

Reisebericht „Yggdrasil auf Reisen 2024“

Reisevorbereitung:

Meine Frau Telse und ich segeln unser Boot nun in der 36. Saison, die Sicherheitsausrüstung ist immer auf aktuellem Stand und vieles ist Routine. Die Navigation erfolgt auf Papier (NV-Karten) und wird unterstützt durch ein iPad mit elektronischen Karten. Sehr wichtig ist uns das AIS-Gerät und eine Bedieneinheit für das UKW im Cockpit, auf der Nordsee und im Englischen Kanal haben wir oft mit der Großschifffahrt kommuniziert, es gibt ein gutes Gefühl der Sicherheit, wenn man in den Verkehrsablauf eingebunden ist. Wetterberichte empfangen wir bevorzugt aus regionalen Quellen, an der deutschen Küste vom DWD und Windfinder, in Holland hören wir den Marifoon Bericht von KNMI. In Frankreich haben wir sehr gute Erfahrungen mit der App Meteo Consult gemacht, die Vorhersage ist stündlich und sehr detailliert, die Küstenabschnitte sind sehr klein gehalten. Das Abo ist zwar kostenpflichtig, aber wir haben bisher nichts Vergleichbares gefunden. Absolut empfehlenswert!

Auf dem Weg nach Westen haben wir die Nordsee immer als den schwierigsten Teil der Reisen empfunden. Mit unserem Tiefgang sind uns die meisten friesischen Inseln nicht zugänglich, wir machen immer einen langen Schlag bis Lauwersoog oder Terschelling. Bei Schlechtwetter kommen wir auf der Staanden Mastroute zwar langsamer voran, aber es ist allemal besser als vor Wind zu liegen. Die Fahrt über die Staande Mastroute kann man sehr flexibel gestalten, es gibt diverse Zugänge zur Nordsee (z.B. Ijmuiden oder Den Helder).

Neben „Reeds Almanac“ führen wir „Bloc Marine Atlantique“ mit, dadurch fühlen wir uns ausreichend versorgt mit Gezeitendaten und Revierinformationen, ein paar Revierführer von Imray vervollständigen unsere Navi-Ecke.

Die Frage der Verproviantierung ist auf so einer Reise ganz einfach zu beantworten: Wir segeln nach Frankreich! Natürlich haben wir für die ersten zwei Wochen das Boot vollgepackt mit Nudeln, Dosenbier und was sonst den Segler / die Segelnden unterwegs erfreut, ganz besonders hervorzuheben sind unsere selbst eingedosten Hackfleischrationen, die perfekte Basis für eine schnelle Küche. Aber sobald wir in den Urlaubsmodus umgeschaltet haben, geht es morgens „au marché“ und alle Restbestände vom Discounter fristen nun ihr Dasein in dunklen Schapps und Schwalbennestern, bis die französische Lebensart eines hoffentlich fernen Tages im Kielwasser zurückbleibt.

26.05.2024 Westweh

Endlich geht es los! Am Ufer der Stör winken Freunde und Familie und unsere Gedanken wandern voraus zur ersten Hürde, die genommen werden muss: Die Nordsee bis zu den westfriesischen Inseln, von dort würden wir auch bei Schlechtwetter über Ijsselmeer und Kanäle weiter bis zur Schelde kommen. Und danach: Orte, die Erinnerungen wachrufen, St-Malo, Concarneau, La Rochelle. Vielleicht bekommen wir irgendwann Heimweh, jetzt haben wir Westweh!

28.05.2024 Friesland

Welcher Seemann liegt bei Nanny im Bett? W für Wangerooge, S für Spiekeroog usw. bis B für Borkum. Wir sind gestern Mittag aus Cuxhaven ausgelaufen und in der Nacht diesen Merksatz abgefahren, am Anfang und Ende Gewitter, dazwischen Dauerregen und Meeresleuchten. Und die Insel der grauen Mönche, Schiermonikoog, haben wir auch gleich abgehakt. Nach zwanzig Stunden erreichen wir Lauwersoog, das Lauwersmeer ist ein friesisches Ferienparadies. Auf der Nordsee hat Starkwind eingesetzt, die Staande Mastroute lockt uns mit Aussicht auf Sightseeing und stetigem Vorwärtskommen.

Am nächsten Tag folgt eine Kanalfahrt durch das wunderschöne Friesland, alle Brücken öffnen spontan und abends erreichen wir Harlingen. Das IJsselmeer ist schnell durchquert, am Übergang zum Markermeer machen wir Rast im wunderschönen Enkhuizen.

Zwei Wege führen weiter nach Süden: Die Strecke über Amsterdam ist nur nachts im Konvoi zu nehmen, wir entscheiden uns für die Alternativroute via Harlingen. Am Braassemermeer vereinigen sich beide Wege und die Reise führt vorbei an gepflegten Gärten und Häusern, aber auch endlosen Gewächshauskolonien. Jesus machte Wasser zu Wein, die Holländer zu Tomaten. In der Käsestadt Gouda machen wir Station, weit weg von der Nordsee, aber allemal eine Reise wert!

