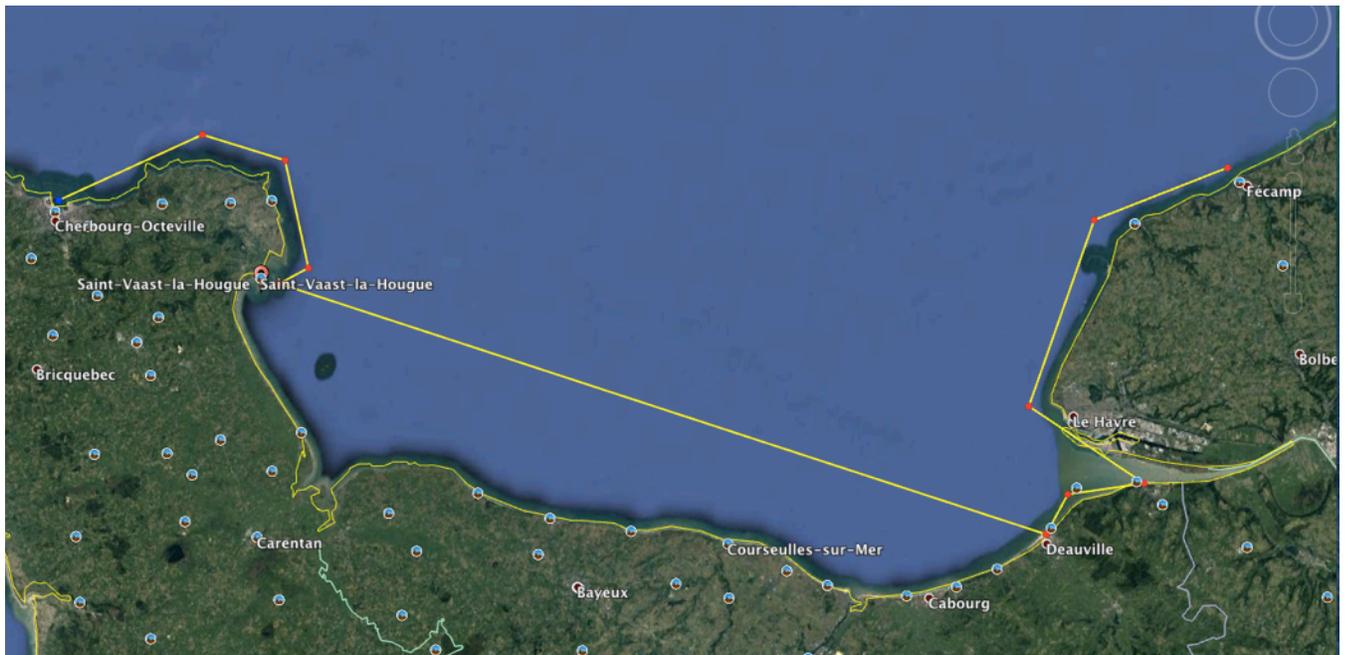


Normandie. Vergess ich nie!

„Wir machen uns also so gegen zehn ganz gemütlich auf den Weg ... nach Honfleur.“



Donnerstag, 12. August; Fecamp - Honfleur

Es ist zum Mäusmelken - wenn es denn so kleine Eimerchen gäbe! Kein Wind, null, niente, nada! Aber irgendwann muss man ja auch mal weiter, und so motoren wir südwestlich Richtung Honfleur; bis Le Havre reicht die so genannte Alabasterküste mit ihren spektakulären weißen Klippen, die bis über 100 Meter steil aus dem Meer aufsteigen. Bis 1975 wurde hier Kieselsteine für verschiedene Verwendungen gesammelt, bis man feststellte, wie stark das zur Erosion dieser traumhaften Kulisse führt.



Ab und an reicht ein Taleinschnitt bis ans Meer, und da finden sich zumindest Strände, oft auch kleine Ortschaften, wie etwa Etretat, ein ehemaliges Fischerdorf, das sich seit Mitte des 19. Jhd zu einem beliebten Touristenort gemausert hat. Ich erinnere mich noch gerne an meinen Besuch des Örtchens, das heute, zumindest von See aus, sehr viel anders aussieht, moderner iSv enormem Charme-Verlust.

Wir wohnten in einem süßen kleinen Hotel, einem alten Fachwerkhaus, das dem Vernehmen nach ursprünglich in Brügge gestanden hatte, dort abgebaut und hier wieder aufgebaut worden sei. Die hoteleigene Küche bot Plats de Fruit de Mer an, die ich mir - damals war ich diesbezüglich noch nicht mäkelig - bestellte. Zusammen mit der Plat kam ein kompletter Werkzeugsatz an Scheren, Zangen, Nadeln, Pinzetten, Sonden..., mit denen ich nichts anzufangen wusste. Ich saß mit dem Rücken zum Gastraum und fragte meine Frau - sie hatte wohlweislich ein Entrecote bestellt - wie die anderen Gäste das Instrumentarium einsetzen. Gar nicht, meinte sie, die gucken alle auf Dich.



Die weitere Fahrt ist ein Erlebnis für sich, wenn man denn Alabaster-Steilküsten mag. Ich mag sie.



