Mago del Sur

Das Tagebuch - 28.02. bis 04.04.2021

Der Rückweg vom Bäcker erlaubt den Blick auf den Tour de Lanterne. Und bereits früh morgens sind zahlreiche Menschen unterwegs.

Sonntag, 28.02.2021
La Rochelle - Hafentag

Was tut man an einem Sonntag? Lange schlafen, folglich spät aufstehen und gemütlich frühstücken. Das zugehörige, unvermeidliche frische Baguette habe ich nach einem kurzen Morgenspaziergang erstehen können.

Der Morgen hatte makellos begonnen, und so sollte es auch bleiben. Wenn man mal von dem etwas kräftigeren Wind absehen mag. Wir flanierten in der Hafenumgebung, ließen uns von dem brodelnden Leben - ja, anders lässt es sich nicht ausdrücken, das Leben hier brodelte - beeindrucken. Überall Spaziergänger, Flaneure, Radfahrer, Skater und an allen Molen und Mäuerchen junge Leute, Studenten, die in Grüppchen zusammen saßen. Vielleicht waren die Menschenmassen nicht ganz so dicht gepackt wie gestern, aber doch, das Leben brodelte.

Wir ließen uns zum Yachthafen Les Minimes treiben, wanderten die komplette Außenmole bis an das Ende ab. Am Ende dieser Etappe hat man einen Ausblick auf die beiden Stege, die vor allem Amel vorbehalten sind. Dort und auf den nächstgelegenen Stegen entdeckten wir schließlich zehn 54er. Es verlockt uns doch sehr, diese Stege zu besuchen, und auch der Werft einen Besuch abzustatten. Mal sehen, ob es klappt.

Menschenmengen allerorten. Wir sind überrascht.

Abends finalisieren wir die Tu-was-Liste. Sie ist schon reichlich lang, und uns ist bewusst, dass dieser Prozess ein ewiges Ringen ist und niemals zu einem Abschluss führen wird, führen kann. Sisyphos wurde zwar aus anderen Gründen zu seinem Schicksal verbannt, aber ein gewisses Verständnis für sein Leid entwickeln wir doch.

Im März 2021
La Rochelle - erste Kontaktaufnahmen

Wie oft bei einer Ankunft in einem neuen Hafen vergeht der erste Tag mit Sichtungen: Was ist wo? Supermärkte, Bäckereien, Wäschereien oder Waschsalons, Händler für Schiffsbedarf, Werkstätten. Auch erste Kontakte werden aufgenommen, hier in La Rochelle zu Olivier Beauté, dem Gutachter und Spezialisten für Amels, zu Nicolas Tournade von der Werft, die sich MAGO's Problemen annehmen soll, und zu ersten Händlern.

Dann wird das Boot entsalzt. Der letzte, sehr ruppige Schlag hat das ganze Boot mit einer feinen Salzschicht versehen. Es braucht zwei Spülgänge, bis die letzten Reste beseitigt sind. Bei der Gelegenheit schrubben wir auch den Dreck des Winters vom Deck und polieren den größten Teil des sichtbaren Edelstahls. Wahrscheinlich halten uns unsere Steg-Nachbarn für völlig überdrehte Reinheitsfanatiker. Später stellen wir allerdings fest, dass Putzen und Polieren an unserem Steg die Hauptarbeiten sind. Viele werftneue Katamarane und Trimarane, auch einzelne Monohulls werden am Steg zwischengeparkt. Daher finden hier abschließende Ausrüsungsarbeiten statt, teilweise wird auch noch gespachtelt und montiert,

und natürlich immer wieder geputzt und poliert. Fast täglich kommen ein oder zwei neue Boote dazu, das eine oder andere verschwindet. Zur Zeit haben die Werften das Problem, dass die Nachfrage groß ist, also tatsächlich viele Boote gekauft werden, aber die neuen Eigner coronabedingt Probleme haben, ihr Boot überhaupt abzuholen. So hat sich hier ein regelrechter Bootsberg entwickelt. Der Gästesteg im Sportboothafen Port Minimes ist gepackt voll mit Katamaranen, und später stellen wir fest, dass sogar in anderen Häfen der Umgebung bereits Katamarane von Nautitec und anderen Herstellern zwischengelagert werden. Kein Wunder, dass es so schwer war, hier einen Liegeplatz zu bekommen.

Schon am zweiten Tag kommen zwei Leute vom Rigger Franck Chivé, und inspizieren das Rigg. Das geht beeindruckend gründlich und dabei trotzdem erstaunlich schnell. Immer wieder werden wir herangerufen, wenn man uns etwas zeigen oder erklären will, was wir als sehr hilfreich empfinden. Dennoch ist das Ergebnis nicht ganz so tolll, und wir sind gespannt auf den schriftlichen Bericht. Die wichtigsten und nicht gerade schönen Bootschaften, der Großmast sollte gelegt werden, um die zu weiche Zwischenplatte zwischen Mast und Mastschuh zu tauschen, und Amel empfiehlt heute, dass Mittelwant und das Unterwant des Großmastes eine Nummer stärker zu dimensionieren. Beides hätte die Werft in Deutschland berücksichtigen müssen und können, wenn sie nur mal konsequent Kontakt zu Amel aufgenommen hätte. (Was wir den Leuten mehrmals nahe gelegt hatten.)

Bei unserer Ankunft liegen die Boote auf dem professionellen Steg allein. Zwei Wochen später mindestens im Zweier-Päckchen.

Von der Kaimauer spricht uns ein Typ an. Es stellt sich heraus, dass er Mono und die originale MAGO DEL SUR aus Ushuaia kennt und mit ihnen gesegelt ist. Die Welt ist doch klein. Jetzt segelt er hier ein ähnliches Design wie Monos MAGO und betreibt, wenn wir es richtig verstanden haben, eine Segelschule. Gut, das ist nur eine Miniatur einer Episode, aber für uns hat sie Bedeutung, denn mit dieser flüchtigen Begegnung tauchen zahllose Erinnerungen auf. An Mono, an Ushuaia, an Feuerland, an viele nette Menschen.

Dann stutzen wir bei einem der hier liegenden Katamarane. Ein uns bekannt vorkommendes Gesicht - nur möglich weil ohne Maske. Wir sind Thomas Wibberenz über den Weg gelaufen, u.a. Vertreiber bzw. Verkäufer des Parasailors, eines Vorwindsegels, das auch wir an Bord haben. Daneben arbeitet er auch als Bauüberwacher und Instrukteur im weitesten Sinne. So betreut er hier die Fertigstellung eines größeren Katamarans. Die Welt ist doch wahrhaft klein. So kommt es wenige Tage später auch zu einem der ersten Sundowner-Abende auf unserer Reise. Thomas mixt.

Im März 2021
La Rochelle - Arbeiten am Boot

Die Tage vergehen natürlich mit zahleichen Bootsarbeiten an und unter Deck. Das Schlauchboot wird vom Heck gezergelt und wieder an die Davits gehängt, dabei tentern wir aus, um wieviele Zentimeter wir die Aufhängung modifizieren müssen, damit das Beiboot zukünftig nicht mehr an den Achterstagen scheuert. Unter Deck justiere ich mehrere nicht sauber schließende Türen. Ich, Martin, muss gestehen, dass mir das seit dem Kauf des Bootes nicht wirklich aufgefallen war. Aber Ankes Adlerauge entgeht soetwas natürlich nicht. Nun fügen sie sich auf das Feinste in die Laibung und schließen perfekt (und gehen im Seegang auch nicht mehr auf).

Martins - man beachte das schick gekleidete Knie links - besonderer Liebling: Das Relais des Bugstrahlruders. Weder original, noch funktionierend. Noch nicht. Aber es wird!

Frédéric, der von Nicolas eingeführte Elektriker vergisst uns zwar zunächst, kommt dann aber reumütig und macht sich über den Bugstrahler her. Frédéric hatte schon bei der Einführung etwas gemurmelt, dass wie ‚Relais / zerlegen / säu-

bern / angucken / selber machen' klang, aber Relais waren, außer dass ich ihre Funktion grundsätzlich begriffen habe, bislang ein Buch mit sieben Siegeln für mich. Nun hat er es mir aber anschaulich nahegebracht, und die nächsten Relais werde ich selber wieder zum Schalten bringen. Immerhin kann ich, Martin, schon darauf stolz sein, dass ich aus eigener Erkenntnis zu dem Schluss gekommen war, dass das Relais das Problem sein muss. Wobei sich inzwischen herausgestellt hat, dass das bei uns vebaute Relais kein Original ist. Wahrscheinlich ist es - wahrscheinlich auch ein gebrauchtes Relais - vor der damaligen Probefahrt auf die Schnelle eingebaut worden, da das alte nicht mehr arbeitete.

