Mago del Sur

Das Tagebuch - 05.04. - 13.05.2021

März und April Tage in La Rochelle

Jetzt haben wir ungewollt viele Tage in La Rochelle verbracht. Wir müssen sagen, wir hätten es schlechter treffen können, besonders vor dem Hintergrund der Corona-bedingten Einschränkungen. So war einerseits unserer Bewegungsradius sehr begrenzt. Andererseits bietet die Stadt so viel, selbst in diesem beschränkten Rahmen, dass man bedauert, dass man nicht mehr Möglichkieten wahrnehmen durfte. Und schließlich bleibt festzustellen,



Zeitweise kommt es uns so vor, als hätte sich vor uns bzw. MAGO DEL SUR ein Tor geschlossen, und wir fänden keinen Weg heraus.

dass zu La Rochelle soviel zu sagen ist, dass man das gar nicht in eine Tagebuch-Staffel packen kann. Es wird daher einen kleinen, gesonderten Beeitrag zu La Rochelle geben, der unter Essay stehen wird.

16.04.2021

La Rochelle - wieder raus aus dem Wasser

Die letzten Tage waren wir ziemlich genervt, da nichts vorwärts ging. Und so beschlossen wir, allen für uns wichtigen Leuten auf die Füße zu treten. Die ersten Auftritte betrafen natürlich Nicolas. Immerhin - man muss es zu seiner Ehrenrettung sagen - war er zwischenzeitlich bei Amel gewesen und hatte sich dort nach alten technischen Zeichnungen umgesehen und frühere Mitarbeiter kontaktet, um Auskunft über konstruktive Details und mögliche bauliche Abweichungen innerhalb der Bauserie zu erhalten. Niemand hatte wirklich eine Erklärung für unser Problem, aber alle waren interessiert, was wir schließlich herausfinden würden.

Uns war das in gewisser Hinsicht egal. Wir wollten vor allem eins, einen Krantermin und ließen auch nicht mehr locker. Als es soweit war ließ es sich Nicolas erneut nicht nehmen, MAGO persönlich in die Gurte des Lifts zu steuern, wobei er im Hafen zunächst noch ein kleines Bravourstück für die Passanten und Flaneure aufführte: Wenden ohne ausreichenden Raum.

Doch nun hat es endlich geklappt. Heute, am Sechzehnten April um 16:00 wurde MAGO DEL SUR wieder aus dem Wasser geliftet. Auf dem Hardstand gab es etwas Streß, da der für die Pallungsgerüste zuständige Mann wohl etwas falsch verstanden hatte. Jedenfalls raste er plötzlich wutschnaubend mit einem Mini-Van, das mit einem Tau angebändselte Gerüst hinter sich herschleifend, über den asphaltierten Platz,

machte eine plötzliche Kehrtwende und ließ das schleifende Gerüst schleudern. Eine zufällig dort gehende, unbeteiligte Passantin musste springen, um sich in Sicherheit zu bringen. Was dem Guten sehr zu Recht noch mehr Ärger einbrachte. Jedenfalls steht das Boot wieder auf dem Trockenen, und ich nutze die verbliebene Zeit, ein kleines Projekt zu Ende zu bringen. Unser Dinghi deckt in den Davits hängend das Hecklicht ab. Was natürlich nicht toll ist, denn wir wollen ja in der Nacht von anderen Fahrzeugen gesehen werden. Bei den neueren Garcias hatte ich ein hübsches, su-



Frisch auf dem Hardstand freut sich Anke über die Sonne.

perflaches LED-Hecklicht gesehen und bereits in Cherbourg geordert. Nur stellte sich heraus, dass es das nicht für 24V gab. Man hatte einfach ein 12V-Licht geschickt. Ich wollte das kleine flache Ding aber unbedingt an der Nock des Steuerbord-Davits montieren, was die Sache kompliziert machte, denn ich musste jetzt irgendwie 12V zum Davit bringen. Der erste Schritt vor wenigen Tagen war leicht gegangen: Die Anfertigung einer Alu-Halterung. Mit Bordmitteln unmöglich war dagegen das Durchbohren des erschreckend dick dimensionierten Edelstahls des Davits. Wir waren (ich war) schlicht gescheitert. Ich überzeugte Anke von den Vorzügen einer Frau - früher hieß das mal "mit den Waffen einer Frau …" - und sie zog mit dem zu bearbeitenden Davit in unserem faltbaren Bollerwagen zu einem von Nicolas empfohlenen, Edelstahl verarbeitenden Betrieb. Eine Stunde später war sie wieder da. In dem Davit waren alle Bohrungen erfolgt, und gekostet hatte es auch nichts. Ich sag ja, man muss die Vorzüge nutzen, die einem gegeben sind. Eine Stunde später war auch der Davit wieder montiert. Nur die 12V gab es noch nicht da, wo sie gebraucht wurden. Ich nutzte also die Zeit heute und verlegte mit Ankes Hilfe nicht nur die erforderlichen Kabel, sondern schloss sie auch an, einschließlich Schalter. Wieder ein Punkt weniger auf der Tu-was-Liste.

17.04.2021 La Rochelle - Umzug ins Airbnb

An Bord können wir auf dem Hardstand die Toiletten nicht benutzen, und der seewassergekühlte Kühlschrank kann auch nicht betrieben werden. Wir sind daher, nach der ersten Nacht, die wir noch an Bord verbrachten, heute in ein Airbnb um die Ecke ausgezogen. Ganz nett, vor allem mit einem Ausblick auf <u>die</u> drei Türme von La Rochelle. Zwar nur vom Balkon aus, aber immerhin. Sonst verlief der Tag ruhig und mit Pausen, und den Abend haben wir mit Thomas Wibberenz bei leckerem Weißwein, mit Pasta al aglio e olio und netter Plauderei verbracht. Ich denke wir dürfen seinen Namen hier nennen, denn er ist bekannt als Verkäufer



Die erste abendliche Aussicht auf den Tour de Lanterne von unserem Airbnb aus.

des Parasailors, skippert und macht Baubetreuung für (zukünftige) Eigner, die die Erstellung Ihres Bootes unter gewisser Aufsicht wünschen. Eine Überlegung, die durchaus nicht verkehrt ist. Wir kennen ihn von gelegentlichen Begegnungen in Deutschland und von meiner Tätigkeit im Vorstand des Trans-Ocean e.V. Hier in La Rochelle erweist er sich als hilfreicher Bote, der uns dank seiner Pendelei nach Deutschland öfter Dinge mitbringt, die wir hier nicht so einfach bekommen, nicht zuletzt meine Medikamente, von denen ich jetzt einen Jahresvorrat auf Halde hab.

18.04.2021

La Rochelle - Hardstand und Airbnb

Nach einem sehr gemütlichen Morgen sind wir zum Boot gezockelt. Gestern hatten wir das Heckkompartment, an dem das Wasser eindringt, bis zur Halskrause mit Wasser gefüllt. Der Hintergedanke war, wo Wasser eindringt, muss es auch rauslaufen. Und heute sollten Rumpf, Ruder und Skeg trocken genug sein, um austretende Tropfen zu erkennen. Und tatsächlich, unter dem Skeg fand sich auf dem Asphalt eine kleine feuchte Stelle, und wir bildeten uns ein, in dem Spalt zwischen Ruder und Skeg eine kleine feuchte Spur zu sehen. Die folgende Überprüfung des Wasserstands im Compartment ergab, dass dort rund 8 Liter fehlten!