Unterwegs begegnet uns eine Robbe, die aber vollkommen bewegungslos nur den Kopf aus dem Wasser streckt; wir mutmaßen, dass sie tot ist, werden aber bei einem Besuch im Brester Oceanopolis vierzehn Tage später eines Besseren belehrt: Offenbar finden die Pelzträger es cool, mit weit zurück gelegtem Kopf dahin zu dümpeln, wie sie offenbar auch Rückenschwimmen mögen; na gut, unten auf dem Aquariengrund mag es Interessanteres geben als oben die Touri-Köpfe über Wasser.



Spannend wird es noch mal rund Le Havre; einiger Traffic, und die Fähren kommen ganz schön flott auf, aber dank AIS wissen wir immer genau, wer wo lang will: Sehr stressfrei, und wieder mal bin ich froh, ein aktives (!!) AIS zu haben.

Die Einfahrt in den Hafen von Honfleur ist etwas ungewohnt; der Hafen liegt landeinwärts am südlichen Seine-Ufer, und die Schleuse zum Hafen öffnet für den kommenden Verkehr jede volle, für den gehenden Verkehr jede halbe Stunde. Es gibt keinen Wartesteiger, und schlagartig geben die Leuterumfahrdampfer alle Zurückhaltung auf, sobald die Tore öffnen. Na gut, die haben einen Fahrplan, wir haben Zeit, und der Schleusenmeister viel Geduld, mit der er die Schleuse rammelvoll macht und keinen zurücklässt.

Wir fahren nicht ganz rein in den Stadthafen, von dem die HEMERA-Crew per Whatsapp berichtet, es gehe bis nach Mitternacht recht gesellig zu, sondern liegen an einem schattigen Außensteiger. In der Einfahrt ein paar Schiffe weiter liegt die schon ältere, aber elegante Motoryacht „RUDOLF DIESEL“. Wir mögen solche Schiffe lieber als die heute üblichen mehrgeschossigen „Bügeleisen“ mit gröhrenden Spritfressern. Das Schiff hatte eine äußerst bewegte Vergangenheit: 1959 in Wesel für eine belgische Firma als hochseetüchtiges Vermessungsschiff gebaut, später auch in Nordafrika zum Schmuggeln eingesetzt, bevor der Stern-Gründer Henry Nannen sie 1964 kaufte und 14 Jahre lang als POSITANO III fuhr. Heute dient sie, zu RUDOLF DIESEL umbenannt, als exklusives Charterschiff mit fünf Doppelkabinen.



Honfleur wurde erstmals im 9. Jhd erwähnt, man trieb regen Handel; später verlor der Ort an Bedeutung und wurde zu einem unbedeutenden Fischerdorf. Im 19. Jhd entdeckten Künstler wie Monet, Renoir oder Cezanne Honfleur, lebten hier und veranstalteten - heute würde man sagen - Worksessions in einem alten Bauernhof,

der Ferme Saint-Simeon, der Geburtsstätte des Impressionismus. Heute gilt Honfleur als einer der reizvollsten Orte der Blumenküste. Wir laufen zuerst rund um den Hafen, der unendlich viele Touris anlockt. Die Häuser sind oft bemerkenswert schmal, dafür bis zu sechs Stockwerke hoch, und in jedem Haus gibt es eine Brasserie, Creperie, Eisdiele, Restaurant, Café, oder aber Ateliers, Expos, Designshops, Boutiques.



Das ist uns dann doch etwas arg kuschelig. Also laufen wir durch die charmanten engen Gassen mit ihren pittoresken, manchmal recht bunten Fachwerkhäusern. Alles ist picobello gepflegt, überall Blümchen, und manches kleine Kunstwerk steht oder hängt einfach so rum.

Irgendwann wird es richtig teuer für uns, denn wir entdecken eine Boutique mit kleinen Glaskunstwerken, teils aus Murano, teils von lokalen Künstlern. Wir denken schon an Weihnachten und machen die Verkäuferin glücklich.



Dann statten wir den ehemaligen Wohnstätten der lokalen Baronen und Herzögen einen Besuch ab, bevor uns die HEMERA-Crew im Hafen dann doch noch zu einem Drink überredet.

Hierbei erleben wir ein Novum: Wir werden nach dem Code gefragt. Ich denk direkt an sämtliche Passwords meiner bisherigen Existenz, verbunden mit den Gesichtskontrollen in irgendwelchen Diskos, in denen Türsteher - sorry: Doorkeeper oder Security-Executives - die Schlüsselgewalt haben. In mir regt sich ziviler Ungehorsam: Für einen Drink in der Brasserie brauch ich einen Code? Aber nein, weit gefehlt, es ist der Code Sanitaire gemeint, die elektronische Impfbescheinigung. Ohne die bekommt man in Frankreichs Bistros, Cafés, Restaurants etc nichts zu essen oder zu trinken. Sehr sinnvoll, mE auch für uns in Deutschland, mit solchen Regularien würden Reichsbürger, Quer- und ähnlich (Nicht-)Denkende bestimmt ganz flott ihre Einstellung zum Impfen ändern, statt sich mit übelster Trittbrett-Schnorrerei auf die Herdenimmunität zu verlassen, die andere aufbauen.



