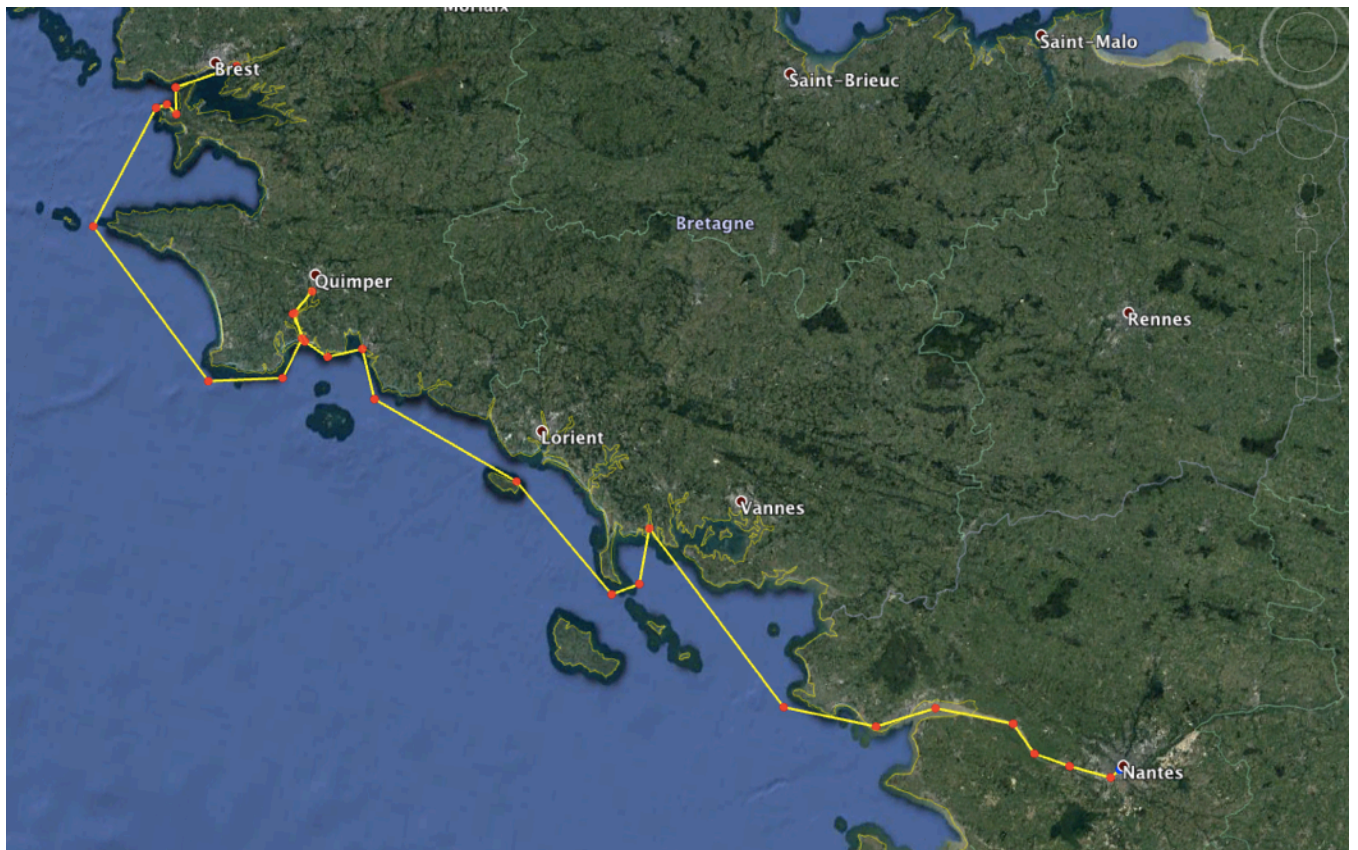


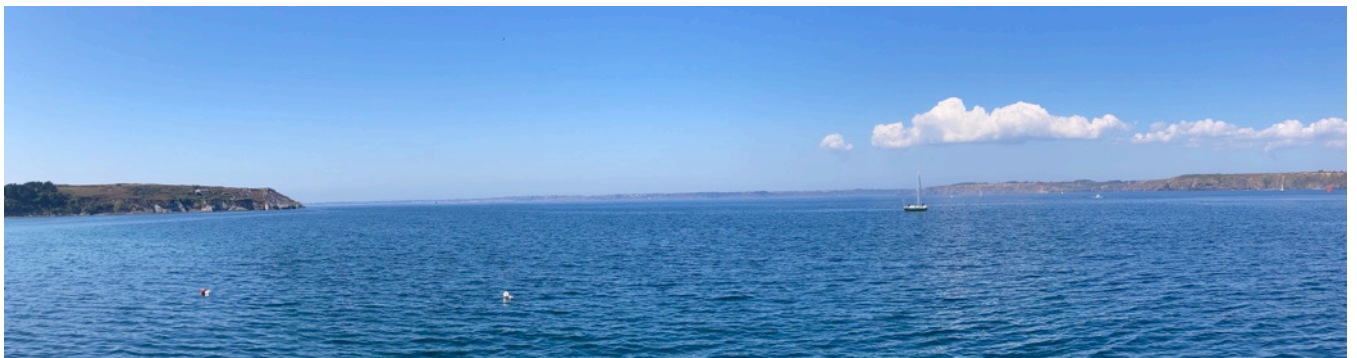
Bretagne, buiten un binnen

„Wir setzen unseren Törn gen Süden fort, Richtung Quimper. Dort, genauer gesagt in Benoit, wird mein Bruder Peter an Bord kommen und uns bis Nantes begleiten.“



Freitag, 3. September; Brest - Camaret-sur-Mer

Heute haben wir es nicht weit, es geht nach Camaret-sur-Mer, direkt am Eingang der Bucht von Brest.



Als der Schiffsverkehr in der Bucht von Brest noch abhängig war von günstigen Winden und Tiden, kontrollierte das kleine Örtchen den Zugang nach Brest. Aus der Zeit stammt auch der Wehrturm, gebaut vom erfindungsreichsten Festungs-Baumeister seiner Zeit, Marquis de Vauban, heute Unesco-Weltkulturerbe.



Direkt nebenan steht seit 1527 trutzig die kleine Fischerkapelle Notre Dame de Rocamadour, ein liebes Kirchlein für das ganz einfache Volk, und deshalb so schön.



Wieder ein paar Schritte weiter befindet sich der Schiffsfriedhof, von den Einheimischen als Sehenswürdigkeit angepriesen. Die spinnen, die Bretonen! Aber interessant folkloristisch mutet er schon an.



A propos die spinnen: Eine tatsächliche weitere Sehenswürdigkeit des Ortes ist die 200 Meter lange Menhiren-Reihe am Ortsrand. Obelix lässt grüßen.