Viele Kleinarbeiten sind zu tun, die zu erwähnen wir uns aber verkneifen. Zu langweilig. Wer ein Boot sein Eigen nennt, weiß eh Bescheid. Oft handelt es sich auch nur um „Suchen". Also beispielsweise die Suche nach der Ursache für die stets feuchten Segel in der Vorpiek. Und drei Tage hat die Installation eines neuen Batterie-Wächters benötigt. Zwei Tage waren wir nur damit beschäftigt, die beiden Kabel des alten zu entfernen und das eine Kabel des neuen zu verlegen. Gut, man hätte die alten Kabel belassen können. Aber wir wollen uns mit diesem Gedanken nicht anfreunden. Irgendwann ist das elektrische System dann völlig unübersichtlich. Also mussten die alten raus. Leider waren die Kabel, um die es uns ging, natürlich parallel zu anderen Kabeln verlegt und mit diesen durch Kabelbindern zu festen Strängen verbunden. Und diese teilweise mit anderen Strängen zu Megasträngen. Und die Kabelbinder saßen dicht an dicht, mehr noch, auch an völlig unzugänglichen Stellen, so als hätte man das komplette Kabelpaket vorkonfektioniert und dann einmal an Ort und Stelle gezergelt. Wahrscheinlich hat man es auch so gemacht. Nur ist das alles andere als wartungsfreundlich. Und dann stellte sich heraus, dass ab irgendeiner Stelle der „Strang" in Unterstränge separiert war, und diese waren mit furchtbar klebrigen Tapes (Isolierband) zusammengehalten. Natürlich oft und an den unmöglichsten Stellen. Es blieb nichts übrig, als die Pakete nach und nach zu öffnen, Kabelbinder wegzuknipsen und Tapes aufzuschneiden. Teilweise regelrecht im Blindflug, da die betreffende Stelle nicht einsehbar war. Wir hoffen, dass wir wirklich nur Kabelbinder zerknippst haben. Sonst werden wir demnächst sicher irgendeinen elektrischen Ausfall erkennen dürfen.

Anke vor der SHTANDART

Im März 2021
La Rochelle - Auf der SHTANDART

Einerseits sind wir irritiert, dass solche Dinge in den derzeitigen Zeiten möglich sind, aber wir zögern nicht, die Gelegenheit wahrzunehmen. Im Hafen liegt und lag bereits bei unserer Ankunft die SHTANDART. Es ist ein Nachbau der ersten Fregatte, mit der Zar Peter der Große den Grundstein für eine Ostseeflotte legte, die die baltischen Gewässer des Zarenreiches kontrollieren sollte. Das Original wurde 1702 vom Stapel gelassen. Holländische und britische Schiffbauer halfen, und Zar Peter der Große überführte die

Fregatte anno 1703 höchst persönlich von der Olonezer Werft in die Ostsee. Schon zuvor hatte er zahlreiche Beiträge zu Design und Auslegung des Schiffes geleistet. Ihr Problem war, dass es zu jener Zeit wegen der fehlenden Schiffbaukapazitäten an der gerade erst eroberten, russischen Ostseeküste keinerlei geeignetes, abgelagertes Holz gab. So wurde die Fregatte aus recht frisch geschlagenem Holz gebaut und wurde bereits 1712 - man würde heute sagen, als nicht mehr einsatzfähig - aus dem aktiven Marinedienst genommen. Eine Zeit lang diente sie, man mag es kaum glauben, noch musealen Zwecken, doch dann wurde sie vermutlich abgewrackt. Hinsichtlich ihres weiteren Schicksals gibt es allerdings widersprüchliche Geschichten.

Der erste Schritt auf die SHTANDART

Uns ist die heutige SHTANDART erstmals auf der Ostsee begegnet, damals fast brandneu, auf dem Weg zu einer Festwoche in Rostock. Ein sagenhafter Anblick, wie sie unter Vollzeug vorbeizog. Der Nachbau ist zwar keine 1:1-Replika, da die Originalunterlagen verloren gegangen sind, aber er orientiert sich an damaligen Aufzeichnungen und dem Wissen, um die damaligen Fertigkeiten und Designs einer Fregatte.

Heute haben wir die Gelegenheit, mit diesem beeindruckenden Kleinod eine Sunset-Fahrt zu machen. Pünktlich um 17:00 finden wir uns an der Gangway (ganz modern) ein, überschreiten nach Vorzeigen unserer Tickets die Bordwand und klettern hinunter auf das Batteriedeck. Die SHTANDART ist ein Eindecker, d.h. das Batteriedeck ist das einzige Kanonen tragende Deck. Mehrere davon sind auch seitlich gezurrt. Man legt Wert darauf, dass das Batteriedeck zeitgerecht gestaltet ist. Wir streunen erstmal über das Schiff, besteigen Back und Poopdeck, schauen auch mal in die zugänglichen Bereiche unter Deck. Bei genauem Blick, erkennt man hier und da geschickt verborgene moderne Technik, wie Rettungsinseln, Radar, Navigationslichter und anderes, aber man muss schon gut hinschauen und wissen, wonach man suchen muss. Schließlich entdecke ich auch die verborgenen Bedienpaneele der beiden Motoren, die gar nicht so anders aussehen, wie bei uns an Bord. Das gute Stück hat also einen doppelten Antrieb, was das Manövrieren in den modernen, engen Häfen natürlich um ein Vielfaches erleichtert.

Nach einiger Zeit, in der eine erkleckliche Zahl von Mitseglern an Bord kommt, ruft der Obersteuermann die Besucher auf der Poop zur Sicherheitseinweisung zusammen. Ein junger Ire im Rock - nicht nur die Schotten kennen diese Mannestracht - übersetzt die englischsprachigen Ausführungen des russischen Kapitäns ins Französische. Alles mit etwas Humor vorgetragen, aber alles wesentliche umreißend.

Und dann heißt es warten, bis die Hafenbrücke geöffnet wird. Als es soweit ist, beginnt die Arbeit mit den Festmachern. Das übernimmt eine junge Russin, gar nicht so groß,

Mit vollem Einsatz und sichtbar glücklich, eines der jüngsten Crewmitglider.

aber mit vollem körperlichem Einsatz dabei. Sie wetzt von einem Poller zum nächsten, schmeißt die Festmacher los und steigt, als alles vorbei ist, in ein bereitliegendes Schlauchboot, dass zunächst auf Hab acht bleibt, für den Fall, dass etwas passieren sollte. Die Passage der Brückendurchfahrt ist spannend und fordert dem Rudergänger einiges ab. Es ist beidseitig nur wenig Platz, die Sicht voraus ist beschränkt, und der Winddruck auf die Takelage des Dreimasters ist nicht zu vernachlässigen, selbst bei leichtem Wind, wie wir ihn gerade haben.

Nach vielleicht einer oder eineinhalb Meilen kommt der Befehl, das Großsegel zu setzen. Unter Einbeziehung der Segelgäste geht es an die Arbeit. Es folgen Großmars- und Vormarssegel, die Fock und schließlich der Besan, der sich noch als klassisches Lateinersegel darstellt. Die Kreuzsegel bleiben aufgetucht. Die Maschinen verstummen. Anke filmt auf dem Vordeck, ich werde von Stephanie angesprochen, einer Französin, die hier als Crew arbeitet. Sie schildert, wie sie den Augenblick genießt, wenn es keine Maschine mehr gibt und das Schiff im Schwell zu schwingen beginnt. Und sie macht mich auf die kleine Russin aufmerksam, die vor wenigen Augenblicken vom Schlauchboot auf die SHTANDART übergestigen ist. Sie hat gerade etwas Leinenarbeit gemacht und schaut nun auf den Stand der Segel. „Jetzt ist sie glücklich“ meint Stephanie, und nach einer Pause: „Sie kann wirklich etwas. Sie ist mit dem Schiff verwachsen.“

Kapitän links und Steuermann rechts

Dann schickt sie mich auf die Poop, dort würde eine Ärztin (eine junge Frau mit Rastalocken) die Funktion der Takelage an einem Modell erläutern. Die sei auch außergewöhnlich fachkundig und plietsch.

Aufentern, um weitere Segel zu setzen

Wir segeln so dahin und genießen den Augenblick. Der Himmel ist etwas bedeckt, doch die Abendsonne findet genügend Lücken, um sich immer wieder zu zeigen. Eine Segelyacht begleitet uns zwecks Fotoshooting, dann macht auch noch ein Küstenwachboot seine Aufwartung.

Die Fock entfaltet sich, das Vormarssegel, das zweite Segel am vorderen Mast, dem Fockmast, steht bereits.