01.06.2024 Denken wir oder werden wir gedacht? Der freie Wille und die Gelderse Worst

Hat der Mensch einen freien Willen? Über diese Frage haben sich Philosophen aller Epochen den Kopf zerbrochen, einer von ihnen war Erasmus von Rotterdam. In Gouda geboren und aufgewachsen, absolvierte er eine Zeit als Mönch im benachbarten Augustinerkloster Steyn. Als er die Enge dort nicht mehr aushielt, suchte er das Weite, genauso wie sein Zeitgenosse Martin Luther in Erfurt. Erasmus lebte weiterhin in Askese, Luther verfiel der Völlerei und beide stritten erbittert per Briefwechsel über die Freiheit des Geistes, deren Verfechter Erasmus war. Ob der Mensch frei in seiner Entscheidung ist, bleibt bis heute ungeklärt, Hirnforscher haben sich der Sache angenommen.

Ich stehe hier am Marktplatz von Gouda vor dem Geschäft der Slagerij van Sprang. Van Sprang ist berühmt für seine Bratwurst, sie wird sogar im Stadtführer erwähnt. Noch besser ist seine geräucherte Kochwurst, Gelderse gekookte Worst. Das steht nicht im Stadtführer, das muss man selbst herausfinden. 100 g sollen es diesmal sein, vielleicht 150. Das sagt mir mein freier Wille, mein Erasmus in mir. Nimm den ganzen Ring! Luther meldet sich zu Wort und ich kann nicht widerstehen. Wie werde ich mich entscheiden? Mein Dorsomedialer Frontaler Cortex wird ein Signal aussenden und die Entscheidung herbeiführen, sagen die Hirnforscher.

Ich drücke an der Eingangstür, der Laden ist seit zwei Stunden geschlossen. Wartezeit vor der Eisenbahnbrücke führte zur Verzögerung und bringt mich um die Wurst. Morgen ist Sonntag. Habe ich einen freien Willen? Ich werde es wohl nie erfahren.

02.06.2024 Südholland

Der Verkehr wird dichter, Autobahn- und Eisenbahnbrücken öffnen nicht spontan, sondern zu festen Zeiten. Das Gebiet Den Haag - Rotterdam ist der Bereich mit der höchsten Einwohnerdichte Europas. Trotzdem staunen wir immer wieder, welcher Stellenwert der Sportschiffahrt eingeräumt wird, und ist das Boot auch noch so klein. Und wenn die

Erasmusbrug im Herzen von Rotterdam für uns öffnet, ist das schon ein besonderes Erlebnis. Für die Nordsee ist Wetterberuhigung angekündigt, wir suchen nach einem schnellen Weg nach draußen, die Nieuwe Maas bietet sich an. Unter Motor reihen wir uns ein in den dichten Berufsverkehr, vorbei an dem gewaltigen Sturmflutsperrwerk bei Hoek van Holland. In der Maasmündung werden wir auf Kanal 3 unterstützt beim Kreuzen des Fahrwassers. Das Queren der Schelde bereitet auch keine Probleme, die Sicht ist gut und wir finden schnell eine Lücke, wir haben auf diesem autobahnähnlichen Abschnitt in der Vergangenheit schon häufig auf eine günstige Gelegenheit warten müssen. Abends erreichen wir Oostende, nicht gerade unser Traumziel, aber jederzeit problemlos anzulaufen.

03.06.2024 Die flämischen Bänke

Die südwestliche Nordsee ist geprägt durch zahlreiche Sandriffe, die mit zum Teil geringen Wassertiefen parallel zur Küste verlaufen. Dazwischen liegen tiefe Rinnen, ausgetonnt, aber sehr veränderlich, in denen der Strom hohe Geschwindigkeiten erreichen kann. Die modernen Hilfsmittel der Navigation erleichtern die Passage erheblich, vor Erfindung von GPS und Decca war dieses Revier jedoch auch in der Großschifffahrt berüchtigt. Gerade der Bereich der Schelde- und Maas-Mündungen ist stark frequentiert durch schnelle Frachter, die durch enge Fahrwasser nach Antwerpen und Rotterdam gehen und Sportboote sind gut beraten, Augen und Ohren offen zu halten. Die flämischen Bänke setzen sich fort bis zur englischen Seite, wo sie mit den Goodwin Sands ihre Fortsetzung finden, einem der größten Schiffsfriedhöfe der Welt.

Die belgische Küste finden wir nicht schön, dicht unter Land kreuzen wir vorbei an kilometerlangen Hochhausketten, allesamt architektonische Scheußlichkeiten, begleitet von der Straßenbahn, die im Zehn-Minuten-Takt die 70 km zwischen De Panne und Knokke auf der Trasse zurücklegt, die ursprünglich Dünen und Strandhafer vorbehalten war. Es geht flott voran, die Ebbe schiebt uns bis Dunkerque, dem ersten französischen Hafen.

