

CUISEUR À ŒUFS: CUI BONO?

Im Frühstücksraum des Hotel Pommeraye fällt auf dem Selbstbedienungsbüffet mit dem erwartungsgemäßen Angebot ein platzraubender Apparat auf, der jedoch seinen Zweck hat: ein *Cuiseur à œufs*, für englischsprachige Gäste: *Egg Cooker*, der Marke Sofraca. Davor steht ein ebenfalls stattlicher, eierschalenweißer Porzellanbehälter in Form allerdings nicht eines Eies, sondern einer Kugel. Aus einem eher runden als ovalen Loch in halber Höhe kann man sich von den nie weniger zu werden scheinenden und jeden Morgen ausnahmslos braunschaligen *Œufs crus*, englisch: *Row Eggs*, eins rausnehmen, um sie sich im *Cuiseur à œufs* nach eigener Vorstellung zuzubereiten, vielleicht wären auch zwei erlaubt. Dieses Sofraca-Modell fasst bis zu sechs Eiern gleichzeitig. Man hat sie in Eierhaltern zu platzieren, deren Griffe in unterschiedlichen Pastellfarbtönen gehalten sind, damit man sein eigenes Ei wiederfindet, weil man es ja nicht über- oder unterkocht zurück will und sie sich sprichwörtlich eben wie ein Ei dem andern gleichen. Alle etwaigen Eier müssen sich ein Wasserbassin teilen, und ein einziger Kochzeiteinsteller scheint für das gesamte Becken zuständig, was mich jetzt zweifeln lässt, ob diese sechs Eierhalter tatsächlich individuell reguliert werden können, wie ich wegen der Komplexität der Anlage zuerst vermutet hatte.

Das ist eiermäßig auch schon alles: das Frühstücksangebot im Hotel Pommeraye umfasst, weil wir in Frankreich sind, kein Spiegelei, Rührei, *poached egg*, Omelette. Galette, was hingegen typisch bretonisch wäre, scheinbar auch nicht: zur eigenhändigen Zubereitung dieses Eierkuchens würde es an einem Gerät von Sofraca bestimmt nicht mangeln.

Allerdings: In den fünf Tagen meines Aufenthalts im Hotel Pommeraye, das auch im September noch so gut belegt war, dass es im Frühstücksraum in den Stoßzeiten fast zu eng war, habe ich keinen einzigen Gast beobachtet, der sich selber ein Ei gekocht hätte. Ob die trotz gegebener Möglichkeit eierlos Frühstückenden jetzt alles Franzosen waren, wie man vermuten könnte, weil wir in keiner ausgesprochenen Metropole des

internationalen Tourismus weilen, kann ich aber nicht mit Bestimmtheit sagen, denn Franzosen sehen auch nicht mehr so französisch aus wie früher, als sie an den im Urlaub obligaten Trainingsanzügen sofort erkennbar waren. Und sprechen beim Frühstück hört man niemand mehr. Ältere Ehepaare, so gut wie jeder Nationalität, schweigen, denn was wollten sie sich noch Neues sagen; auch die aktuell im Raum stehende Frage, ob im Hinblick auf Eier aktiv werden oder nicht, wird schon erschöpft sein. Jüngere Paare kommunizieren in sozialen Netzwerken, aber nicht mit dem Gegenüber, so dass sie schon wegen der benötigten technischen Hilfsmittel auch gar nicht die Hände für Eier frei hätten. Wenn Familien tuscheln, so dass man auch bei geringem Abstand nur unvollständig mithören kann, sind es oft Deutsche, meistens aus dem Osten, die sich genieren, ihre Herkunft sprachlich preiszugeben, und sie würden auch nie etwas tun, was niemand sonst tut, nämlich sich ein Ei kochen. Auch haben sie wahrscheinlich die eierbezüglichen Beschriftungen weder auf Französisch noch Englisch lesen können.

Roh hat übrigens auch niemand ein Ei gegessen. Ich selber nur am ersten Morgen, weil ich den, wie erwähnt, zweisprachigen Hinweis auf den Zustand der ausliegenden Eier ohne Brille nicht entziffern konnte.