Ich hatte schon bei den ersten Schritten an Bord Anke gegenüber geäußert, dass es ja sinnlos sei, zu fragen, ob man mal in den Mast auferntern könne. Auch Anke war dieser Meinung. Aber jetzt verstehe ich anfangs noch nicht einmal, dass Anke mich auffordert, mal zu einem Mini-Auflauf zu gehen, da dort so etwas wie Mastklettern anstehe. Später darauf angesprochen sagt sie, sie selber wollte nicht,

Wir hätten es nicht erwartet, aber fast alle Segel, die in der kurzen Zeit gesetzt werden konnten, wurden auch gesetzt.

da sie einen ungeeigneten Mantel anhatte, und da sie das ja schon von ihrer Fahrt mit der FALADO VON RHODOS kannte. Ich sehe glücklicherweise ein paar Leute mit Klettergeschirren hantieren, und es fällt der Groschen. Sehr, sehr spät zwar, aber mit Hilfe des berockten Iren bekomme ich noch ein Nachrückergeschirr. (Heute geht man, anders als in alten Zeiten, nicht ohne Sicherheitsequipment in den Mast.) Ich steige in das Geschirr, zuppele das irgendwie zurecht, und reihe mich ein. Die Einweisung ist zwar an mir vorbeigegangen, aber das kann kein echtes Problem sein. Dann geht es an die Aufteilung der Mastkletterer. Vier für den Großmast, vier für den Fockmast. Da alle etwas zögern, erkläre ich mich für den nicht ganz so hohen Fockmast und habe so das Glück, gleich als zweiter überhaupt aufentern zu können. Meine persönliche Begleiterin ist die Rastalockenärztin. Anfangs bewege ich mich noch etwas zitterig, da die Webeleinen ausgesprochen ungleichmäßig angebracht sind, aber das gibt sich schnell. Auf halbem Weg zum Krähennest muss ich mein Klettergeschirr richten, das mir gewissermaßen vom Hintern rutscht. Doch alles kein Problem. Gut, dass ich nicht nur in solchen Umständen schwindelfrei und auch frei von Höhenangst bin. Kaum zu glauben, dass ich mich als Kind und in meiner Jugend nicht an eine Balkonbrüstung stellen konnte, weil ich stets dachte, die könnten abbrechen.

Anke ist mit Leidenschaft dabei, erinnert es sie doch an alte Zeiten mit der FALADO VON RHODOS, und sie versucht, möglichst viel Eindrücke und Abläufe im Video festzuhalten.

Der Überstieg von den Wanten rücklings auf das Krähennest fällt mir ganz gegen meine Erwartung überhaupt nicht schwer. Gut, dass ich in alten Zeiten wenigstens ein ganz klein wenig Erfahrung in den Bergen sammeln konnte. Und dann stehe ich auf dem erstaunlich großen Krähennest und genieße die Aussicht. Nach achtern auf den unter mir schwingenden, plötzlich so kleinen Rumpf, nach vorne auf den Bugspriet und darüber hinaus. Und auf die untergehende Sonne. Ich frage die Ärztin, wo sie sich im Rigg am liebsten aufhält. Noch eine „Stufe“ höher sagt sie. Da sei der Blick über das Rigg und die Segel am schönsten. Und gerne würde sie dorthin aufentern und mich auch mitnehmen, aber das Schiff hat bereits gewendet, unten herrscht etwas Unruhe und die Klettergäste sollen wieder runter. Durch Zufall und Höflichkeit, ich will mich ja nicht vordrängeln, bin ich der allerletzte der absteigt. „Die ersten werden die letzten sein“ kommentiert ein Mitsteiger. Beim Abstieg fällt mir wieder der der Gurt von der Hüfte. Kurzentschlossen streife ich ihn völlig ab. Sonst stört und behindert er mehr, als er nutzt. Ich höre zwar vom Deck erst einen Protest, aber dann ist Ruhe, als sie sehen, dass ich mich problemlos auf den Webeleinen bewege, obwohl bereits an den Brassen gearbeitet wird.

Hier geht’s hoch. Das heißt, links außen über die Webeleinen. Wer genau hinsieht, sieht Beine auf den Fußpferden.

Wieder unten muss ich sagen, dass es wahrhaft ein besonders Erlebnis war. Wer kann es sich auf einem deutschen Traditionssegler vorstellen, dass unbekannte Gäste mal einfach so in das Rigg steigen dürfen. Ein Hoch auf die russische Seemannschaft.

Es ist dunkel, als wir in den Hafen zurückkehren. Die Klappbrücke ist blau beleuchtet und sieht wirklich malerisch aus. Und im Hafen zeigt SHTANDART, was die zwei Motoren wert sind, in dem sie auf dem Teller dreht und ein perfektes Anlegemanöver hinlegt. Wie es sich für uns gehört, sind Anke und ich die letzten, die von Bord gehen. Waren noch mit dem Kapitän und dem Obersteuermann ins

Gespräch gekommen. Und dass, obwohl ich gleich als erster und einziger Gast Anfangs einen Anpfiff bekam, wegen (angeblich) leichtsinnigen Verhaltens. (Aber es ging doch um eine gute fotografische Perspektive …)

Als wir die SHTANDART verlassen sind wir jedenfalls sicher, dass es trotz der kurzen Fahrt ein einmaliges Erlebnis war.

Der Blick vom Krähennest des Fockmastes auf den Bugspriet, ebenfalls mit Krähennest versehen und mit Rah für die Blinde, und Blick auf die untergehende Sonne nach achtern, über das auf etwa gleicher Höhe schwebende Krähennest des Großmastes (Foto unten). Das auf einem solchen Schiff erleben zu können, das sind schon bleibende und unvergessliche Momente.

Im März 2021
La Rochelle - Geliftet

Wegen eines Defekts am Travellift wurde der erste Krantermin gecancelt. Doch wir hatten Glück. Der Lift wurde in ununterbrochener Arbeit repariert - er ist für alle hier arbeitetenden Werften ein entscheidendes Nadelöhr - und wir hatten das Glück, lediglich vier Stunden später als geplant kranen zu können. Mit dem Liften sind wir in ein Airbnb-Angebot in der Altstadt umgezogen.

Unmittelbar vor dem Krantermin haben wir Groß und Fock abgeschlagen, da der Mast ja gelegt werden soll. Dabei haben wir nach Rücksprache mit unserem Segelmacher festgestellt, dass die Latten im Groß und eine Latte im Besan verkehrt herum eingeführt waren. Es gibt ein Oben und ein Unten mit unterschiedlich steifen Lattensegementen und dies war bei den meisten Latten vertauscht.

Das Liften war dann spannend, da wir etwas Seitenwind hatten. Da der hiesige Lift mit 150 Tonnen Traglast etwas größer geraten ist, ist auch die Nische, in die man einfährt etwas geräumiger. Und es dauert dann, bis die ausladenden Tragegurte richtig sitzen. Beste Gelegenheit für den Seitenwind, zu stören. Was er auch reichlich tat. So hieß es wiederholt kräftig drücken, d r ü c k e n, um ein Andengeln am seitlichen Mauerwerk zu vermeiden. Erst einmal richtig in den Gurten, ist der Rest eine Spielerei. MAGO sah in dem Lift jedenfalls wie ein Spielzeug aus.

An einem windstillen Tag - schon auf dem Hardstand - nehmen wir noch schnell die Genua und später auch den Besan runter. Nach Rücksprache mit verschiedenen Leuten, von denen wir annehmen, dass sie die Eigenarten einer Amel und der 54 im Besonderen kennen, entschließen wir uns, den Großmast nicht

legen zu lassen. Stattdessen werden wir die Unterlage für den Mast als Ersatzteil mitnehmen, und wenn sich die Notwendigkeit ergibt, den Mast irgendwann und irgendwo zu legen, werden wir die Scheibe drunter packen. Die neuen, stärkeren Wanten werden wir vorerst auch nicht ordern, geschweige denn anbringen. Immerhin hat das Boot eine Weltumsegelung mit der Originaldimensionierung schadlos überstanden. Wir wissen jetzt, dass der Grund für die neue Dimensionierung das Brechen einiger Kardeelen der alten Wanten bei einigen der Boote ist. Das kann man durch Beobachten und Kontrollen im Griff halten. Wir werden die stärker dimensionierten Wanten daher ordern und einbauen, wenn sich Schäden an den vorhandenen zeigen. (Im Anschluss haben wir ein wenig das Gefühl, dass der Enthusiasmus des Riggbetriebs nach unserem reduzierten Auftragsvorschlag etwas zurück gegangen ist.)

Oben: Nicolas bohrt Löcher ins Boot, etwas was normalerweise nur mir gestattet ist. Unten: Die Erdschwämme sind abmontiert (weiße Fläche) und das Verschließen der Bohrlöcher ist vorbereitet.

Nachdem das Boot erst einmal an Land war, an einem Freitag gegen 15:00 Uhr, wurde am folgenden Montag das Unterwasserschiff gereinigt, und am Abend war schon die erste Schicht Antifouling aufgetragen. Am Dienstag folgte an besonders exponierten Stelle eine zweite Schicht.