Ich habe versucht, mit den Steinen zu reden, aber mein Keltisch ist bedauernswert schlecht. Trotzdem, leg ich die Hand auf so einen Stein, wird's mir wunderbar: Was sie wohl zu sagen haben? Welcher Glaube und welche Geheimnisse mögen von ihnen ausgegangen sein? Welches Wissen der Druiden mag in den letzten Jahrtausenden verloren gegangen sein? Das weiß heute keiner mehr. Schade.

Auf dem Rückweg begegnen wir dem einsamen Saxo-Spieler auf der Hafenmauer. Mehr Stimmung geht nicht.



Samstag, 4. September; Camaret - Audierne

Schon spektakulär, was da so im Weg rumliegt, felsige Gegend.



Unsere Fahrt führt uns heute rund um den Pointe du Raz. Es geht die Legende, dass hier ein Stollen vom Meer in das Kap getrieben worden sei. In diesen Stollen würden alle Ertrunkenen gebracht, und je nach Wetter höre man ihr Stöhnen. Na ja, Legende! Aber es gibt einen wahren Kern: Das Stöhnen des Meeres.

Zwischen dem Pointe du Raz und der Insel Sein liegt der Raz du Sein, ein berühmtes Stück Küste auf der Kante zwischen Atlantik und Kanal. Selbst der Berufsschiffahrt wird geraten, hier nur bei ruhigen Bedingungen durch zu fahren. Die Untiefen, die sich von der Ile du Sein wohl zwanzig Meilen weit nach Westen ausdehnen, lassen das Wasser zwischen der Insel und dem Festland bis zu sechs Knoten schnell strömen,

wobei die See extrem bewegt sein kann, hoch, konfus, unvorhersehbar, mit Overfalls und stehenden Wellen. Bei Südwind und südlaufer Strömung aber – so berichten es Segelfreunde – sei es ein Mühlenteich.