Auf der Weiterreise war die Brille beim Frühstück dann immer bei der Hand. Im Grand Hotel des Dunes waren die Eier in gleich drei Sprachen beschriftet, mit jeweils drei Ausrufezeichen dahinter, wobei diese korrekterweise weder auf Englisch noch auf Deutsch vom Buchstaben davor abgesetzt waren, was Franzosen oft missachten:

C'est à vous de cuire les œufs !!!

It belongs to you to cook eggs!!!

Das ist Ihnen, die Eier zu backen!!!

Über die dem Hotel den Namen gebenden Dünen schweifte der Blick auf das Meer, was im großzügig dimensionierten Frühstückssaal jedoch nirgends zu entdecken war, trotz Brille, war ein Eierkocher oder Eierbacker, welcher Bauart auch immer.

Im Lion d'Or schließlich, bei Hintergrundmusik von Sinatra, Dean Martin und Elvis, gab das erstaunlich üppige Frühstücksangebot mit ausgeprägt regionalen Elementen die

Wahl zwischen zwei Eiergruppen, welche sich im Aussehen nicht unterschieden, Farbe braun, Größe mittel, jedoch auf zwei Eierständern auslagen, beide metallenen und mich im Design an die landesüblichen Austerntellerhalter erinnernd: "Œufs crus de la ferme" links, "Œufs durs" rechts. Obwohl mangels weiterer Informationen niemand wissen konnte, (a) woher die harten Eier stammten, wenn nicht vom Bauernhof, und (b) wie hart genau sie gekocht waren, nahmen ausser mir noch zwei Gäste, dem Habitus nach Amerikaner, da muss man nicht eigens anhören, ihr Ei doch von diesem Ständer, zu doppeltem Risiko bereit (General Eisenhower war seinerzeit Gast im Lion d'Or gewesen, John Wayne auch, jedoch später), während jener unangetastet blieb, und der *Cuiseur à œufs*, auch hier einer der Marke Sofraca, kam wieder nicht zum Einsatz.

Da fragt man sich dann doch, für welchen Markt diese Firma eigentlich produziert.



60-Sofraca-21272, das komplexitäts- und größenreduzierte Nachfolgermodell



Wie Eier, einmal gekocht, stundenlang warm gehalten werden könnten.