06.06.2024 Plus Ultra!

An der Enge bei Dover endet die Nordsee, an Backbord liegt das Kap Gris-Nez, an Steuerbord, gerade einmal 30 km entfernt, leuchten die Klippen von Dover. Es erinnert uns an die Straße von Gibraltar, nur ist alles etwas kleiner hier, die Säulen des Herakles für Arme. „Non Plus Ultra“ schrieb der Sage nach Herakles auf die Felsen von Gibraltar und Ceuta, „nicht mehr weiter“, und markierte damit das Ende der Welt. „Plus Ultra“ machte Karl V. daraus, „immer weiter“, der Kolonialismus nahm seinen Lauf und dieses Motto ist bis heute im spanischen Wappen verankert. „Immer weiter“ auch für uns, das trübe Wasser der Nordsee geht über in den blauen Ärmelkanal, ein neuer Abschnitt beginnt.

09.06.2024 Erbrechen lohnt sich nicht!

„Raz de Barfleur, in which the sea breaks heavily, must be avoided in bad weather“

Reeds Nautical Almanac

Endlich mal wieder ein längerer Schlag. Nordost 4 ist ab Mitternacht gemeldet, nachmittags westdrehend und schnell auffrischend. Immerhin ein kleines Wetterfenster, wenn am Ende doch drei Stunden fehlen würden.

Bisher dominierte Westwind die Reise, in kleinen Etappen haben wir günstige Gelegenheiten wahrgenommen, hangelten uns von Baum zu Baum, besuchten Orte, die nur bedingt einen Besuch wert waren, Boulogne, Dunkerque, Oostende. Oostende, da fliegen die Möwen zum Kacken hin. Aber vorwärts immer, rückwärts nimmer, damit hat schon Erich Honecker selbst den Stillstand schöngeredet.

Ablegen in Dieppe um Mitternacht, Ein Trupp Starlink-Satelliten sorgt für Verwirrung, sieht aus wie im Star Wars-Film, danach herrliches Segeln in den Morgen hinein mit Kurs auf Cherbourg.

Um es kurz zu machen, die Passage von Barfleur verlief sportlich, aber problemlos. Wir hatten den ganzen Tag Zeit, Höhe zu gewinnen, standen nachmittags zum Tidenwechsel gut nördlich vom Race und bolzten mit zwei Reffs hoch am Wind durch kurze und steile See. Einem Strom von vier Knoten und sehr unregelmäßigem Bodenrelief kann keine Oberfläche widerstehen, sich in Falten zu werfen. Die Ebbe sorgte für Schub und mit 10-11 Knoten über Grund ging es voran. Zwischendurch Ausflug unter Deck, um eine Erfrischung aus dem Kühlschrank zu holen, kurzes Lesen im Almanac. Wird mir gerade schlecht? Hat's ja lange nicht gegeben. Schnell wieder raus an die frische Luft, noch eine Stunde bis Cherbourg. Erbrechen lohnt sich nicht!

11.06.2024 Race of Alderney

Genaueres Kalkulieren der Tide ist essenziell, einfach drauf lossegeln ist hier nicht angeraten. Der Gezeitenstrom kann sechs Knoten und mehr erreichen, bei viel Wind ist diese Passage nur bei Stauwasser zu empfehlen. Reeds Almanac gibt hier die notwendigen Informationen und die sollten beachtet werden. Wir kreuzen von Cherbourg gegen die letzte Flut, werden nördlich vom Race ordentlich durchgeschüttelt und fliegen dann mit leichtem Schrick und einsetzender Ebbe auf Guernsey zu – Genuss pur! Nach einer Nacht Verschnaufpause am Außensteg von St. Peter Port segeln wir weiter nach Westen, ein Sturmtief naht und wir wollen vorher noch ordentlich Meilen machen. Das tagelange Segeln mit dichtgeholten Schoten ist auf Dauer anstrengend, aber das Boot ist in seinem Element, es ist eine Freude es zu steuern. Bei Sonnenschein und glasklarer Luft sehen wir nachmittags die bretonische Küste auftauchen und hätten glücklicher nicht sein können!

13.06.2024 Sturm- und Tangzeit

Wir sind in der Bretagne angekommen! Der Nordwestwind war zwei Tage lang so günstig, dass wir sogar unsere geliebten Kanalinseln übersprungen haben. Lediglich zum Schlafen waren wir in St. Peter Port, haben nicht einmal den Fuß an Land gesetzt. Nun liegen wir gut geschützt in Roscoff, schon weit im Westen der Bretagne.

Die nächsten zwei bis drei Tage werden wir vor Wind liegen müssen. Süd um sieben, später westdrehend, sea state „rough“, verkünden die Wetterfrösche. Hier ist Demut angezeigt und wir müssen uns eingestehen: Wir sind ein Rentnerehepaar in einer Nussschale.