Anke hatte gestern noch Lebensmittelfarbe besorgt. Die mischten wir nun an und füllten das Kompartment erneut bis zum Rand auf. Wir hätten es nicht erwartet, aber bereits nach wenigen Minuten ließen

sich die ersten roten Tropfen erkennen. Das hat uns wahrhaft gefreut. Jetzt können wir die Ursache bzw. Quelle unseres Problems doch deutlich lokalisieren. Und wir können auch bestätigen, dass die neu montierten Erdschwämme nicht das Problem sind, was Nicolas sicher freuen wird.

Den Rest des Tages haben wir mit Spaziergängen verbracht, und Abends vom Fenster unseres Exils aus den Verkehr der Essenslieferanten beobachtet. Die meisten sind per Fahrrad oder Elektro-Rad unterwegs. Manche auch mit Mieträdern, andere mit E-Scootern und ganz vereinzelt auch mal mit einem richtigen Roller. Fast ausnahmslos scheint es sich um Stu-

Rot gefärbtes Wasser in unserer Rührschüssel. Man sieht, Küchenequipment kann auch erfolgreich anderen Aufgaben dienen.

denten zu handeln, die so ein paar Euro verdienen können.

19.04.2021 La Rochelle - Hardstand und Airbnb

Den Tag verbringen wir überwiegend am Boot. Anfangs mal wieder reichlich frustriert bis verärgert, da sich niemand von der Werft blicken lässt. Das wird auch nicht besser, als sich herausstellt, dass Nicolas heute Urlaub hat, was anscheinend zwangsläufig bedeutet, dass am Boot nichts passiert. Etwas rechtzeitige Kommunikation wäre hilfreich.

Positiv stimmt immerhin, dass unsere rote Lebensmittelfarbe über Nacht eifrig ausgelaufen ist. Der Auffangbehälter ist längst überflutet. Und die Quelle des Rinnsals bzw. die Leckage scheint sich bei dem mittleren Flansch des Skegs zu befinden. Vorsichtshalber werden wir aber darauf drängen, auch den unteren Flansch freizulegen und neu einzudichten.

Und da es Martin keine Ruhe lässt, muss unbedingt der Masttop des Großmastes untersucht werden. Er will vor dem nächsten Besuch des Riggers wissen, wieviel Spiel die Spindel, das Foil, um das das Großsegel eingerollt wird, bis zum Masttop hat, und wieviel Reserve verbleibt, wenn man die Spindel etwas kürzt. Hintergrund ist der Umstand, dass der Mitnehmer des Foils - ein schlichter 8mm-Bolzen - das zierliche Aluminiumprofil bereits erheblich ausgeschlagen hat. Hier droht ein Abscheren des ganzen Foils. Zudem ist auch das Foil unter der Last des Aus- und Einrollens bereits verzogen. Da das Problem bekannt ist, bietet Amel eine passende Aluminiumverstärkung an, die man von unten in das Foil einschieben kann. Und das sogar, ohne den Mast legen zu müssen. Und wir wollen sicher gehen, dass der Rigger, wenn er diese Arbeit ausführt, keinen Millimeter des Foils zu viel opfert, da man beim besten Willen nicht umhinkommt, das gute Stück um den beschädigten Abschnitt zu kürzen. Nach etwas Diskussionen, Anke will

mich nicht unbedingt elektrisch hochwinschen, und noch weniger gern auf dem Hardstand (man fällt da im Fall eines Falles so hart, sagt der Begriff ja), lässt sie sich von mir hochwinschen. Wobei auch ich darauf bestehe, das in Handarbeit zu machen. Letztlich lässt sich alles gut an und Anke bringt die gewünschten Messwerte und noch ein paar Fotos aus der Höhe mit.

Und eigentlich wollten wir ja warten, wie der Rigger diese Aussteifung anbringt. Andererseits ist das eine Aufgabe einfachster Mechanik, selbst für jemanden lösbar, der in seiner



Anke hat das seltene Vergnügen, aus dem Mast auf MAGO DEL SUR herabblicken zu können. Aber irgendwie passt das Umfeld nicht. Es fehlt das Wasser.

gesamten Schulzeit nur ein halbes Jahr Physik erleben durfte. Wir wollten ja warten, wie gesagt, aber wir haben für den Besan eine passende Verstärkung vom Besuch bei Amel mitgebracht, und jetzt juckt es uns in den Fingern. Martin entfernt den Mitnehmerbolzen und nach kurzer Schrauberei den Antrieb der Besanspindel. Zuvor hat er die Spindel mit Hilfe eines Falls und eines falschen - Anke ist da sehr kritisch und ich komme mit diesem Knoten seit jeher nicht klar - Stoppersteks gegen ein Absinken gesichert. Der Knoten hat trotzdem seine Aufgabe erfüllt. ;-) Den zugehörigen Dialog muss man sich etwa so vorstellen:

Anke: "Das ist kein Stopperstek. Das hält das Foil nicht in der Position!" (Womit sie natürlich recht hat.)

Martin: "Wo, wenn und was ich knote, das hält!" (Unglaubwürdig, trifft aber wider alle Gesetze der Knotenkunst ebenfalls zu.)

Nennen wir das mal das Knoten-Paradoxon.

Es zeigt sich, dass das Aussteifungsprofil tatsächlich ein Kürzen des Foils erfordert. Sonst lässt es sich nicht einschieben oder müsste selber gekürzt werden. Allerdings ist nicht viel Material wegzunehmen. Knapp oberhalb der Schadstelle reicht schon aus. Unsere Akku-betriebene Baby-Flex kommt zum Einsatz und wir produzieren einen sauberen Schnitt. Das Einschieben der Verstärkung geht wie von selbst. Und dann folgt die anspruchsvollste Aufgabe: Das Anbringen einer neuen Bohrung für den Mitnehmerbolzen. Und die muss exakt verlaufen, um den Bolzen sauber durch die zugehörigen Löcher in der Antriebshülse zu führen. Gemeinsam gelingt das überraschend gut. Anke beobachtet die vertikale Führung des Bohrers, ich die horizontale und die an-



Das Foil ist herausgehoben und sitzt seitlich auf der Mitnehmerhülse. Oben sieht man gut die bereits ausgeschlagene Bohrung für den Bolzen.

fängliche Zentrierung. Und mit mehr Glück als Verstand endet die mit einem 3,5 mm-Bohrer gemachte Führungsbohrung exakt mittig im "Zielloch". Der Rest ist ein Kinderspiel. Die Bohrung wird in zwei Schritten auf das Soll-Maß aufgeweitet. Alles wird noch entgratet, Splitter und Späne abgesaugt, der Antriebsmechanismus gespült, um auch den letzten, verborgenen Splitter zu entfernen und wenige Minuten später sitzt alles so wie es war, aber mit (durchaus fühlbarer) Aussteifung der Spindel.