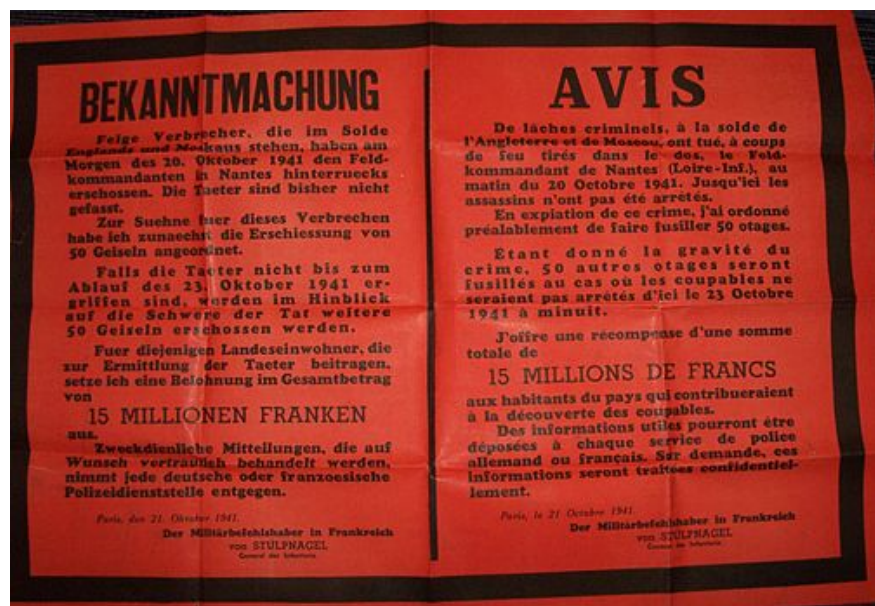
EXPERTS IN TRANSPORTATION

Nantes was the European centre of the slave trade, and the official abolition of slavery in 1818 did not stop this lucrative business: over the following 13 years, 305 expeditions are recorded as having left from the Nantes docks for the African coast. The business model was as follows, and it could have been devised by someone who thought he got the point that Hans in Luck didn't in the eponymous fairy tale (one of the Grimms', but they usually had French sources): first, sail down to West Africa and trade in able-bodied humans, however they had come on the market, for baubles and weaponry, shiny but not worth a brass farthing; second, exchange them for such valuables as sugar cane, cocoa, coffee, and tobacco in America, where the demand for slave labour to produce these prized commodities was ever growing; third, reap a handsome profit as the value of the goods shipped around had gone up on each leg of this triangular voyage. Nantes was ideally situated with its harbour at the Loire estuary, but what gave it the edge over its French and other rivals was they had the fastest boats, which already in 1754 could cross the Atlantic in 25 days: the Saint-Philippe, with a cargo of 462 slaves, set that record. Perhaps such swift journeys were more humane than the nine months it used to take in less advanced vessels, and the Frères Juge, who ran the Saint-Philippe, deserved a humanitarian prize. But then, flaunting its new "ivory" wealth at its own corner of the trading triangle, Nantes was spared the direct experience of what might have been perceived as raising a humanitarian question, because that was happening between the triangle's other two corners.

Transportation continued to be a strength of Nantes. In the vanguard since the days of the crusades (it was from Nantes that 'La Pénitence de Dieu' had led the Seventh Crusade to the Holy Land), the shipyards on the Île de Nantes were never idle, and train engines were added to the portfolio later. Nantes had the first omnibus worldwide, horse-drawn (1826), soon superseded by compressed-air-driven American-style tramways (1879), and it was here that the prematurely written-off trams were first re-introduced (1985). A transporter bridge across the Loire, manouvered by means of cables 191 meters long and 50 meters high, had been designed by an associate of Gustave Eiffel's (1903). Nantes' most famous son, born on the île Feydeau, the affluent quarter of the slave merchants, was Jules Verne (1828-1905), who turned out one novel

after another, three per year as his contract specified, about the adventures of travel by land, sea, and air. His tour du monde would take a mere quatre-vingt jours: the Frères Juge couldn't have done it faster.

Les Temps Passe Comme L'ombre. (As it says on the sun dial that I saw, not in Nantes, but at the gate of the *ville clos* of Concarneau, a rare old town preserved rather than rebuilt, like *intra muros* of Saint-Malo was after the Battle of Brittany.) On 20 October 1941 the Résistance assassinated – "hinterruecks": Were there still no Umlauts to be had on French printing presses after years of occupation? – the German Feldkommandant in charge of the Lower Loire region, Oberstleutnant Karl Hotz, who will have deserved it. It has been suggested that he was perhaps a little less deserving than others in his position: Hotz, a civil engineer, had before the war worked in Nantes – the "Venice of the West", but that proud likeness had become a problem – at the improvement programme for the city's transport system, supervising the diversion and filling in of the river Erdre, as increasing car traffic needed to be accommodated, eclipsing waterway transport. Whatever, in retaliation for the shooting of 1 German, an Oberstleutnant, 50 hostages were to be shot, which was the going rate, but the Germans appear to have missed out on this round figure by 2. The *Monument aux 50 Otages*, remembering Huyn-Kuong An, C. Michels, L. Jost, and 45 other victims whose names were more unquestionably French or Breton, was later erected right where the Erdre had been diverted underground, opposite the tunnel for the river constructed by Hotz not long ago.





But that was not all.

In the summer and autumn of 1943 Nantes – like Saint-Nazaire, Lorient, Brest, and Saint-Malo, whose harbours which had once made them were now their undoing – was bombed in the Battle of Brittany by the Allies, who made little difference between Occupied France and Occupying Germany. On two days, the 16th and 23rd of September, 112 years (or less than five generations) after the last slave ship had travelled the other direction, a cargo of between 1000 and 1500 bombs were dropped from American airplanes, which destroyed harbour, industrial sites, infrastructure, and much else, including some 2000 inhabitants of Nantes. The Germans left what was left of the town on the 12th of August the year after.

Risen from the ruins, Nantes soon rediscovered its old strength in transportation. The leading aircraft manufacturer, Airbus, a subsidiary of EADS (European Aeronautic Defence and Space Company, the result of mergers of German, British, French, and Spanish aerospace and defence companies), now has one of its bases right at the Aéroport de Nantes Atlantique:

Airbus Route de l'aviation BP 81925 France-44019 Nantes CEDEX 01

Pôle d'excellence «Aérostructures et procédés industriels» à Nantes: l'usine de Nantes est spécialisée dans la production du caisson central de voilure de tous les avions Airbus, de l'A318 à l'A380 en passant par les futurs A350 XWB et avion de transport militaire A400M.