Die Arbeiten am Skeg gingen ebenfalls zügig voran.
Auch Olivier Beauté, der Amel-Spezialist und Gutachter, fand sich ein. Nach seiner Expertise hat MAGO keine strukturellen Probleme oder Schäden. Dennoch wurde der Skeg von Nicolas aufgebohrt, mit dem hübschen Ergebnis, dass Wasser herauslief. Die allgemeine Meinung geht dahin, dass die Ursache unserer Wasserprobleme eine undichte Verschraubung der Erdungsschwämme ist. Jedenfalls läuft aus einem der Löcher für die Befestigungsbolzen eben dieser Schwämme ebenfalls Wasser. Sollte es das gewesen sein?

Na ja, die Bohrlöcher werden wieder geschlossen und die Erdschwämme montiert. Da wir eh draußen waren, ist das Unterwasserschiff gleich neu gemalt worden und Anke ging dem Wasserliniengilb erfolgreich mit Zitronensäure zu Leibe.

Täglicher Blick vom Hardstand: Die Ausstellungspavillons des Maritimen Museums mit ihren bunten Zeltdächern.

Nach einer Woche auf dem Hardstand ist das gerade geputzte Boot wegen der rund um uns herum stattfindenden Schleifarbeiten wieder hübsch dreckig geworden.

Im März 2021
Île de Ré und Île Oleron

Für den Umzug in unsere Landunterkunft und um wenigstens etwas von der Umgebung zu haben, hatte Anke ein Auto gemietet. Der Fiat 500 entpuppte sich als süßes Cabrio, was einerseits sehr hübsch war, aber das Autochen war schwierig zu beladen. Von oben bei geöffnetem Verdeck war es doch recht umständlich, und die dem Mechanismus des Cabrioverdecks geschuldete kleine Kofferraumklappe machte es auch nicht gerade leicht. Aber wir kommen ja mit so etwas klar, sind doch die Stauräume an Bord auch nicht durchgängig für ein einfaches Beladen bzw. Stauen gestaltet.

Kaum, dass wir umgezogen sind, machen wir uns an die Pflichtaufgaben: Einkäufe. Erst geht es zum Leroy Merlin, anscheinend eine der größten Baumarktketten in Frankreich. Das Angebot enttäuscht uns dann trotz aller Vorschusslorbeeren doch etwas. Egal. Anschließend besuchen wir den E. Leclerc Supermarkt und stocken unsere Lebensmittelvorräte auf. Hat man ein Auto, darf man die Gelegenheit nicht verschlafen, alles was schwer oder sperrig ist, einzukaufen. Also Wasserflaschen, Milch, Toilettenpapier, Haushaltspapier, Tempos, Bier in irgendwelchen Packs, vom Six-Pack bis zum Twenty-Pack, Wein, gewöhnlich im Sechser-Flaschenkarton, jetzt öfter auch im 3- oder 5-Liter-Karton. Die Kartons überzeugen uns jedoch nicht. Ersteinmal ist man versucht - ohne es bewusst wahrzunehmen - mehr zu trinken, da man ja den Füllstand im Karton nicht sieht, und wenn man einen nicht so leckeren Tropfen erwischt hat, muss man sich durch die große Menge durchkauen. Seltsamerweise erwische stets ich diese nicht leckeren Varianten. Bei der Flaschenlösung ist nach einer Probeflasche Schluss. Oder man kippt sie weg. Was bei einer einzelnen Flasche leichter fällt.

Natürlich haben die Einkäufe weit mehr Zeit beansprucht, als erwartet. Wenn wir jetzt in unser Domizil zurückkehren würden, bräuchten wir an einen Ausflug nicht mehr zu denken. Kurzentschlossen bedecken wir die Kartons mit empfindlicheren, der Kühlung bedürfenden Inhalten mit Jacken und Pullovern und steuern die Île de Ré an. Kurz vor der weit geschwungenen Brücke müssen wir eine Mautstation[1] passieren. Anke, die am Steuer sitzt, hat das Fenster bereits unten. Wir staunen über die munter zwitschernde Vogelwelt unter dem weit gespannten Dach der Mautstation. Ungezählte Stare machen im Tragwerk Rast auf ihrem Zug nach Norden, und wie im alten Rom - ich muss den Bezug noch einmal bringen - ist bei ihnen Palaver und Erleichterung eins. Und zack, hat es die Innenseite von Ankes Tür erwischt. Mit Spritzern auf ihrem Shirt. Und Zack, ist auf der Frontscheibe die Durchsicht beeinträchtigt. Und ZACK kommt noch eins drauf. Und PATSCH hören wir auf dem Stoffverdeck.

„Setz zurück, noch geht es, hinter uns ist keiner! Und schnell die Scheibe hoch!“ Aus irgendeinem Grund kommt der gute Mann zwei Fahrzeuge vor uns nicht in die Pötte. Anke setzt halbherzig zurück. Es wird besser. Aber das hübsche Auto ist schon reichlich vollgepatscht.

Auf der Brücke zur Île de Re

[1] Genau genommen handelt es sich heutzutage gar nicht um eine Maut. Die Abgabe ist eine Umweltabgabe. Die Erlöse kommen dem Erhalt der Natur und der Schutzgebiete auf der Insel Ré zu Gute.

Die Brücke zur Insel ist doppelt gebogen. Natürlich in vertikaler Hinsicht, jedoch auch in der Aufsicht. 2018 war es, da haben wir sie erstmals befahren. Damals hatten wir mit einem Koffer voll Fragen Amel besucht und die Gelegenheit genutzt, uns noch etwas umzuschauen. So auch hier. Und nur wenige Tage - na gut, knapp drei Wochen - ist es her, da sind wir unter ihr durchgesegelt. Heute ist kaum ein Segler zu sehen. Schade. Bemerkenswert, dass die 3 Kilometer lange Brücke auch gerne von Fahrradfahrern und Fußgängern genutzt wird. Genau genommen sind das jedoch die einzigen Möglichkeiten, die Aussicht von der Brücke wirklich zu genießen.

Oben: Die Hauptstraße des ruhigen La Flotte. Unten: Die Flut hat das Wasser entführt, die Tonnen liegen dumm in der Gegend rum.

Wir nehmen den Abzweig gleich nach der Brücke, da wir noch etwas mehr von der Insel sehen wollen, und stoßen unversehens auf das Örtchen La Flotte. Ja, genau, Erinnerungen kommen hoch. Auch vor drei Jahren haben wir diesen schnuckeligen, kleinen, trocken fallenden Hafen bestaunt. Hatten in einem der Cafés etwas zu uns genommen. Heute in Zeiten von Corona geht hier nichts. Die Hauptstraße ist so ruhig wie beim letzten Besuch, und wir staunen wieder, wie sauber und akkurat die Platanen an der Straße beschnitten sind. Das fällt uns als Landschaftsplanern bzw. -architekten in Frankreich bisher besonders auf: Mit wieviel Engagement die öffentlichen Freiräume, Plätze, Parks und Gärten gestaltet, gepflegt und unterhalten werden. Überall ist es sauber, es fliegt kein Müll herum, Abfalleimer finden sich in kurzen Abständen und werden zügig entleert, Plätze und Grünanlagen sind fast immer mit jahreszeitlich wechselnden Pflanzungen versehen und werden entsprechend gepflegt. Da erscheint es unverständlich, dass das in unseren heimatlichen Gefilden kaum in vergleichbarer Art und Weise stattfindet. Ich muss das daher bei dieser Gelegenheit besonders Bremen und der Bremer Bürgerschaft ins Stammbuch schreiben. Sorry.

Oben: Saint Martín - hier tobt der Bär, trotz Corona. Vorne ein paar Leutchen auf der Bank, aber ringsum Menschenmassen, auch wenn das Foto das nicht so zeigt. Unten: In den Winkeln und Gassen lassen sich ständig reizvolle Motive finden.

Dann geht es weiter und wir landen in Saint Martín, dem Ort mit dem größten Hafen der Insel. Auch ihn haben wir schon vor drei Jahren besucht.

„Komm, lass uns nicht aufhalten mit den Außenparkplätzen. Wir finden drinnen garantiert auch einen Platz.“

Martins unerschrockener Optimismus was derartige Chancen angeht, bewährt sich auch diesmal. Wir finden einen kostenlosen Parkplatz direkt am alten Hafen. Zentraler geht es nicht. Hier tobt der Bär. Menschenmassen allerorten. Läden, Geschäfte, Bars und Cafes, alles offen. Die letzteren zwar nur mit Außer-Haus-Verkauf. Aber dennoch. So probiere ich einen lokalen Wein und Anke, die fährt, begnügt sich mit Apfelsaft, oder war es ein Kaffee?