Die Gemeinde der Amel-Eigner ist ein besonderer Verein, und manchmal erscheint uns, dass es hinsichtlich der Verehrung für Le Capitain, wie der gute Henri von seinen Arbeitern ehrfurchtsvoll genannt wurde, und die dieser zweifellos mehr als verdient, vergessen wird, dass dieser auch nur mit Wasser gekocht hat. Man muss hier erwähnen, dass es sich bei der von Henri Amel ausgedachten Lösung des Foil-Antriebs um, na sagen wir mal, keine leuchtende Ingenieurskunst handelt. Anders gesagt, hier hat das Wasser eindeutig nicht die Siedetemperatur erreicht. Die Kraftübertragung auf das Foil kann man ohne viel Aufwand genauso einfach, aber weitaus solider lösen, z.B. indem man das Foil in dem betreffenden Bereich innerlich verfüllt (aussteift) und die Mitnehmerhülse mit zwei Klemmbacken ausführt, wie man es beispielsweise bei Wellenkupplungen macht.

20.04.2021 La Rochelle - Hardstand, Warten auf Godot

Den Tag verbringen wir mit der beliebten Übung "Warten auf Godot". Eigentlich dachten wir, über dieses Stadium hinaus zu sein. Aber man kann sich täuschen, denn Godot ist allgegenwärtig, auch wenn man scheinbar umsonst wartet. Heute warten wir vor allem darauf, dass sich etwas am Rumpf, am Skeg tut. Es tut sich nichts, und es wird sich nichts tun, auch wenn Nicolas ob meines freundlichen, doch aufdringlichen Besuchs Tätigkeit ankündigt.



Die Ergebnisse der Coiffeur-Besuche, durch das Selfie gringfügig verfremdet.

Anke ist den Vormittag in der Wohnung geblieben, um hausfraulichen Tätigkeiten nachzugehen. Da unten im Haus ein Coiffeur beheimatet ist, bleibt es nicht aus, dass sie demselben ihre Aufwartung macht und sogleich unter die Schere kann. Vorweg gibt es allerdings noch Kopfwäsche im Massagestuhl. Und für mich fällt auch noch ein schneller Folgetermin ab.

Nicolas hatte übrigens ein kleines Paket für uns. Selbstklebende Teflonsstreifen, die Anke bestellt hatte. Ok, es war nur ein Streifen. Immerhin 2 Meter lang. Der soll zukünftig für leichtes Gleiten des Niedergangluks dienen. Wer unsere Tagebucheintragungen aufmerksam verfolgt hat, der weiß was jetzt kommt.

Springschmatze

Auf diesen Ausdruck hat uns Freund Matze gebracht, hauptberuflich Experte für Wassermacher, aber eben auch für schmierige Klebstoffe aller Art. Unter Springschmatze versteht man alle Arten von Sikaflex, Pantera, Silikon, ja selbst Schmierfett kann vergleichbare Eigenschaften annehmen. Springschmatze hat die unangenehme Eigenschaft, allen Vorsichtsmaßnahmen und Vorkehrungen zum Trotz, überall aufzutauchen, wo man es nicht haben will. Zuerst natürlich an Fingern und Händen, dann an der eigenen Kleidung, in Lappen und Tüchern, mit denen man sie einhegen will, seltsamerweise aber meist weiterverbreitet, und dann überall: Auf Wegerungen, Decks, Handläufen ... überall dort, wo man sie nicht haben will. Man schmatzt halt irgendetwas dicht oder fest, aber diese Schmatze springt unbemerkt überall hin und macht sich allerorten breit. Und das tut sie zuverlässig und unverhinderbar.

Natürlich zieht man das Luk nicht einfach raus, klebt die Streifen drauf und schiebt es wieder rein. Nein. Die Operation dauert geschlagene zwei Stunden. Ein Deckenpaneel und die 24V-Schalttafel müssen abgenommen bzw. abgeklappt werden. Ein Teil einer Zwischendecke muss raus. Vier schwer zugängliche Muttern gelöst werden, dann lassen sich die "eingeschmatzten" Sperren des Niedergangsluks herausklopfen. Nun wird's einfach. Luk raus. Gleitflächen des Luks entstauben und entfetten, Streifen zuschneiden und aufkleben. Luk wieder einschieben. Und weil noch etwas von dem Zeug übrig ist, die Reste der Länge nach halbieren und das absenkbare Niedergangs-Schott ebenfalls verarzten. Jetzt werden die Randbereiche der "Sperren" sorgfältig mit Malerband abgeklebt und dann mit Sikaflex abgespritzt. Anschließend geht an die Wiederherstellung des Urzustands. Wobei die Spring-

schmatze kräftig springt. Warum sie das tut, und überhaupt, wie sie das anstellt, entzieht sich menschlichem Vorstellungsvermögen. Hier wirken einfach übersinnliche Kräfte oder vielleicht auch nur außerirdische Mächte, aber das Ergebnis ist stets desaströs.

Immerhin, die verarzteten Elemente gleiten jetzt leicht und mühelos dahin.

Abends bereitet Anke Bananen im Schlafrock. Heute ist der erste Tag, an dem man auf dem Balkon des Airbnb sitzen und die Dämmerung bei erträglichen Temperaturen genießen kann. Viel Spaß bereitet uns

vor allem der unter uns vorbeiströmende Verkehr der Essenslieferdienste. Dazu verweise ich jetzt auf die kommende Videoproduktion.

21.04.2021

La Rochelle - Hardstand und Godot gibt es doch, oder doch nicht?

Das sei allen Zweiflern ins Stammbuch geschrieben, zumindest ein bisschen. Nach meinem nochmaligen Erscheinen im Bürotrakt der heiligen Hallen der Werft taucht ein Mitarbeiter auf, und schrubbt kräftig an unserem Skeg herum. Anke äußert Sorgen, ob die Schleiferei mehr Schaden als Nutzen anrichtet. Aber es hilft nichts, die Befestigungsflansche

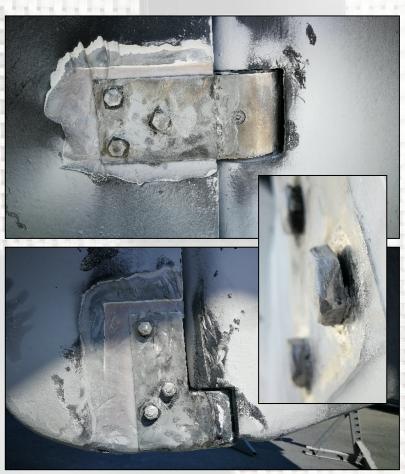


In der Abendsonne auf dem Balkon des Airbnb. Die Ausgangssperre zwingt uns ab 19:00 Uhr zur "Untätigkeit". Nicht das Falscheste. Wir genießen den vom Besitzer des Airbnb spendierten Pineau de Charentes, einen lokalen Aperitif.

müssen freigelegt werden. Mit meinem bescheidenen mechanischen und ingenieurtechnischen Wissen will ich die zu Tage tretende Konstruktion nicht kommentieren. Nicolas, der mehrmals an der Stätte des Schleifens auftaucht, deutet seinerseits nur an, dass es wirklich schwer sei, bei Amel Informationen zur