You can see the A400M assembly halls across the Loire from the Musée Jules Verne, high up at 3, rue de l'Hermitage, right under the imposing statue of Sainte-Anne, who is eternally blessing all those sailing by.

Les Temps Passe Comme L'ombre

Penned below deck, they had not seen where they travelled,
and anyhow their part of the journey did not take them to Nantes,
but within only ten generations, give or take a couple,
on the 16th and 23rd of September, 1943,
they would finally see Nantes,
from American bombers flying high,
dropping their cargo on the harbour and town,
whose merchants, currently in cahoots with the Germans,
had made a fortune,
trading over half a million of them, in two thousand shiploads, give or take a few,
from Africa to America.



PLURAL ALLOMORPHY/GRAPHY

What country, friends, is this?

– This is , lady.



These pictures of unusual plural allomorphs/graphs were taken, not on the twelfth, but on my first night – and not in Illyria. The question is: Where else?

TOUR DE FRANCE

Obgleich es bereits dunkelte und der Linienverkehr nur spärlich noch floss, zog sich, als ich ihn mit eigenen Augen sah, der Damm exakt so hinüber zum Mont St.-Michel, wie ich ihn von den Bildern des letzten Zeitfahrens in Erinnerung hatte. Nur vereinzelt tauchten Pendelbusse aus der Dämmerung, einer seltsamen, vorn und hinten kaum unterscheidenden Bauart, wie man sie in den 50er Jahren oder in alten Filmen auf den Champs-Élysées gesehen hat, wo die Tour traditionell endet, allerdings bräunlich grau, vielleicht der Farbe nachempfunden, die der Fels bei trübem Licht zeigt. So majestätisch das Panorama beherrschend sich seine verlassene Fahrbahn jetzt vor mir ausbreitete: auf Postkarten ist der Damm selbst nie zu sehen, ebensowenig die Quadratkilometer der nunmehr verwaisten Parkplatz-Anlagen, in die der Fahrdamm mündet. Im noch geöffneten Informationszentrum an der landseitigen Pendelbusendhaltestelle, nahe Parkplatzfeld P12, mache ich mich kundig, dass der Damm die Meeresströmungen so wider alles Erwarten stark behindert, dass der Treibsand die Bucht um den Klosterberg zwangsläufig irgendwann verlanden ließe, weshalb er jetzt auch wieder abgetragen wird. Dem unter Glas gezeigten Modell nach ist der Steg, der ihn künftig ersetzt, in Fortsetzung eines vom Festland vorgetriebenen Tunnels, zwar strömungsverträglicher, weil er ja auf Stelzen steht, und auch ungleich eleganter geschwungen als der für Massenspurts und den Tross der Begleitfahrzeuge wie geschaffene Damm, allerdings jedoch dermaßen schmal, dass bei einer für das Fernsehpublikum so attraktiven Zielankunft wie dem Fuß des Mont St.-Michel dann keine Tour-Etappen mehr werden enden können. Es war schon zu spät, als dass ich den Film über Notwendigkeit und Nutzen der neuen Zu- und Abgangslösung hätte zu Ende sehen können, weil man jetzt doch schließen wollte und ausser mir auch niemand mehr da war. Vielleicht wäre dieser Einwand noch erörtert worden, aber, wenn man mich fragt, ich würde es riskieren und den Sand, wenigstens vorerst, weiterhin an den seinerzeit sicher in bester Absicht aufgeschütteten Damm anschwemmen lassen, denn ob Steg samt Tunnel, auf sich allein gestellt, ihre Anziehungskraft auf meinesgleichen behaupten können, ohne Etappenziel zu sein, scheint mir doch fraglich. Auf Pilgerscharen, dann im Gänsemarsch anstatt in breiter Front tunnel- und stegwärts zu schicken, kann meiner Meinung nach erst längerfristig wieder gesetzt werden, wenn irgendwann einmal vielleicht sogar der Glanz einer Tour de France verblasst sein wird.