Der Sturm hat aber noch weitere Auswirkungen: In dieser Gegend schwimmt Seegras in großen Inseln an der Oberfläche und wird regelmäßig von Propeller und Ruder eingefangen. Erst gestern bat eine Yacht um Hilfe, weil der Antrieb völlig blockiert war. Seegras, Sargassum, Kelp, die Arten sind zahlreich, hier bereitet der Riementang Probleme, lange Schnüre, die sehr reißfest sind.

Und der Sturm wird im Uferbereich mehr davon losreißen. Wir kennen die Auswirkungen, haben schon häufig den Propeller befreien müssen, die Segel sollten immer klar sein. Der Tang gedeiht hier prächtig wegen des sauberen Wassers, soll sehr wohlschmeckend sein und hat als Meeresspaghetti schon Einzug in die Supermarktreale gehalten.

Ein Kuriosum erlebten wir gestern: Wir wollten gerne nach Perros-Guirec einlaufen, der Hafen hat eine Schwelle mit Gate. Mit dem Abendhochwasser hätten wir zwar einlaufen können, das Gate würde aber die nächsten fünf Tage nicht öffnen können, wegen Nipptide kommt nicht genug Wasser. Sachen gibt's!

17.06.2024 Tief im Westen

Vier Tage müssen wir in Roscoff abwarten, dann lässt der Wind endlich nach und wir kreuzen entlang der Côte des Légendes in den äußersten Westen Frankreichs nach Camaret-sur-Mer. Die Legenden brachten vor 1500 Jahren Kelten mit, als sie von Great Britain ins kleine Brittany, die Bretagne, übersiedelten. Es müssen rechte Plaudertaschen gewesen sein, und ihre Geschichten, abends am Herdfeuer weitergegeben, verwoben sich mit den Sagen ihrer neuen Heimat. So ist die Artussage sowohl in Cornwall als auch in der Bretagne, in Armorica, angesiedelt, das Grab des Zauberers Merlin befindet sich im Zauberwald von Brocéliande. Und wenn auch Richard Wagner sein „Tristan und Isolde“ überwiegend in Cornwall spielen ließ, ist hier ganz in der Nähe die kleine Insel Tristan der Ort, an dem die beiden nach dem Genuss des Liebestrankes ihr tragisches Ende gefunden haben sollen.

Ein navigatorischer Leckerbissen ist immer wieder die Passage des Raz de Sein. Kein Revierführer spart hier mit Warnungen, bei Wind gegen Tide kann hier die Hölle los sein. Wir haben Glück, ruhige See und – endlich einmal - achterlicher Wind lassen uns den Anblick vom Leuchtturm „La Vieille“ - Die Alte – genießen.

Wir haben uns nicht viel Zeit gelassen für diesen Küstenabschnitt, das Wetter ist unbeständig und es zieht uns weiter in den Süden. Begleiten werden uns die vielen Geschichten, die diese Landschaft so besonders machen, von den Corrigans, den bösen Feen und den Menhiren, den Hinkelsteinen. Wo Dichtung und Wahrheit einer Geschichte sich vermischen, kann man am besten mit einem norddeutschen Spruch gehalten:

Lögenhaft to vertellen – aber wahr is se doch!

19.06.2024 Südbretagne

In Loctudy verliere ich unser Flaggenzertifikat, das ist in Frankreich eine kleine Katastrophe, wir haben jedoch noch einen Internationalen Bootsschein vom DSV, der seit einiger Zeit auch anerkannt wird. Er ist zwar nicht mehr ganz aktuell, aber da unser Boot in den allermeisten Häfen schon registriert ist, brauchen wir ihn fast nie vorzuzeigen.

Benodet, Concarneau, Port Tudy: Am Wegesrand liegen wunderschöne Orte, aber wir haben Termine, die Fahrkarten für TGV und ICE liegen schon in der Schublade, von Vannes muss Telse für eine Woche nach Hause fahren. Wir lassen dieses Urlaubsparadies links liegen und segeln von Loctudy bei hartem Nordostwind und Dauerregen über auch im Landschutz weißschäumende See nach Port Louis und weiter zum Golf du Morbihan, dem kleinen Meer, an dessen nördlichem Ende die mittelalterliche Stadt Vannes liegt, Partnerstadt von Cuxhaven.

20.06.2024 Wann kann man nach Vannes?

Oft werden wir gefragt, wie das so ist hier, mit der starken Strömung und dem hohen Tidenhub. Die Antwort ist ganz einfach: Genau wie zu Hause.

