gelegenheit und schmiert den Propeller mit der roten Fettpresse ab.

Mittlerweile beginnt der Kampf gegen die Uhr. ***Mago*** kann nicht ausreichend angehoben werden. Die Achterstagen müssen weg. Ok, das geht. Damien und ein Kollege arbeiten fieberhaft. Außerdem muss die Besan-Dirk aus dem Weg. Das ist unmöglich. Wir schieben den Baum so weit es geht zur Seite. Der Liftchefe trickst und neigt das Boot nach vorn und kann so noch etwas Luft gewinnen. Und was (fast) keiner für möglich gehalten hat, das Boot kann tatsächlich an Land gehievt werden. Dort wird es vorsichtig auf zwei Hölzer gesetzt und vom Travellift gehalten. Puh, jetzt kann nichts mehr schief gehen. Selbst wenn etwas schief geht, sitzen wir erst mal sicher, notfalls bis zum nächsten Tag.

Keine besten Freunde: Kalkröhrenwürmer

Eine Leiter wird angelehnt, und Damien und Yann beginnen mit der Arbeit an der Stopfbuchse. Ich inspiziere derweil das Unterwasserschiff. Kein Bewuchs, auch nicht am Kühlwassereinlass, was sehr erfreulich ist. Aber kleine Kolonien von Kalkröhrenwürmern auf den Kupferschwämmen der Funkanlage, auf den Schraubköpfen des Propellers und in einer Nische am Kiel. Andererseits kein Bewuchs am Bugstrahlruder. Die Opferanoden am Propeller sind geradezu jungfräulich (Frauenrechtlerinnen und Feministinnen mögen mir verzeihen) und die am Bugstrahler sind ok. Mit einem Spachtel gehe ich den Mistviechern ans Leder resp. an die Kalkröhre. Dann suche ich Fettpresse und Schmiernippel zusammen und mache mich daran, den Propeller neu zu fetten. Das alte Fett sieht gar nicht so schlecht aus, aber wer weiß, wann man wieder eine solche Gelegenheit hat. Also abschmieren.

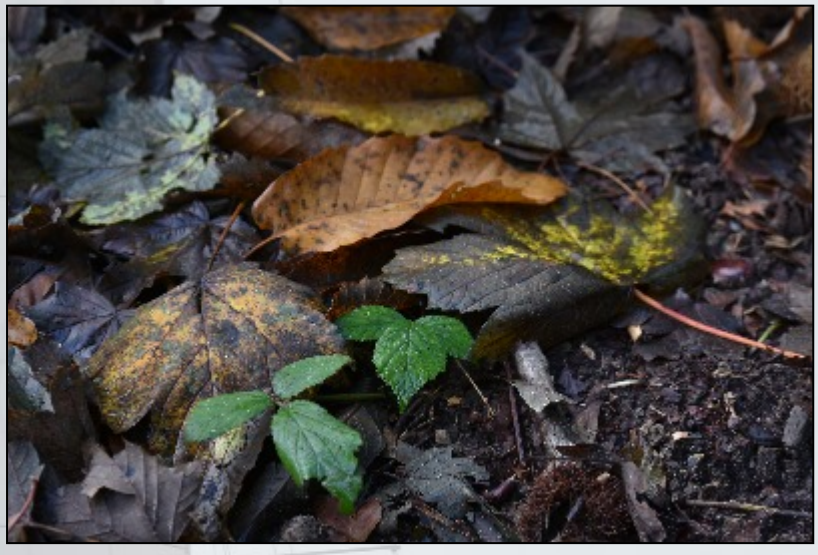
Gegen 13:30 verkündet Yann: Fertig. Aufgeregt wird der Kranchefe gesucht, denn die Tide schreitet fort und das Wasser sinkt, und irgendwann wird die Bucht für unser Bötchen doch zu eng. Ich peile den Rumpf von MAGO, also die Breite und die Form des Unterwasserschiffs und checke dann den niedrigeren Wasserstand und die Wandungen des Kranbeckens. Yann macht das ebenfalls. Ich nicke, er nickt und grinst. Wir wechseln keine Worte, wir verstehen uns, wie Männer sich verstehen. ;-)