Freitag, 13. August; Honfleur - Deauville

Trotz des Datums wird es heute ein schöner Tag, wenn auch mit einer windstillen Motorfahrt nach Deauville-Trouville, dem Doppelseebad an den beiden Ufern der Toques.



Dosville fristete ein bäuerliches Dasein, bis Charles de Morny, ein Halbbruder des kleinen Korsen, das Land ringsum 1860 aufkaufte, um hier - vergleichsweise nahe an Paris - ein „Königreich der Eleganz“ zu schaffen, sozusagen der Aga Khan der Normandie. Seither gilt der Ort an der Côte Fleurie, der Blumenküste, seit 1860 „Deau“-ville, als Inbegriff des eleganten Seebades, mit Pferderennbahnen, Yachthafen und Casinos. Künstler,

Schauspieler, Schriftsteller und andere Schöne und Reichen dieser Welt besuchen Deauville regelmäßig und hinterlassen ihre Namen zB an den typischen Strandkabinen, die die Planches begrenzen, die Strandpromenade am breiten, weißen Strand, der so sanft ins Meer übergeht, dass man schon eine kleine Wanderung hinter sich hat, bevor man mit den Schwimmbewegungen einsetzen sollte. Aber: Als ob es darum ginge! Da kann man ja keinen sehen, und da wird man auch nicht gesehen.

Viele der Prominenten bewohnten und bewohnen noch immer sehr typische Villen im Fachwerkstil, wie etwa der Maler Eugene Boudin mit seiner Villa Breloque, eher in der zweiten Reihe; aber auch an der Promenade sieht man prachtvolle Villen und bekannte Luxushotels für die oben erwähnten Schönen und Reichen..



Gegenüber, am anderen Ufer der Toques, liegt das ehemalige Fischerdorf Trouville, das erst mit der Eröffnung eines Casinos Anfang des 20. Jhd mit Deauville gleichzog, was den internationalen Schnöseltourismus angeht. Den Charme, den sich der Ort erhalten habe, suchen wir vergebens, aber es ist zugegebenermaßen ein ebenso elegantes Seebad wie nebenan.



Auch hier reihen sich aufwändige Privatvillen und Luxushotels an der Promenade, die mittlerweile auch von den Jedermanns besucht und belaufen werden.



Es mutet ein wenig befremdlich an, wenn bei Niedrigwasser das Flussbett der Toques zwischen den beiden Luxusorten auftaucht und dem Ganzen eine gänzlich andere Note hinzufügt.



Den legendären Strand von Deauville besuchen wir dann erst abends; eine herrliche Stimmung.



Samstag, 14. August; Deauville - Utah Beach

Unser nächstes Ziel St. Vaast erreichen wir heute nicht, dafür sind wir erstens zu spät gestartet; die Tore zum Yachthafen werden nämlich erst bei einem bestimmten Wasserstand geöffnet, und auch dann muss man sich an eine sehr enge und winkelige Fahrspur halten. Und zweitens ist der Wind zu schwach für eine allzu flotte Fahrt - immerhin aber beste Gennaker-Bedingungen.



Am späten Nachmittag fahren wir an Omaha Beach vorbei. Hier landeten am D-Day, dem 6. Juni 1944, im Rahmen der Operation Neptune 200.000 Soldaten der Alliierten. Nicht zuletzt aufgrund einiger derber Schnitzer der hohen Militärs - die vorbereitenden Bombardements trafen nicht die vorgegebenen Ziele, bis auf eine Kompanie erreichte kein Truppenteil die vorgesehenen Strandabschnitte (wegen Seitenwinden und Meeresströmungen - wer hätte so was ahnen können?!), die „Schwimmpanzer“ saßen bis auf zwei ab, und Ähnliches mehr - , wurde die Landung am Omaha Beach zu einem Desaster. Die Landungen auf den anderen Strandabschnitten gelangen besser, und so führte diese Schlacht zum Anfang vom Ende der deutschen Besetzung Frankreichs.

Das Wetter ist etwas grau, und mit dem Fernglas schaue ich rüber zu diesem tragischen Strandabschnitt, kann die Angst und Panik der Soldaten in ihren Landungsbooten (wie auch in den befestigten Stellungen) nachvollziehen; ich denke an die ersten Szenen des Filmes „Der Soldat James Ryan“. Es hat mich sehr angefasst, vor diesem Strand ein Kriegsschiff zu sehen. Werden die Menschen denn nie klug?!



Wir fahren noch ein Stück weiter und legen uns mit Einbruch der Dunkelheit am Utah Beach vor Anker.



Sonntag, 15. Bis Dienstag 17. August; Utah Beach - St Vaast

Der Hafen von St Vaast ist nur bei höherem Wasserstand zugänglich, ansonsten bleibt die Schleuse geschlossen und das Wasser im Hafen; draußen stehen dann nur ein paar Pfützen. Also richten wir es so ein, dass wir pünktlich zur ersten Schleusenöffnung um viertel nach eins da sind.



Das Örtchen, benannt nach Bischof Vedast von Arras, war Schauplatz einiger Schlachten. Der englische König Edward III landete hier 1346, als er mit einem Feldzug seinen Anspruch auf die französische Krone durchsetzen wollte - Leser der Warringham-Trilogie kennen die Zusammenhänge gut. 1692 setzten die Engländer nach der unentschiedenen Seeschlacht von Barfleur Brander ein und vernichteten zwölf französische Kriegsschiffe, die zwischen St Vaast und der vorgelagerten Insel Tatihou lagen.