Das Besondere an St. Martín ist ein Hafen, der nicht gerade kreisrund, aber eben doch um einen zentralen Ortskern herum geschaffen wurde. Er ist abgeschleust, so dass selbst Boote mit

MAGOS Größe hier liegen können. Zugleich gibt das dem Ort eine ausgesprochen besonderen Charakter. Auf vielen verschiedenen Wegen und Pfaden streifen wir umher. Bewundern die Spatzen, die in unglaublicher Zahl in einem kleinen rankenden Busch vor sich hinzwitschern, genießen die Sonne und die vielen Ausblicke in Nischen, Gassen und natürlich auch auf das Meer. Im hafenumschlossenen Teil des Ortes finden wir eine kleine Galerie, der wir unsere Aufwartung machen. Sehr eindrucksvolle Werke, besonders die Plastiken, leider etwas jenseits unseres Budgets, zumal wir ja am Anfang unserer Reise stehen, wie wir mal annehmen wollen. Alles in allem ein Traum von einem Ort. Leider zwingt uns die nächtliche Ausgangssperre, zurück zu kehren. Wir schaffen es tatsächlich, Punkt 18:00 Uhr auf dem Parkplatz bei unserem Airbnb einzuparken und die Einkäufe auszuladen. Immerhin, es laufen noch ein paar Gestalten herum, so ganz eng scheint man die Sperrstunde nicht zu nehmen.

Edelstahlarbeit vor der Galerie

Am nächsten Morgen, an einem Sonntag, irre ich durch die Altstadt von La Rochelle. Alle mir aus „alter Zeit“ bekannten Bäcker haben geschlossen. Ich muss ganz schön latschen, bis ich nahe des alten Hafens einen finde, der geöffnet hat. Das Frühstück ist gerettet. Es folgen Heimattelefonate. Wie gut, dass man Freunde hat. Na ja und dann, wir haben ja das Auto. Anke schlägt einen Besuch der Île de Olerón vor. Auch hier gibt es eine Brücke zur Insel, aber bei weitem nicht so spektakukär wie die zur Île de Ré. Nicht weit entfernt erhebt sich eine Art Parallel-Brücke, die wir leider nicht besuchen können. Wir finden später heraus, dass es sich um ein technisches Kulturdenkmal handelt, eine Schwebefähre, so wie es sie auch am Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg gibt. Nur dass diese hier eine ganz andere Distanz überspannt.

Der Tag heute ist allerdings oder leider, wie man es nimmt, grau und trüb. Nicht, dass es regnen würde, aber eben nicht so prall. Ob es daran liegt, wissen wir nicht, aber wir haben schnell das Gefühl, hier, hier auf Olerón, hier stirbt das Huhn. Oder so ähnlich. Alles nicht so schick, eher etwas vernachlässigt. Ziemlich alles ist geschlossen. Kaum Leute zu sehen. Wir fahren durch Marschland mit zahlreichen Gräben. Hier und da kleine „Brücken“, von denen mit einer Art Hebenetz gefischt wird. Jede Menge Salinen und ehemalige Salinen. Wir fahren bis zum Örtchen Boyardville. Auch hier ist so wenig los, dass wir weitgehend auf die Masken verzichten können. Vom Strand aus erhaschen wir einen dunstigen Blick auf das Fort Boyard. Wer hier wem den Namen gegeben hat, ist unklar. Uns zumindest. Das Fort ist ein spannendes Objekt. Die ursprünglichen Versuche, es zu errichten und damit die Stadt und das Marinearsenal in Rochefort vor den Engländern zu schützen, scheiterten allesamt. Die Reichweite der damaligen Küstenbatterien reichten nicht aus, um das sicherzustellen. Daher dessen Bau in der See. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gelang die Errichtung dann doch, nur um überflüssig zu sein, da die Fortschritte im Geschützbau nun die Reichweite der Küstenbatterien auf das notwendige Maß vergrößert hatten. Das Fort besaß folglich nie militärische Bedeutung. Es diente, wie so manches, als Gefängnis und wurde schließlich in den Sechzigern des letzten Jahrhunderts versteigert. Ein belgischer Zahnarzt erwarb es für einen Spottpreis. Viel wichtiger jedoch, es

Oben: Viel Wildnis auf der Île de Olerón.
Unten: nur ein Schemen am Horizont - das Fort Boyard

spielt als Kulisse eine bedeutende und abschließende Rolle in dem 1967 geschaffenen Streifen „Die Abenteurer/ Les Aventuriers“ mit Joanna Shimkus - ladies first - Lino Ventura und Alain Delon. Wir wandern ein wenig längs des Flusshafens von Boyardville, genießen bei dem einzigen, geöffneten Etablissement Kaffee und Wein, und dann machen wir uns auf den Rückweg. Irgendwie ist die Zeit denn doch vergangen.

Oben: Martins Austern, selbst erarbeitet, eine echte Leckerei.
Unten: Anke darf nicht zu kurz kommen - eine St. Jacques-Terrine

Vor und hinter der Brücke zur Insel gibt es Hütten mit Auster-Angeboten. Durch Mißverständnisse wäre es fast schief gegangen. Dann aber biegt Anke bei der - wie sich zeigen wird letzten Hütte - ab und schickt mich zum Einkauf. Ich denke, die Hütte ist geschlossen, doch die Tür lässt sich öffnen. Keiner da? Aus einer verborgenen Ecke taucht eine Frau auf, eine supernette Irin, die die Austern verkauft. Wir kommen ins Gespräch und hätten sicher noch eine gute Stunde weiter quasseln können, aber die Ausgangssperre muss ja beachtet werden … Jedenfalls ist das Ergebnis, dass ich sechs Austern Größenklasse 2 (darüber gibt es nur noch die 1) für 3,55 Euro erstehe, vier zusätzlich bekomme, auf 5 Euro aufrunde, eine Zitrone gibt’s daraufhin auch noch und Küsschen links und Küsschen rechts. Bisou Bisou auf Irisch. Scheiß auf Corona. Anke , die im Auto geblieben war, wunderte sich schon, dass der Kauf von ein paar läppischen Austern so lange dauern kann. Schade, dass die Ausgangssperre längere Aufenthalte verhindert.

In der Unterkunft der Schreck: Wir haben gar kein Austernmesser. Oder doch? In der Küchenschublade war doch so was. Und tatsächlich, es findet sich eins. Billig, schwächlich und nicht gerade scharf, aber mit Geduld und Technik bekomme ich die 10 Stück ohne Blutbad und ähnlich desaströse Folgen auf. Das Vorgehen ist eigentlich einfach. Man geht mit der Spitze des Messers beim Scharnier in die Muschel. Dabei liegt die ausgebeulte Seite der Muschel unten, die flache bleibt oben. Das Reinarbeiten ist anfangs nicht ganz einfach, aber im Grunde nicht schwer. Sobald man überhaupt erst einen Ansatz für die Klinge gefunden hat, ist es wichtig, das Messer leicht seitlich zu bewegen und weiter hinein zu treiben. Nicht versuchen, auf und ab zu hebeln. Und stets mit gebremster Kraft. Nicht übertreiben, dann gibt es auch keine Unfälle. Ich bevorzuge daher auch ein Austernmesser ohne diesen merkwürdigen Schutzteller an der Klingenbasis. Ab einem bestimmten Punkt kommt man zunehmend leichter vorwärts und hat dann das Scharnier geöffnet. Jetzt mit dem Messer an der oberen, flachen Schale entlang streichen und den Fuß der Muschel von der Schale trennen. Nun hat man gewonnen und kann die Schale abhebeln. Die Auster liegt jetzt offen da. Bleibt noch, den Fuß mit dem Messer auch von der unteren Schale zu lösen und den Inhalt umzudrehen. Mit Zitronenspalte servieren, falls man sie nicht überbacken will oder anderes.

Eine Woche später ist es wieder die Île de Ré. Wir fahren erst einmal durch bis zum Leuchtturm am äußersten Ende der Insel, auch wenn uns die Esel bei St. Martín, dessen äußeren Festungsring wir passieren, zu einem Stopp reizen. Kräftige Tiere, die als Rasenmäher dienen und gerade in starken Zotteln und

Der Phare de Ballenas

Fetzen ihr Winterfell velieren. Früher hatten sie für oder wegen der Arbeit in den Salinen Hosen an, teils rot kariert. Sehr pittoresk. Heute fehlen die Hosen. Überlegt, doch später bedauernd, verschieben wir den Stopp, was wie üblich bei solchen Gelegenheiten ein Fehler ist. Der Phare de Ballenes, der Leuchtturm der Wale, erhebt sich hinter den Gehölzen und Gebüschen, die noch den Blick auf das Meer verwehren. Leider ist der Turm geschlossen und wir können nicht hinaufsteigen. Immerhin konnten wir es vor drei Jahren machen. Auch wenn man die gesamte Höhe von 57 Metern natürlich nicht hinauf kletterte, etwas Platz muss ja noch für das Feuer sein, war es eine beeindruckende Angelegenheit. Von der Aussicht von da oben ganz zu schweigen. Heute ist immerhin die Bücherei geöffnet und ein paar Souvenirläden sind ebenfalls aktiv. Wichtiger noch, es gibt ein minimales gastronomisches Angebot. Anke kann ein feinen Schokokuchen genießen, ich bekomme sogar meine geliebten Austern mit lokalem Wein.