Ob der Gezeitenstrom nun drei oder fünf Knoten beträgt, der Hub vier oder sieben oder neun Meter, das Prinzip ist immer das Gleiche: Wir kennen viele große Häfen und Marinas, in die wir jederzeit einlaufen können, wie daheim beispielsweise Cuxhaven oder Helgoland. Dann gibt es die zahllosen trockenfallenden Häfen, vergleichbar mit Stade, Brunsbüttel oder Amrum. Hier würde man mit der Flut einlaufen, sich ordentlich festmachen und im Schlick einsinken. Das ist hier nicht der Fall, der Boden ist bestenfalls sandig, wenn nicht gar steinig. Solche Häfen meiden wir hier! Die Vielzahl der Häfen hat entweder ein Sill, also eine Schwelle, die das Leerlaufen verhindert, oder aber eine Kombination aus Schwelle und Gate, einem Fluttore, das entweder klassisch zur Seite aufschwenkt oder alternativ zum Grund hin wegklappt. Die Öffnungszeiten erfährt man, wie soll es heute anders sein, im Netz oder bei Anruf auf VHF-Kanal 09. Das Hafenpersonal ist sehr zugewandt, man läuft hier buchstäblich offene Türen ein und meistens kommt uns schon eine Launch entgegen, die uns zu einem Liegeplatz geleitet. Wer unsicher ist: Im letzten Drittel der Flut ist alles erreichbar, Einzelheiten sieht man dann vor Ort.

Der Golf du Morbihan ist eine kleine Welt aus Dutzenden Inseln mit zahlreichen Ankerbuchten, zwischen denen der Gezeitenstrom im Südtail allerdings extrem hohe Werte annehmen kann. Bei hohem Koeffizienten drückt die Flut mit bis zu acht Knoten durch die Engstellen, gleich daneben findet man aber auch wieder völlig ruhige Abschnitte vor. Das Gebiet ist sehr geschützt, es gibt zahlreiche Liegemöglichkeiten an Mooringbojen und Schwimmstegen mit Wassertaxi, eine direkte Landverbindung findet man nur selten. Vannes hat einen Dockhafen mit vielen Fingerstegen, das Hafenpersonal ist sehr freundlich und der quirlige Ort wirklich sehenswert.

Hier endet der Teil Eins unserer Reise. Wegen einer Krebserkrankung muss Telse regelmäßig Arzttermine wahrnehmen, wir planen die Reiseabschnitte um diese Termine herum und setzen uns dadurch manchmal unter Zeitdruck. Da wir aus Umweltgründen nicht fliegen wollen, sind wir auf Häfen mit TGV-Anschluss angewiesen, gleichzeitig soll das Boot dort sicher liegen können. Man kommt zwar von der Südbretagne an einem Tag mit der Bahn nach Hause, von Brest dagegen nicht. Die Fahrkarten müssen aber schon sehr rechtzeitig gebucht werden, da die Kontingente begrenzt sind. Der vorherrschende Westwind machte es dieses Mal etwas schwieriger, die Schiff-Bahn-Reise erfolgreich zu kombinieren, die sehr zuverlässigen und detaillierten Wetterberichte unterstützen uns aber sehr bei der Routenplanung und führten uns pünktlich zum Ziel.

Yggdrasil auf Reisen 2024, Teil II

07.07.2024 Islands in the sun

Hinter uns liegt eine Woche Inselhopping mit lieben Freunden an Bord:

Die Halbinsel Quiberon und die Inseln Belle Ile, Houat und Hoedic bilden eine große Bucht und schirmen sie vor den Unbilden des Atlantiks ab. Geringe Tidenströmung und diverse Häfen, die jederzeit angelaufen werden können, verbinden sich hier mit malerischer Landschaft und zumeist gutem Wetter.

Belle Ile: Gilt laut Reiseführer als Insel der Reichen und Schönen, wir haben dort bisher nur nette Leute getroffen. Man liegt entweder geschützt im Dockhafen des Hauptortes Le Palais oder an Mooringbojen oder eigenem Anker in Sauzon oder einer der zahlreichen Buchten. Viele Künstler verbrachten Jahre auf dieser Insel, darunter die Maler Claude Monet und Henri Matisse sowie die Schauspielerin Sarah Bernhardt.

Quiberon: Der Ort wurde bekannt durch Romy Schneider, die hier einige Zeit ihrer letzten Lebensmonate verbrachte, verfilmt in „3 Tage in Quiberon“, grandios gespielt von Marie Bäumer und Charly Hübner. Die Halbinsel und der gleichnamige Ort sind touristisch leider sehr überfrachtet, der schmale Damm zum Festland lässt Krethi und Plethi ungehindert einreisen, deshalb mein Fazit: 3 Stunden in Quiberon sind genug, als Basis für Fährfahrten zu den kleineren Inseln ist der Ort aber bestens geeignet.

Houat und Hoedic: Die Trauinselfn schlechthin, beide haben allerdings kleine, nur bedingt geschützte Häfen, man liegt entweder davor an Mooringbojen oder lässt in einer der zahlreichen Buchten den Anker fallen, Sandstrände, Felsen und türkisfarbenes Wasser schaffen eine exotische Atmosphäre.