Konstruktion des Skegs zu erhalten und lässt ein gewisses, argwöhnlisches Staunen mitschwingen, und bittet dann, das Compartment nochmals zu fluten, um die Leckage nun erneut verorten zu können. Gestern hatte er mich gebeten, es trocken zu legen. Grrmbll. Der Schleifer legt die Flanschen auch alle frei und verschwindet in die Mittagspause mit dem Hinweis, er komme am frühen Nachmittag wieder. ... Warten auf Godot. Er kommt nicht wieder. Nicht an diesem Nachmittag. Anke, die den Vormittag wieder ein wenig mit hausfraulichen Nebentätigkeiten verbracht hat, trudelt unmittelbar danach ein und entwickelt eine gewisse Drehzahl. Vielleicht hundertsechzig. Ich sage, sie soll sich nicht aufregen, was die Drehzahl steigert. Ein nettes Mittagessen von der nah gelegenen Sandwicheria sorgt wieder für Drehzahlreduzierung.

Da ich mich eh um meine dauerhafte Medikation kümmern muss, wandere ich gut gestärkt erstmal zur nahe gelegenen Apotheke, in der man auch Englisch spricht. Nach dem Hinweis, dass man für meine Wünsche Rezepte benötige, bekomme ich dann rezeptfreie Alternativ-Produkte, ja, und dann kann ich mich sogar auf eine Warteliste für eine Corona-Impfung setzen lassen. Denn seit 5 Tagen dürfen auch Apotheken in Frankreich gegen Corona imp-



Oben das freigelegte, mittlere Flansch, unten die untere Ruderaufnahme. Im mittleren Bild deutlich sichtbar, dass die einlamierten Bolzen äußerst fragwürdig verschraubt sind: Nicht bis zum Anschlag festgezogen und die Gewindegänge verlaufen offensichtlich nicht horizontal.

fen. Auf dem Rückweg rufe ich Anke an. Wenn sie will, soll sie sich so schnell es geht ebenfalls zur Apotheke aufmachen. Ich mache derweil noch einen Umweg über den Rigger, um höflich aber nervig an unsere Aufgaben zu erinnern. Zurück an Bord ist der Zustand seit der Mittagspause unverändert. Höflich aber nervig rufe ich auf Ankes Drängen Nicolas an. Eigentlich sollte doch etwas passieren. Anke verdrückt sich dann zur Apotheke, um sich ebenfalls auf die Warteliste setzen zu lassen und ich halte am Boot die Stellung.

Nicht der versprochene Mitarbeiter, aber immerhin Nicolas taucht auf. Er löst die Flanschen höchstpersönlich und gemeinsam stochern wir in den Versiegelungen und Verklebungen und suchen Wasserspuren. Etwas überrascht sind wir von den ausgesprochen ungleichmäßig geschnittenen Gewinden der Haltebolzen und dem Umstand, dass mehrere der freigelegten Bolzen überhaupt nicht kraftschlüssig eingedreht sind. Er weist erneut mit gewissem Argwohn darauf hin, dass es bei Amel ungewöhnlich schwer sei, Informationen bezüglich der Skege zu bekommen. Aha. Und dass die für solche Aufgaben und Probleme zuständigen Mitarbeiter ein großes Interesse an unseren Ergebnissen hätten. Ich stochere mit Nicolas weiter in der Gegend herum, als mich ein dringlicher Anruf von Anke erreicht. Wenn ich mich impfen lassen wolle, dann solle ich mich auf die Socken machen. Jetzt. Auf dem Rückweg von der Apotheke ist sie am nahe gelegenen Impfzentrum vorbeigestromert, hat neugierig die Aushänge studiert, und ist hereingewunken worden. Und auf ihre unschuldigen Fragen habe man festgestellt, dass man noch Impfdosen für uns über habe. 7 Minuten und 28 Sekkunden später stehe ich am Empfangstresen des Impfzentrums. Dort kann ich mein Begehren gar nicht abschließend radebrechen, da werde ich schon von achtern angesprochen und weggeführt. "Bitte folgen Sie mir." Das bedarf bei dieser bildhübschen Ärztin keines weiteren Ansporns. Wenige Augenblicke später stehe ich gemeinsam mit Anke vor einem Arzt, der die Erstaufnahme macht. Dann geht es weiter zu einer Ärztin, die die obligatorischen Fragen stellt und dokumentiert, z.B. "Sind sie schwanger ..." und dann geht's weiter zu den eigentlichen Impfärzten. Die werden nochmal getauscht, damit Anke einen netten Arzt und ich eine Ärztin bekomme, noch eine Frage

wegen der Sozialversicherungsnummer (Ogott, hab ich so was?) und dann gibt es Unruhe. Ich telefoniere derweil bereits mit meiner Krankenversicherung wegen der Sozialversicherungsnummer, aber nicht nötig. Es stellt sich heraus, dass der Impfstoff aus ist. Nur noch eine Dosis sei da. Anke oder ich??? Unerwartet, nicht abweichend deklariert und daher unbemerkt sind die aktuellen Impfstoffe in anderen Gebinden geliefert worden. Und jetzt fehlt die eigentlich da sein müssende aber nicht gelieferte Dosis. Und danach wird es lustig. Ich werde zu Anke geschleift, dann werden wir gemeinsam hierhin und dahin geschleift. Der uns begleitende Ärzte-Anhang wird immer größer. Wobei ich erwähnen muss, dass es sich fast ausnahmslos um Vertreter des weiblichen Geschlechts handelte. Zum Schluss stehen wir in einer geballten Horde an einem Tisch und es wird versucht, einen Termin für uns am nächsten Tag zu fixeren. Den gibt es zwischendurch glatt dreifach, da an dieser Aufgabe bereits zwei andere Stellen gearbeitet haben. Warum auch immer. Doch letztlich klappt alles. Wobei wir auch noch erfahren, wer die beste Ärztin überhaupt ist " … ihr seht doch meinen allgegenwärtigen Heiligenschein …" Auch sonst ist die Horde ganz lustig und Anke meint, die wären vor allem an mir interessiert gewesen. Ich hab davon nichts gemerkt, aber dem Ego tut's trotzdem gut. Wahrscheinlich nur, weil der Friseur seinen Job gut gemacht hat.

Zurück am Boot - das eigentliche Leben gibt es ja noch - machen wir eine große Spülorgie. Weg mit dem Staub. Und kommen ins Gespräch mit einem Nachbarn. Das Erstaunliche ist, er spricht fast nur französisch, aber wir verstehen dennoch den größten Teil seines Vortrags. Das ist schon erstaunlich, um das nochmal zu wiederholen. Aber uns in eben dieser Sprache zu artikulieren ist nach wie vor eine echte Herausforderung. Und wir bestehen die meistens nicht.