Wir entscheiden uns für die Version Mühlenteich, sind zu Stillwasser am nördlichen Ende des Raz, definieren den leichten Gegenwind als Nicht-Wind-gegen-Welle, fahren vorbei am Leuchtturm La Vielle und haben einen ganz ruhigen Törn bis Audierne.

Wieder mal ein Kap, das uns gnädig gesonnen war, freundlicher als sein Ruf. Es bewahrheitet sich die Erkenntnis: Ein Skipper mit außergewöhnlichen Fähigkeiten setzt seine außergewöhnlichen Fähigkeiten dazu ein, Situationen zu vermeiden, die außergewöhnliche Fähigkeiten erfordern. Nun sind wir beide sicher keine Skipper mit außergewöhnlichen

Fähigkeiten; aber offenbar lagen wir zumindest bislang mit unseren pingelig-vorsichtigen Törnplanungen nicht ganz falsch.



Audierne erweist sich als nettes kleines Örtchen ohne große Highlights, aber mit einigen Hinguckern.



Sonntag, 5. bis Dienstag, 7. September; Audierne – Saint Marine / Benodet

Auf unserem Weg in die Mündung des Flusses Odet geraten wir völlig unvermittelt in pottendichten Nebel. Es ist das erste Mal, dass wir das Radar „im Ernstfall“ einschalten, und wir sind froh über unsere Entscheidung, es angeschafft zu haben. Okay, der Spuk ist nach einer knappen Stunde vorbei, und gar so viel war auch nicht los, aber das nebelfeste Zusatzauge wirkte beruhigend bei dieser fast meditativen Fahrt.

Anschließend ist Delfin-Show; wohl eine gute halbe Stunde ist die Schule rund um uns. Ich glaube, am meisten Spaß haben die Flipper am Bug und zwischen den Rümpfen. Hier spielen sie regelrecht mit dem Boot,

geben mal kräftig Gas und schießen weit voraus, um dann von irgendwoher den Kurs der SCHWALBE zu kreuzen und das Nachlaufen wieder zu beginnen. Man könnte stundenlang fotografieren, aber dann ähneln sich die Bilder, und es ist besser, das Spektakel einfach nur zu beobachten. Das wird nie langweilig.



Am späten Nachmittag erreichen wir den Odet. In der Flussmündung liegen an beiden Ufern kleine Orte, westlich Sainte Marine und gegenüber Benodet, das „Strandbad der Pariser“, mit Thalassotherapie-Bädern und Casino. Sainte Marine, früher ein bedeutender Umschlaghafen für Bordelais-Weine, gefällt uns auf Anhieb besser, und wir machen außen am Schwimmsteg fest, mal wieder bei einiger Strömung.



In der ersten Hafenzeile stehen uralte Häuser, heute oft als Brasserie oder Creperie genutzt. Das rosa Haus ganz links, Abri du Marin, ist ursprünglich ein Zufluchtsort für Fischer gewesen, heute ein Heimatmuseum. Randbemerkung: Wir haben sowohl in Sainte Marine als auch gegenüber in Benodet versucht, einen Tisch zu bekommen. Vergeblich, ohne Reservierung ist hier nichts zu machen, wie so oft in Frankreich.

Von der Uferpromenade aus sieht man hunderte Bötchen; sie prägen den Fluss von der Mündung bis sicher zehn Kilometer aufwärts. Ohne Boot wird man hier nichts, und wie vielerorts in Frankreichs Flüssen ist eine typische französische Segler-Szene entstanden, aus der typische französische Segler entstehen.



Wir laufen durch den Ort, sehen den alten Waschplatz und die größte Hortensie ever. Der Kleine da bin ich.