08.07.2024 Die Loire, eine architektonische und meteorologische Grenze

Moderater Tidenhub, geringe Strömung und im Sommer stabiles und ruhiges Wetter zeichnen die französische Atlantikküste aus. Der Wind kommt überwiegend aus Nordwest und wird in der Stärke maßgeblich durch die Sonneneinstrahlung beeinflusst. Nach einem flauen Morgen hält nachmittags die Thermik Einzug und verstärkt ihn auf etwa 4 Beaufort, um dann spätabends wieder abzuflauen. Dieser Rhythmus wird alle paar Tage von einer schwachen Front unterbrochen. So erleben wir es hier wochenlang, bei Hochdrucklagen ist Nordostwind dominant. Dieser wiederum verstärkt sich nachts gerne zum „Vent Solaire“, der das Liegen in mancher Ankerbucht oder offenem Vorhafen schnell sehr ungemütlich werden lässt. Auf dem Weg nach Süden kreuzen wir die Loire, außer ein paar Ankerliegern trifft man hier selten auf Großschifffahrt. Von nun an steigen die Temperaturen täglich an, wir kommen deutlich südlicher, aber auch das Ortsbild in den Häfen verändert sich nach Passieren dieser Flussmündung schlagartig: Bis eben waren noch alle Häuser unter schwarzem Schieferdach aus Granitsteinen gemauert, ab hier sind sie verputzt, weiß getüncht und tragen eine Mütze aus roten Tonziegeln. Die zahlreichen Steinbrüche in der Westbretagne lieferten jahrhundertlang das Baumaterial für diese Region, der Schiefer vom Armorikanischen Massiv war ebenfalls buchstäblich „vor der Haustür“. Südlich der Loire wird das Land flacher, und besonders in der Charente liegen große Tonvorkommen und in zahlreichen Ziegeleien, den Tuilerien, werden bis heute Ziegel gebrannt, deren Verwendung hier die Städte prägt.

14.07.2024 Der Leuchtturm am Ende der Welt

Es ist fast ein bisschen als käme man nach Hause.

La Rochelle, wie vertraut uns alles ist hier, sogar die Magnetkarten fürs Klo funktionieren noch. Haben Françoise und Pierre wiedergetroffen, Corinne und Fred sind ganz in der Nähe, ein fröhliches Wiedersehen. Und die Obdachlosen sind leider auch immer noch auf den Straßen, in den Hauseingängen, vor den Geschäften, nirgendwo haben wir sie in so großer Zahl gesehen. Beim Survival nicht die Fittesten gewesen? Das ist sicherlich zu kurz gegriffen und es macht eigentlich nur traurig.

Ansonsten: Friseurbesuch (muss ja auch mal sein), Rechnungen überweisen, kurzer Ausflug mit der Bahn nach Rochefort und den Winterplatz endgültig eingetütet. In unserer kleinen Sozialzelle ist das Leben fast wie zu Hause, allzu nachlässig darf man auch hier nicht werden.

Wenn man nachts La Rochelle ansteuert, nähert man sich im weißen Sektor einem kleinen Leuchtturm, gerade mal acht Meter hoch. Phare du Bout du Monde heißt er, Leuchtturm am Ende der Welt. Nun liegt La Rochelle ja keineswegs am Ende der Welt, aus seglerischer Sicht befindet es sich eher im Zentrum. Woher also dieser Name? Der kleine Leuchtturm ist eine Replik des gleichnamigen Turmes auf der Staateninsel (Isla de los Estados), die durch die Le Maire Straße von Feuerland abgetrennt ist. Und auf dieser Insel spielt der letzte (und angeblich beste) Roman von Jules Verne, ein packendes Seeräuberdrama, das obendrein noch seemännisch korrekt geschrieben wurde. Eine tolle Lektüre!

Jules Verne wurde ganz in der Nähe in Nantes geboren und mit dem Nachbau dieses Leuchtturmes wurde ihm hier quasi ein Denkmal gesetzt.

24.07.2024 In China essen sie Hunde

Die Ile d'Oleron ist geprägt von Wäldern, Stränden und ganz viel Sumpfland, dem Marais. Es ist durchzogen von schlammigen Kanälen und flachen Tümpeln, die durch ein ausgeklügeltes System miteinander verbunden sind und zweimal am Tag durch die Flut mit Salzwasser gefüllt werden. In diesen Tümpeln, den Claires, wurde früher Salz gewonnen, heute dienen sie der letzten Phase der Austernzucht. Zwischen Oleron und dem Festland liegt nämlich eines der größten Austernzuchtgebiete Europas. Hier wachsen sie in drei bis vier Jahren heran, um danach in die etwas muffigen Tümpel umgesiedelt zu werden, wo sie ihren besonderen Geschmack bekommen sollen.

Der Verzehr der Auster ist nicht jedermanns Sache. Was für den einen eine begehrte Delikatesse, ist für den anderen ein glibberiger Klumpen, der obendrein noch lebend eingesaugt wird. Zoologische Kenntnisse über Innereien und Ausscheidungsorgane heben nicht gerade den Appetit auf diese Kreaturen. Aber, sie sollen nahrhaft sein, unbelastet und wachsen vor der Haustür.

„In China essen sie Hunde“ ist ein Film des dänischen Regisseurs Lasse Spang Olsen, eine rabenschwarze Krimigroteske im Stile von „Pulp Fiction“, wohl auch nicht gerade jedermanns Geschmack. Hier wird ein Bankraub damit gerechtfertigt, dass Moral Auslegungssache sei und dieses Verbrechen genauso einzustufen sei wie der Verzehr von Hundefleisch.