Folgerichtig errichteten die Franzosen in persona des Festungsbauers Vauban auf der Insel und dem Festland entsprechende Verteidigungsanlagen, die heute UNESCO-Welterben sind. Tatihou kann man bei Niedrigwasser zu Fuß erreichen, oder aber jederzeit mit einem etwas abenteuerlich anmutenden Amphibien-Bus.



Etwas außerhalb der Stadt steht die Chapelle des Marins, eigentlich nur ein Teil der alten Stadtkirche mit der Apsis aus dem 11. Jhd. Ich mag diese kleinen unscheinbaren Kirchlein.



Seitlich des Hafens wird der Raum doppelt genutzt. Bei höheren Wasserständen übt da der hoffungsvolle Segelnachwuchs Wende und Halse, bei niedrigem Wasserstand kommen weite Austernbänke zum Vorschein. Gegen die Nahrungskonkurrenten der Austernzüchter, die Möwen, liegen die Austern unter Draht. St Vaast hat die älteste und bei Niedrigwasser mit 2500 x 1000 m größte Austernzuchtbereiche der Normandie.



Mit der kulinarischen Abendgestaltung haben wir wie schon so oft mal wieder ein wenig Pech. Die Franzosen essen nicht nur recht früh, reservieren zudem vorab, sondern die Restaurants besetzen die Tische wohl nur einmal am Abend, so dass die Wirte der von uns auserkorenen Futterstellen an diesem Abend ebenso komplett wie desoliert sind. Hätten wir uns doch an dem netten alten Feinkostladen eingedeckt! Aber letztlich ergattern wir doch noch einen zugigen Platz im Marina-Resto, und der erste Eindruck täuschte, das Essen war nicht zum Niederknien, aber zumindest zum Kopfnicken.



Wir legen noch zwei Hafentage ein: Gar zu garstig sind Wind, Wetter und Strömungen, und hier geht es uns gut. Die Bordküche wird um einen Tip reicher: Der sogenannte Franzosendorsch in Weißweinsoße erzeugt bei uns Begeisterung; leider handelt es sich um einen wohl eher lokal angebotenen Fisch, den wir später nicht mehr finden - gut, dass Lotte den Dorsch abgelöst hat. Wir werden zu Fischessern.

Mittwoch, 18. bis Sonntag, 22. August; St Vaast - Cherbourg - Mont St Michel - St Malo

Eigentlich wollte ich ja noch Barfleur einschieben, laut unseren Segelfreunden einer der plus beaux villages de France. Aber Mary macht darauf aufmerksam, dass man dann auch den trocken fallenden Hafen akzeptieren muss, was angesichts der zahlreichen lokalen Boote an Moorings ein längeres Ankersplatz - Suchmanöver im beengten Becken erfordern könnte, von einer unruhigen Nacht ganz zu schweigen.

Wir lassen Barfleur aus und planen den Törn rund um Kap Barfleur, von eben jenen Freunden beschrieben als sehr tricky bei Wind gegen Strom, weil sich dann am Kap eine überaus rauhe See aufbaut. Wir versuchen die Situation zu vermeiden und werfen deshalb schon um 5 Uhr morgens die Leinen los, also kurz nach Öffnen der Schleuse von St Vaast.

Die Freunde haben nicht übertrieben. Das Wetter war eigentlich nicht besonders widrig, aber nie hätte ich gedacht, dass auch Seestraßen solch heftige Schlaglöcher haben können. Der unebene Meeresboden nötigt der strömenden See manche unerwartet heftige Bewegung ab, das Logbuch dokumentiert: „ sehr

unruhige See, nies kabbelig, extrem unangenehm." Alle blieben tapfer! Wir waren aber dann doch froh, als wir den Turm am Kap hinter uns lassen und in ruhiges Wasser kommen.



Schon am späten Vormittag laufen wir in die Reede von Cherbourg ein, zusammen mit zwei Playmobil-Fischerbooten. Eine Kleinstadt am nördlichsten Punkt der Halbinsel Cotentin, wegen seiner strategischen Lage am Ärmelkanal seit 1000 Jahren Objekt der Begierde der verschiedensten normannischen, französischen, englischen Herrscher, Anjou und Navarra inklusive. Deshalb wurde von Louis XVI eine große Reede geplant, mit Blick auf das Desaster nach der Schlacht bei Tatihou, als die französischen Schiffe keinen Schutzhafen gefunden hatten. Der Plan wurde aber erst mal verworfen, bis die Reede 100 Jahre später unter Napoleon III fertig gestellt wurde.



Direkt an der Marina findet sich eine imposante Statue des in Frankreich allgegenwärtigen Napoleons in angemessener Feldherrnhaltung. Ich werde es nie verstehen, dass moderne und weltoffene Nationen solcherlei Massenmördern ein Denkmal setzen bzw sie stehen lassen, und auch noch stolz drauf sind. Sei's drum, es scheint unvermeidbar, und zumindest das Pferd ist gut getroffen.



