Mago del Sur

Das Tagebuch - 07.02. bis 27.02.2021

Die Enge, die man passieren muss, um Lorient zu erreichen.

Sonntag, 07.02.2021
Lorient - Hafentag

Gegen 10:00 kommt das Taxi, das Ingrid und Peter zum Busbahnhof bringt. Wir sind wieder allein. Wir merken, dass uns das soziale Leben doch ein wenig fehlt. So war der kurze gemeinsame Törn doch eine sehr angenehme Unterbrechung.

Als erstes muss ich mich jetzt allerdings korrigieren, wir befinden uns gar nicht in Lorient, sondern in einem eigenständigem Städtchen: Larmor Plage. Die Marina befindet sich im Ortsteil Kernével. Gleich südlich schließen sich Strände, unterbrochen von Felsplatten und flachen Riffen an. Solange nicht extremes Hochwasser herrscht, kann man hier entlang wandern. Was wir auch gleich auskosten. Bei Tage sieht die gestrige Einfahrt doch recht einfach aus. Allerdings zeigt das Niedrigwasser schon, dass die Passage vor der alten Festung sehr eng war. Ein idealer Standort, um den Hafen von Lorient durch eine Festung zu sichern.

Montag, 08.02.2021
Lorient - Hafentag

Der kleine UShip-Laden (UShip ist ein französischer Bootsausrüster, der wie seine Mitbewerber BigShip und Accastillage Diffusion in vielen größeren Hafenorten mit Ladengeschäften vertreten ist) nahe der Marina ist leider geschlossen. Also müssen wir in die Stadt. Da das Wetter passabel ist, bewegen wir ausgiebig unsere Beine, wählen aber den unschönsten Weg. Entlang der größeren Straßen, der Kläranlage usw. Der UShip dort ist aber eine echte Empfehlung. Zwar können sie auch nicht so einfach, wie erhofft, unsere Kal. 4 Munition beschaffen, aber wir bekommen problemlos alles andere, was wir an Signalmitteln wünschen. Niemand fragt nach einem Pyroschein. Und da das Angebot riesig ist, verfallen wir in eine Art Kaufrausch. Viel Kleinkram, aber wir erstehen auch einen Luftentfeuchter - teurer zwar als im Baumarkt, aber von sehr guter Qualität und echt dänisch! Sogar die Bedienungsanleitung ist nur auf Dänisch verfasst. Es gab noch nicht einmal online eine englische Version. Nix zu machen. Und für mich fallen bei der Gelegenheit noch echt gute Seestiefel ab. Und da wir recht viele Euros hinterlassen haben, ist es für den Herrn des Hauses eine Selbstverständlichkeit, den Wunsch seiner Gattin (!) zu befolgen und uns zum Boot zurück zu fahren. Es war ihm selbstverständlich eine Ehre. Und wir waren selbstredend sehr dankbar.

Montag, 09.02.2021
Lorient - Hafentag

Die Nacht und der Morgen waren sehr windig, aber bereits auf dem Weg zum Baguette-Bäcker klarte der Himmel auf und wechselte in ein strahlendes Blau. Was lag näher als alles stehen und liegen zu lassen, und den Uferwegen zu folgen. So machten wir am Nachmittag einen ausgiebigen Spaziergang Richtung Lorient. Längs der Uferwege gab es kaum Wind und es reizten die U-Boot-Bunker, die uns bei der nächtlichen Einfahrt so dunkel entgegenstanden. Zumal dort Szenen zum Film „Das Boot“ gedreht wurden. Man kann dem Ufer praktisch durchgehend im Grünen folgen. Mehr oder weniger auf ganzer Strecke ist der Fußweg von der Straße weit abgesetzt. Streckenweise sehr malerisch von

Unser Ziel: die U-Boot-Bunker aus dem Zweiten Weltkrieg

Kiefern begleitet. Im Wasser in der ganzen Bucht an Bojen liegende Segelboote und Kähne, einige auch in etwas abgesenkter Schwimm- oder auch nicht mehr Schwimmlage. Am Ufer ein paar Überreste ehemals stolzer Trawler, deren bizarre Erscheinungen schon wieder eigenen Reiz entfalten.

Angenehmer Spaziergang unter Kiefern. Aufgrund der Kleidung nicht zu übersehen: Es ist reichlich kalt.

Nach dem Passieren einer Kläranlage (Nase zu!), erreichen wir eine gerade erst fertig gestellte Promenade mit großzügigem Spielplatz, über uns eine weit über 100 Meter langen Seilbahn für Abenteuerlustige. Man hängt sich in einen Gurt und rauscht dann an einem ewig langen Stahlseil in die Tiefe. Leider wegen Covid-19 derzeit geschlossen. Das gilt leider auch für das hier errichtete Segel-Museum zu Ehren von Eric Taberly. Dieses Museum ist ziemlich einzigartig, denn es zelebriert die jüngere Regatta-Geschichte bis zur Gegenwart, natürlich mit einem Schwerpunkt auf Regatta-Aktivitäten, die von Lorient ausgingen. Und das waren und sind beileibe nicht wenige.

Eric Taberlys PEN DUICK III

Zunächst sind wir noch ein bisschen ungnädig ob dieser trüben Umstände, denn auch der Zugang zu Eric Taberlys PEN DUICK III und seinem letzten Boot PEN DUICK VI an den Stegen bleibt uns verwehrt. Die PEN DUICK III war für das 1968er Observer Single-Handed Transatlantic Race (OSTAR) gebaut. Es handelt sich um einen der frühen Vertreter von Regattabooten, die aus Alumnium gebaut wurden. Ungewöhnlich das Schoner-Rigg mit zwei gleich hohen Masten. PEN DUICK III wurde im Jahr 1967 zu Wasser gelassen und gewann sogleich alle Regatten, an denen es in diesem Jahr teilnahm. Mit der Folge, dass die Regeln für die diverse Regatten in 1968 verändert wurden und das Schoner-Rigg benachteiligten. Sehr unfein. Letztlich konnte das Boot die Erfolge des ersten Jahres nicht fortsetzen. Die nach IOR-Vermessung und ebenfalls aus Aluminium gebaute PEN DUICK VI sollte vor allem das 1973er Whitbread Round the World Race erfolgreich bestreiten, war aber bei der ersten und der dritten Etappe jeweils durch einen Mastbruch geschlagen. Den größten Erfolg errang Taberly mit dieser Yacht mit dem Sieg im 1976er OSTAR. Wir linsen halt aus der Ferne zu diesen beiden Vertretern der Szene, die beide übrigens auch heute noch aktiv gesegelt werden. Das ist etwas, was uns an den Franzosen übrigens sehr beeindruckt, die Museums-Boote werden aktiv genutzt. Nicht anders auch die Joshua von Bernard Moitessier in La Rochelle.

Um so größer unsere Überraschung, als plötzlich zwischen den Bauwerken und Bunkern ein hypermoderner Tri um die Ecke geschoben wurde. Eine tolle Sache eigentlich, dass die ehemals dem Krieg dienenden U-Boot-Bunker heute zum größten Teil konvertiert sind und die Kulisse bilden für einen Sport, den die Menschen zahlloser Nationen in friedlichem und gemeinsamen Wettkampf bestreiten.

Oben die SOLIDAIRES EN PELOTON segelt für einen guten Zweck, den Kampf gegen Multiple Sklerose. Unten die PRIMONIAL. Fahrzeuge wie aus einer anderen Welt.

Das vor den Bunkern einige Segel-Geschosse im Wasser lagen, hatten wir schon ahnen können. Aber jetzt und hier so ein Ding vor unserer Nase! Die PRIMONIAL, ein Trimarin der Multi 50-Klasse. Trotz der beeindruckenden

Ausmasse nur 4,5 Tonnen schwer. Kein Wunder, dass ein simpler Range Rover reicht, das Segelgeschoss auf zwei simplen Rollbrettern zu ziehen, dirigiert von simpler Manneskraft der Crew. Am Ziel angekommen, werden Vorbereitungen zum Kranen getroffen. Ein großer Autokran steht schon bereit. Wir sind begeistert. Wer will denn in ein Museum, wenn er hier die Arbeit mit den Regatta-Booten live verfolgen kann?

Und gleich um die Ecke wartet noch so ein 50 Fuß großer Tri, die SOLIDAIRES EN PELOTON. Das Team, das diesen Renner nutzt, hat sich dem Kampf gegen multiple Sklerose verschrieben, daher auch der Name. Trimarane dieser Kategorie verfügen über Foils, die sie praktisch fliegen lassen. Die maximale Geschwindigkeit liegt bei rund 35 Knoten, also rund 65 Stundenkilometern. Ein scheinbar unglaublicher Wert.