Eines der wichtigsten Erzeugnisse der Insel: Fleur de Sél. Leider sind die Aufdrucke der Beutel sehr grob gerastert - die Fotografie zeigt nämlich, dass die Beine der Esel durch eine Art Chaps geschützt sind, also in Hosen stecken.

Ars-en-Ré mit charakteristischen Leuchtturm

Auf der Rückfahrt machen wir wegen des ganz speziellen Kirchturms noch einen Abstecher nach Ars-en-Ré. Wir hatten den Ort mit der charakteristischen Kirche, deren Turm unten ausgesprochen hell, fast weiß gebaut ist, und ab halber Höhe der Turmspitze rabenschwarz, ganz vergessen. Natürlich finden wir problemlos einen Parkplatz genau vor der Kirche. Spazieren durch enge, typische Gassen. Alle Häuser zieren sich mit grünen Fensterläden, einer Besonderheit der Île de Ré. Und nach ein paar Umwegen (Martin hat die Orientierung verloren, aber Ankes rattenhafter Spürsinn, sie nennt den selber so, ehrlich, hat uns auf den rechten Pfad zurück geleitet) finden wir den schnuckeliger Hafen. Auch so eine Art gestreckter Kanal- oder Flusshafen. Sogar die olle, rot-goldene Dschunke liegt noch immer im Hafen. Wir hatten sie schon 2018 bewundert. Es scheint, als habe sich hier seitdem nichts verändert. Wir flanieren an den Kaimauern entlang und genießen den Ort und unsere Erinnerungen. Unser Weg verläuft westlich des Hafens, östlich häufen sich die Salinen. Hier, weitab von dem Gerummel in St. Martín, ist es ruhig, doch bei Weitem nicht so einsam wie auf Olerón. Und obwohl wir seit gestern oder vorgestern sogar eine Stunde länger außer Haus bleiben dürfen, die abendlich-nächtliche Ausgangssperre wurde um eine Stunde gekürzt, ist die Zeit viel zu kurz. Auf dem Rückweg stoßen wir auf ein nahezu vergessenes, zivilisatorisches Phänomen: Wir geraten in einen Verkehrsstau! Und wie es sich für echte Zivilisationsbürger gehört, versuchen wir, denselben zu umfahren. Über den Erfolg des Versuchs wollen wir jetzt nicht zu viel Worte verlieren. Der Verkehrspolizist an der Brücke nach La Rochelle ist jedenfalls entspannt, trotz der bereits weit überschrittenen Sperrstunde und winkt uns einfach weiter. Und auch sonst erwartet uns nirgendwo Ungemach. Wir finden einen Parkplatz, spazieren zur Unterkunft, öffnen eine Flasche Wein und

Links: An der äußersten Küste der Ré

Mitte: Erinnert uns an Sequenzen im Film „Die Ferien des Monsieur Hulot“

Rechts: ein kleines Detail an einer der Fassaden in Ars-en-Ré, ein Riegel zur Fixierung der Fensterläden.

beginnen zu kochen. Letztlich leben wir ja in Frankreich. Mehr muss ich dazu nicht sagen, geschweige denn schreiben.

Die Gewinnung von Meersalz bestimmt auch heute noch Teile des Landschaftsbildes auf der Insel Ré.

29.03.2021
La Rochelle - Zurück im Wasser

Schon vor 09:00 Uhr bin ich am Boot. Anke ist in der Wohnung geblieben, um die Übergabe abzuwickeln. Mein erster Blick gilt den Masten, die neben der MAGO liegen. Leider sind sie noch da, und verhindern ein Bearbeiten der Backbordseite des Rumpfes. Denn dort ist noch der Gilb mit Zitronensäure zu entfernen. Und überhaupt, wo ist die Leiter? Leiter ist eine Untertreibung, es ist eher eine Königsstiege in den Himmel. So groß, so stabil, so bequem zu begehen. Ich finde sie shanghait bei einem anderen Boot. Auch wenn ich der Einheimischen Sprache nicht mächtig bin, freundlich und bestimmt, wie es meine Art ist, shanghaie ich sie zurück. Ich wäre ja nicht einmal an Bord gekommen. Hier klariere ich vorsorglich erst mal Fender und Festmacherleinen und räume das Deck auf. Das Boot muss vor allem einsatzklar sein. Dann beginne ich den Leerlauf mit Aufräumarbeiten unter Deck zu füllen. Es dauert gar nicht lange, da taucht Nicolas auf. Ja, wir werden um 11 Uhr kranen. Er bemüht sich auch schon darum, die Masten wegzubekommen, denn die behindern den Kran ebenso.

Zwischendurch kommt unser Marokkaner und malt die frisch geschlossenen Stellen am Skeg. Dann Gerumpel neben dem Boot. Tatsächlich, die Masten werden bewegt. Fünf Minuten später stehe ich mit zwei Eimern, Schwämmen und Tüchern auf der Backbordseite des Bootes auf der Königsleiter. Es ist erstaunlich, wie leicht sich der Gilb vom Gelcoat entfernen lässt. Hätte ich kaum erwartet. Zunächst mit einem in die Säurelösung getauchten Schwamm anwischen und abreiben. Mit klarem Wasser aus dem zweiten Eimer nachwischen, spülen gewissermaßen. Zum Schluss mit einem Tuch trocken reiben. Beim zweiten Umsetzen der Stiege kippt mir der etwas zu große Eimer mit der Säure von einer der Treppenstufen. Und entleert sich über meine Wenigkeit. Eine so scharfe Reinigung war ja eigentlich noch nicht nötig. Mist. Zeit, mich selber nachzuspülen nehme ich mir nicht, wichtiger ist, das Zeug neu anzusetzen. Dann kommt noch ein Typ und quatscht mich an. Er will die Stiege. Hat eine Lieferwagen da, und er kann nicht an Bord. Ich vertröste ihn. Immerhin, eine halbe Stunde später ist der Rumpf sauber und ich gebe dem Guten Bescheid, er kann die Stiege haben. Fünf Minten später kommt Nicolas mit Teppichen, die den Rumpf beim Kranen schützen sollen. Er muss sie anbringen. Wo denn die Stiege sei? Äh, ja … wir wieder los und zie-

Zurück ins Wasser, ins angestammte Element

hen dem armen Menschen die Stiege unter dem Hintern weg. Kaum sind die Teppiche plaziert, taucht Anke auf und es kommt schon der Travellift. Hopp, hopp, wie die Franzosen das ausdrücken, schwebt das Boot. Ein Mitarbeiter von Nicolas taucht auf und malt die Stellen, auf denen das Boot abgestützt war und die Kielsohle mit Antifouling. Und wenige Minuten später schwebt MAGO bereits abwärts in das Hafenbecken. Nicolas fährt das Ablegemanöver persönlich und testet dabei das Verhalten des Bootes. Zwischendurch war auch die Hafenmeisterin da und hat uns über den Liegeplatz unterrichtet. Jetzt lässt es sich Nicolas auch nicht nehmen, dass Boot einzuparken.

Der Kühlschrank ist halb herausgezogen, und nicht nur in der Pantry herrscht das blanke Chaos. Operationen wie diese sind stets aufs Neue eine beeindruckende Möglichkeit, zu zeigen, was sich alles in den Tiefen und Nischen des Bootes verbirgt …