Für morgen ist kräftiger Ostwind angesagt, und verbunden mit dem Schwell der vorbeifahrenden Schiffe könnte es an unserem Liegeplatz ungemütlich werden. Wir planen also, uns drüben in Benodet einen geschützteren Liegeplatz zu suchen. Wir bleiben nämlich noch ein wenig, weil wir den Besuch meines Bruders Peter erwarten. Er wird morgen nach Quimper kommen, an den nächsten größeren Ort am Odet. Schon drängt sich die Frage auf, ob wir ihn nicht dort abholen können. Ja, meint die Hafenmeisterin, der Odet ist prinzipiell bis in die Randbezirke von Quimper befahrbar; allerdings sind Tide und Koeffizient nicht auf unserer Seite, sie empfiehlt ein kleines Örtchen etwa 15 Kilometer vor Quimper. Und da wir heute nichts Besseres zu tun haben, explorieren wir den Fluss einmal, so weit es geht. Die Fahrt ist wild-romantisch, und wahrscheinlich verirrt sich so eine Wuchtbrumme wie die unsere selten hierher.



An den Ufern steht manch ein stattliches Manoir.



Bis Quimper kommen wir erwartungsgemäß nicht, wir schrabbeln fast schon ein paarmal über den Grund; es ist eben nahe Niedrigwasser. Gut, dass das Echolot heute mitmacht - das ist nicht immer so, und es soll noch schlechter werden.



Auch die von der Hafenmeisterin empfohlene Anlegestelle erweist sich als ungeeignet; die Mooringbojen liegen gute 10 Meter auseinander, und mit dem Kentern des Stroms drehen sich alle Boote um 180°; ergo sind an den Bojen nur Boote bis 10 Metern zugelassen. Zudem wäre es bei Peters Ankunft fast schon dunkel, so dass er nichts von der Flussfahrt hätte.

Zurück in Benodet lassen wir uns von der Strömung rückwärts in den engen Hafen reintreiben – so haben wir gute Kontrolle über Richtung und Geschwindigkeit. Dann machen wir uns auf den Weg zum Supermarkt, entlang eines trocken gefallenen Seitenarms des Odet, in dem einige Schiffswracks liegen. Aus Neugier gehen wir ein paar Stunden später noch mal gucken: Ein weiter See, die Wracks gucken nur knapp raus.



Auf dem Boot bietet sich noch ein schöner Blick auf den Fluss und die hohe Brücke über den Odet. Gut, dass wir bei dem Wind und bei der Strömung jetzt erstens im Hafen und zweitens auf der richtigen Fluss-Seite liegen.

Peter kommt pünktlich zum Abendessen an.



Mittwoch, 8. bis Donnerstag, 9. September – Benodet – Concarneau

Der Wind ist auch nicht mehr das, was er mal war, und so motoren wir einen kurzen Schlag rüber nach Concarneau.

Die sehenswerte Altstadt, Ville close, liegt auf einer Insel, 100 mal 300 Meter groß. Ursprünglich hatten hier Mönche im 10. Jhd ein kleines Kloster errichtet, später wurde die Insel zu einer bretonischen Festung, die letztlich vom allgegenwärtigen Festungsbaumeister Sebastian de Vauban im 17. Jhd ihr heutiges Aussehen erhielt. Seit dem 12. Jhd ist die Ville close über eine Brücke erreichbar.



Bei den Befestigungen hat der Marquis ganze Arbeit geleistet. Die Stadt ist komplett mit Wasser und hohen Wehrmauern umgeben, und sie schützt den dahinter liegenden alten Hafen. Heute wirkt alles nicht mehr so martialisch. Meinen auch die ansässigen Möwen. Im Hintergrund die moderne Marina.