Es wird immer besser. Vor den Bunkern lieg die GITANA 17 EDMOND DE ROTHSCHILD. 32 Metern Länge und 23 Metern Breite und ebenfalls mit Foils ausgestattet. Das Boot ist für die Jagd auf den Rekord für die schnellste Nonstop-Weltumseglung konzipiert. Der wird seit 2017 von der IDEC Sport gehalten und liegt bei 40 Tagen 23 Stunden 30 Minuten und 30 Sekunden. Die bisherigen Versuche standen bislang noch nicht unter einem glücklichen Stern. Aber man gibt nicht auf.

Was für Dimensionen! Auschnitt des Mastes der GITANA 17 mit angelegtem menschlichen Maßstab

Und dann entdecken wir mehrere Open 60, was wir zunächst gar nicht wahr nahmen. Aber Anke fiel ein Mann mit einem Hoodie und dem Aufdruck „Team Malizia“ auf. Was natürlich unsere Aufmerksamkeit fesselte. Und gleich darauf sprang Anke der graue Rumpf ins Auge. Ich sah mal wieder nichts, farbenblind, wie ich bin. Die SEAEXPLORER, die ehemalige MALIZIA II lag hier, das Boot, mit dem Boris Herrmann die aktuelle Vendee Globe so spektakulär bestritten hatte. Mussten wir natürlich gleich bestaunen und ein paar Worte mit den Team-Mitgliedern wechseln. Einer gab mir sogar sein Handy, damit ich Boris Herrmann persönlich anrufen könne. Der war aber offenbar gerade beschäftigt und ging nicht ran. Und meine WhatsApp hat ihn wahrscheinlich eher irritiert und er sich gefragt, was für ein schräger Schrat vom Handy seines Teamers aus sendet. Ich kam halt nicht mit der englischen Tastenkonfiguration und der englischen Autokorrektur klar. Naja, er wird es verkraften. Spannend ist es in jedem Fall, die Details dieser Renner zu studieren. Eigentlich sind sie gar nicht so viel größer als unser Kahn, aber natürlich eine völlig andere Konzeption und Technik. Am liebsten wären wir ja rauf geklettert. Aber das ging nun wirklich nicht.

Ein Blick auf die Minis konnten wir uns auch nicht verkneifen, da wir schon mal da waren. Viele Pogo 3 mit konventionellem Design und eine Handvoll Maxis mit Scow-Bug lagen vor dem Bunker K3. Leider war von Lina Rixgens und Lennart Burke nichts zu sehen. Die sind sicher noch in der Heimat.

Da wir nun wirklich vor dem letzten Bunker angekommen waren, nutzten wir auch noch die Gelegenheit zu einem Blick in diese Betongiganten. Nach der Niederlage Frankreichs in 1940 wurde innerhalb weniger Wochen ein U-Boot-Stützpunt in Lorient einge-

Oben: Die SEAEXPLORER mit demoliertem Bug. Unten: Anke interessiert sich für Cockpitdetails der SEAEXPLORER. Wenig später kommen wir mit Teammitgliedern ins Gespräch. Links: Anerkennung der Leistung der Teammitglieder durch Nennung der Namen auf dem Mast von Boris Herrmann’s Renner.

Exkurs: Mini-Erinnerungen

Von Februar 2012 bis November 2019 durfte ich den Vorsitz des Trans-Ocean e.V. (TO) bekleiden, was ich durchaus als Ehre begreife. In diese Zeit fiel auch der Versuch, einem Nachwuchssegler die Teilnahme an der Mini-Transat zu ermöglichen. Diese Einhand-Trans-Atlantik-Regatta wird mit sogenannten Minis bestritten, Booten, die nicht länger als 6,50 Meter sind. Zu diesem Zweck mietete der TO einen damals brandneu entwickelten Vector 6.5, einen Vertreter der modernen Designs mit Scow-Bug, und taufte ihn auf den Namen MEXX. Mit dem Namen wurde an das Boot MEX von Klaus Hehner erinnert, mit dem er seine erste Trans-Atlantik-Regatta bestritt. Diese Teilnahme initiierte letztlich die Gründung des TO.

Das Mini-Projekt des TO musste leider aufgegeben werden, was ich auch heute noch sehr bedaure. Der vom Verein ausgewählte Kandidat für die Reagatta - Lennart Burke - hat aber nicht aufgegeben und seine eigene Kampagne durchgezogen. Wer Lennart unterstützen will, findet Kontakt unter lennartburke.com und lennartburke-sailing.de

„Unseren“ TO-Mini hier wieder zu treffen, auch noch mit dem TO-Schriftzug, war eine echte Überraschung. Bei dem Vergleich der hier in Lorient liegenden Minis wird deutlich, dass die Interpretation des Scow-Bugs beim Vector die radikalste oder konsequenteteste zu sein scheint. Ich bin überzeugt, dass dieser Entwurf in den Händen eines guten Seglers zu außergewöhnlichen Leistungen fähig ist.

Oben: Ein noch nicht registrierter (keine Nummer) Mini mit Scow-Bug, ein Maxi (wie sinnig), unten eine überraschende Begegnung: Der Mini mit der Registrierungs-Nummer 984, trägt auch heute noch den Namen MEXX. Es ist der TO-Mini, ein Vector 6.5. Der Name erinnert an Klaus Hehners Boot.

richtet und sogleich mit dem Bau der Bunker begonnen. Die ganze Region wurde eingespannt einschließlich der lokalen und regionalen Bauunternehmen und Sandgruben-Betreiber. Der Bunkerbau hatte für die Region also durchaus auch eine wirtschaftliche Bedeutung. Lange Zeit hat man nicht gerne darüber gesprochen, aber heute wird das offen dargestellt.

Die Bunker waren so massiv gebaut, dass sie den Krieg überstanden. Sie wurden von der französischen Marine übernommen und dienten fortan französischen U-Booten als Unterkunft.

Was allierte Bomben nicht vermochten, gelang dem Zahn der Zeit. Die Armierung des Betons korrodierte, Wasser penetrierte den Beton. Jetzt könnte man meinen, die Dinger werden zu Ruinen. Doch weit gefehlt, man begann mit der Sanierung der Bunker und Betrieb deren Konversion zu zivileren Nutzungen. Damit soll es jetzt aber auch mal gut sein mit dieser Thematik.

Wieder an Bord und hungrig wie die Wölfe kräftigen wir uns mit einer Handvoll Bratwürste. Anlässlich derer ich erwähnen möchte, dass wir in Frankreich - wer bringt dieses Land schon kulinarisch mit einer Bratwurst in Verbindung, oder sogar mehreren? - bisher durchweg ausgezeichnete, super schmackhafte Varianten genießen durften. In der Regel grob, aber tres bien. Mega im heutigen Sprachgebrauch, glaub ich.

So absurd es klingen mag, heute kann man den Bunkern in ihrer gegliederten Bauweise sogar ästhetische Qualitäten abgewinnen. Ich hoffe, niemand missversteht das. Natürlich ist uns bewusst, wie diese Bauten entstanden sind, und wieviel Leid mit dem Bau verbunden war. Nach dem Krieg wurden sie von der französischen Marine übernommen, und einige der Bunker dienen selbst heute noch als Dock, wie das untere Foto bezeugt.

Dienstag, 09.02.2021
Larmor Plage - Hafentag

Schnee! Zum größten Teil vom Winde verweht.

In der Nacht fand ein abrupter Wechsel statt. Es wurde kalt. Bis in die Minusgrade. Nicht nur draußen, sondern auch binnen im Boot, wobei uns innen die Minusgrade erspart blieben. Ursache der internen Kälte: unsere extrem schwächelnde Heizung. Sie hielt kaum 20 bis 30 Minuten durch, bis sie wieder ausstieg. Entsprechend kurzweilig war (zumindest Martins) Nacht. Anke bemerkte zweimal den Ausstieg und aktivierte die Heizung, verschlief aber den Rest der Nacht in seligem Zustand. Martin vergnügte sich mit geschlagenen zehn Besuchen am Steuerpanel derselben.

Wir haben schließlich, nach dem Tipp von Wolfgang - vielen, vielen Dank nochmals - herausgefunden, dass unsere Klimaanlage auch heizen kann. Bisher dachten wir, sie ist nur zum Kühlen da. Doch weit gefehlt. Sie heizt. Lautstark, aber immerhin und vor allem, erstaunlich leistungsfähig. Sofern wir über einen ausreichend leistungsfähigen 230 V Landstromanschluss verfügen. Nachdem wir uns gleich in zwei Landstromanschlüsse eingesteckert hatten, einer über das klassische Bordnetz, einer mit einer Kabeltrommel und banaler Mehrfachsteckdosenverteilung, war das Hauptproblem für die kommende Nacht gelöst.

Am Morgen erfreuten uns leichte Schneeverwehungen an Deck. Man hatte es in der Nacht schon gehört, ein leises Rieseln, das den wenigen Schlaf begleitete. Ein leichter, körniger, sehr trockener Schnee war niedergegangen. Der größte Teil wurde gleich wieder verweht und blieb nicht liegen. Nur in windgeschützten Ecken hielt er sich.