Wir wandern durch die Stadt, die am Ende des zweiten Weltkriegs in der Schlacht um Cherbourg zwar stark zerstört wurde, aber zumindest vom Schicksal des „Kampfes bis zur letzten Patrone“ verschont blieb. Schön, dass es trotzdem viel Schönes und Kurioses zu bewundern gibt, wie diesen Friseursalon, der mich in die 60er zurückversetzt, und dessen Schaufenster alte Comics und Anderes aus dieser Zeit zeigt.



An vielen Stellen finden wir noch eine liebenswerte Altstadt, etwa an einem kleinen, abseits gelegenen Plätzchen, an dem die Welt still zu stehen scheint, oder in der Cour Marie, ehemals ein Postkutschen Relais, heute genutzt als Ateliers für Kunst, Mode und Architektur.



Eine weitere Besonderheit bucht Cherbourg für sich: Hier ist die Stadt der Regenschirme. Der Musical-Film „Les Parapluies de Cherbourg“ mit Catherine Deneuve hatte der Stadt ein verregnetes Image verpasst. Das wollten die Normannen, allen voran Jean-Pierre Yvon, so nicht auf sich und der Stadt sitzen lassen – denn: „In Cherbourg gibt es mehrmals am Tag schönes Wetter!“. Also creierte er den Veritable Cherbourg, einen dem robusten Land angepassten Regenschirm, der heute noch in seiner Manufaktur mit angeschlossenen Museum produziert wird. Das kleine Geschäftchen in der Altstadt erinnert sehr nett an die Dreharbeiten. Übrigens: Die männliche Hauptperson des Musicals, der Mechaniker Guy, lebte in der Welt des Musicals in der Cour Marie, bei seiner Tante.



Ganz nebenbei findet man nicht nur vor, sondern auch in Cherbourg manche beeindruckenden Zeugnisse einer alten und noch immer blühenden Hafenstadt, sei es das uralte Trockendock, sei es die Maserati Multi 70, mit der der Profi-Skipper Giovanni Soldini einen Rekord nach dem anderen angeht - wenn der Trimaran auch (nach dem Rolex-Cup?) einen arg ramponierten Eindruck macht.



Abends machen wir noch Spaziergänge und „gucken über die Kante“, auf diese riesige Reede, die zweitgrößte künstliche Reede der Welt mit einem neun Kilometer langen Schutzwall. Sie schützt den Hafen heute nicht mehr gegen irgendwelche Feinde von See her, aber doch vor Wetter und Strömung.



Wir haben uns auf ein paar Tage Cherbourg eingestellt. Einerseits wegen des gewöhnungsbedürftigen Wetters. Zweitens kommt mein Bruder Thomas uns besuchen, und der ist dankbar, wenn er sein Auto an einem Ort mit guter Bahnverbindung parken kann. Drittens und wichtigst: Wenn wir in die Bucht von St Malo reinfahren, dann werden wir in den nächsten Tagen gegen einen schlappen Wind rauskreuzen (oder motoren) müssen: Nicht so schön, zumal dann der Wind günstig stünde für eine direkte Überquerung der Bucht. Aber so ganz links liegen lassen wollen wir den Mont St Michel und St Malo nicht, und deshalb mieten wir uns ein Auto.

Anno domini 708 forderte der Erzengel Michael den amtierenden Bischof Aubert aus Avranches auf, auf der 92 Meter hohen Insel Mont Tombe eine Kirche zu errichten. Nachdem Aubert der bis dahin freundlich vorgetragenen Bitte auch nach mehrmaliger Mahnung nicht nachgekommen war, verlieh Michel der Sache ein wenig Nachdruck in Form eines Lochs, das er ganz unchristlich in Auberts Schädel einbrannte. Der Schädel mit dem Loch ist heute noch in Avranches zu besichtigen, allerdings sind sich die Historiker und Mediziner heute einig, dass der ausgestellte Schädel erheblich jünger ist - aber vielleicht ist Aubert ja auch ein paar hundert Jahre alt geworden. Jedenfalls begannen dann die Bauarbeiten an der ersten Kirche recht zügig.

965 gründeten die Benediktiner hier ihr Kloster, und gefördert von Königen und Herzögen entstand ab 1017 hier der riesige Komplex der Benediktiner-Abtei und eine kleinen Ortschaft. Man hatte lange bezweifelt, dass auf

dem so schroffen Felsen mehrgeschossige und ineinander verschachtelte Bauten überhaupt realisierbar wären, aber nach 500 Jahren Bauzeit war alles fertig. Jeder Besucher - und jährlich kommen davon 3 Millionen - kennt das Bild von der Landstraße aus, auf dem der mittlerweile umgetaufte Mont Saint Michel mit der Abtei fast schon unrealistisch wirkend aus den weitläufigen Schafsweiden aufsteigt.