Hier sollten wie mit unseren Maßstäben etwas zurückhaltender sein, auch auf unseren Tellern landen Dinge, die andernorts für Kopfschütteln sorgen können, Pferdefleisch, Lungenhaschee und Schwarzsauer. Man isst seit Urzeiten das, was um einen herum wächst und den Hunger stillt.

Szenenwechsel: Wir machen eine Fahrradtour über die Insel, landen schließlich zum Mittag in einer Tapasbar. Wir bestellen verschiedene Teller, darunter auch frittierte Sardinen. Die Tierchen sind gerade mal drei bis vier Zentimeter lang, etwa so als wenn ein paar Jungs in der Hafeneinfahrt ihre Senke ausprobiert hätten. Messer und Gabel sind diesem Gewürm wohl kaum angemessen, also steckt man sie entweder ganz in den Mund oder lässt Kopf oder Schwanz zurück. Am Ende glotzen mich von meinem Teller fünfzig Augenpaare an, der Rest schmeckte erstaunlich gut. Beim Abräumen mustert mich der Wirt mit einem Blick, der sagt: Jetzt hast Du fünfzig Arschlöcher gegessen, aber das Hirn hast Du liegen lassen!

Na und, in China essen sie Hunde...

31.07.2024 Nur Esel und Weiße gehen in der Sonne

Ein neuer Abschnitt hat begonnen. Waren die letzten Wochen vergleichbar mit den dänischen Inseln, kurze Distanzen und ruhige See, kommt jetzt ein Faktor dazu, der nicht vernachlässigt werden darf: La Houle! Die Dünung ist zumeist Restposten vergangenen Starkwinds weit draußen, sie wird in Höhe und Richtung exakt vorhergesagt und muss in die Planung einbezogen werden. Die Häfen der südlichen Biscaya haben allesamt flache Zufahrten, Dünung oder Schwell können zu verheerenden Bedingungen führen. Kein Revierführer spart mit Warnungen und man ist gut beraten, Folge zu leisten. Der Reeds Almanac ist hier das Vademecum schlechthin, folgt man seinem Rat, kann kaum etwas schief gehen. Wir gehen um die Nordspitze von Oleron nach See, die Ebbe bei Springtide beschert brechende See bei einem Meter Dünung, nicht gefährlich, aber eine eindrucksvolle Warnung an den Segler, der sich vielleicht in unbeschwerter Urlaubslaune befindet. Das Einlaufen in die gewaltige Gironde haben wir zum Tidenwechsel geplant, alles safe, aber die Brandung auf den Flachs neben dem Fahrwasser ist respekteinflößend.

In Port Medoc auf der Südseite der Mündung beginnt eine völlig andere Landschaft: Pinienwald und Strand, soweit das Auge reicht, bis fast hinunter zur spanischen Grenze. Medoc ist aber auch das Stichwort für unseren nächsten Hafen flussaufwärts, in Pauillac gelangen wir in das Weinanbaugebiet schlechthin. Die Châteaux haben klangvolle Namen, Mouton Rothschild und Latour sind fußläufig erreichbar.

Der Hafen von Pauillac und die Stadt selbst sind, ein Revierführer hat hier die treffenden Vokabeln, somewhat down-driven and ramshackled. Ich bin ja nun wirklich fern jeden sozialistischen Gedankens, aber wenn vor den Toren der Stadt Luxusgüter für Reich und Schön produziert werden, sollte der Heimatort nicht so heruntergewirtschaftet sein.

Bordeaux, ein Traum! Die Stadt oberhalb des Zusammenflusses von Dordogne und Garonne ist dem Schicksal anderer Orte entgangen, am Ende des Zweiten Weltkrieges wurde nichts zerstört. Der deutsche Divisionskommandeur in der besetzten Stadt kam dem Befehl Hitlers nicht nach, Brücken und Hafenanlagen zu sprengen, und so haben wir heute das Glück, durch eine wunderschöne Altstadt zu flanieren, die nicht durch Hertie-Kaufhäuser und ähnliche Bausünden verschandelt wurde.

„Nur Esel und Weiße gehen in der Sonne“ ist der Titel eines Werkes von Günter Canzler, in dem dieser von seinen Aussteigererfahrungen in Venezuela berichtet, und gleichzeitig eine südamerikanische Lebensweisheit. Und die haben wir uns hier zu eigen gemacht, seit zwei Wochen herrschen hochsommerliche Temperaturen, und jenseits von dreißig Grad ertappen wir uns immer häufiger dabei, die Straßenseite zu wechseln, nur um ein wenig Schatten zu erhalten. Die Orte sind um die Mittagszeit menschenleer, erst zum Abend ist wieder Leben in den Straßen, ein südliches Flair bestimmt das Bild.