Wenig später sind die Leinen fest, mitten im Alten Hafen, und wir sind happy. Weil ich, Martin, ein guter Mensch bin (die Ironie ist ja hoffentlich erkannt worden), dachte ich, Anke eine Freude zu machen und beginne noch in der gleichen Stunde den Kühlschrank zu putzen, der schon etwas mufft, zumal wir vergessen hatten, die Einschübe offen stehen zu lassen. Besser ist, denke ich mir, die Einschübe rauszunehmen und draußen zu putzen. Also raus damit, doch zeigt sich nach deren Entfernen ein kleiner See auf dem Kühlschrankboden. Der Abfluss für das Kondenswasser ist verstopft. Ich prokele ziemlich viel Fett aus dem Loch, aber der See will nicht ablaufen. Also wische ich ihn aus. Aber die Verstopfung kann nicht bleiben. Die Ursache muss gefunden werden. Was nichts anderes bedeutet, als: der Kühlschrank muss raus. Zumindest so weit, dass man hinter ihn kommt und den Ablauf inspizieren kann. Dazu muss der Fußboden vor dem Kühlschrank geöffnet und die teils sehr versteckten Verschraubungen gelöst werden, dann wird er 25 cm nach vorne geruckelt. Um jetzt halbwegs hinter ihn schauen zu können, muss ich erst einmal eine Tür des daneben sitzenden Küchenschranks ausbauen. Danach erkennt man nichts, außer einem Abgangswinkel, einem davon abgehenden Schlauch, einer Reduzierkaskade zu einem kleineren Schlauchdurchmesser, die sich schließlich als Trennstelle entpuppt, und dann verliert dieser sich im Nirgendwo. Im Motorraum finde ich keinen Schlauch mit korrespondierendem Durchmesser. Hm hm. Der dem Ort, an dem der Schlauch verschwindet, nächstliegende Zugang ist unter der Niedergangstreppe. Also auch dort Fußboden raus. Es finden sich zwei dicke Schläuche und zwei dicke Rohre. Einer der letzteren trägt einen aufgelöteten Stutzen und hier endet doch tatsächlich der Kühlschrankschlauch. Leider steht in diesem nach wie vor das Wasser, besser eine stinkende Brühe. Flach liegend kämpfe ich, mit dem Kopf unter der Niedergangstreppe verschwindend, um den Schlauch von dem Stutzen zu bekommen. Würde mich nicht wundern, wenn Anke mich zukünftig als Acephaloid charakterisierte, als Kopflosen. Schließlich bekomme ich den Schlauch abgerupft. Dass Pantry und Salon inzwischen wie ein Schlachtfeld aussehen, erwähne ich mal nur eben so nebenbei. Jetzt findet sich der Kern des Problems schnell. Das Röhrchen, der Stutzen, wird von einer Kalkplombe blockiert. Akkuschrauber her und weggebohrt, die Plombe. Dann ändern wir noch schnell die Auslegung des Ganzen: Der Schlauch vom Kühlschrank behält seinen Durchmesser bis unter den Niedergang, erst dort erfolgt die Querschnittsreduzierung und erst dort setzen wir die Trennstelle. Vergleichsweise einfach zugänglich und es erfordert keinen Kühlschrankausbau. Soviel zum Thema: Ich putz mal eben den Kühlschrank. Die Aktion hat letztlich vier Stunden gedauert. Und geputzt ist der Kühlschrank immer noch nicht. Und die Tür ist auch noch nicht wieder eingebaut. Immerhin sitzt der Kühlschrank wieder an seinem angestammten Platz. Nicht hundertprozentig, aber das ist eine alte Baustelle, die wir heute nicht mehr angehen. Großzügig überlasse ich den Kühlschrankputz jetzt Anke.

Ach ja, und dann wollten diese dämlichen Auszüge nicht wieder in den Kühlschrank rein. Bestimmt eine Stunde haben wir immer wieder neu angesetzt, oben und unten gewechselt (beide Auszüge erscheinen identisch), aber die Mistdinger blockierten immer nach zwei Drittel der Einschubtiefe. Wir googelten bereits nach Anleitungen und Youtube-Videos, wälzten die Handbücher, ohne Erfolg. Das Problem wurde

nirgends thematisiert. Dann habe ich kurz entschlossen gemacht, was ein bekennder Mann immer macht, wenn es nicht anders geht. Ich griff zu roher Gewalt. Und drückte den ersten Auszug gegen jeden Widerstand bis an den Anschlag hinein. Es klackte, und dann war es genau so, wie es sein sollte. Der Auszug lief leichtgängig in beide Richtungen, sperrte zuverlässig im geschlossenen Zustand, und fiel auch nicht heraus, wenn man ihn öffnete. Was will man mehr. Also merke: Es ist manchmal rohe Manneskraft, die letztlich Werke schafft. ;-)

Vor dem Verwaltungsgebäude von Amel

30.03.2021
La Rochelle - Hafentag

Auch wenn Museen und Ausstellungen derzeit geschlossen sind, ein Besuch der Amel-Werft war möglich. So sind wir an einem Dienstagmorgen in Perigny vorgefahren. Maude, mit der wir schon öfter telefoniert und gemailt haben und Maxime erwarteten uns bereits.

Was als erstes auffällt, ist die Größe des Werftgeländes sowie die Anzahl der Hallen. Die wichtigsten Hallen tragen die Nummern 1, 2 und 3 und diese spiegeln auch die einzelnen, an die Hallen gebundenen Herstellungsschritte.

In Halle 1 werden die Rümpfe und Decks, letztere einschließlich des Heckspiegels gebaut. Man schafft zur Zeit 14 Amel 50 und 4-5 Amel 60 pro Jahr. Aus Gründen der Arbeitsökonomie, aber auch wegen der Umweltaspekte und Arbeitsgesundheit hat man heute vom klassischen Handlaminat auf das Infusionsverfahren umgestellt. Gegenüber den älteren Modellen, bei denen durchweg ein einheitliches Laminatgewebe für den Rumpf Verwendung fand, werden heute verschiedene, exakt auf den jeweiligen Einsatzort vorgeschnitte Gewebe genutzt. Ein geschichteter Aufbau verschiedener Gewebe also, der nach wie vor auch eine Osmoseschutzlage enthält. Der Rumpf unter der Wasserlinie besteht übrigens auch bei den neuen Modellen nach wie vor aus einem massiven Laminat, oberhalb dagegen aus einem Sandwich-Aufbau.

Die in den Formen liegenden Decks sehen zunächst sehr seltsam aus, da sie über Kopf laminiert werden. Die Rümpfe dagegen entstehen in aufrechter Position.

Von Halle 1 ziehen die Rümpfe mit der Form in Halle 2. In einem Teil der Halle finden die Holzzuschnitte statt und werden für jedes Boot vorsortiert. Jedes Stück Holz ist exakt zugeschnitten, nummeriert, die Einbauausrichtung gekennzeichnet und die Baunummer des Bootes, in die es eingebaut werden soll, ist auf die Kanten geschrieben. Je nach Eignerwunsch in heller Eiche, Nußbaum oder Mahagoni. Hier werden die ersten, entscheidenden Schotts und Aussteifungen einlaminiert. Ohne die können die Rümpfe nicht aus der Form genommen werden. Sie würden kollabieren oder sich verwinden. Mit den Aussteifungen folgen auch gleich Maschine und Ruder. Diesbezüglich hat sich einiges geändert. Amel verbaut bei den neuen Modellen wieder klassische Wellenanlagen, die wesentlich einfacher und wartungsfreundlicher als der C-Drive sind. Und man hat sich vom Ruder mit Skeg gelöst und baut, sicher auch wegen der breiten Hecks, Doppelruderanlagen ein. Deren Koker sind weiter achtern angebracht als noch bei uns, was zur Folge hat, dass sie in der achteren Backskiste sitzen. Dort auch noch in extra „Kästen“. Es kann also keine Wassereinbrüche durch defekte Dichtungen oder im schlimmsten Fall ein ausgerissenes Ruder geben. Ein nettes, aber sehr wichtiges Detail gibt es auch: Unmittelbar vor den Rudern ist jeweils eine kleine Klinge angebracht, die verhindern soll, dass sich Fischerleinen zwischen Rumpf und Ruder verklemmen.

Innerhalb der Halle rücken die Rümpfe dann, wenn die wichtigsten Schotte sitzen und der Rumpf aus der Form genommen werden kann, wenn Leerrohre für Kabel und Leitungen gesetzt und wenn die Ruder und die Maschine eingebaut sind, nach links. Hier findet der weitere Ausbau statt. Wie alle Stationen ist die Arbeit klar getaktet und ist ebenfalls in 13 Tagen zu erledigen. Eine große Tafel mit Zeitplan, Aufgabenverteilung und allen zu erledigenden Arbeiten befindet sich hinter den Rümpfen und wird mit dem Bauprozess täglich fortgeschrieben. Es befinden sich stets zwei Rümpfe in dieser Phase, allerdings mit einem klaren Zeitversatz. Nach deren Abschluss wird der Rumpf mit dem Deck verbunden.

Nach dem Umzug in Halle 3 erfolgt der weitere Ausbau. Die Ausstattung mit Decksbeschlägen undsoweiter. In einem gesonderten Teil der Halle ist die Riggstation. Hier werden die Masten und Bäume mit allen Beschlägen versehen sowie die Leinen und Kabel eingeführt. Nur die Wanten und Stage bleiben noch außen vor. In allen Hallen gibt es übrigens ein gesondertes Materiallager mit allem, was für die jeweiligen Arbeitsprozesse erforderlich ist.

Tor und damit Abtei von Maillezais sind geschlossen - Covid sei Dank!

Nach Abschluss der Arbeiten in Halle 3 wandert das Boot auf dem Außengelände in den Swimming-Pool. Hier können bis zu drei Boote zeitgleich schwimmen. Im Pool finden alle Tests von Maschine, Bug- und Heckstrahlruder sowie Dichtigkeitsprüfungen statt. Auch die Schwimmprobe dauert 13 Tage. Dann kommt das Boot wieder raus und wird in den Wartestand für den LKW-Transport gebracht. 6 oder 7 km sind es bis zum Port Les Minimes. Dort wird das Rigg gestellt und es erfolgt der letzte Feinschliff.