Der Mont liegt sechs Meilen tief im Watt, und der Tidenhub beträgt bis zu zwölf Metern. Entsprechend kommt und geht das Wasser recht zügig, wenn auch nicht so flott, wie es Victor Hugo beschrieb: „Wie ein galoppierendes Pferd“. Dennoch war der Mont St Michel lange Zeit nur bei Ebbe und eiligen Schrittes erreichbar. Dann errichtete man einen Damm, der aber die Strömungen des Watts und des hier mündenden Bächleins so beeinflusste, dass die Bucht immer weiter versandete. 2006 konstruierte man eine Stahlbrücke, unter der das Wasser zirkulieren kann. Nur ganz nah an der Ortschaft gibt es noch eine Stelle, an der die Bewohner (fast) ganzjährig ihre Autos parken. Der Spaziergang durch die Wiesen, immer mit Blick auf den Mont St Michel, ist ein ganz eigenes Erlebnis; man kann die Anreise aber auch mit einem Shuttlebus abkürzen.

Die kleine Ortschaft am Fuße des Abteikomplexes ist hinreichend Touri-verrummelt, es strotzt vor lauter Andenken- und Fressläden. Trotzdem ist sie mit ihrem alten Charme unbedingt besichtigungswert, wenn man genug Phantasie besitzt, die Menschenmassen auszublenden - oder über Nacht bleibt, um dann den alten Geist der Stadt zu atmen. Wir sind auch mal rechts und links in die Gassen gestromert, was ein ganz anderes Bild ergibt.



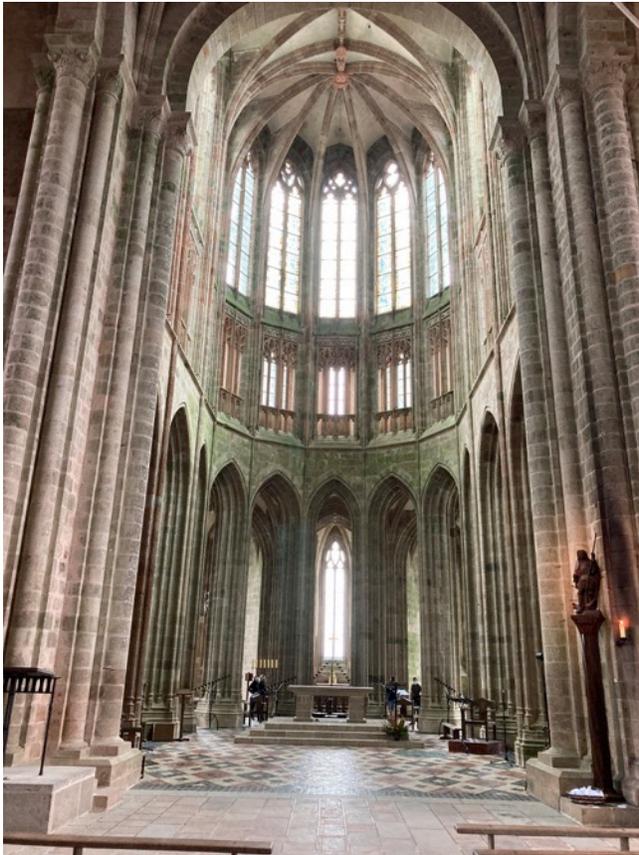
Über allem schwebt die Abteikirche, und über ihr der St Michel, ganz in Gold.



Nach dem recht steilen und mühsamen Aufstieg genießen wir zunächst einmal die unglaubliche Aussicht ins Watt. Leicht verständlich, dass man sich hier am besten einem ortskundigen Führer anvertraut, will man nicht von den Prielen eingeschlossen oder vom galoppierenden Pferd überholt werden.



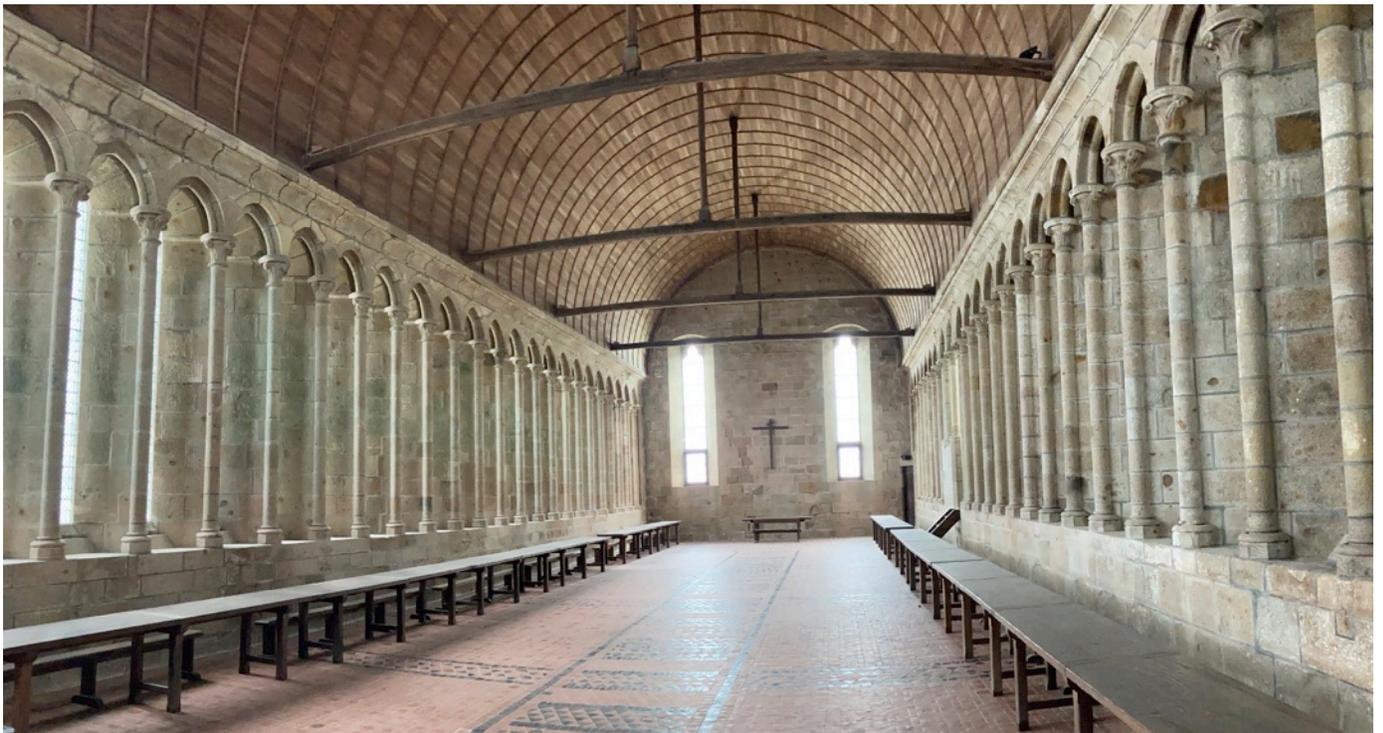
Das Längschiff der Abteikirche ist im schmucklos strengen, romanischen Stil gehalten, nur der Chor ist spätgotisch. Der Gesamtkomplex ist aus Granit errichtet; einerseits extrem wetterfest, andererseits aber ist Granit schwer zu bearbeiten, so dass man außer im Kreuzgang keine feingearbeiteten Skulpturen findet.