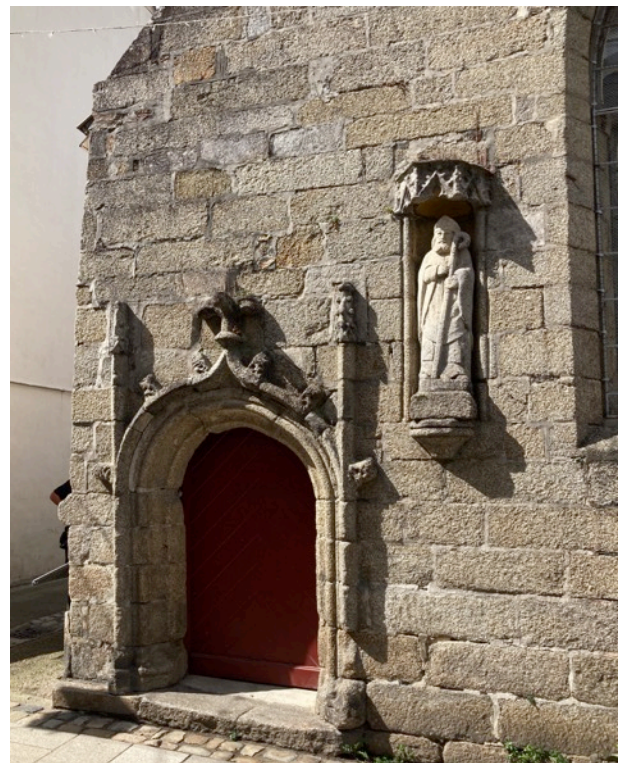
In der Stadt rummelt es richtig, der Ort ist ein begehrtes Touristenziel.



Wenn man die Menschenmenge aber wegdenkt, kommt ein malerisches und typisch bretonisches Örtchen zum Vorschein.



Schon seit dem 16. Jhd gab es hier ein von Nonnen geführtes Krankenhaus mit zwei Stationen, je zehn Betten für Männlein und Weiblein der Stadt. Die Stationen waren so ausgerichtet, dass man vom Bett aus die Gottesdienste in der Chapelle de l'Hopital verfolgen konnte. Heute sieht man nur noch den niedrigen Eingang zur Kapelle.



Aber uns wird noch mehr geboten als eine schöne Stadt: Beim Verlassen der Marina sind wir in die Dreharbeiten zu einer neuen Folge „Kommissar Dupin“ geraten. Der Commissaire alias Pasquale Aleardi inspiziert

grad am Fischstand im Hafen die aktuelle Leiche, dieses Mal im Schlafanzug. Die Leiche, nicht der Kommissar. Obwohl: Ein wenig Abwechslung in der Garderobe täte ihm gut, dieses braune Jackett nutzt sich mit der Zeit doch ab! Jedenfalls ermittelt er später auch noch vom Polizeiboot aus, das am Steg neben uns lag. Wir spielen Paparazzi, schicken unsere Fotos an die uns beneidenden Nichten und streamen am Abend eine alte Folge der Serie. Na ja! Schönes Erlebnis, tolle Schauplätze, aber als Krimi packt es uns nicht wirklich.



Und dann kommt da noch die 58 Meter Bark BELEM rein: 1896 in Nantes als Frachtsegler gebaut, später Luxusyacht eines britischen Blaublutes, dann Segelschulschiff und heute französisches Charterschiff, macht die alte Dame doch noch eine super Figur. Sie hat Platz für 48 Passagiere zzgl. 16 Crewmitgliedern.



Freitag, 10. September; Concarneau - Port Tudy, Ile de Groix

Für die Fahrt zur Ile de Groix stehen die Zeichen auf Parasailor, die beste Investition ins Schiff. Einfach zu bedienen bei allen rauen Winden bis 150°, kinderleichte Halsen - einfach Ruder legen, denn was ist das: Spin-Baum-Shiften? -, viel Speed und kein Vorsegel-Geflatter bei Leichtwind. Das Setzen und Bergen ist ein wenig zeitaufwändig, aber wir werden bei jedem Mal besser.

Der Parasailor liegt bei uns im so genannten Easy Snuffer, vulgo Bergeschlauch mit Trompete - in der Bb-Bug-Backskiste. Aber erst mal werden die vier Leinen vorbereitet: Eine rot-weiße bzw grün-weiße Schot, die jeweils über einen Block an der bb und stb Klampe achtern auf eine der Winschen läuft, wobei auch die Stb-Schot über Rollen zum Steuerstand gelenkt ist. Und dann noch ein roter bzw ein grüner Niederholer, der über Rollen am Bug und dann über die Fockschienen zum Steuerstand geführt werden. Okay, am Steuerstand wird es etwas eng mit den Klemmen und Winschen, da müssen wir noch nachrüsten.



Wenn die Leinen liegen und mit dem Parasailor verbunden sind, wird der Parasailor mit dem Spi-Fall in den Mast gezogen und die Trompete nach oben geführt. Schon öffnet sich das Wunderteil mit seinem Flügelchen, und wenn man ein wenig acht gibt, war's das. Der Rest ist Fun pur.