Den Rest ersparen wir uns. MAGO ist ohne Blessuren wieder in das salzignasse Element eingetaucht und anderthalb Stunden später lagen wir am Steg. Vielleicht sollte ich noch erwähnen, dass der ganze Tag von strömendem Regen geprägt war. Der Rest des Tages ging mit Putzen und Entsalzen der Werkzeuge, auch noch Einkaufen - wir hatten nichts mehr zum Kochen - und einem unerwarteten, aber ausgiebigen Besuch des französischen Zolls. Ausgiebig war es, da sich der schriftführende Zöllner offenbar noch in der Ausbildung befand und die Prozedur entsprechend lange dauerte. Andererseits waren alle vier (!) Zöllner Segler, so dass es ein sehr entspannter Besuch war. Wir hatten auf Nachfrage natürlich gar nichts zu verzollen. Ich betone: Gar nichts. Nach dem Besuch checkten wir vorsichtshalber doch die Freigrenzen für Frankreich, wer denkt denn vorher an sowas, und stellten fest, dass die so großzügig bemessen sind, dass wir gar keine Chance hatten, dagegen zu verstoßen. Vive La France kann ich nur sagen.

Donnerstag, 22.10.2020
Cherbourg - Hafentag

Wir schlafen lange, wohl auch wegen der gestrigen Anstrengungen. Da wir zu faul sind, gleich morgens in die Stadt zu eilen, gibt es heute nur banale Aufback-Croissants. Und das in Frankreich. Welch ein Frevel. Davon unbeeindruckt ist uns das Wetter und die Sonne hold. So kommt es zu unserem ersten Ausflug, genau genommen sogar zu unserer ersten Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln seit Beginn der Corona-Krise. Vorweg kommt noch eine kleine Unterbrechung just unter Napoleons Statue. Unser deutscher Werftchef ruft an. Freundlicherweise auf Ankes Telefon, da meines kürzlich streikte, und sie hat ein nicht ganz einfaches Gespräch wegen der Arbeiten der vergangenen Monate und der undichten Ruderstopfbuchse. - Auch das geht vorüber.

Für 1,30 Euro p.P. fahren wir aus der Stadtmitte Cherbourgs bis an die Endhaltestelle der Linie 3. Lustig, dass es unterwegs eine Haltestelle Northeim gibt. Die Endhaltestelle wird gesäumt von mehrgeschossigen Mietskasernen. Doch es sind nur wenige Meter, und wir befinden uns in einer anderen Welt. Hügelig, grün und irgendwie kleinbäuerlich. Und nach überschaubarem Fußmarsch erreichen wir das Chateau Ravalet samt Park. Ein wirklich nettes Schlösschen aus dem 16. Jahrhundert, umgeben von einem Landschaftspark, der sich die Topographie eines kleinen Tals zu nutze macht. Weitgehend im Stil englischer Landschaftsgärten angelegt, gibt es doch ein paar barocke Zierflächen und ein wahrhaft niedliches Gewächshaus. Wir nutzen unseren Spaziergang und stellen mit gewisser Freude fest, dass unsere Artenkenntnis (okay, okay, ich spreche nur von Bäumen und Sträuchern) doch noch nicht völlig eingerostet ist. Unser alter Professor Meyer und Dr. Höster würden sich freuen. Ob die noch unter uns weilen? Schön auch die Herbststimmung und das herbstlich verfärbte und fallende Laub allerorten.



Chateau Ravalet und Herbstlaub im Park des Schlösschens

Das Schloss ist um diese Jahreszeit leider nicht zu besichtigen. Der Park findet dagegen großen Anklang. Vor allem auch bei Kindergärtnerinnen und ihren Horden sowie Familien mit kleineren Kindern. Uns freut es, ist doch hier ein normales Leben erkennbar. Trotz Corona.