Manches hat sich am Konzept der aktuellen Amels gegenüber den alten verändert. Das Doppelruder und die klassische Wellenanlage haben wir bereits erwähnt. Heute gibt es mehr Optionen, die man sich aussuchen kann, und manche Dinge, die früher dazu gehörten, sind Extras geworden. Z. B. die zweite Kühl- und Gefriertruhe, die Mikrowelle und der Geschirrspüler. Auch, weil diese von der Kundschaft wenig gewürdigt wurden. Weggefallen sind auch die kardanischen Suppenschüssel-Halterungen. Geblieben ist jedoch die weitgehende Vollständigkeit des Equipments. Die Boote werden nach wie vor mit Festmachern, Fendern, Ankerkette, ausgezeichnetem Anker, Unterwasseranstrich und einwöchiger Einweisung ausgeliefert. Das obligatorische Geschirr ist nun echtes Porzellan aus deutscher Fertigung, mit Anti-Rutsch-Gummierung der Auflageflächen, Handtücher, Kissen und Vorhänge gehören noch immer dazu. Und natürlich die legendäre Kaffeemaschine und ein Fön! Neu ist der Propellertyp und bei der Sechziger das Heckstrahlruder.

Hohe Mauern schützten die Abtei früher (und auch heute in Zeiten von Corona …)

Wir bedanken uns bei den beiden. Von der Führung haben wir keine Fotos mitgebracht. Das war aus nachvollziehbaren Gründen nicht angemessen. Aber wir konnten Ersatzteile kaufen und gleich mitnehmen. Was wollen wir mehr.

Da wir eh schon mit einem Mietwagen unterwegs sind, und Anke die gesunde Auffassung hat, das man ein solches auch nutzen muss, fahren wir noch ein wenig ins Inland. Wer weiß, wie lange man das noch darf. (Welch weise Voraussicht). Sie hat als Ziel die Abbaje de Maillezais ausgesucht. Wir erreichen die Abtei nach einer Fahrt über kleine und kleinste Straßen durch eine kleinteilige, interessante Landschaft bei strahlendem Sonenschein. Und stehen vor verschlossenen Toren. Man kann die Abtei tatsächlich nur nach Passieren eindrucksvoller Tore erreichen, aber hohe Mauern und die erstgenannten verrammelt haben wir keine Chance, nahe heran zu kommen. Nicht einmal umwandern lässt sich das alte Gemäuer. So bewundern wir die Ruine der Abtei und das vorgelagerte Herrenhaus aus gewissem Abstand und erfreuen uns der Umgebung. In den

Tote Hose im zugehörigen Dorf - wir finden nicht einmal eine Bäckerei

hohen Mauern der Abtei nisten Spatzen und Dohlen. Vorgelagert ist eine hübsch gestaltete Picknick-Anlage. Langgestreckte Teiche sorgen für angenehmes Kleinklima. Und es sind auch einige Leutchen daher, die hier ihr Mittagessen unter blühenden Kirschbäumen verzehren. Darunter auch vier junge Leute, die sich mit Gitarrespiel und Tanz unterhalten. Eine wirklich schöne Atmosphäre.

Wir versuchen daraufhin in dem benachbarten 370-Seelendorf eine Bäckerei zu finden, leider vergeblich. Es gibt nix zu Essen für uns im Ort.

Fontenay-le-Comte ist eine kleine Überraschung.
Eine interessante Altstadt, und vor allem,
es gibt etwas zu Essen, und zwar vom Feinsten!

Vom Hunger getrieben steuern wir den nächsten großen Ort an: Fontenay-le-Comte. Bei der Annäherung wirkt der Ort zunächst etwas abschreckend, aber wir finden eine erstaunlich vielfältige und kleinteilige Altstadt, in der allerorten Restaurierungsrabeiten stattfinden. Umwerfend ist eine Boulangerie, die wahrhaft etwas Besseres darstellt. Besonders auffallend: Extragroße Schokoladen- Ostereier, teils rot gefärbt, sowie große Schokoladenhühner. Wir erwerben leckere Küchlein und vertilgen dieselben ein paar Schritte weiter im Rathauspark. Freundlich kommentiert von einigen einheimischen Rentnern. Vorsichtshalber kaufen wir noch ein bisschen für den Abend ein, und machen uns auf den Weg. Da wir noch etwas vom Land sehen wollen, versuche ich eine Route möglichst dicht an der Küste zu finden.

Marans

Unversehens führt unser Weg daher durch ein Örtchen namens Marans und daselbst über zwei Brücken, die über das Flüsschen Sevre Niortaise bzw. einen Abzweig führen. Dabei erhaschen wir aus den Augenwinkel in dem Flüsschen noch Segelboote. Klar, dass wir anhalten und das untersuchen müssen. Erstaunt stellen wir fest, dass hier, etwa 12 km landeinwärts der Küste in einer Art Fluss- bzw. Kanalhafen teils hochseetaugliche Yachten liegen. Darunter auch Ausländer, z.B. Holländer. Auch sind hier eine ganze Handvoll werftneue Katamarane zwischengeparkt, die in La Rochelle offensichtlich keinen Platz mehr gefunden haben, und an denen noch Ausrüstungsarbeiten stattfinden. Wir können gar nicht anders und wandern das Flusshafengländе beiderseits ab. Dabei stoßen wir auf die nächste Überraschung: Eine Art Hühnerzoo. In hübschen Gehegen werden verschiedene Spielarten des Marans-Huhns vorgestellt, und alle können sie die dunkelrote Eier legen. (Zumindest, solang das Huhn ein junges Huhn ist.) Leider ist kein Mensch da, den man fragen könnte. Coronazeiten eben. So können wir auch keine roten Eier kaufen. Das hätte ich wirklich gerne gemacht. Schon, weil einem kein Mensch die Geschichte glauben würde, da der 01.04. ja bevorsteht. Obwohl es die roten Eier nun mal wirklich gibt. Vielleicht ergibt sich daraus auch rotes Rührei. …

Es muss aber noch dichter ans Meer gehen. So lotse ich Anke auf den letzten und kleinsten Weg den ich finden konnte. Der bewegt sich schließlich am Fuß eines steilen Abbruchs entlang, von dem ein denkender Mensch auch ohne Warnschilder eindeutig Steinschlag erwarten würde.

Oben: Unerwartet befinden wir uns an einer Steilküste
Unten: Die Straße wird in wenigen Minuten überflutet - Anke fährt das Mietauto lieber mal weg.

Dann wird tatsächlich das Meer sichtbar, die Straße wird naß und stellenweise schlammig, das Meer nähert sich tatsächlich mit einer Flutzunge (wer nähert sich eigentlich wirklich?) und uns erscheint es, als seien wir in einem Steinbruch geraten: Die Straße löst sich scheinbar auf. Aber Bange machen gilt nicht, wir fahren bis ans gefühlte Ende - und steigen aus. Dieser Flecken ist eine Entdeckung, wie man sie sich gar nicht vorstellen kann. Eine kleine Mauer, eine Art Rampe Richtung Meer, dasselbe praktisch schon an der Mauer züngelnd und wie schnell deutlich wird, vordringend. Konnten wir die Straße bis zur Mauer noch trocken befahren, ist die Fahrbahn 15 Minuten später nahezu vollständig überflutet. Die ein zwei PKW, die nach uns kommen, sind schon sehr tastend unterwegs. Bis zur Mauer war nicht erkennbar, dass die Straße sich überhaupt noch fortsetzt. In zwei, drei Kurven geht es hinauf auf das Hochgestade, und oben angelangt, findet man einen wunderschönen, malerisch gelegenen Parkplatz und Wohnmobilstellplatz. Kostenlos selbstredend. In absolut exklusiver Lage. Mit Blick auf Meer und Sonnenuntergang und die Netzfischerhütten. Wir bedauern in diesem Moment doch tatsächlich, nicht mit Wohnmobil oder wenigstens Zelt unterwegs zu sein. Die hier aufgelaufenen Wohnmobilisten zeigen jedenfalls deutlich, dass sie zu bleiben gedenken. Tische und Stühle stehen vor oder neben den Wagen, Wein wird bereits ausgeschenkt und man genießt das Leben.

Ein altes, vom Aussterben bedrohtes Kulturgut ist das Fischen „vom Ufer aus“ mit absenkbaren Netzen. Meist wurden dazu nur einfache Stege errichtet. Gelegentlich endeten diese in einer einfachen Schutzhütte, heute auch schon mal in einer Art Luxus-Behausung. Und - heute gibt es immerhin einen Verein, der sich dem Erhalt dieser Art der Fischerei widmet.

Auch wenn wir uns in dieser Tagebuchstaffel noch gar nicht mit La Rochelle beschäftigt haben, sie endet hier. La Rochelle bleibt dem nächsten Beitrag vorbehalten, und wir hoffen, dass wir trotz Corona ein paar gute, unerwartete und vielseitige Eindrücke gewinnen und vermitteln können.

Bleibt alle gesund und munter und steckt Euch nicht an!

Anke und Martin

Das Foto im Hintergrund zeigt die die Fregatte SHTANDART mit bereits teilweise gesetzten Segeln.

Unser Ausblick vom Liegeplatz: Kaimauer und farbenfrohe Bebauung