In Port Tudy, dem ehemals bedeutendsten Thunfischer-Hafen Frankreichs, müssen wir an einer Mooring im Vorhafen bleiben, die SCHWALBE sei zu breit. Na gut, dafür gibt es dann eine gewisse räumliche Enge zu den frequent einlaufenden Fähren, was aber in friedlicher Koexistenz abläuft. So was ist man hier gewohnt.



Gleich vorne im Hafen steht noch das kleine Zoll-Gebäude, das spätestens nach Schengen arbeitslos ist bzw jetzt nur noch rein repräsentativ-touristischen Aufgaben nachkommt.



Unterwegs hatte sich unser Plotter dann noch einen Total-Ausfall geleistet, es ist nur noch der Schriftzug AXIOM zu sehen, ansonsten reagiert das Teil auf gar nichts, weder getoucht, noch mit der Aus-An-Reboot-Methode. Ich bin maximal genervt, dieses Raymarine-Teil hat bisher nichts als Ärger gemacht - ich will meinen Simrad zurück! Ärgerlich: Ich hatte ursprünglich nur den Plotter austauschen wollen, und hielt es für eine gute Idee, diesen Plotter von derselben Firma zu kaufen, von der alle anderen Geräte an Bord sind. Dann kam aber das Radar dazu, dann noch die Funke. Hätte ich doch gleich den ganzen Raymarine-Schraddel rausgeworfen und was Vernünftiges einbauen lassen! Der Korrektheit halber sei aber gesagt, dass ich wohl ein besonderes Pech habe, wahrscheinlich einen Netzwerk-Bug, denn laut „meinem“ deutschen Elektronik-Dealer ist Raymarine ansonsten okay.

Hilft aber alles nichts, wir telefonieren uns die Finger wund nach einem Raymarine-Techniker - auf ihrer Homepage hat Raymarine die Anschriften der Dealer recht ordentlich versteckt, und auf e-Mails antwortet weder der holländische Dealer, der das Teil eingebaut hat, noch die englische Zentrale. Letztlich finden wir einen Elektronik-Shop in La Trinité-sur-Mer, eine Tagesreise von hier. Wir verabreden einen Termin am kommenden Montag.

Samstag, 11. bis Montag, 13. September; Port Tudy - La Trinité-sur-Mer

Bevor wir nach Trinité-sur-Mer ablegen, kümmern wir uns um ein Back-up für das iPad, das ja nach dem Plotter-Totalausfall dessen Rolle übernehmen muss. Die Strecke ist überschaubar und nicht anspruchsvoll; trotzdem fotografiere ich die gesamte Route im Überblick und im Detail und lade die Bilder auf meinem Laptop hoch, just in case! Das sollte reichen, und los geht's bei freundlichem, aber windarmen Wetter.



La Trinité ist der Lieblingsort des Autors von „Gentle Sailing Route to the Mediterranean“, des sehr informativen Törnführers, den wir neben anderen, zB dem Reeds Almanach, benutzen. Ich kann die Euphorie des Autors nicht teilen, aber immerhin sind der Yachthafen und die darin liegenden Schiffe sehenswert. Es gibt eine starke Multihull-Fraktion, auf die der Hafen eingestellt ist, zB mit XXXL-Boxen in den Maßen 30 x 30m. Hier werden viele Rennen und Weltumsegelungen vorbereitet.



A propos Multihull: Den Einsatzzweck dieses Gefährts konnten wir nicht ergründen, es sah aber nett aus.



Wir werden uns in La Trinité nicht langweilen, denn bis am Montag der Raymarine-Techniker an Bord kommt, haben wir Zeit genug, die Menhire im benachbarten Carnac zu besichtigen.



Hier stehen etwa 3000 Menhire aus Granit, die wohl unter unsäglichen Mühen an der Küste abgebaut und hierher geschafft worden sind, in mehreren kilometerlangen, gleichmäßigen Reihen angeordnet, wobei die größten Steine immer am gleichen Ende stehen. Das Ganze hat vor 7000 Jahren angefangen und war wohl zu römischer Zeit noch nicht beendet - wie die einschlägig Gebildeten unter uns ja auch von den Herren Asterix und Obelix wissen.