Der Kreuzgang aus dem 13. Jhd wird von schlanken Säulen gesäumt, die versetzt zueinander stehen und mit ihren gestaffelten Bögen die Dreidimensionalität des Gangs betonen. Dieser typisch normannische Baustil - lese ich - ist aus der islamisch geprägten normannischen Architektur Siziliens übernommen; offenbar haben also die Normannen nicht nur die sizilianische Kultur beeinflusst, sondern auch umgekehrt.



Betritt man das Refektorium, also den - übrigens ursprünglich nicht beheizten - Speisesaal, sieht man zunächst nur zwei Fenster, die anderen 48 liegen vertieft in den Seitenwänden, so dass der 300 m² große Raum wie eine Arkade wirkt. Wegen der außergewöhnlichen Akustik finden gelegentlich hier Konzerte statt. Sehr stilvoll!

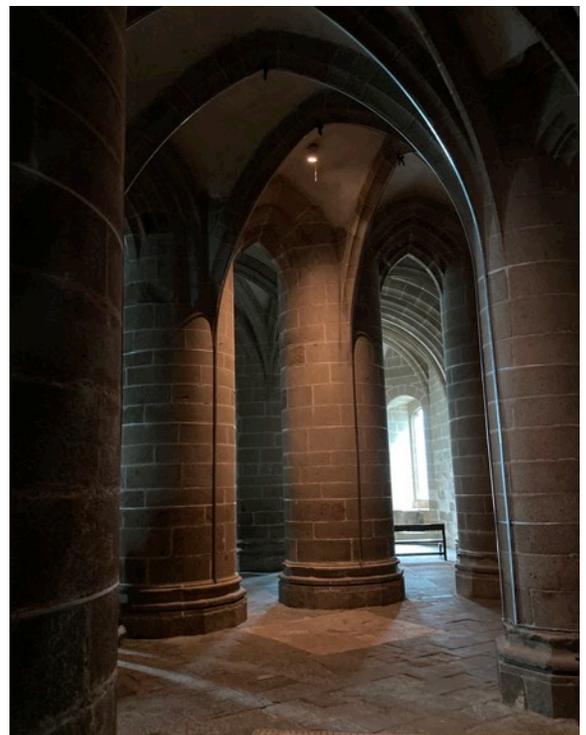


Sehr wohl beheizt - und mit zwei über-mannshohen Kaminen recht ausreichend - war hingegen der zweischiffige

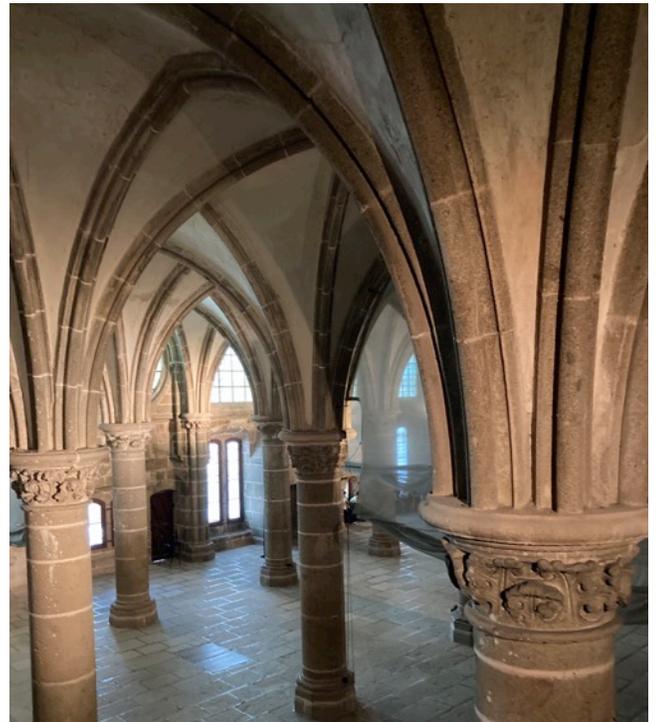
Gästesaal. Bei großen Festen wurde der 35 m lange Raum mittig durch Teppichwände geteilt in einen Küchen- und einen Speisebereich.