Diese Tassen stammen zwar von einem Besuch in Ostfriesland, aber sie passen hervorragend zu den aktuellen hiesigen Verhältnissen.

Am Abend dann kam der prognostizierte Eisregen. Erst hat man ihn gar nicht wahrgenommen. Es war der bekannte feine, fast nebelartige Sprühregen. Kaum hörbar. Und die abgestrahlte Wärme des Meerwassers verhinderte, dass sich auf den unteren zwei Metern unseres Riggs Eis bildete.

Mittwoch, 10.02.2021
Larmor Plage - Hafentag

Am Morgen auf dem Weg zur Boulangerie: Die Zweige der Bäume und die Grashalme in Glas erstarrt. Die Blüten des Ginsters und der Kamelien von Eishüllen überzogen. Zurück am Boot die Überraschung: Das ganze Rigg, die Masten, das stehende und das laufende Gut, alles besaß einen dicken, gläsernen Überzug. Nichts bewegte sich mehr. Kein Knoten ließ sich lösen, keine Leine schaukelte. Die Nationale war zum Brett geworden, der TO-Stander besaß einen eisigen Saum und war zu Bewegungslosigkeit erstarrt, der Windex blieb stehen. Festgefroren. Der Lautsprecherkonus des Horns besaß einen leuchtenden, transparenten Kranz, fast ein Heiligenschein. Und überall hingen kurze und lange Eiszapfen. Interessanterweise alle in einem schrägen, vom Wind erzeugten Winkel. Es fehlte nur der Sonnenschein, der diese Zauberwelt zu besonderem Glanz erwecken würde.

Glänzendes Eis und Blütenzauber

Und dann ging es los. Teile des Eises lösten sich. Erst ein Rauschen beim Rutsch am Want, dann ein Schlag auf die Reling und ein Klirren. Und dann immer mehr. Lange, runde, innen hohle Eisstangen lösten sich als erstes vom laufenden Gut. Man konnte beobachten, wie sich die Leinen langsam bewegten. Die Eisumhüllung bekam Brüche. Abschnitte lösten sich, winkelten ab, fielen. Dann ging es weiter. Auch vom stehenden Gut löste sich mit zunehmender Tagestemperatur das Eis. Zapfen fielen vom Radar, von den Salingen. Richtige Brocken und Flächen stürzten vom oberen Teil der Masten, krachten mit Gewalt auf das Deck. Das erbebte bei solchen Abstürzen regelrecht. Manchmal zuckte man unwillkürlich zusammen. Wir gingen nicht mehr ohne Kopfschutz an Deck. Und wunderten uns, dass diese Brocken keine Schäden am Decksbelag und an der Sprayhood hinterließen. Ein Poltern, Knallen, Klirren und Schlagen überall. Im Ganzen Hafen. Manchmal sah es spektakulär aus, wenn große Eisstangen sich lösten, anderes Eis mitrissen und beim Aufprall in einer aufwirbelnden Eiswolke vergingen, aus der scheinbar Glasstücke herausgeschleudert wurden.

Nach rund vier Stunden war alles abgetaut bzw. abgestürzt, der Lärm und der gelegentliche Schrecken waren vorüber. Die letzten Eisreste schmolzen friedlich auf den Decks dahin.

Zunächst ein Winterwunderland, dann aber nicht ohne, als die Eisbrocken von oben kamen.

Donnerstag, 19.02.2021
Larmor Plage - Hafentage

Die letzten Tage sind recht ereignislos vergangen. Teils hat uns der Regen bewegt, uns nicht zu bewegen und die meiste Zeit unter Deck zu verbringen, teils hat uns besseres Wetter verleitet, die Umgebung zu erkunden. Nach unseren ersten Ausflügen sind wir sehr überrascht, das es auch in der unmittelbaren Umgebung des Yachthafens und trotz der unmittelbaren Nachbarschaft zu Lorient lange Wanderungen gibt, die man in der Natur machen kann. So haben wir in den letzten Tagen reichlich Kilometer heruntergespult.

Für Spannung sorgt die Frage, kommt sie oder kommt sie nicht? Die neue Ersatz-Heizung. Seit Montag, dem 15. Februar ist sie im lokalen Depot in Brest angekommen. Weshalb sie dann erst am 17. ausgeliefert werden sollte, war uns schon ein Rätsel. Immerhin wurde sie am 17. nach Trackingreport bearbeitet. Irgendwie kam sie wohl auch schon in ein Auto. Wurde aber offenkundig nicht ausgeliefert und landete am gleichen Tag wieder im Depot. Seit dem 18. befindet sie sich unentwegt in dem Zustand „in das Zustellfahrzeug geladen. Die Zustellung wird voraussichtlich heute erfolgen.“ Faszinierend. An dieser Stelle endet jedoch alles, und bislang ist sie nicht ausgeliefert worden. Dafür hat uns der Verkäufer den Rechnungsbetrag bereits abgebucht. Also so was! Wir haben ihn dann mal gleich zurück gebucht. Immerhin war ein Lastschriftwiderspruch ohne weiteres Gedöns möglich. Ansonsten ärgert uns die betreffende Bank schon. Ich verkneife mir jetzt, den Namen zu nennen. Dabei haben wir extra eine unserer Bankverbindungen geändert, um eine zweite alternative Option zu haben, und von dieser hieß es jetzt plötzlich, ich dürfe mit meinem Zugang keine Auslandsüberweisungen machen, auch nicht im SEPA-Raum. Das bedürfe eines gesonderten Antrags. Ziemlich absurd, zumal wir unser Vorhaben bei allen Vorgesprächen in der Bank lang

und breit erörtert haben. Konkret bedeutete das, ich konnte die Rechnung einer französischen Marina nicht per Überweisung bezahlen. Obwohl wir uns im Euro-Währungs-Raum und im SEPA-Raum befinden. Unfassbar. Bei meinem Deutsche Bank-Konto dagegen wurde ich in einem vergleichbaren Fall sogar automatisch darauf hingewiesen, dass ich keine Auslandsüberweisung machen müsse, sondern eine ganz normale SEPA-Überweisung genüge. Die Überweisung war also grundsätzlich und durchaus möglich.

Kirchtürme dienten in den alten Zeiten zugleich auch als Landmarken für die Seeleute, so haben sie oft sehr charakteristische Gestaltmerkmale oder Silhouetten. Hier der Kirchturm von Larmor Plage.

Zwischendurch werden kleinere Arbeiten an Bord erledigt. In stundenlanger Mühsal ziehe ich Kabel, um im Cockpit eine Halterung für das kabellose Handgerät der UKW-Funke anzubringen. Kabel, da die Halterung zugleich als Ladestation dient. Als wirklich alles fertig ist und ich das Ding teste, stellt sich heraus, dass es nicht lädt. Anke fällt schließlich ein, dass der Gute, der uns das Ding geschenkt hatte, darauf hinwies, dass es nicht mehr funktionieren würde. Bingo.

Einer der nicht ganz so ausgedehnten Spaziergänge führt uns in den alten Ortskern von Larmor Plage. Es ist zwar nicht viel übrig geblieben, aber immerhin, ein paar alte Gemäuer einschließlich einer sehr interessanten Kirche. Spannender ist allerdings der kleine Supermarkt. An einer Seite wird gebaut, und der Eingang sieht ein wenig so aus, dass man gar nicht eintreten möchte. Wir machen es trotzdem. Drinnen werden wir von einer jungen Frau mit einem freundlichen *bonjour* begrüßt - huch, das ist uns ja noch nie passiert - tja, und dann staunen wir. Der Markt ist zwar klein, hat aber eine erstaunlich vielseitige Auswahl, und alles in besonders guter und ausgesuchter Qualität. Das ist ja eher ein Delikatessen-Laden! Draußen sehen wir dann das Schild über dem Eingang. Das ist gar kein Supermarkt, sondern eine „Superette“. Nebenbei bemerkt, auch der Spar hier ist alles andere als ein Billig-Laden. Ein völlig ungewohntes Niveau.

Zugegeben; Hier ähnle ich einem Waldschrat, warum auch immer? Aber der Vin chaud, der Glühwein reißt alles raus.

Am Strand beobachten wir die vielfältigsten Strandaktivitäten. Die Bretonen sind wie die Normannen nicht durch Winter und Temperaturen abzuschrecken. Das für uns aber erfreulichste - ok, für mich, Martin, muss es korrekt heißen - ist die Entdeckung der am Strand gelegenen Café-Bar, bei der es Vin Chaud gibt - Glühwein! Meine Wege werden öfter mal in diese Gegend ausschwenken.