22.04.2021

La Rochelle - Hardstand und Impfzentrum

Wir stehen wie an allen Tagen dieser Woche früh auf, frühstücken zügig, und ich mache mich dann schon mal auf den kurzen Weg zum Boot. Wieder erwarten wird dort schon gearbeitet. Godot ist da??? Dieser Typ ist einfach nicht zu verstehen. Jedenfalls wird noch ein wenig geschliffen, und das Wichtigste, unter dem Ruder steht bereits ein hydraulischer Hubkarren. Wenig später taucht Nicolas auf. Und dann geht es auch schon zur Sache. Mit etwas Geklopfe hier und Geklopfe da, werden die freiliegenden Flansche des Ruders gelockert, und wenig später haben wir es. Ging doch recht problemlos. Die ersten Blicke in die Hohlkehle des Skegs, das bislang vom Ruder verdeckt war, lassen einen Riss von oben nach unten durch diese Hohlkehle vermuten. Aber sicher kann man nicht sein. Zunächst mal müssen all die Kalkröhrenwürmer, die sich festgesetzt haben, beseitigt werden, dann das Antifouling, und dann kann man vielleicht etwas sagen. Immerhin sickert aus eine Befestigungsbohrung des mittleren Ruderflansches Wasser. Ein Zeichen.

Dann hilft aber nichts mehr, Anke und ich müssen weg. Wir stratzen ums halbe Hafenbecken, nehmen die kleine Fußgängerbrücke und finden uns wenige Minuten später am Empfang des Impfzentrums ein. Hier steht glücklicherweise die gleiche, bezaubernde junge Dame, die Anke gestern schon hereingewunken hat. Als sie uns erkennt, ist alles mehr oder weniger geregelt. Sie winkt uns gleich, ihr zu folgen, und dann durchlaufen wir die einzelnen Stationen.

No 1: Erfassen der wesentlichen Klientendaten und papiergebundene Anamnese. Wir kennen die Formulare ja schon vom gestrigen Durchgang und es geht ratzfatz. Sogar unsere Sozialversicherungsnummern haben wir parat und können sie gleich eintragen.

No 2: Humananamnese, d.h. ein leibhaftiger Arzt stellt die notwendigen Fragen (bei mir, da ich Herz-OP-bedingt nicht alle Kreuze bei "nein" setzen konnte). Und er misst unsere Körpertemperatur. Ich scheine etwas heißblütig - aber nur wegen der dummen Maske, unter der ich immer zu schwitzen beginne.



Desinfektion des Oberarms unmittelbar vor dem Pieks

No 3: Wartestuhl

No 4: Kaum gesetzt werden wir von einer netten Dame in ein kleines Separée komplimentiert. Und hier werden wir auch gepiekt. Dann führt sie uns zu Station ...

No 5: Wartezone. Hier werden wir 15 Minuten zur Beobachtung sitzen müssen. Ziemlich schnell haben zwei der beobachtenden Ärzte und -innen festgestellt, dass wir Deutsche sind und sprechen uns auf Deutsch an. Es wird nicht langweilig. Nach exakt 15 Minuten werden wir dann auf Deutsch beglückwünscht und entlassen. Wir können gehen, gehen auch, und den Termin für die Zweitimpfung haben wir auch schon in der Tasche. Gestern um diese Zeit - es ist jetzt 11:15 Uhr - hätten wir an eine Impfung noch gar nicht zu denken gewagt.





Links ist das Ruder für die Demontage vorbereitet, rechts ist es gezogen.

23.04.2021

La Rochelle - Hardstand und Schreckenszenario

Am Morgen wurde das Gelcoat in der Hohlkehle des Skegs komplett runtergeschliffen. Was sich schon andeutete, wurde nun sichtbar, der Skeg ist aus zwei Hälften vorgefertigt, die zusammenlaminiert wurden. Der offiziell beschriebene Herstellungsprozess gibt die Wirklichkeit nur verkürzt wider. Dort wird nur gesagt, Skeg und Rumpf entstehen in einem zusammenhängenden Arbeitsprozess. Man muss wohl genauer sagen, zwei Skegelemente wurden beim Rumpfbau mit einlaminiert. An der vertikalen Naht der beiden nun gut erkennbaren Hälften, finden sich mehrere feuchte Stellen. Die werden jetzt frei gelegt und sollen trocknen.

Das achtern betroffene Kompartment im Rumpf haben wir zwischenzeitlich wieder geflutet. Wasser tritt, seitdem das Ruder entfernt wurde, nur noch an einer Befestigungsbohrung des mittleren Flansches aus. Offenbar fehlt die Last des Ruders, denn solange es noch am Skeg hing, gab es auch ein Rinnsal in der achteren Hohlkehle, und wenn man das Ruder bewegte, kam es zu einem Pumpeffekt und das Rinnsal wurde verstärkt.

Damit uns nicht langweilig wird - an Ruder und Skeg arbeiten ja die Profis - nehmen wir das Projekt Tischbein für den Cockpittisch in Angriff. Dazu muss in das noch in Deutschland vorgefertigte Edelstahl-Bein ein längliches Loch geschnitten werden. Mit Hilfe der neu erstandenen Stahlbohrer und der Flex geht das ganz gut, und zum Schluss wird in alter Tradition mit Feile und Handarbeit die endgültige Form des Lochs gefertigt. Bei der Passprobe an der Tischplatte zeigt sich, dass natürlich immer noch etwas hakelt. Trotz aller Probiererei und Messerei zuvor: Eine Halterung der Unterkonstruktion der Tischplatte muss also auch noch versetzt werden.



Phasenfotos zur Hohlkehle des Skegs. Links nach dem Entfernen der Kalkröhrenwürmer: Die senkrechten kurzen, dunklen Striche sind Stellen, an denen Wasser austritt. Die Schraubendreherspitze zeigt auf eine solche Stelle. In der Mitte ist das GFK freigelegt. Man erkennt die beiden Skeghälften, die Klebefuge und mittig bereits aufgefräst die ehemals feuchten Stellen der Fuge. Rechts ist die Hohlkehle bis zum Ruderkoker neu laminiert und dann mit einem GFK-Füller überzogen. Sieht doch recht ordentlich aus.

27.04.2021

La Rochelle - Hardstand und langsame Fortschritte

Es ist müßig, jeden Tag einzeln zu erfassen. Dafür sind die Unterschiede zu gering. Immerhin haben wir uns am Samstag Zeit für einen Fahrradausflug genommen und sind am nördlichen Ufer bis zum Industriehafen geradelt. Am Plage Chef de Baie kurz vor dem Hafen war großer Betrieb. Trotz 14°C Wassertemperatur gab es bereits einige Schwimmer. Noch im Stadtkern hatten wir an verschiedenen Orten keine Kälte scheuende Jugendliche angetroffen, die von Brücken oder alten Bollwerken ins Wasser gesprungen sind. Irgendwie toll. Das wird sich jetzt bis in den späten Herbst hinein nicht mehr ändern.

Allgemein ist wahrzunehmen, dass die Leute Corona-müde werden. Die Masken werden nicht mehr so diszipliniert getragen, und auch die engeren Begegnungen nehmen zu. Auch Bisou bisou, die Küsschen sieht man wieder.