10.08.2024 Wie gewaltig kommt der Fluss daher

Gironde Teil II

Das südliche Ufer der Gironde weist große Ähnlichkeit mit der Unterelbe auf, Schilfgürtel und dahinter Landwirtschaft, überwiegend Weinanbau. Am nördlichen Ufer hat der Fluss Steilküsten

aus Muschelkalk geformt, Sandstrände in Felsbuchten lassen ein wenig an die Algarve erinnern. An den Ufern stehen Villen aus dem 19. Jahrhundert, die Orte sind touristisch entwickelt. Die Gironde beeindruckt weniger durch ihre Länge als durch die Breite, drei Meilen sind es von Ufer zu Ufer und bis auf einige Untiefen komplett befahrbar. Schifffahrt gibt es kaum, selbst Sportboote sind selten, die Fahrrinne hat teilweise nur sechs Meter. Die Mündung jedoch hat es in sich, die Brandung auf den Sandbänken beiderseits des Fahrwassers ist schon bei geringer Dünung beängstigend. Das Wasser der Gironde ist bräunlich trüb, der Fluss führt sehr viel Sediment mit sich, man denkt ein wenig an Südamerika und landet bei Gudrun Pausewangs Buch „Wie gewaltig kommt der Fluss daher“. Hier ist es der Rio Pardo, der braune Fluss, auf dem sie den Raddampfer durch den Dschungel reisen lässt. Dschungel haben wir hier nicht, der fehlende Schiffsverkehr lässt aber ein Gefühl von Einsamkeit aufkommen. Auf dem Raddampfer kommt es zu Spannungen zwischen Ober- und Unterdeck, arm gegen reich und endet in einer Tragödie. Wir dagegen haben weder Ober- noch Unterdeck, haben noch keine Messer gewetzt und sind guten Mutes, auch weiterhin in dieselbe Richtung fahren zu wollen.

22.08.2024 Das Beste kommt zum Schluss

Die Ile de Ré ist ein klein wenig schicker als ihre größere Schwester, die Ile d'Oleron. Alles ist hier etwas teurer, vor allem für Immobilien werden schwindelerregende Preise verlangt und hinter mancher bescheidenen Fassade verbirgt sich purer Luxus. Von alledem bekommen wir Segler nichts mit, lediglich die hohen Hafengebühren sind lästig. Entschädigt werden wir dadurch, in Saint-Martin-de-Ré im schönsten Hafen der ganzen Küste zu liegen. Geschützt vom Mauerstern, der den ganzen Ort umgibt, kann man hier französisches Flair genießen. Bistros und Boutiquen säumen den Hafen, pulsierendes Leben bis in die laue Sommernacht hinein.

Von der benachbarten Zitadelle wurden früher Schwerverbrecher nach Guayana verschifft, siehe „Papillon“ von Henri Charrière, heute ist es immer noch ein Hochsicherheitsgefängnis. Gebaut wurden diese Anlagen von Vauban, dem Baumeister Ludwig XIV. Vauban war eine echte Fleißbiene, als Familienmensch ist der nicht in die Geschichtsbücher eingegangen, der kann nie zu Hause gewesen sein. In jedem zweiten Ort an der Küste trifft man auf seine Bauwerke, Vauban-Turm hier, Vauban-Festung dort. Ganz Frankreich hatte er die Außengrenzen gesichert, nebenbei war er noch in mancher Schlacht erfolgreich, mit der 4-Tage-Woche konnte man dem nicht kommen.

Der zweite geeignete Hafen auf Ré ist Ars-en-Ré im Norden der Insel. Der Ort liegt im Marais, also im Matsch zwischen Salzfeldern und Austernkulturen, die Zufahrt ist ein Priel von fast vier Meilen Länge. Wir ankern vor der Einfahrt und warten auf die Flut, einer inneren Eingebung folgend rufe ich im Hafenbüro an. Und was ich mir vorher in zwanzig Minuten angelesen hatte, bestätigt der Hafenmeister nach einer Minute: Wir sind willkommen, kein Problem, aber raus kommen wir mit unserem Tiefgang erst wieder in einer Woche, die Tidenkurve wird zu flach. Was wir in der Deutschen Bucht eher beiläufig wahrnehmen, Spring- oder Nipptide, führt hier zu Schwankungen zwischen zwei und sechs Metern Tidenhub. Da werde ich gleich an „Hotel California“ von den Eagles erinnert: „Relax“, said the night man, „We are programmed to receive. You can check out any time you like, but you can never leave“.

Apropos „Das Beste kommt zum Schluss“: Morgan Freeman und Jack Nicholson hatten ihre persönliche Bucket List erstellt und versuchten sie abzuarbeiten. So eine Liste haben wir nicht, wir freuen uns über jeden Tag, den wir hier genießen können und wir freuen uns genauso auf unser Zuhause. Unsere Sommerreise neigt sich dem Ende zu, in einer Woche segeln wir nach Rochefort ins Winterquartier und freuen uns auf die nächste Saison.

À bientôt, bis bald

Manfred Thiessen