Am Abend interpretieren wir die Corona-Regeln mal wieder ein bisschen freier. Schließlich sind wir Segler ja alle Teil einer gemeinsamen Blase, oder eines bubbles. So besuchen wir Karin und Richard von und auf der BEYOND. Die beiden sind Schweden und auch irgendwie nicht ganz wie geplant voran gekommen. Nun warten sie hier in Lorient auf ein Wetterfenster, um über die Biskaya zu gehen. Wir freuen uns, dass sich unter uns Seglern diese Möglichkeiten der Begegnung ergeben. Manchmal glauben wir, dass es uns fast besser geht, als dem Normalmenschen an Land. Denn innerhalb der Marina, auf den Stegen und Kais, können wir uns rund um die Uhr und ungehindert bewegen und auch begegnen. Und das ist in diesen besonderen Zeiten schon eine tolle Sache.

Sonntag, 21.02.2021
Larmor Plage - Hafentage

Der gestrige Tag zeichnete sich nur durch ein kleines Event aus, einen Großeinkauf, den wir mit unserem faltbaren Handkarren bestritten. Wasser, Wein, Milch, Mehl, Kaffe, Konserven und andere, vor allem

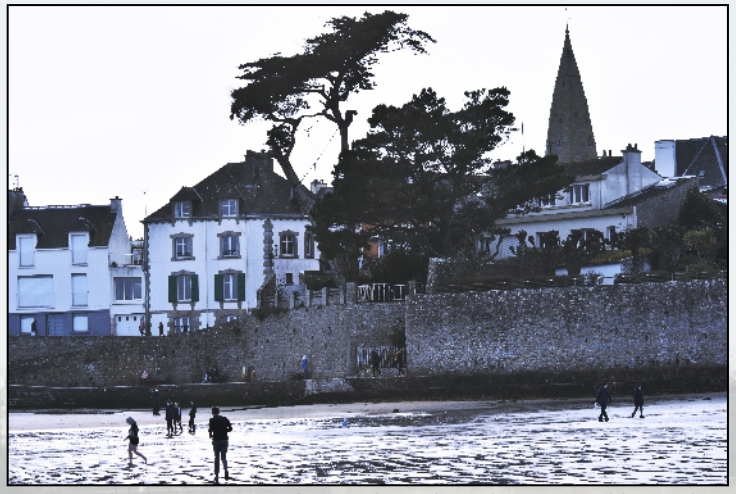
gewichtsträchtige Güter standen auf dem Einkaufzettel. Erstmals haben wir die maximale Belastbarkeit von 80 kg ausgereizt. Das war dann auch schon deutlich bemerkbar. Nicht nur, dass man bergauf zu zergeln hatte, und bergab überlegt bremsen musste, die Spurstabilität war deutlich schlechter. Wahrscheinlich hatten wir zuviel schwere Einkäufe auf die vordere Achse gelegt. Doch egal, der Wagen kam heil mit seinen wertvollen Gütern beim Boot an.

Ungewöhnliche Begegnung auf einer unserer Spaziergänge: Eine Raupenkarawane. Raupe an Raupe bilden eine schier endlose Linie. Na gut, nicht wirklich endlos, aber geschätzt fast zwei Meter lang. Und krauchen langsam voran. An der Spitze gibt es aber gerade Diskussionen über die weitere Richtung, so scheint es zumindest.

Heute morgen beim Früstück gab es eine lange nicht mehr erlebte Besonderheit. Geradezu eine Premiere für das aktuelle Jahr 2021: Eine offene Seitenluke. Welche Freude! Frühlingslüfte durften sich im Boot verbreiten. Ein Gefühl, das man gar nicht richtig beschreiben kann.

Auch in Lamor Plage ist der für uns ungewohnt farbige Schiefer als Bau- und Bekleidungsmaterial weit verbreitet. Wir sind von dessen Farbenspiel in der Sonne stets aufs Neue fasziniert.

Am frühen Nachmittag unternehmen wir einen Spaziergang zum Ortskern von Larmor Plage. Wir kommen leider zu spät. Am Morgen war - was wir nicht wussten - großer Markt im Umfeld der Kirche. Jetzt schließt mir sogar die Café-Bar vor der Nase, genauer, der Glühwein ist ausverkauft. Im Ort noch eine kleine private Party (?), bei der uns ein Gast im Vorbeigehen mitteilt, dass es schade sei - wegen Corona - sonst könnten wir doch mitfeiern. Wir verzichten bei der Bäckerei, die noch geöffnet hat, auf den Kauf eines Brotes, was sich am nächsten Tag als Fehler herausstellen wird. Denn unsere Standardbäckerei hat ja Montags geschlossen. Man muss anmerken, dass der Ortskern zwei Kilometer entfernt liegt, die Standardbäckerei nur 900 Meter.



Letzte Eindrücle von Lamor Plage. Anke verlässt den wegen Ebbe trocken gefallenen Hafen des Ortes.

Montag, 22.02.2021
Larmor Plage - Pornichet

Ungewohnt: Der Wecker klingelt. Um Viertel vor sieben stehen wir auf. Frühstück mit Aufbackbrötchen, aber doch in gebührender Ruhe. Danach wird unter Deck noch einiges gestaut: Notebooks und Kamera-Equipment, soweit nicht zwingend benötigt, wandern hinter die Leesegel einer Vorschiffs-Koje, die Heizwürfel ebenfalls. Der kleine Radiator und der Luftentfeuchter werden mit Hilfe der Wäschebeutel (Schmutzwäsche natürlich) in passenden Ecken gesichert. Die Instrumente im Cockpit werden von ihren Abdeckungen befreit, der Zündschlüssel

bereit gelegt. Anke aktiviert die wichtigsten Sicherungen und macht sich dann auf den Weg zur Capitanerie, um das Liegegeld zu bezahlen. Ich trenne derweil den Landstrom, nehme die beiden (!) elektrischen Leinen an Bord, wickle sie auf und staue sie. Und all den anderen Kram, der noch herumsteht: die beiden Eimer, die Schlauchtrommel, den Klapptritt. Etwas länger dauert es, die „Windel“ zu lösen und an Bord zu hieven, den Slap-Silancer. Schließlich ist auch der aufgerollt und an der Reling gelascht. Zwei Fender werden für das Ablegemanöver arrangiert, und dann haben wir es so halbwegs. Anke kommt mit der frohen Botschaft, dass uns das Liegen nicht mehr als 23 Euro am Tag gekostet hat. Sehr erfreulich.

Der erzwungene Kurs dicht unter der Küste erlaubt uns immerhin ein paar Eindrücke, die uns sonst entgangen wären.

Beim Ablegen schaffen wir es doch tatsächlich nicht, beim Eindampfen in die Spring mit anschließender Rückwärtsfahrt an den hinter uns liegenden, fetten Katamaranen vorbei zu kommen. Zumindest würde es sehr knapp. Aber der gewonnene Abstand zum Steg genügt, um mit Vorwärtsfahrt aus der Lücke zu kringeln. So ohne Bugstrahlruder sind die Aktionen schon beschwerlicher. Und dann tuckern wir davon. Hinter uns die erste Meute Regatta-Ziegen, die sich auf ihre morgendliche Trainingsrunde begeben. Über uns eine graue Stratus-Decke, die aber im Westen mit einer klaren Kante endet. Es herrscht kaum Wind, so motoren wir und sind dank Diesel-Genua sogar schneller als die Regatta-Ziegen mit ihrer Wind-Genua. Das Fort an der Enge bleibt links liegen, der charakteristische Kirchturm von Larmor Plage grüßt an steuerbord herüber. Wenig später können wir nach Backbord in die Nebenrinne abbiegen und raus geht es auf die Biskaya. Das klingt großartig und auch aufregend, die ist heute aber freundlich. Aus Süd kommt immerhin ein erstaunlich hoher Schwell herein. Deutlich mehr als die angesagten anderthalb Meter. Aber schön langgestreckt. Der Atlantik lässt grüßen, denken wir.

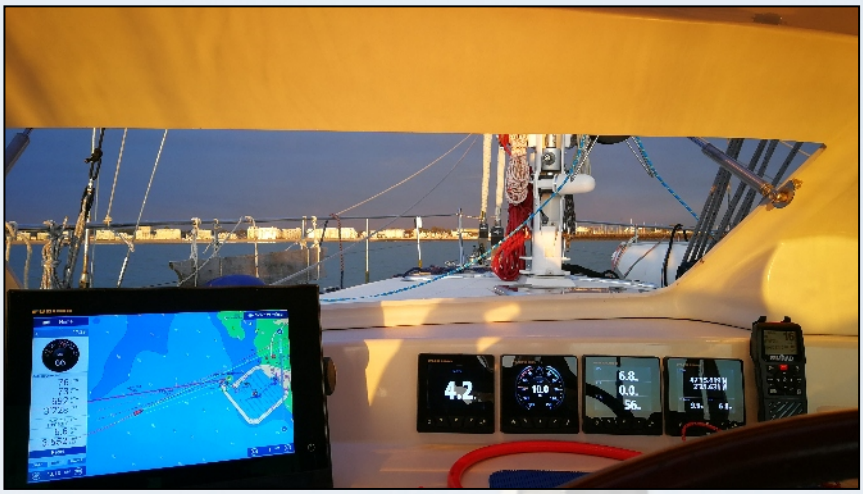
Im Hintergrund noch die Wolkendecke, doch die Sonne beleuchtet bereits die nahe Küstenlandschaft.