Den Samstagvormittag haben wir auf dem Markt sowie in der Markthalle verbracht. In letzterer wurde der Ein- und Ausgangsverkehr zwar corona-kanalisiert, aber innerhalb der Halle wuselte es dann nicht anders, als auf dem Freiluftmarkt. Auf einem der Fischstände dann der unwiderstehliche Anblick: dicke - fette - unglaubliche Thunfischsteaks. Im ersten Moment hätte man bei dem Format fast an ein argentinisches Rindersteak denken können. Als die Verkäuferin merkt, dass wir Deutsche sind, gibt sie sich besonders Mühe. Für zwei Personen? Die größte erkennbare Tranche wird herausgesucht und

obendrauf gibt es noch reichlich vom hausgemachten Knoblauchöl. Und eine Koch-

anleitung: "Une

minute - une

minute." Also



"Für zwei Personen?" Wir erstehen Thunfisch.







Oben: Strandleben am Ende des Uferweges. Eins tiefer: Gewimmel vor der Markthalle. Corona ist nicht so wichtig. Dadrunter: Nicht ganz so viel Gewimmel auf dem Freiluftmarkt vor der Markthalle.

auf jeder Seite eine Minute braten. Und auch andere leckere Sachen gab es dort, doch wir blieben standhaft, bis ... an einem der Fleischer kommen wir nicht vorbei, ohne kopflose Vögelchen zu erwerben. Paupiettes. Das klingt schräg, ist aber richtig. Und auch wir haben den Kopf nicht verloren. Dieses kopflose Vögelchen ist nichts anderes als eine Art vertikal gestellte Kurzroulade im Speckmantel. Oft herzhaft gefüllt und mit zur Farbgebung beitragenden Trockenfrüchten angereichert.

Nach dem Ausflug sind wir ziemlich hungrig, und das herrlich frische Thunfischsteak wird mit einem indisch inspirierten Gemüsereis bereitet. Wider Erwarten bleibt etwas übrig, die Tranche war tatsächlich zu groß. Der Sonntag beginnt mit einer unglücklichen Anke, denn sie hat vergessen, gestern ein paar Kleinigkeiten vom Boot zu holen. Heute ist doch mein Geburtstag. Ich kann mit dem Umbau des Tagesplans trösten: Das Geburtstagsfrühstück gibt es als Abendessen und jetzt machen wir ein Sonntagsfrühstück. Eigentlich hatte Anke an alles gedacht, und so gibt es zum Geburtstags-Dinner: Kerzen, Karte, Glückwunschgirlande, Geschenke. Und das Dreigänge-Menü besteht aus Austern, Thunfisch-Steak (die Überbleibsel von gestern) und Sushi. Als Dessert Schokolade und begleitet wird das von Elsässer Cremant. Und alles bei einem Blick auf einen herrlichen Abendhimmel mit lachsrosa, blassgrünen und blauen Tönen über dem Tour de Lanterne.



Unglaubliche leckeres Sushi in einer kleinen Holzbox. Ich weiß, ich weiß, wir sind in Frankreich ... aber derzeit sind die Restaurants geschlossen, und französische Küche zum Mitnehmen ("a emporter") ist nicht ganz das, was wir uns vorstellen können.

Am Montag ging es an Bord weiter, besser unter dem Boot. Trotz gewisser Zweifel am Arbeitsfortschritt - die Hohlkehle

des Skegs wurde laminiert, und heute, am Dienstag wurde das Laminat geschliffen und mit Epoxy-Filler überzogen. Wir sind gespannt, wie es weiter geht und hoffen, dass Mago spätestens am kommenden Montag wieder schwimmt.

01.05.2021

La Rochelle - Hardstand und weitere Fortschritte

Am Tag der Arbeit sollte ich ja besser feiern oder den Rausch der Tanz in den Mai-Nacht ausschlafen. Aber Dank Corona fällt das ja aus. Obwohl, gestern gab es hier am Hafen tatsächlich ein Open-Air-Konzert. Nicht so groß, und pünktlich vor der Ausgangssperre beendet, aber immerhin.

Ansonsten gibt es nicht so viel zu berichten. Die Arbeiten am Skeg ziehen sich hin. Immerhin ist das Ruder nun wieder im Schiff - ich kam gerade noch rechtzeitig, um zu verhindern, dass dies ohne vorherige Reinigung der Stevenrohrs bzw. der Lagerflächen geschah, denn diese waren voller Schleifstaub. Die Flanschen des Ruders und die Entwässerungslöcher sind über- bzw. einlaminiert, und gestern habe ich den Ruderkoker sowie die Bowdenzüge montiert. Eigentlich sollte auch am Ruder weiter gearbeitet werden, aber der zuständige Mitarbeiter ist erkrankt. Wir hoffen dennoch. Konkret hoffen wir nun am Mittwoch, in der kommenden Woche ins Wasser zu kommen. Das wäre der 05.05.



Das Werden des Skegs: Nach rabiatem Abschrubben des GFK (links) ist die Hohlkehle instand gesetzt und die Flanschen sowie die zusätzlichen Fixierungsbolzen sind gesetzt. Das alles ist wie die der Entwässerung dienenden Llöcher unter Glasfaser-Matten und Epoxyfiller verschwunden (grün). Nach Anschliff erfolgt eine Grundierung (grau) und nach Auftragen des Antifoulings kann man als Laie gar nicht mehr erkennen, dass an Skeg und Ruder überhaupt etwas passiert ist.

Unvermeidlich war, beim Eigentümer unseres Airbnb zu Kreuze zu kriechen und eine nochmalige Verlängerung zu erbitten. Eine Verlängerungswoche haben wir ja bereits. Gilles, so heißt er, ließ es sich nicht nehmen, die Angelegenheit im Rahmen eines spontanen Besuchs persönlich zu besprechen. Wobei er mit einem kleinen Geschenk auftauchte, einem Kissen für das Boot, und einem großen, einer Flasche Champagner und der Mitteilung, dass die Wohnung ab Samstag in einer Woche vermietet sei. Bis dahin könnten wir gerne bleiben, egal wie lange, und *for free*. Wir sind bass erstaunt und sehr erfreut und tranken darauf noch ein kleines Quentchen Rotwein.

Heute liehen wir einem schwedischen Landsmann unsere Sackkarre aus. Bei denen an Bord war es genauso wie bei uns - am 1. Mai arbeitet man nicht, da seien die Gewerkschaften, Gott und die internationalistische Soziale davor - man befasst sich lediglich mit leidenschaftlichen Freuden. Bei ihnen hieß dass Ölwechsel und Arbeiten an der Dieselversorgung des Bootes, bei uns Polieren der Bordwände. Gibt es größere Freude? Bei uns war es vor allem Anke, die mit echten Taten glänzte, während ich eher den steinhockenden Denker gab. Gut ich hockte weniger auf einem Stein, als auf dem Deckssandwich vor der Motorraumklappe, hypnotisierte diese und suchte nach Antworten auf die Frage, wie ich den Cockpittisch zuverlässig und sicher montieren sollte. Um nicht nur auf der Ebene virtueller Arbeit zu verbleiben, hab ich mich schließlich ganz praktisch daran gemacht, das erste der beiden Frontfenster des Doghouses neu abzudichten. Freundlicherweise gab es in der Nacht gleich Regen und ich musste diverse Undichtigkeiten feststellen. Also folgte gleich der zweite Dichtversuch. Ich hoffe, dass es bei diesem zweiten Versuch nun funktioniert.