Wobei von Anlage und Infrastruktur her dann eigentlich nichts gegen eine Nutzung einer Stätte der Art des Mont St.-Michel für Religionsgemeinschaften auch anderer Richtungen als christlicher spräche.

Noch lange verharrte ich in solche Gedanken versunken am Schauplatz, und die Fernsehbilder zogen wieder an mir vorbei, wie Tony Martin (Omega) Chris Froome (Sky) auf dem Damm zum Mont St.-Michel 12 Sekunden abgenommen hat, das Gelbe Trikot jedoch nicht mehr, weil er eben ein ausgesprochener Zeitfahrtspezialist ist und am Berg (Alpe d'Huez!) mit dem Fernrohr hinterherschaut.



Dann wandte ich mich zurück, P5 wiederzufinden. Über den Damm zum Mont St.-Michel hinausgewandert bin ich nämlich nicht mehr, denn zu weit war ich hinter der Zeit und mein Etappenziel lag ein gutes Stück landeinwärts.

Es war ein rechtes Niemandsland, von der Tour jedes Jahr in weitem Bogen umfahren, wo die Glockengießerei nur wenigen Einheimischen noch ein Auskommen fristet, doch auf dem nächtlich verlassenen Marktplatz direkt vor dem Hotel Saint-Pierre konnte ich

parken und das Restaurant war noch offen. Über meinen Grübeleien, dass der Mont St.-Michel wie so viele Orte, von denen man sich ein Bild gemacht hat, nur verliert, je näher man ihm kommt, drangen Bruchstücke einer Unterhaltung an mein Ohr, und zumal das Nachtessen selbst wenig Aufmerksamkeit beanspruchte, wuchs ein Bedürfnis, wie man es in der Fremde verstärkt empfindet, an den Alltäglichkeiten des Ortes wenn auch nur beobachtenden Anteil zu nehmen. Ich hatte die wenigen anderen Restaurantgäste beim Eintritt nicht gemustert, aber eine der beiden Gesprächspartnerinnen am Tisch hinter mir musste Amerikanerin sein, Stimme und Redeweise nach in ihren Sechzigern, *working class*, der Besuch bei Enkelkindern in Frankreich kam zur Sprache, sowie deren anscheinend nicht unerfreulichen Lebensumstände; die andere war vom Akzent her Kanadierin, oder es schien nur so, denn sie war aus hiesigem Marktflecken gebürtig, zehn Jahre jünger, wenn nicht mehr, als Au Pair nach drüben, dann dort geheiratet, geschieden. So verwickelt wie womöglich das Leben der zwei Sprecherinnen wurden mir die Zusammenhänge, und auch nach einer Stunde mehr als angelegentlichen Hinhörens hätte ich nicht mit Bestimmtheit sagen können, in welcher Beziehung die beiden zueinander standen und was sie hier, fernab der Tour-Strecke, zusammenführte, so dass ich mich darauf verlegte, die beiden sich rückwärtig unterhaltenden Frauen mir im Geiste auszumalen. Alt – mittel – jung, das ist am leichtesten, Geschlecht sowieso, ausser manchmal bei Kindern; groß – klein, dick – dünn, Gesichtsform, Haartracht und Farbe, Kleidungsstil, Brille, sogar, so einfach Temperamente erscheinen mögen, phlegmatisch – sanguinisch – choleric – melancholisch: bei sowas irre ich öfter, als mir lieb ist. Als es Zeit war zu gehen, denn ich wollte frühmorgens weiter, sah ich mich in der Tat getäuscht, jedoch nicht qualitativ, wie ohnehin fast erwartet, sondern ungleich verblüffender, nämlich quantitativ. Am Ecktisch in meinem Rücken saßen, obgleich in ihrem unscheinbaren Äusseren einander zum Verwechseln ähnlich, nicht zwei Frauen, sondern deren vier. Über eine Stunde lang hatten nur zwei geredet wie ein Hörbuch, welche, konnte ich natürlich jetzt nicht sagen, und die anderen zwei geschwiegen, als fehlten Glocken die Schwengel. Es müssten denn gleich zwei Paare sich in Stimme und Redeweise so perfekt geglichen haben, dass vier sich wie zwei anhörten: aber das würde auch bei eineiigen Zwillingen, die sie dem Äusseren nach hätten sein mögen, fast an ein Wunder grenzen, und der Dialog hatte auch nur von zwei Personen gehandelt, nicht vier.