Und bevor ich es vergesse. Gestern mittag stand Laurence vor dem Boot und brachte uns ein kleines Geschenk. Eine Flasche Aperitif. Eine lokale Spezialität. Ich weiß gar nicht, womit wir das verdient haben. Wir verabreden uns zu gemeinsamen Ausflügen. Mal sehen, wie das wird, besser, wie das klappt.

Freitag, 23.10.2020
Cherbourg - Hafentag

Am Morgen die Heckbilge kontrolliert und sieben Liter Wasser rausgeholt. Yann hatte schon angedeutet, dass wir die Dichtung sicher nachsetzen müssen. Sonst ein müßiger Tag, an dem wir dies und das gemacht haben.

Etwas gestresst hat die Aufgabe, einen Mietwagen zu organisieren. Wir hatten gegoogelt, und daraufhin bin ich zum Anbieter unseres Vertrauens gewackelt. Dumm nur, dass der Preis, den die analoge Filiale bot, sich erheblich vom virtuellen des Internets unterschied. Um nicht zu sagen, er war mehr als doppelt so hoch. Immerhin waren wir in der Lage uns dahingehend verständlich zu verständigen, dass ich auch online buchen könnte, allerdings könne es sein, wenn ich nicht schnell genug sei, dass der angefragte Clio weg sei. Ich rufe Anke daher eiligst an und bitte sie um eine umgehende Online-Buchung (Duschen kann in solchen Fällen ja warten, oder?). So schnell kann ich gar nicht wieder an Bord sein. Da Anke den Job annimmt, mache ich einen Umweg über den Carrefour und kaufe für das Abendessen ein.

Zurück am Boot stoße ich auf eine völlig frustierte Anke. Die Buchung hat nicht geklappt. Obwohl sie fast jeden Schritt mit DeepL hat übersetzen lassen. Dennoch, der Zahlvorgang wird verweigert. Ich rate zu, erst einmal zu duschen und versuche meinerseits mein Glück: Was scheren mich Übersetzungsprogramme? Französisch kann ich zwar nicht, aber was da so steht ist doch klar, bzw. kann doch jeder erraten, oder? Mit diesem unkonventionellen Ansatz werkele ich mich entspannt (was wirklich ein Wunder ist, normalerweise bin ich bei so was alles andere, aber nicht entspannt) durch die Seite von France Car und habe innerhalb von 10 Minuten alles abgewickelt. Zwar erhalte ich nur eine Zahlungs- aber keine Buchungsbestätigung, aber immerhin. Wir sind in Frankreich, und den Franzosen vertraue ich voll und ganz. Morgen wissen wir mehr. Ursache für Ankes Misserfolg war übrigens der Umstand, dass die Bank ihrer Kreditkarte kein Konto zugeordnet hatte. Sachen gibt´s, die sollte es gar nicht geben.

Samstag, 24.10.2020
Cherbourg - Hafentag mit Landausflug

Auto easy, alle Papiere liegen bereit. Leider gibt es nicht den Clio, der war tatsächlich schon überbucht. Zähnekirschend nehme ich einen Peugot 5008 in Empfang. Gut, ich will ehrlich sein, da knirscht nix. Der Peugot ist ein mächtiger Kracher: Fast schon ein SUV würde ich sagen, mindestens ein Van. Genau das Richtige für Langstrecken, was wir ja halbwegs vorhaben. Und dann auch noch Diesel. Und mit Navi, Freisprechanlage, Tempomat usw., usw. Zum Preis des Clio, also 99 Euro für drei Tage.

Der erste Ausflug mit dem Peugot dient dem Erwerb einer 24er-Nuss in extra lang. Und wir haben Glück. Bei der Werkzeug- und Maschinenhandelskette A.E.D.S., die gibt es vermutlich in ganz Frankreich, können wir das Ding erwerben. Mit 25,- Euro zwar kein Schnäppchen, aber wir brauchen das gute Stück, um die Festmacher-Klampen an Bord bei Bedarf lösen und wieder befestigen zu können. Da der LeClerc gleich um die Ecke ist, werden noch - besonders schwerere - Lebensmittelvorräte aufgestockt. In so ein Auto passt ja was rein. Das muss man ausnutzen, solange man kann.