Wir sind noch gar nicht lange unterwegs - vor uns zwei dümpelnde Segler, von denen einer von einem größeren Schlauchboot besucht wird - da werden auch wir besucht. Das Schlauchboot ist eine Art Wachhund und fordert uns auf, den Kurs für die nächsten zweieinhalb Meilen auf 100° zu setzen, danach könnten wir auf unseren alten Kurs zurück gehen. Wir wundern uns. In unserer elektronischen Seekarte sind zwar Gefahrentonnen eingezeichnet, aber die Infos sind dürftig. Einen Hinweis geben uns dann die über uns kreisenden Jets. Hier ist anscheinend ein Übungs- und Zielgebiet. Zwar wird heute nicht geschossen, aber man will offenbar sicher gehen, dass falls einer der Vögel herunter kommt, er nicht auf unsereinen stürzt. Sehr freundlich. Aber es kostet uns doch einiges an Zeit. Und wir wollen doch im Hellen ankommen. Außerdem kommen wir der Küste jetzt recht nahe, das Wasser wird flacher, mit der Folge, dass sich der Schwell höher aufbaut. So schaukeln wir vor uns hin. Andererseits, wir können jetzt mehr von der Küste sehen. Die Felsen und Riffe beispielsweise, und die sich darauf brechenden Wellen. Und die sind wahrhaft eindrucksvoll.

Martin angelt, na ja, er badet dem Köder

Mit Annäherung an die sogenannte Chaussée de la Teignose müssen wir uns entscheiden, ob wir durch diesen Durchschlupf hindurch schlüpfen und im Schutz des Inselchens Houat und der vorgelagerten Riffe segeln wollen, oder draußen bleiben. Diese Gasse ist offenbar nach dem hier gesunkenen Schiff Teignose benannt. Ob das Grund zur Beunruhigung sein sollte? Großzügig vergessen wir, dass wir gestern noch überlegt hatten, draußen zu bleiben, da dort größere Aussichten auf Wind bestünden. Die Chaussée, nach dem Reeds fast genauso tückisch wie das Raz du Sein, ist ausgesprochen friedlich. Wohl auch, weil wir zufällig genau bei Stillwasser vorbeizockeln. Danach ist der Schwell allerdings in der Tat und wie vermutet verschwunden. Mir wird irgendwann langweilig, und ich hole die Angel raus. Man soll auch unbelebten Ködern Gutes tun, und so übe ich mich im Köderbaden. Zwar ohne Angelerfolg, aber immerhin wird bei der Gelegenheit die Rolle der Angel ein klein wenig gewartet und geölt, und ich zeige ausweislich der Fotos eine völlig entspannte Miene.

Mit der Passage hat uns auch die Wolkenkante überholt. Herrlichster Sonnenschein aus dem nun halbseitig blauem Himmel. Unter dem Doghouse wird es warm. Wir pellen uns aus unserer Seglerkluft. Welch angenehme Bedingungen. Nur der Segelwind fehlt nach wie vor. So bleibt die Segelgarderobe eingepackt, lediglich das Groß ist als Stütz gesetzt.



Im letzten, abendlichen Sonnenlicht nähern wir uns über flachstem Wasser dem netten Örtchen Pornichet

Dicht unter der Küste nähern wir uns einem weiteren Durchlass in ein ausgesprochenes Flachwassergebiet. Hier öffnet sich die Baie du Pouliguen, an deren einem Ende Pornichet liegt. Es ist zwar kaum zu glauben, aber die Wolkendecke hat eingeparkt und wir sind wieder unter ihren grauen Schirm geschlüpft, aber die Sonne ist mittlerweile deutlich gesunken und strahlt von Westen aus unter ihr hindurch. Die Küstenlinie und die Bebauung sind in ein warmes, strahlendes Licht getaucht. Mit den letzten Sonnenstrahlen erreichen wir die Einfahrt der Marina. Und in der gibt es tatsächlich auch ein Plätzchen für uns. Nicht am Besucher-Ponton, dessen für uns passender Liegeplatz ist durch ein Schlauchboot blockiert, aber an einem gut erreichbaren „Hammerhead“. Das Anlegemanöver verläuft perfekt, und dann gibt es noch ein Bierchen. Während des Kochens klopft es. Der Hafenmeister. Er will uns den Code für die sanitären Einrichtungen bringen und mal Hallo sagen. Um halb acht abends? Wir wundern uns. Normalerweise haben die Büros doch um halb sechs bereits geschlossen. Später entdecken wir den Grund. Die Pyridingsbums ist in der eingebrochenen Dunkelheit von uns unbemerkt eingelaufen. Daher war auch der Besucherponton blockiert. Für diesen doch recht fetten Tri wäre ein anderer Liegeplatz kaum möglich gewesen.

Dienstag, 23.02.2021
Pornichet - Hafentag

Ein ruhiger Tag. Trotz reichlich Südwind. Das besonders Schöne: Bereits beim Frühstück lassen wir wiede eins unserer Fensterchen geöffnet. Frische Luft strömt herein. Ein kaum mehr gekannter Luxus. Draußen strahlend blauer Himmel, Sonnenschein. Nach den Notwendigkeiten wie Besuch beim Hafenmeister und Besuch der Duschen, er-

Erst auf den Steg, dann auf unser Boot. Echte Sch…kerle. Steinwälzer in Horden, eine Besonderheit von Pornichet.

kunden wir den Ort. Man muss ja Wesentlichkeiten in Erfahrung bringen. Z.B. wo sich eine Boulangerie befindet, um die morgens so wichtigen, frischen Baguette zu erstehen, oder der nächste Supermarkt. Unser Erkundungsgang dehnt sich aus. Wir schlendern parallel des Strandes die Bucht entlang. Allerdings nicht am Strand, sondern in zweiter Reihe. Der Strand wird von neueren Hotel- und Appartmentbauten begleitet. Wenig spannend. In der zweiten Reihe dagegen nette Architektur, teilweise aus dem 19. Jahrhundert, teilweise aus der Wende in das 20. Jahrhundert. Viele kleine Läden. Und natürlich ist der Ort erkennbar touristisch, ist er doch einer der größeren Badeorte hier. Erstaunlich auch, dass mitten drin, zwischen alten, herrschaftlichen Villen, nach wie vor unbefestigte Wege und Straßen verlaufen. In solchen Winkeln entwickelt Pornichet einen sehr eigenen Charme.

Pornichets Strand noch vor dem großen Andrang.

Auf dem Weg zurück folgen wir dann doch dem Strand. Die wie aus dem Nichts aufgetauchten Menschenmassen, die den Strand bevölkern, können wir uns anfangs nicht erklären. Später wissen wir - vorher hatten sie sich der Tradition gemäß alle zu einem ausgiebigen Mittagsmahl zurückgezogen - es gibt gerade Winterferien, und das haben viel Franzosen genutzt. Na ja, einige. Wenn die Unterkünfte hier voll belegt wären, wäre es hier proppenvoll. Wir suchen eine windstille Ecke unterhalb der Strandmauer, wo wir uns niederlassen, und die Normannischen Kuchen vertilgen, die wir unterwegs in einer Patisserie erstanden haben.

Nach einem kleinen Umweg über einen kleinen Spar-Markt - wieder ausgezeichnetes Sortiment in bester Qualität, kein Vergleich zu unseren heimischen Spar-Märkten - kehren wir ans Boot zurück. Sitzen erstmals seit langem wieder im Cockpit, die Plane geöffnet, um frische Luft hereinzulassen, genießen die Abendsonne und ein Bierchen.

Beim Bereiten des Abendessens noch eine Entdeckung: Das nach Haptik, Festigkeit und Gewicht geradezu teutonisch anmutende Brot entspricht durchaus unseren nahezu irrealen Erwartungen. Nahezu. Es ist allerdings ein Früchtebrot. Ist halt blöd, wenn man sich in der Sprache der Einheimischen nicht verständigen kann. Ansonsten ist das Abendessen wie gewohnt - wir sind ja in Frankreich - lecker. Büffelmozarella mit schwarzen Tomaten, verschiedene Oliven, eine Terrine Champagne und besagtes Früchtebrot. Superb. Um nicht völlig den Boden zur Realität zu verlieren, beschäftigen wir uns noch mit dem Verbleib des bestellten Webasto-Ofens. Und der verbleibt offensichtlich noch immer in den Fängen von DHL. Wir werden die ganze Order wohl stornieren.

Der Wille zur Gestaltung - aber auch zur Unterhaltung - des urbanen und stadtnahen Freiraums in Frankreich erstaunt und beeindruckt uns stets aufs Neue. Als Landschaftsarchitekten sind wir da natürlich sehr empfänglich. Und oft fragen wir uns, wieso wir Vergleichbares in Deutschland nicht hinbekommen. Auch kleinste Chancen werden genutzt. Ein unvermeidlicher Umweg, besser Haken, um ein Grundstück dient hier der Ausbildung einer kleinen Aussichtsplattform.