Ob vermehrter Gebrauch entweder der Sprech- oder der Hörwerkzeuge diese abstumpft oder im Gegenteil feiner ausbildet? Ob sie ganz verkümmern können? Ob es nicht tiefere Unterschiede in Bau und Funktionieren des obersten Kontrollorgans geben muss, dem Gehirn, welche Menschen zur redenden oder hörenden Teilnahme am sprachlichen Austausch prädestinieren? Über solchen Fragen, die mir in einem gewissen, aber nicht recht wohl fassbaren Zusammenhang mit dem von mir ausgeübten, im Alter beschwerlicher gewordenen Beruf zu stehen schienen, fiel ich in einen unruhigen Schlaf. Ich nahm mir vor, bei nächsten Gelegenheiten, wie sie auf Reisen zwanglos sich bieten, die Verteilung der Sprecher und Nicht-Sprecher in Gesprächen zu beobachten, welche unter den späten Gästen im Restaurant des Hotel Saint-Pierre eine so ausgeglichene war, 2 : 2, ohne dass sie deshalb, in meinen Augen, auch schon als das Ideal von Harmonie angesehen werden konnte. Allerdings, auch die Reiselektüre war nicht zu vernachlässigen, und mit *Bouvard et Pecuchet* war ich noch immer nicht im Reinen. Das war für mich, als Buch, das genaue Gegenteil vom Mont St.-Michel.



Aussenkanzel an der Église Notre-Dame, Vitré

NORMANDY, FOR A CHANGE

Monday. Driving around Normandy all day, mostly Calvados, also covered "La Suisse normande". Straight roads, no traffic, oncoming vehicles either horse transports or ambulances and the only overtaking challenge a rare tractor, none of last week's convoys of campers, only that single Dutch trailer after Rouen, hurrying home. Calling the few hills "rolling" would be overdramatising the landscape. Place names unimaginative, something-*ville* or *Saint(e)*-somebody-*de*-somewhere, astonishing lack of local colour. Preferred twinning partners seem Hungarian, one hamlet I passed as my GPS was set at "Shortest Route" announced it was twinned with a township in Burkina Faso. Houses half-timbered, many oddly proportioned, too high for their depth. Battlefield memorials, American-named beaches, war cemeteries, Allied, German, even joint. No megaliths in any positions or arrangements. Not really as many apple trees as you expect in Calvados. But green, except the cemeteries. And yawningly empty.

Honestly, it doesn't look to me like there can have been a serious lack of space for the old Normans in Normandy. They would have had to be in their billions to feel claustrophobic, and I'm not aware that birth rates and life expectancy have gone down and infant mortality rates up sharply in Normandy lately. However few and thin-spread they were exactly, they could have built up the land so amply at their disposal, practice their trademark round-arched, stern architecture not just on a few scattered castles and churches, but on shopping arcades, spas, aqueducts, theatres, sports venues, pleasure beaches, etc., livening up the countryside. But no, they would sail, ride, march off in all directions at the earliest opportunity, invading and mostly conquering Bretagne, France, England, Wales, Scotland, Ireland, Italy, Sicily, Malta, North Africa, Cyprus, Byzantium.

Why didn't the Normans stay put? Perhaps, like with me, Normandy just didn't chime with the Normans. They must have relocated here with high hopes and the best of intentions, as Viking intentions go. But then, no resonance, no inspiration. The result boredom, ennui even. (The Franks, their new neighbours, had the *mot juste*.) You either get listless or restless.

If you ask the obvious question, Why had they come here in the first place?, well, given where the Normans had been before, anywhere must have promised more thrill.

Norway, Denmark: terrain as desolate as is to be had – unless you like that sort of thing: sitting on your private little island or at your own lonely fjord, gazing into the empty distance all week, gathering cloudberry on the weekend, when drizzle and showers take turns and darkness reigns for the better part of the day.