Der größte Menhir, wohl an die fünf Meter hoch, steht einzeln auf einer Lichtung, umgeben von einem Kreis kleiner Steine. Bis heute gibt es verschiedenste Vermutungen, weshalb die Alten sich dieser Mühe unterzogen haben. Haben sie sich gegen übernatürliche Kräfte des Meeres schützen wollen? Sind es religiöse Objekte, hat es mit Sonnen- oder Mond-Kultur zu tun? Oder sind es, wie gerne behauptet wird, versteinerte römische Armeen - was gegen die 7000 Jahre und für Obelix sprechen könnte.



Am Montag punkt zehn steht der Elektroniker vor dem Boot, komplett ausgerüstet mit einem veritablen Werkzeug-Trolley, was ja auch nicht immer gegeben ist. Als erstes versucht er den streikenden Plotter zu aktivieren, und nach einer Telefon-Konsultation mit einem weiteren Experten weiß er, wie man den Plotter re-booten kann, selbst wenn er nicht auf Touch-Screen reagiert. Für Leidensgenossen: Den Bereich, den man zum regulären Einschalten von links nach rechts streicht, muss man fünfmal von rechts nach links streichen. Dann erscheint eine Liste möglicher Aktionen, aus denen er ein Werk-Reset auswählt. Anschließend muss man aber alles wieder neu konfigurieren, was zumindest mir in Sachen AIS nicht gelang. Seither ist mein Plotter schizo, im angezeigten Kat-Symbol fährt noch ein kleines Segelboot mit AIS mit.

Zum häufigen Verlust der Satelliten-Ortung meint der Techniker, das sei bekannt und könne mit einem Software-Update behoben werden. Die weiteren Probleme, wie das Verstellen der Einheiten oder der Ausfall der Tiefenangaben, konnten nicht reproduziert und somit auch nicht behoben werden. Mein Vorschlag, das gesamte Netzwerk durch zu checken, wurde mit Verweis auf das momentan augenscheinliche Funktioniern auf Basis des Updates verworfen. Resultat: Der Plotter läuft wieder, die Satelliten gingen schon am Ende des nächsten Tages wieder verloren, dafür konnte ich die anderen Probleme jetzt reproduzieren, wobei der Techniker aber leider nicht mehr verfügbar war. Eine telefonische Anfrage aus weiter Ferne, was denn nun sei, verlief in reklamlations-unfreundlichen Gebrabbel, ich werde also noch einen Techniker beauftragen müssen. GRRR! Diese Experten! Keine Ahnung, aber 150 Ocken für anderthalb Stunden einsacken!

Dienstag, 14. September; La trinité -sur-Mer - Pornichet

Das Bordbuch meint: Kein schöner Tag! Wenig Wind, viel motort. Küste unspektakulär, Pornichet dito. Aber zumindest die Ausfahrt aus La Trinité war schön, Pornichet ist bei jeder Tide befahrbar, und wir haben einen guten Absprunghafen nach Nantes, wo Peter abmustern wird und wo Marys Schweizer Freunde Manu und Heinz für 14 Tage an Bord kommen werden.

Mittlerweile haben wir wieder unser Augenmerk auf das Wetter in der Biskaya gerichtet, und es deutet sich kaffeesatzmäßig ein Fenster an in der kommenden Woche von Dienstag bis Freitag, stabile Hochdrucklage mit NO-Wind von runden 15 Knoten, am Donnerstag etwas mehr, am Freitag Abend sollte man in La Coruna sein, weil dann der Wind umschlägt. All das haben wir Manu und Heinz mitgeteilt, und die beiden scharren mit den Hufen. Sie sind erfahrene Segler und haben im Gegensatz zu mir schon manche Hochsee-Etappe im Kielwasser, Mary sowieso. Ich bin also der „Rotarsch“ an Bord. Na, mal sehen!



Mittwoch, 15. bis Donnerstag 16. September; Pornichet - Nantes

Wir dürfen nicht zu spät losfahren, denn gegen Mittag kippt der Strom der Loire, und dann wird es mühsam, bis nach Nantes zu kommen. Wir legen um 9 ab, leider wird es eine reine Motorfahrt.