Mittwoch, 24.02.2021
Pornichet - Hafentag

Erneut ein ruhiger Tag. Morgens sogar mit moderatem Südwind. Wir beginnen mit Pflichten. Das Compartment unter unserem Bett in der Heckkabine wird geprüft, das während der letzten Etappe eingedrungene Wasser entfernt. Die Menge ist so gering, dass wir schon an der Leckage zweifeln. (Jetzt bloß nicht schwach werden. Das gehört solide geprüft.) Dann hole ich die Segel aus der Vorpiek und trockne sie an der Sonne. Die Vorpiek selbst wische ich sorgfältig trocken. Hier kommt immer Wasser rein. Auch so eine Baustelle. Dabei stoße ich mir derart

unglücklich mein linkes Knie, dass mir vor Schmerz übel wird und ich kurz vor dem Übergeben bin. Aber gut, das geht vorbei.

Den Nachmittag nutzen wir für einen Gang längs des Strands, der nach Süden führt. Der ist kein Vergleich zu dem gestrigen. Sehr schmal, oft mit vorgelagertem Felswatt. Unmittelbar dahinter eine Schutzmauer. Die Promenade oberhalb dieser Mauer aber sehr gefällig und schön, und unwillkürlich fragt man sich, vor allem wenn man von Haus aus Garten- und Landschaftsarchitekt bzw. Landschaftsplaner ist, warum wir es in Deutschland nicht im gleichen Maß beherrschen, den öffentlichen Raum zu gestalten. Strand und Promenade finden auch reichlichen Zulauf, und wir freuen uns an der Freude all der Menschen und besonders der Kinder am Strandleben.

Oben: Weiter im Westen wird das Felswatt weniger, Sand gewinnt zunehmende Bedeutung. Unten: Fund zwischen den Steinen am Strand. Dieser kleine Seeigel hatte offensichtlich kein langes Leben, sonst wäre die Hülle nicht so winzig. Aber für ihn war es sicher ein großes, unermessliches Seeigeluniversum. Und trotz der Winzigkeit, wieviel Schönheit ist verblieben. Auch die ist zerbrechlich und vergänglich. Aber sie besteht, und sie bereichert unser Universum.

Donnerstag, 25.02.2021
Pornichet - Hafentag

Am frühen Morgen mache ich mich auf zum Bäcker. Das ist vielleicht ein knapper Kilometer Fussmarsch, also völlig ok. Wie so oft an einem frühen Morgen, ich genieße die Momente, die das Erwachen einer Stadt zeigen. Es sind viele Dinge. Das Licht, das blasse Pastellfarben zaubert, die ersten Jogger, eine Frau führt ihren Hund aus, der Betreiber des Karussels entfernt die Schutzplanen, ein kleiner Junge schaut interessiert zu. Ich wähle eine Abkürzung durch eine Nebenstraße und stoße überraschend auf drei Häuser aus Bauhaus bzw. de Stil-Zeiten. Zwei in offensichtlich bewusst sorgfältig erhaltenem Originalzustand.

Oben: Moderne der späten Zwanziger, Anfang der Dreißiger des letzten Jahrhunderts. Unten: Eine bescheidene Villa aus der Gründungsphase von Pornichet.

Auf dem Rückweg lasse ich mir noch etwas Zeit. Über das trocken gefallene Felswatt, das dem Küstensaum vorgelagert ist, ziehen Muschelsucher. Oder Sammler. Wie auch immer die sich nennen. Sie untersuchen bevorzugt Tangnester und klauben dort ihre Beute heraus. Ein Blick in einen der Eimer zeigt, dass sie es wohl auf Miesmuscheln abgesehen haben. „Pêche à pied“ nennt sich das.

Nach dem Frühstück zieht es uns noch mal in den Ort. Es gibt dort eine kleine, kreisrunde und vor allem geöffnete Markthalle, und das in Corona-Zeiten. Klar, dass es uns dorthin zieht. Es gibt so ziemlich alles. Stände für Obst, Gemüse, Käse, Fleisch und Geflügel. Eine kleine Gastronomie. Aber als einziges Angebot mehrfach vertreten sind die Händler für Fisch und Meeresfrüchte. Sie sind der eindeutige Schwerpunkt des Marktes. Wir verteilen unser Interesse eher homogen und kaufen Zwiebeln und Kartoffeln, eingelegten Knoblauch und Oliven, Terrine und Mortadella und schließlich eine Handvoll Jakobsmuscheln. Da wir unseren Handkarren dabei haben - natürlich aufgrund vorausschauender Überlegung - stocken wir im Spar noch unsere Wasser- und Biervorräte auf.

Bei der Rückkehr zum Boot müssen wir als erstes eine sich wieder breit machende Steinwälzer-Kolonie verscheuchen. Diese wilden Horden schrecken ja vor nichts zurück. Sie sammeln sich zu Hunderten auf den Stegen und den Booten, um dort auf das Niedrigwasser zu warten. Dann geht's zum Futter fassen in die Felswatten. Zuvor aber wird auf Stegen und Booten eifrig Socialising betrieben. Es wird geschwatzt und kommuniziert, fabuliert und womöglich auch intrigiert, aber vor allem, es wird an Ort und Stelle geschissen. (Wie bei den alten Römern, bei denen das Sch…haus auch ein öffenlicher Ort war, bei dem? auf dem? in dem? oder wie auch immer, eifrig palavert wurde. Nicht umsonst galt ein solches seinerzeit als öffentlicher Ort).

Eine Pflicht heute ist das Tanken. Da es nahezu windstill ist, eine fast harmlose Angelegenheit. Natürlich drängelt sich ein Motorboot vor, dessen Fahrer gar nicht auf die Idee kommt, dass wir vielleicht auch tanken wollen, dass aber unsere Dreh- und Wendemanöver wegen des ausgefallenen Bugstrahlruders langwierig und zeitraubend sein können und nicht unmittelbar das angestrebte Ziel verraten. Grrr.

Na ja, wir schaffen es wider Erwarten auch an die andere, durch eine Spundwand sehr beengte Seite des Tankpontons. Nach rund 350 Litern stoppt die Tanke die Lieferung??? Gibt es hier eine Mengenbegrenzung? 50 Liter hätten noch gepasst. Doch egal. Dann ist das eben so. Wenig später liegen wir wieder an unserem angestammten Ponton.

Sonnenaufgang über Pornichet.

Freitag, 26.02.2021
Pornichet - Les Sables d´Olonne

Zivil, d.h. 07:45 klingelt der Wecker. Zum Bäcker gerast. Heute bekomme ich das Baguette, das ich gestern bestellt hatte. Eigentlich hatte ich heute ein anderes bestelllt. Aber was soll´s. Die Masken machen die Verständigung schwierig, vor allem, wenn man der heimischen Sprache nicht ansatzweise mächtig ist.

Unterwegs ein wunderbarer Blick auf die Küste mit der Sonne, die gerade über der Häuserzeile aufgeht. Selten das vorgelagerte Felswatt so eindrucksvoll gesehen. Wir haben Niedrigwasser. Unterwegs auch einen Blumengruß für Nicole fotografiert, die leider wegen eines Schlaganfalls im Krankenhaus liegt.

Wir kommen zügig durch Frühstück und die unvermeidlichen Vorbereitungen, und ziemlich genau gegen zehn passieren wir die Hafeneinfahrt. Ein sonniger Tag mit herrlicher Sicht zeichnet sich ab. Bis zur Riffpassage nach rund anderthalb Meilen motoren wir, es macht keinen Sinn, Zeit wegen unnötiger Kreuzerei zu verlieren. Danach erstirbt die Maschine und wir setzen Genua, Fock, Groß und Besan. Vollzeug. Schon lange haben wir diesen Anblick nicht mehr genossen. Und das bei fast perfekten Bedingungen.

Interessant ist, dass der Atlantikschwell recht friedlich hereinkommt. Lediglich im Bereich der Flachs Chaussée de Boeufs baut er sich deutlich höher auf und ist als langgestreckter, quer laufender Wellenberg erkennbar. Hinter der Insel Il d'Yeu baut er sich allerdings schnell wieder ab und die See ist ausgesprochen ruhig.