Adventurers go globetrotting because home somehow fails to arrest them and elsewhere seems more enticing. Knights-errant rove in search of adventure because they have their chivalric duties to fulfill. But we are not talking about individual types here, this is about the Wanderlust of whole peoples. **Don't underestimate collective boredom as a catalyst of mass migrations and wars of conquest.** If everybody is bored and has every reason, a people will go and seek adventure wherever the likes of Hrolf the Viking ("Rollo" once in Normandy), William the Conqueror ("Guillaume le Bâtard" at home in Falaise), and les Frères Guiscard are leading them, who today might be successfully running the Hurtigruten fjord cruise enterprises or SAS.

Compare the Bretons: once arrived, in fact returned, from godforsaken Cornwall, they would never again leave Bretagne, and when they went cod-fishing in Iceland, they always counted themselves happy upon their return. After my Breton travels of last week, I can understand why. It's puzzling, though, that some 4,000 years earlier the megalith builders did vanish from Bretagne, and all similarly exciting lands, too, where they had left no stone lying for millennia: nobody seems to know where they went, presumably in search of new masonic challenges.

In fairness to Normandy, it has to be admitted that Rouen, Caen, and Bayeux seem to be alright: lively towns in a touristy sort of way all three, and sufficiently captivating not only to attract a sprinkling of visitors (few German nowadays, understandably), but to also keep some Normans around. Even old Guillaume le Conquérant didn't mind dying, being buried, and being remembered there. And, as I might mention in the present context, being handed a unique opportunity, through the embroidery exhibited in Bayeux to crowds largely English, to brazenly misrepresent his motives for conquering England: an oath of allegiance broken by the good-for-nothing Anglo-Saxon Earl

Harold, hence the Bastard from Normandy commanded by the Almighty to set things in order across the Channel. The boredom theory couldn't have a less plausible contender.

But the point remains that, stuck in places so characteristically boring as Ry and Pont-l'Évêque, as I could personally ascertain on my journey through Normandy that Monday, a Madame Bovary (-ry!) and a Felicité, *un cœur simple*, were destined to go to seed, with no opportunity of travel abroad.



Flaubert's parrot,
on her deathbed mistaken for the Holy Ghost by Felicité, *un cœur simple* from Pont-l'Évêque.
Read Julian Barnes' book about it if you can't read Flaubert.

MÄNGEL, DIE SICH AUFHEBEN

Ich werde es in der Schule gelernt und dann, wie das meiste, wieder vergessen haben. Dass es für mich dann doch noch Bedeutung gewonnen hat, viel später im Leben, verdanke ich einem Besuch im Marinarium von Concarneau letzthin, einer der ältesten Einrichtungen seiner Art, während meine Wäsche von vergangener Woche in einer *lavanderie* in Nähe des am entgegengesetzten Ortsende liegenden Bahnhofs in einer 6-Kilo-Trommel rotierte. Die 3-Kilo-Maschine hätte gereicht, aber weil mir alles noch neu und das Zusammenspiel der Geräte für Münzen, Waschpulver, Waschen selbst und Trocknen unübersichtlich war, war ich froh, mit freundlicher Hilfe des nordafrikanischen Angestellten, der eigentlich im Bügelbereich tätig war, überhaupt eine der freien Waschmaschinen, Nr. 3, in Gang setzen zu können, während die beiden Trockner, Nr. 1 und 2, dann von Einheitsgröße waren.



90 Prozent des Lebens im Meer, wenn nicht noch mehr, ist Plankton, griechisch $\pi\lambda\alpha\kappa\tau\acute{o}\nu$ 'das Umherirrende'. In solcher Umgebung ist Plankton also **das** Erfolgsmodell. Plankton ist ziemlich leicht, obwohl nicht alles Plankton auch winzig ist. Dass es dem Plankton an Eigengewicht fehlt, ist aber in diesem Lebensraum kein existentieller Mangel. Im Gegenteil, mehr Schwerkraft würde es auf den Meeresgrund absinken lassen: so schwebt es.