Den Nachmittag nutzen wir für Ausflüge. Besuchen den Phare de Gatteville. Das soll der höchste Leuchtturm Frankreichs sein. Über 100 m hoch und erstaunlicherweise wieder mit 365 Stufen bis zur Plattform gesegnet. Ärgerlicherweise ist reichlich Wind, und ein Besteigen des Turms aus Sicherheitsgründen heute nicht möglich. Na gut, umrunden wir ihn wenigstens. Ein kleiner Schauer hilft und beschleunigt die Umrundung. ;-)

Unser nächste Ziel ist das malerische Hafenstädtchen Barfleur. Wir kommen natürlich bei Regen an, aber zwischenzeitlich lässt sich sogar mal die Sonne blicken, und wir können die erstandenen Törtchen auf einer Bank mit Blick auf den Hafen genießen. Der Ort ist typisch für die Normandie-Küste. Überall bestimmen grauen Natursteinhäuschen das Ortsbild. Es wirkt alles sehr authentisch. Barfleur rühmt sich auch des Umstandes, dass

Rechts oben: Der Phare de Gatteville
Links oben: Nasses Pflaster in Barfleur
Links unten: Der Hafen von Barfleur
Rechtsunten: Anke genießt das Küchlein. Eine französische Nettigkeit ist, dass jeder noch so kleine Einkauf in einer Patisserie, Konditorei oder Bäckerei, wenn es Leckereien betrifft, stets allerliebst verpackt wird.

von hier aus die Langschiff-Flotte von William the Conquerer im Jahr 1066 gegen das damals noch sehr keltische England gestartet ist. Die letzte erfolgreiche Invasion der Insel. (Welcher Gymnasiast erinnert sich nicht an das entsprechende Kapitel im Englischbuch?) Der Ehrlichkeit halber sei jedoch erwähnt, dass die Behauptung hinsichtlich des Starthafens unter Historikern mehr als umstritten ist. Die kleine Plakette auf einem Stein vor dem Hafen schert sich allerdings wenig um historische Genauigkeit.

Weiter geht es nach St. Vaast de Hongue - von den einheimischen schlicht Saint Vaast genannt. Dieser Ort ist ein Zentrum der Austernzucht. Interessant ist, dass die Austern von dieser, der östlichen Seite der Halbinsel Contentin deutlich anders schmecken, als die Austern von der westlichen Seite. Ich nehme mir schon mal ein Vergleichsessen vor, am besten mit Laurence, die uns sicher als fachkundige Französin unterrichten und informieren kann.

Hier wird das Wetter wieder sehr unwirtlich. Immerhin gelingt es uns dennoch und trotz steigender Tide, halbwegs trocken die ewig lange Mole bis ans Ende und zurück zu erwandern. Dabei beobachten wir interessiert, wie sich das Wellenbild vor der Mole ändert. Nach einiger Zeit hat sich dort eine regelrecht stehende Welle entwickelt. Vor dem wieder einsetzenden Regen flüchten wir in einen berühmten, in allen Reiseführern erwähnten Delikatessenladen - welch ein Zufall aber auch - und kommen um ein paar Euros erleichtert wieder heraus.

Damit schließt der aktuelle Tagebuchausschnitt.

Wir wünschen Euch alles Gute und lasst Euch von den steigenden C.-Zahlen nicht unterkriegen.

Martin und Anke

Das Bild im Hintergrund zeigt MAGO DEL SUR auf der Weser und noch im alten Gewand. Die Aufnahme stammt von Peter Reinke, von dessem Vater der Entwurf unserer alten JUST DO IT stammt. Vielen Dank für die Überlassung des Fotos.

Alle Rechte an der Aufnahme bei Peter Reinke.

Oben: Die Plakette zur Erinnerung an William the Conquerer
Mitte: Typische Straße in Barfleur und überhaupt in den Küstenorten der Normandie. Das Grau der Häuser passt sehr stimmig zum Grau des Wetters. Eine monochrome Komposition gewissermaßen, Ton in Ton.
Unten: Aussicht vor dem Hafen von St. Vaast.