An den „Huks" gibt es mehrmals erkennbare Unruhe. Stromverwirbelungen und ungewöhnlich schrundige See. Einmal ist es geradezu so, als ob man über ein sehr grobes, altes und holperiges Kopfsteinpflaster segelt. Hackig, holperig und polterig. Nach einer halben Stunde ist der Spuk vorbei und wir haben wieder glatte See. Dennoch nehme ich mit, wenn es keinen zwingenden Grund gibt, Huks etwas weiträumiger umfahren, das erspart viel Wirbel, ggfs. Gegenstrom und anders Ungemach. (Eigentlich weiß man das ja, aber …)

Angenehmes Segeln unter Vollzeug

Wegen schwächelnden Windes puhlen wir zwischendurch mal den Gennaker raus. Natürlich haben wir den gerade gestern ganz zuunterst, noch unter dem Parasailor gestaut. Weil wir dachten, letzteren möglicherweise eher zu brauchen. Eine ganz schöne Zergelei. Dann setzen wir ihn, und vielleicht eine halbe Stunde nutzen wir ihn auch. Dann darf er wieder runter. Zweimal schmeißen wir die Maschine an. Einmal, um an eben einer solchen Huk bei schwächelndem Wind schlicht voran zu kommen, und das zweite Mal, als der Wind ebenfalls schwächelt und unsere Fahrt auf annähernd drei Knoten sinkt. Glücklicherweise hält der Zustand nicht lange an, und es stellt sich eine „Nachmittagsbrise“ ein. Wir können die letzten zwanzig Meilen bis zu unserem Wegpunkt vor Les Sables d´Olonne mit richtig Speed zurück legen. Für wohltuende Spannung sorgen vor allem gegen Ende der Fahrt die Fischerfähnchen. Nach einem tollen Mondaufgang und Sonnenuntergang (die Reihenfolge stimmt) wird es mit zunehmender Dämmerung immer schwieriger, die Mistdinger zu erkennen. Aber es geht alles gut und schließlich haben wir die Ansteuerung erreicht.

Oben: Anke ffeut sich, ihr sind vor wenigen Augenblicken ein paar gute Videosequenzen gelungen,
unten: Der Mond geht über dem Festlandsufer auf.

Im Dunkeln wirkt alles enger als es ist, das wissen wir ja, aber dennoch erscheint die Einfahrt am Anfang recht eng. Hier sind also die Segler der Vendée Globe eingelaufen. Einige bei Tage, andere bei Nacht. Was muss das für ein Gefühl gewesen sein! Nach achtzig oder mehr Tagen ununterbrochener Inanspruchnahme und Forderung. Wir werden morgen diese Einfahrt noch einmal bei Tageslicht auf uns wirken lassen. Im ersten Hafenbecken finden wir glücklich und problemlos eine Liegemöglichkeit, und das war es. Festmachen, aufklaren, den Anti-Pluntsch anbringen, Kochen, und den Abend genießen.

Samstag, 27.02.2021
Les Sables d´Olonne - La Rochelle

Eine etwas unruhige Nacht. Irgendein Fischer läst um fünf Uhr in der Früh 25 Minuten lang seinen Motor bzw. Propeller quirlen. Das Geräusch überträgt sich im Wasser bestens und fördert keinesfalls den Schlaf. Zumindest bei mir nicht. Anke merkt das selig schlummernd nicht im Geringsten. Dafür merke ich nicht, dass die Heizung mal wieder aussteigt, aber Anke. Was sie dann um ihren Schlaf bringt.

Wie gehabt, um 07:45 klingelt der Wecker. Zum Bäcker gerast, genauer, einen gesucht. Dabei einen ersten Eindruck des Städtchens bekommen, d.h. des Kerns hier beim Becken am Quai Franqueville bekommen. Steinhäuser eng an eng. (Häuser sind meistens aus Stein, wieso ich hier in besonderem Maße diesen Eindruck gewinne, mag an der Dichte der Bebauung liegen.) Nach wenigen Metern und Höhenmetern öffnet sich vor mir ein Platz, und von dem aus bereits wieder ein Blick abwärts. Aufs Meer. Welch ein überraschender Eindruck. Welch ein Bild. Ein paar Schritte weiter finde ich ein Quartier mit einer Fülle kleiner Läden und Geschäfte, wie in Cherbourg. Der Ort sollte eingehender erkundet werden. Zwei Baguette später - auf dem Rückweg finde ich eine noch näher gelegenere Boulangerie - genieße ich die Morgenstimmung am Hafen. Die Fischer bereiten sich vor auszulaufen, die Sonne hüpft über die Gebäude am gegenüberliegenden Ufer.

Nach einem ruhigen Frühstück werfen wir die Leinen los. Auch aus der taghellen Bootsperspektive zeigt sich Les Sables d´Olonne reizvoll und vielversprechend. Wir überlegen, ob wir nach den Reparaturen noch mal zurück kommen. Oder den Ort per Auto besuchen. Dann nimmt jedoch die Ausfahrt unsere Aufmerk-

samkeit in Anspruch. Anfangs haben wir nur 40 cm Wasser unter dem Kiel. Da heißt es ständig das Echolot beobachten, die Abstände zu den Ufern beobachten und mit der Kartendarstellung in Deckung bringen. Mit Leerlaufdrehzahl und zurückhaltender Fahrt schieben wir uns durch den Kanal Richtung Meer. Dort gehen eins nach dem andern unsere Segel hoch. Wenn man ehrlich ist, geht bei uns gar kein Segel hoch, denn es sind durch die Bank Rollsegel. Wir rollen also in folgender Reihenfolge aus: Groß, Besan, Genua, Fock. Und erleben herrliches Segeln. Ein angenehmes, gleichmäßiges Gleiten. Bei Sonnenschein und moderater Krängung. Segeln vom Feinsten. Nur eine Idee wärmer könnte es sein.

Bei der nächsten Huk müssen wir rund 7-8 ° höher an den Wind, aber das ist im Bereich des Machbaren. Allerdings nimmt der Wind in den nächsten Minuten stetig zu, und nach den ersten Böen streichen wir die Fock. Später folgt ein Reff im Groß, dann im Besan. Die Genua lassen wir zunächst stehen, da sie entscheidend ist für die Am-Wind-Höhe, die wir laufen können. Aber auch sie muss schließlich dran glauben und wird ein Stück eingerollt. Beim Groß kämpfen wir zum ungezählten Mal mit der durchrutschenden Reff- und Ausholeleine. Da benötigen wir wohl ein anderes Tauwerk. Immerhin gelingt es uns, dem Segel einen guten Stand zu geben. Der zunehmende Wind bedeutet auch zunehmenden Speed. Und das bedeutet, der scheinbare Wind fällt vorlicher ein, und es wird naß. Gelangen anfangs nur ein paar müde Spritzer Seewasser auf das Vordeck, folgen später richtige Gischtflagen, und als Höhepunkt wird mehrmals das ganze Vordeck überspült, mit einer kleinen Wasserwalze, die bis zu den Scheiben des Doghauses schwallt und sich dort bricht. Wie schön, dass wir dahinter und trocken sitzen. Die Sicht ist wegen der nassen Scheiben sehr schlecht. Genau das Richtige, wenn man mit Fischerfähnchen zu rechnen hat.

Es wird recht rau, trotz des Sonnenscheins …

Zwischendurch wird die See recht holprig. Zeitweise steht der Wind gegen die Strömung, was die Wellen aufsteilt, mehr noch macht sich jedoch die geringe Wassertiefe bemerkbar. Vor allem, als wir ein Flach von etwa 5 m Tiefe queren. Eine kurze, steile und holprige Welle steht hier. Mago geht hier sehr bewegt, aber ohne Gebolze und vor allem ohne sich beeindrucken zu lassen durch. Will sagen, sie verliert auch nicht an Geschwindigkeit. Zeitweise müssen wir allerdings ganz schön kneifen, um den für unseren Zielpunkt wichtigen Kurs zu halten. Wir stellen den Autopiloten auf „Windsteuerung“, dass heißt, er soll einen festgelegten Winkel zum scheinbaren Wind halten, um schnell, und nicht zu hoch am Wind zu segeln. Ich spiele dann mit der Einstellung, um möglichst viel Luv zu gewinnen, was auch gut klappt. Leider mache ich irgendwann den Fehler und gehe wieder auf den normalen Navigationsmodus zurück. Mit dem Ergebnis, dass der Luvgewinn innerhalb weniger Minuten verloren ist und wir sogar nach Lee versetzt sind. Also alles wieder von vorn. Hintergrund: Wir müssen eine ganz bestimmte, sehr schmale Passage zwischen zwei Riffen treffen, die mit 1,70 m Wassertiefe unangenehm flach sind. Dazwischen hat es nach Seekarte zumindest mehr als 2 m Tiefe. Wir haben allerdings auch noch etwas Luft nach oben, denn die Seekartenwerte sind die niedrigsten möglichen Wasserstände, und wir haben dank der einsetzenden Flut zusätzliches Wasser darüber stehen. Aber dennoch. Dann setzt sich noch so ein komisches Zwergenminiboot neben uns fest. Keine sieben Meter lang, mit Scow-Bug. Und nach langem, hartem Kampf - gut, wir hätten wieder ausreffen können - zieht er uns doch davon. Dieser Lump. Na gut, was ihn entschuldigt, es war der Mini TROMPETTE, ein Maxi 650, gesegelt von Romain Le Galle. Das sind die Schlitten, mit denen die Mini-Transat (Einhand-Trans-Atlantik-

… und es wird auch reichlich nass

Reagatta) gesegelt wird. Und die kommen bei solchen Bedingungen durchaus auch ins Gleiten, da kommen wir als Verdränger niemals mit. Außerdem finde ich, sind wir eh etwas schnell. Mit deutlich über acht Knoten bei den herrschenden Bedingungen durch eine nur vielleicht (echte) 5 m tiefe Engstelle zu brackern, wo es beiderseits flach ist und wir rund 2,15 m Tiefgang haben, ist schon sportlich genug. Letztlich meistern wir die Stelle souverän.