Schon bei St Nazaire wird es richtig industriell dreckig-laut, speziell das Westufer ist gesäumt von Industrie- und Werftbetrieben, Anlegern für die Großschifffahrt, aber auch von kleineren Betrieben wie zb Schrottplätze und -verwertungsanlagen. Später zeigen sich der Fluss und seine Ufer von einer recht schönen Seite.



Die Loire-Mündung wird überspannt von der knapp dreieinhalb Kilometer langen St-Nazaire-Schrägseil-Brücke. Die Schifffahrt nutzt aber ausschließlich die Durchfahrt von „nur“ 720 m Breit, und selbst ich habe keinen Zweifel, dass wir auch drunter durch passen: Durchfahrthöhe 61 Meter.



Weiter flussaufwärts haben einige Menschen wohl Pech gehabt. So ein Schiffswrack ist ja noch erklärlich, aber wie kommt das komplette Haus ins Wasser?!



Um nicht am Ende einer 50 Kilometer-Flussfahrt von einer besetzten Marina abgewiesen zu werden, haben wir uns - wie meistens - vorher telefonisch erkundigt. Gut so, denn es gibt nur einen Steg für Yachten. Der aber liegt recht zentral in der modern-neuen Stadt und gegenüber der Ile des Machines, einem Freizeitparadies, das zwei große Attraktionen bereit hält, nämlich ein venezianisches Karussell und einen mechanischen Elefanten. Der 50-Tonnen-Koloss aus Stahl und Holz, 12 Meter hoch und 21 Meter lang, kommt ein paar Mal täglich für einen kurzen Spaziergang raus, trägt bis zu 50 Personen durch die Gegend, trompetet und rüsselt jede Menge Wasser durch die Gegend.



Zuerst bin ich von Nantes recht enttäuscht. Das lag daran, dass ich zunächst wohl nur das moderne Nantes gesehen hatte, das nach den schweren Zerstörungen durch alliiertes Luftbombardement mit wenig Feingefühl und eiligst wiederaufgebaut worden war. Dann haben wir etwas über die Stadt gelernt und die schönen Ecken kennen gelernt.

Die Gegend ist seit fast 3000 Jahren besiedelt. Cäsar unterwarf den hier ansässigen Keltensamm der Namneten und gründete Portus Namnetus. Dann folgten verschiedene Gastspiele, von Kaiser Karl dem Großen über normannische Herzöge bis zu den französischen Königen. Im 18. Jhd erlebte Nantes dann einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung und wurde zur bedeutendsten Hafenstadt Frankreichs. Man lebte vom Asienhandel und - Schande! - vom Sklavenhandel.

Von den über 27.000 Sklavenfahrten, die vom 15. bis ins 19. Jhd aus Europa dokumentiert sind, starteten über 4000 aus Frankreich, mehr als ein Drittel davon aus Nantes. Insgesamt traten über eine halbe Million Sklaven ihren Leidensweg von Nantes aus an, jeder 10. starb unterwegs. Heute erinnert ein Mahnmal an diese früher durchaus üblichen, aber dennoch unrühmlichen Verbrechen, schon von außen erkennbar an den in den Boden eingelassenen, hinterleuchteten Glasplaketten mit den Namen der einzelnen Sklavenschiffe.



Die Altstadt von Nantes zeugt vom Wohlstand damaliger Zeiten.



Besonders beeindruckend ist die Passage Pommeraye, eine 1843 eingeweihte Einkaufsmeile über mehrere Etagen im neoklassizistischen Stil.



Gott sei Dank ist die Passage auch heute noch frei von McDonalds, Nanu-Nanas und ähnlichen Resterampen.



Wer sagt denn, dass in New York das einzige Flat-Iron-Haus steht?



Die Kathedrale war leider eine Baustelle, wie vieles in Nantes: Man scheint was zu tun!



Das mit Wall und Graben stark befestigte Schloss von Nantes war zuerst die Residenz der bretonischen Herzöge, später dann der französischen Könige, wenn man denn geruhte, in der Bretagne zu weilen.



Peter verlässt uns in Nantes und reist mit Thalys und TGV wieder zurück in die Eifel. Aber schon am nächsten Tag kommen Marys Schweizer Freunde Manu und Heinz, die uns zwei Wochen lang begleiten werden.