Plankton ist von dreierlei Art: (i) Zooplankton, frisst andere Organismen anstatt Photosynthese zu betreiben, kann (wahrscheinlich deshalb) neun Meter gross werden wie manche Quallen; (ii) Phytoplankton, photosynthetisierend anstatt fressend, das sind hauptsächlich Algen; (iii) Bakterioplankton. Vielleicht gibt es auch noch mehr, aber ich habe in den sprudelnden Aquarien und unter den wuselnden Mikroskopen dann den Überblick verloren, weil die Lebensformen ja auch nicht so leicht einzuteilen sind, (a) taxonomisch und (b) genealogisch, wie sich der Laie das vorstellt, der es hauptsächlich mit Tieren und Pflanzen und vielleicht Pilzen zu tun hat, was aber alles drei Eukaryoten sind, Bakterien eben nicht. Wichtig jedenfalls ist, und unbestritten auch seitens der in Concarneau stationierten bretonischen Pioniere der Meeresforschung, dass nicht einmal das Zooplankton, wie klein oder groß auch immer, tut, was Tiere sonst auszeichnet, und was sogar Bakterien vermögen, Pflanzen jedoch nicht: sich aus eigenem Antrieb gezielt fortzubewegen.

Aber weil es eben so leicht ist, dass es schwebt, und weil es im Meer lebt, wo starke Strömungen herrschen, allein schon wegen der Gezeiten, kommt das träge Plankton, in all seinen Spielarten, doch herum in seiner Welt. Und das ist eine weite Welt, denn Meer bedeckt über 70 Prozent der Erdoberfläche, wie ich im Marinarium von Concarneau lerne.

Jetzt, wo ich das (wieder) weiss, erinnere ich mich selbst manchmal an Plankton, nicht nur auf Reisen, welche mich allerdings meist über Land und selten ausgesprochen weit führen. (Das war jetzt schwer auszudrücken auf Deutsch, aber andere Sprachen hätten ähnliche Probleme mit der Konstruktion des rückbezüglichen Fürworts. So klingt es auch nicht viel besser, jedoch wäre Zweideutigkeit vermieden: ... erinnert Plank mich, nämlich Plank, manchmal an Plankton.)



EUROPÄISCHE UNION

Ich habe in zwei Wochen Bretagne dreimal Geld auf der Straße gefunden, aber auch wieder nur Cent-Beträge. Immerhin, früher wären es Centîmes gewesen, denn man zahlte hier, vermute ich, mit gleicher Münze wie in Frankreich, und es wäre es nicht wert gewesen, sie nach Rückkehr in Pfennige umzutauschen, so dass man sie auch gleich hätte liegen lassen können, ausser man würde sie als Reiseerinnerung behalten wollen, was mit gefundenen Cents, trotz nationaler Eigenheiten in der ornamentalen Gestaltung, niemandem in den Sinn käme.

Der Fundort war jedesmal unmittelbar neben dem Auto, einem Leihwagen, und Automatik hieß bei Europcar in Nantes Atlantique: VW Golf. Ob es Münzen waren, die ich selber beim Aussteigen verloren hatte, denn da rutschen sie einem gern aus der Hosentasche, hätte man früher auch eindeutiger sagen können, als die Verlierer noch entweder Pfennige oder Centîmes in der Tasche hatten.



links und rechts: Souvenirs

ALTE GEWOHNHEIT

Die Bretagne, je weiter man sich von den Küstenstreifen entfernt, gehört zu den verschwindend wenigen mir erinnerlichen Gegenden, wo Lenker von Personenwagen älterer Baujahre, die in aller Regel mit ihnen allein besetzt sind, noch Hüte tragen. Das Auto muss diesen Männern bis heute ein Fremdkörper geblieben sein, während die Kopfbedeckung gewissermaßen körperlicher Schutzschild und seit alters unverzichtbar ist. (Hat "behütet" diese Doppelbedeutung nur im Deutschen?) Und diese Verlängerung des Körpers nach oben, die im knapp bemessenen Passagierraum gewöhnlicher Automobile im Weg ist, wo etwaige Hüte folgerichtig, jedenfalls von Städtern, abgenommen werden, war ja auch noch zweckmäßig, als das Gefährt, das seiner Alltagsbestimmung des Ackers entführt und auf die sonntägliche Landstraße in Richtung Dorfkirche und Wirtshaus gelenkt wurde, noch der Traktor war, älterer Bauart, jedem Wind und Wetter ausgesetzt – was man heute wohl nirgendwo mehr sieht, aber an solche Bilder kann ich mich aus Niederbayern noch dunkel erinnern.



Citroën, Traction Avant: Maigret en Bretagne



Der Kirchbauer auf seinem Lanz, bei Straßkirchen, Niederbayern