Der schwedische Landsmann hatte uns zu einem Sundowner geladen, und so schlugen wir kurz nach sechs auf einer 86-Fuß Ketsch auf. Der Käptn (und vermutlich auch der Eigner) hieß uns Willkommen, die fünfköpfige Crew ebenso und wir verbrachten einen netten Abend miteinander. Zumal unter der Crew ein Koch und ein Hotelier bzw. Restaurantbesitzer waren, was für eine überraschende, doch sehr leckere Ergänzung zum Wein sorgte. Was soll ich sagen, in Anbetracht eines uralten Zitates vielleicht: "Es mangelt uns an nichts im Angesicht unserer Probleme." Eine besondere Würze ergab sich auch aus dem Umstand, dass der ursprüngliche Eigner des Bootes mit dem spanischen und dem schwedischen Königshaus Königshaus befreundet war. So saßen wir auf den Sesseln, auf oder auch in denen bereits spanische und schwedische Royals gesessen hatten. Welch ein erhabenes Po-Gefühl.

05.05.2021 La Rochelle - Runter vom Hardstand und rein ins Wasser

In den letzten Tagen gab es das schier unbegreifliche Problem, dass uns langsam die Arbeit an Bord ausging. Wir konzentrierten uns daher verstärkt auf so nette Dinge, wie den gesamten Rumpf zu waschen und zu polieren. Mit etwas ungleichmäßigem Erfolg. Nicht, dass das Boot jetzt scheckig wäre, aber der Glanz ist nicht durchgängig gleichmäßig zurückgekehrt. Da müssen wir noch üben. Am vergangenen Wochenende begannen wir uns bereits einzustimmen, und die letzten Abende versuchten wir den Ausblick vom Balkon des Airbnb jedesmal möglichst bewusst zu genießen. Die Aussicht und häufig auch die Stimmungen waren schon toll. Leider



Zugegeben, das Foto ist nicht der Brüller. Aber für uns als Landschaftsarchitekten hat es eine gewisse Bedeutung. Am Beispiel dieses Platzes unter unserem Balkon wurde uns eutlich, wie sehr sich die hiesigen Planer um die Aufenthaltsqualität des Freiraums bemühen. Wie zufällig verteilte, aber wohl überlegte Sitzangebote. Für Einzelpersonen (im Vordergrund) aber auch für Gruppen. Beschattet, um den heißen Sommern gerecht zu werden. Die befestigte Fläche "Verkehrsfläche", doch auch Gestaltungsraum. Bei Nacht wird sie durch in den Boden eingelassene, bei Tage kaum sichtbare Lichtstreifen in Szene gesetzt.

gab es in den letzten Tagen so etwas wie den Einbruch polarer Kaltluft, was den Genuss etwas herunterkühlte.

Heute, am Mittwoch dem 05.05., ging es dann endlich, endlich ins Wasser. Für Abwechslung sorgte noch Yannick Bestavens Siegerboot der jüngsten Vendee Globe, dass unmittelbar vor uns gelauncht wurde. Diese Renner sind wahrhaft faszinierend. Man kann gar nicht nachvollziehen, wie dieser dünne und kurz bemessene, aber sehr tief reichende Kiel die auftretenden Kräfte aufnehmen kann. Noch weniger versteht man, wie diese zierlichen Foils, eine Art aus den Seiten des Bootes ragender, aufwärts geringeltener Tragflächen, das ganze Boot aus dem Wasser liften können, und dass bei Wellenverhältnissen, die ein ununterbrochenes Stampfen und Schlagen des Bootes erwarten lassen. Wir nutzen die Gelegenheit, und schauen dem Launchen



MAGO mal wieder auf dem Weg ins Wasser. Wir hoffen, bis auf Weiteres zum letzten Mal.

gespannt zu. Danach ist MAGO DEL SUR dran. Völlig unspektakulär, für uns dagegen hoch wichtig.

Wie üblich lässt es sich Nicolas nicht nehmen, MAGO selber aus dem Travellift und an den Liegeplatz zu bugsieren. Das Wendemanöver am engsten denkbaren Platz hatte sicher das Ziel, zu testen, ab wann Anke und ich panisch werden. Hat aber nicht geklappt, da haben wir die besseren Nerven. Dafür war Nicolas Anlegemanöver an einem der fabrikneuen Fountain Pajot-Katamarane alles andere als überzeugend, was uns doch insgeheim sehr gefreut hat.

Schon während dieser paar Meter hockte ich ein erstes Mal unter dem Bett der Achterkabine und checkte die Lage. Mehrere anschließende Kontrollbesuche in unserer Heckkabine ergaben ebenfalls keinen Befund, also kein Wasser im Schiff. Wie schön!

Anke hat dann vielleicht drei Stunden nach der Wasserung entdeckt, dass es doch eifrig ins Boot strömte. Sehr reichlich sogar. Ich war so fixiert auf die bisher ärgernde Bodengruppe, dass ich absolut nicht wahrgenommen hatte, dass die Stopfbuchse ein kräftiges Bächlein einließ. Ja. Äh. Hmm. Irgendwie war ich davon ausgegangen, dass die Werftleute die Stopfbuchse anziehen. Und die nahmen an, dass ich das gemacht hätte, da ich Ruderkoker, Steuerseile und die ganze andere Mimik montiert hatte. So hatten beide Parteien gedacht aber nicht gedichtet. Typischer Fall von fehlender Kommunikation. Da mein geliebter 70er-Maulschlüssel stets in Reichweite der Stopfbuchse lagert, war die Angelegenheit mit wenigen Handgriffen erledigt und das Rinnsal versiegte.

Zur Feier des Tages gab es erneut vom feinen Sushi. Und morgen stoßen wir darauf an, wenn das Achterschiff immer noch trocken sein sollte, was wir sehr, sehr stark hoffen.

11.05.2021

La Rochelle - Unter dem Schutz des großen Bruders

Den uns zunächst zugewiesenen Liegeplatz am professional pontoon müssen wir verlassen. Der Bedarf für die täglich neu gewasserten Katamarane und Trimarane ist zu groß. Die freundliche Hafenmeisterin eröffnet uns mehrere Optionen im Bassin des Chalutiers , im ehemaligen Fischerhafen. Nicht ohne Hintergedanken wählen wir den Liegeplatz unmittelbar vor der Shtandart, die vor wenigen Tagen aus Spanien zurück gekehrt ist. Es ist schon beeindruckend, nur zwei Meter neben der Bordwand eines solchen Schiffs vorbei zu gleiten. Besonders, wenn eine der Kanonen ausgerannt ist und genau auf unsere Deckshöhe gerichtet ist. Aber wir sind sicher, dass der große Bruder auf uns aufpasst und uns nichts Böses tut. Dennoch interessant, die Kanonen an Bord können wirklich schießen, na, sagen wir mal, sie können gehörig Krach machen. Wer es nicht glaubt, muss mal nach der Begrüßung der restaurierten Peking durch die Shtandart googeln.