Danach können wir abfallen. Eine veränderte Welt. Der Wind nimmt scheinbar ab, alles geht entspannt zu. Und es wird wieder tiefer. Wir queren die Brücke, die die Île de Ré mit dem Festland verbindet, passieren die Hafenanlagen von La Rochelle und biegen dann ein in den Trichter, der zu den städtischen Häfen führt. Hier herrscht ein Betrieb wie auf der Kieler Förde bei gutem Sonnenwetter. Bin mehr mit Ausweichmanövern beschäftigt, während Anke Ausschau hält: „Du hältst genau auf die grünen Stangen an steuerbord zu!“ oder „Du bist zu sehr auf der linken Fahrtwasserseite, da kommt ein Fahrgastschiff“ oder „Achtung, da kreuzt dieser Segler von der Seite!“ (Natürlich wieder diese TROMPETTE.) Und Anke wickelt den Telefon- und Funkverkehr mit den Häfen ab. Um 15:00 sollen Brücke und Tor in den alten Hafen, den „Vieux Port“, für uns geöffnet werden. Der Hafenmeister fragt Anke, ob es ihr was ausmachen würde, wenn er auf Deutsch kommunizierte. ??? Wie so oft, man glaube an keinem Ort der Welt, dass der nächste Nachbar beispielsweise im Restaurant, nicht jedes Wort versteht. Und er lotst uns durch zwei Brücken an einen Liegeplatz mitten im Leben der Stadt, und praktisch gleich neben der Werft, die wir hier aufsuchen wollen. Hier haben wir Strom (sogar 32 A), Wasser, Duschen usw., auf Wunsch bzw. Zuruf Security von der Nachbar-Marina, Bäcker und City Carrefour sind nahebei, und das Beste, wir liegen 7 Tage kostenlos. Das darf man gar nicht laut sagen.

Da wir früh angekommen sind, genießen wir noch einen ersten Rundgang. Es herrscht ein unglaubliches Leben. Überall wahre Menschenmassen. War da was? Ach ja, man trägt auch Maske, aber die Jugend zumindest dort, wo sie sich zusammenrottet ;-) verzichtet großzügig darauf. Aber das alles ist verständlich. Die Sonne scheint, der Himmel ist strahlend blau, es ist Wochenende, es ist Urlaubszeit, die Menschen sind der Beschränkungen überdrüssig. Im Hafen liegt auch der Nachbau der ersten russischen Fregatte der Baltischen Flotte, die SHTANDARD. Was für ein Schiff.

Den Abend beschließen wir anlassgemäß mit Sekt. Wir haben unsere wichtigste Etappe abgeschlossen.

Annäherung an La Rochelle. Was für eine Kulisse! Der Tour de Lanterne, die beiden Kettentürme, zwischen denen in alten Tagen eine Kette gespannt wurde, um feindlichen Schiffen die Einfahrt zu verwehren, die Klappbrücke in den Vieux Port, den alten Hafen. Und dann sind wir angekommen, längsseits am Steg: das wohlverdiente (würde Martin „Jambo“ Daldrup sagen) Ankunftsbier. Angekommen in La Rochelle! Lange haben wir das ersehnt.

Guillerminas Nudelpfanne

Mengen für 4 Personen, aber alle Mengen sind ca-Angaben

- 1,5 - 2 Zwiebeln (je nach Größe und Geschmack) in grobe Längsstreifen schneiden
- 2 - 3 dicke Knoblauchzehen, halbieren in Scheiben schneiden
- 3 - 4 Möhren in Scheiben schneiden o. Vierteln und dann in längere Stücke schneiden
- 275 - 300 g oder rund 5 Stück Merguez (spanische, herzhaft gewürzte Bratwürstchen) in ½ cm breite Stücke schneiden
- 1,5 - 2 Zucchini (je nach Größe) in dünne Scheiben schneiden
- 1 kl. Dose Tomatenmark (70 g)
- 15 - 20 schwarze Oliven, entsteinen, halbieren
- 7 - 10 Stück getrocknete Tomaten in Stücke schneiden
- 500 g Nudeln (gröbere Nudeln, also Rigatoni, Spiralii o. ä, es gehen auch Orecchetti o. vglb., wenn das Gericht einen etwas anderen Charakter bekommen soll)
- Olivenöl, etwas guter Cayenne-Pfeffer, nach Gusto Zahtar, Salz, Pfeffer

- Nudeln annähernd bissfest kochen, abgießen, beiseite stellen. Sie dürfen noch etwas fest sein, da sie zum Schluss mit den anderen Zutaten noch etwas mitgaren. So timen, dass sie nicht erkalten.
- Olivenöl in Pfanne mit hohem Rand - es wird voll werden - erhitzen, dann Möhren zugeben und 5 Minuten braten, gelegentlich wenden
- Zwiebeln und Knoblauch hinterher, nochmal 5 Minten braten. Wenden nicht vergessen
- Merguez hinzugeben, weitere 5 Minuten braten, wenden nicht vergessen, dann salzen, pfeffern. Tomatenmark, getrocknete Tomaten, Oliven, Cayenne-Pfeffer und Zahtar ran, untermischen und weiter garen
- Jetzt in einer gesonderten Pfanne die Zucchini-Scheiben braten, wenden nicht vergessen
- Wenn die Zucchini gar sind salzen, pfeffern und in die andere Pfanne geben, alles verrühren, abschmecken
- Nudeln in die Pfanne geben und unterheben bzw. alles vermischen. Deckel drauf und noch 3 bis 5 Min. auf kleinster Flamme ziehen lassen.
- Servieren.

Dazu passt ein ganz schlichter Salat mit einer einfachen, frischen Vinaigrette.

Wir wollen an dieser Stelle noch zwei Dinge nachtragen. Guillerminas Rezept und einen Screenshot.

Guillerminas Rezept hat schon vielfach Freude bereitet, daher wollten wir es nicht vorenthalten.

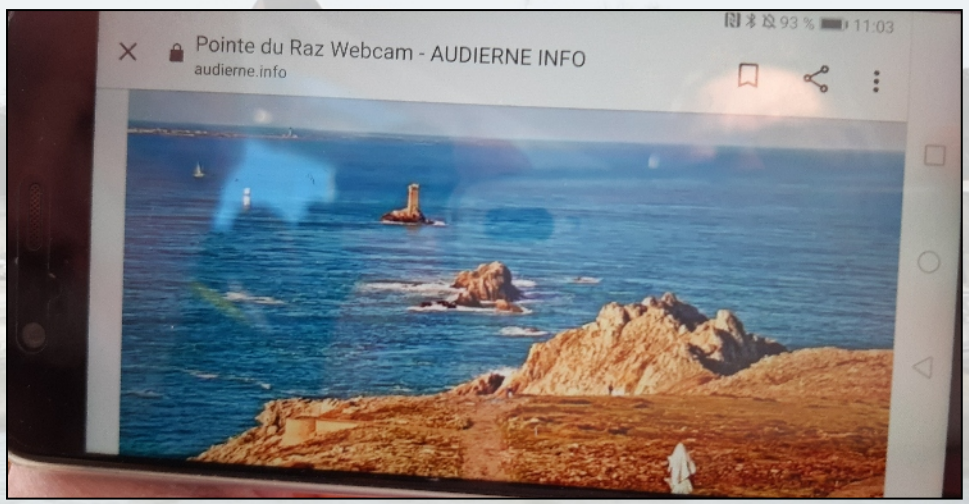
Ebenfalls nicht vorenthalten wollten wir - und daher ist es an dieser Stelle nachzutragen:
Ein nicht ganz perfekter Screenshot unserer Passage durch das Raz du Sein. Wenn man auf dem Foto unten ganz genau hinschaut, erkennt man links vom Lichreflex ein kleines weißes Dreieck. Das ist tatsächlich MAGO DEL SUR. Für uns kam die Verbindung allerdings so überraschend zustande, dass wir keinen vernünftigen Screenshot mehr geschafft haben.

Damit schließt die aktuelle Tagebuchstaffel.

Wir wünschen Euch alles Gute und lasst Euch von den Covid-Restriktionen nicht unterkriegen.

Martin und Anke

Das Raz du Sein mit einem winzigen Segeldreieck, und das sind wir!



Bei dem Turm im Hintergrund handelt es sich um den Tour de la Lanterne in La Rochelle, den Laternenturm, also schlicht um einen Leuchtturm. Allerdings von einer sehr beeindruckenden Sorte.