Eine Etage tiefer liegt Notre Dame sous Terre, die Krypta der dicken Pfeiler. Diese Pfeiler tragen das Gewicht des darüber liegenden Chors der Abteikirche. Die Unterkirche wurde und wird selten genutzt, was bei dem dusteren Eindruck ja auch nur zu verständlich ist.



Zuletzt gehen wir noch durch den alten Rittersaal aus dem 13. Jhd. Ursprünglich hatte der Raum als Scriptorium gedient, aber irgendwann war die Insel wohl strategisch so wichtig, dass man in der befestigten Abtei – was wohl unser pazifistischer Jesus dazu gesagt hätte?! – auch Militär einquartierte. Tatsächlich widerstand Mont St Michel etlichen Angriffen und Belagerungen in diversen Kriegen und diente später, seit der französischen Revolution, als Gefängnis vorwiegend für Regimegegner, was ihm den Spottnamen Mont Libre eintrug. Der Ort verlor seine mystische Bedeutung, die Bauten verfielen, die Bevölkerung verarmte, bis die Romantik Mitte des 19. Jhd den Ort entdeckte und verherrlichte als Monument historique. Ab 1872 wurde der Komplex restauriert und ist heute – zusammen mit der gesamten Bucht und dem Watt – UNESCO Weltkulturerbe, größtenteils in Staatsbesitz. Bis auf einen kleinen Klosterbereich, der nicht mehr von Benediktinern, sondern von Ordensleuten der Gemeinschaft Jerusalems bewohnt wird.



Mont St Michel gilt als einer der größten, erhaltenen Baukomplexe des europäischen Mittelalters. Uns hat die Komplexität der Anlage mächtig imponiert, und somit auch die Komplexität der Aufgaben, die in einer Abtei dieser Größenordnung zu bewältigen war. Von wegen zurückgezogenes spirituelles Klosterleben!



Von Saint Michel fahren wir zum Saint Malo, einer der bedeutenden Hafernstädte der Normandie mit einer weiten, teilweise trocken fallenden Rade. Die Möwen sind Touris gewohnt und recht zutraulich.



Der Ort war schon zu römischer Zeit bekannt, als die Insellage die Bewohner vor Eindringlingen schützte. Wegen der häufigen Beutezüge der Normannen wurde im 13. Jhd. eine mächtige Festungsmauer gebaut, die auch heute noch den altern Stadtkern, „intra muros“, mit ihren hohen Häusern umgibt.



Seine Blüte erlebt St Malo im 16. Jhd durch Handel und Fischfang, aber auch durch Piraterie, allen voran durch Robert Surcouf. Im 2. Weltkrieg weigerte sich der deutsche Festungskommandant trotz vieler Angebote der Alliierten und Bitten der Einwohner zu kapitulieren („Ein deutscher Soldat kapituliert nicht!“) Statt dessen nahm dieser Herr es in Kauf, dass alliiertes Bombardement tausende Leben forderte und die Altstadt zum allergrößten Teil zerstört wurde. Das heutige St Malo ist ein sehr originalgetreuer Wiederaufbau, mit vielen schönen Fassaden und Plätzen, wenn auch mal wieder - natürlich - voller Touris, so wie wir.



Nicht nur seit ihrer kurzen Zeit als unabhängige Republik sind die Bewohner stolz auf ihre Stadt: „Ni Francois, ni Breton, Malouin suis!“ Was es aber mit dem Hermelin im Armenmantel auf sich hat, das im Stadtwappen über die Mauern läuft, haben wir nicht raus gekriegt. Aber die Malouins scheinen das Viech zu lieben, und so findet man es auf Plaketten in manchem Bürgersteig eingelassen.



Voller Eindrücke machen wir uns auf den Rückweg nach Cherbourg und kommen in den zweiten dicken Regen des Tages. Schön für uns: Petrus hat die Schleusen immer dann geöffnet, wenn wir im Auto saßen, bei den Besichtigungen war eitel Sonnenschein.

Unvermittelt sehen wir einen Hinweis nach Barfleur, dieses empfohlen schöne Örtchen, das wir letzte Woche ausgelassen haben. Neugierig biegen wir ab. Der Hafen ist bestimmt sehr stimmungsvoll, aber leider ist dort gerade ein großer Trödelmarkt aufgebaut, der das Ambiente etwas stört. Also laufen wir durch die zweite Reihe und stellen fest, dass Barfleur zu Recht als eines der schönsten Örtchens Frankreichs gepriesen wird.



Für morgen hat sich mein Bruder Thomas angekündigt, der uns 10 Tage lang bis Brest begleiten wird.