13.05.2021

La Rochelle - Annäherung an den großen Bruder

Gestern Abend tauchte plötzlich der zweite Offizier der Shtandart an unserer Bordwand auf. Genauer die zweite Offizierin und stellt sich auf Deutsch als Irina vor. Wir kommen ins Gespräch und schließlich verplaudern wir einen netten Abend im Cockpit. Sie ist ukrainische Architektin, hat allerdings ihrer Anstellung aus verschiedenen Gründen tschüß gesagt, um für längere Zeit auf der Shtandart anzuheuern. Anfangs ist sie als Trainee mitgesegelt, aber seit längerem dient sie als zweite Offizierin. Es ist schön zu sehen, dass es unabhängig von der politischen Lage - das Verhältnis zwischen Russland und Ukraine ist ja alles andere als entspannt - im Zivilen möglich ist, völlig normal miteinander zu arbeiten.



Irina, zweiter Offizier der SHTANDART, führt uns durch die unteren Sektionen.

Sie ist interessiert, mit uns ins Gespräch zu kommen, um ihre Deutschkenntnisse etwas aufzumöbeln. Und sie ist interessiert daran, wie das Segeln auf einer Yacht mit so kleiner Mannschaft funktioniert. Sie und einige ihrer Mitsegler haben darüber bereits ausgiebig diskutiert, aber nur sie hat sich getraut, einfach mal anzuklopfen. Und morgen sollen wir unbedingt die Shtandart besuchen.

14.05.2021

La Rochelle - Besuch beim großen Bruder

Der gestrigen Aufforderung für einen Besuch können wir natürlich nicht widerstehen. Und so finden wir uns heute an der Gangway zur Shtandart ein und fragen nach Irina. Sie nimmt uns denn auch gleich in Empfang. Wir besichtigen noch einmal das ganze Schiff, aber diesmal können wir auch in die sonst unzugänglichen Bereiche vordringen. In die Kombüse zum Beispiel, in der gerade Anja arbeitet. Anja ist hyperschüchtern und zurückhaltend, dabei ist sie eines der aktivsten Mitglieder der gesamten Crew, wie wir schnell erkennen konnten. Beispielsweise scheint ihr der Besanmast ganz alleine zu gehören. Was auch immer dort zu erledigen ist, das wird von Anja erledigt, bis hin zum banalen Auftuchen des Besanrahsegels.

Über die Küche kann man in den Maschinenraum vordringen. Der ist nun weniger 18. Jahrhundert. Hier finden sich zwei fette Volvo-Turbodiesel, zwei Generatoren unterschiedlicher Größe, diverse andere Aggregate und natürlich, wie könnte es anders sein, eine Handvoll Teile, die in der Gegend herumliegend deutlich machen, dass auch hier repariert und gewartet werden muss. Vermutlich sogar in größerem Stil. Aber wie das so ist, überall lauern Meerjungfrauen, die auch nicht unbedingt niedlich und friedlich sein müssen, und eine derselben lenkt mich dann auch prompt von all der Technik ab.

Gab es im Deckshaus tatsächlich eine Handvolll nahezu stilechter Hammocks (Hängematten), finden wir in



Die kleine Meerjungfrau im Maschinenraum der SHTANDART.

den Räumen unter Deck zahlreiche Kojen. Irina schildert, dass diese gegenüber dem ursprünglichen Zustand durchweg in der Breite reduziert wurden, um Patz für die Vergrößerung von Dusche und Toilette zu bekommen. Jede Koje trägt einen Buchstaben, und mit diesem ist auch ein zugehöriger Spind gekennzeichnet. Wobei Spind ein großes Wort ist. Die Mannschaftsräume sind allerdings recht offen und es gibt viele Kojen in ihnen. Viel Privatsphäre gibt es nicht. Andererseits wirkt alles seegerecht und solide und man kann annehmen, dass sich die Crewmitglieder hier sicher und geborgen fühlen. Auch wenn durchaus schon mal Seewasser bis hier unten vorgedrungen ist. Und sowieso ständig gepumpt werden muss. Aber warum sollte es bei einer Replika, die weitgehend so wie in alten Zeiten gebaut wurde, anders sein als beim Original in eben diesen alten Zeiten.

Leider können wir nicht in die besseren Räume, d.h. das Gelass des Kapitäns, da dieser in diesen nun gerade arbeitet. Aber gut, das wird sich sicher noch einmal ergeben. An Bord sind übrigens zur Zeit zwei Kapitäne. Djenia und Marek. Ersterer ist meistens an Bord, hager, freundlich und immer irgendwie aktiv. Zweiterer nicht ganz so oft, dafür gelegentlich in echter Kapitänsuniform mit den zugehörigen Streifen und einem für einen russischen Kapitän etwas irritierendem Pferdeschwanz. Marek ist ein ganz besonderer Mensch. Er hat die Shtandart ins Leben gerufen. Anfangs noch völlig ohne die erforderlichen Mittel, und auch später lange ohne Sponsoren. Daher wurde die Replika auch fast durchweg im Stil und mit den Techniken des beginnenden 18. Jahrhunderts erbaut. Das war kostengünstig möglich. Offensichtlich erst, als sich abzeichnete, dass aus dem Projekt etwas werden könnte, fanden sich erste Sponsoren. Eindrucksvoll war auch die Erstwasserung des Schiffes. Sie war nicht am Wasser, sondern relativ weit entfernt erbaut worden. Ein riesenhafter Kran transportierte sie schließlich ins Wasser. Was man sich irgendwie gar nicht vorstellen kann.

Vieles ist so original wie möglich realisiert. So wurde Wert darauf gelegt, dass alle sichtbaren Kanonen funkktionstüchtig sind. Und sie werden gelegentlich auch genutzt. Natürlich nur zu Begrüßungszwecken. Und die Schnitzereien richten sich nach typischen alten Vorbildern. Nur hier und da schummelt sich etwas dazwischen. So ist beispielsweise der heutige Schiffszimmermann, der maßgeblich am Bau beteiligt war, in einer Schnitzfigur porträtiert, und Marek wohl ebenso. Wahrscheinlich war das früher auch nicht anders. Weit unten am Schiffsrumpf und nur aus der Froschperspektive erkennbar, haften noch weitere Seejungfrauen, aber nach Irina sind das die bösen, Seemänner verschlingenden. Vielleicht ganz gut, wenn man denen nicht begegnet.

Wir verlassen die Fregatte voller neuer Eindrücke und verabreden natürlich gleich die nächsten gegenseitigen Besuche.

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!

Blick ins Rigg durch eine Decksgräting - sonst für Besucher nicht möglich.

Anke und Martin

Zum Hintergrundbild:

Unsere Sushhi-Ausrüstung - Covid-bedingt waren Restaurantbesuche in den letzten Monaten nicht möglich. Meist kochten wir selbst, aber dank eines hervorragenden Japaners in La Rochelle gab es auch Essen "à emporter" - also abgeholt. Natürlich gab es auch französische Gerichte zum Mitnehmen, aber irgedwie konnten wir uns das nicht vorstellen. Französisch lieber in situ