

Mittwoch, 01.07.:

Das Auslaufen war heute für acht Uhr geplant. Die neue Windvorhersage verspricht jedoch statt – wie gestern noch – einem Reachkurs nun einen Amwindkurs mit dementsprechend geringerer Geschwindigkeit. Deshalb werfen wir die Leinen schon um 07:10 Uhr los, nachdem jeder seine Morgenroutine hinter sich gebracht hat.

Nici hat schnell noch Brote geschmiert, die wir unterwegs essen wollen. Direkt hinter der Hafenausfahrt setzen wir die Segel, folgen noch ein wenig der Ostküste von Guernsey und gehen bald hoch an den Wind. Wir nehmen an Höhe mit, was geht und freuen uns über den nach Norden setzenden Strom, der uns wertvolle Meilen nach Luv schenkt.

Vor uns sind einige Segler unterwegs, die vor uns ausgelaufen sind. Mal mit, mal ohne Reff im Großsegel, mal mit voller oder teilweise gereffter Genua laufen wir den Konkurrenten vor uns langsam auf. Einer nach dem anderen wird überholt und irgendwann sehen wir einen AIS-Kontakt auf dem Plotter der „Anna“ heißt. Sollte das etwa die Breehorn 44 aus Enkhuizen sein?

„Anna“ ist zunächst noch etwa drei Meilen entfernt, der Abstand reduziert sich aber sukzessive. Wir sind gespannt! Um immer das Optimum an Fahrt aus dem Boot zu kitzeln, steckt der Skipper irgendwann wieder ein Reff ins Groß. Bis da blieb das Deck im Mastbereich immer trocken. Als ich gerade das Fall gefiert und die Reffkausch eingehakt habe, bekomme ich eine richtige Dusche und bin vom Bauchnabel abwärts klatschnass. Trockene Klamotten sind angesagt.



Breehorn 44 „Anna“ hoch am Wind. Im Gegensatz zu uns fährt sie eine Genua mit sehr hoch geschnittenem Schothorn.



„Nyala“, ebenfalls hoch am Wind

Nach einer weiteren Stunde sind wir soweit an die „Anna“ rangekommen, dass wir den Rumpf erkennen können. Der ist dunkel, auch das Topprigg passt zur Breehorn 44. Aber wo ist die „Shearwater“, die Comfortina 42? Die können wir noch nicht sehen. Weiter in Luv ist noch ein weiteres Segel, vielleicht ist das die Shearwater, aber die sendet kein AIS-Signal.

Bei den Sept Isles fallen wir ein wenig ab, um zwischen zwei Flachs herzufahren. „Anna“ stochert weiter maximale Höhe und wird dadurch langsamer. Einige Meilen vor Roscoff kommt auch sie wieder nach Lee runter und wir sind gleichauf. Wir fotografieren uns gegenseitig und laufen weiter auf Roscoff zu. Kurz vor dem Hafen bergen wir die Sergel und laufen in den Hafen ein, durch den (wegen zwei parallel zur Küste gelegenen Einfahrten) mächtig der Strom setzt. Der

Hafenmeister fährt mit dem Dinghy durch den Hafen und bugsiert die Boote in die Boxen. Wir schaffen es ohne „Anschieben“, aber erst im zweiten Anlauf. Das Anlegen gehörte zu den schwierigsten Manövern in meiner Erinnerung.

Nach dem Aufklaren, Legen von Landstrom und Abduschen des Bootes mit Frischwasser, besichtigen wir endlich die „Anna“. Wir erfahren, dass die beiden etwa eine Dreiviertelstunde vor uns ausgelaufen sind. Damit waren wir etwa sieben Prozent schneller. Dennoch sind wir beeindruckt, wie souverän die beiden älteren Herrschaften den rund 80 Seemeilen langen Trip gemeistert haben. Grandios! Auch das Pärchen auf der „Shearwater“ hat mit ihren 77 Jahren eine tolle Leistung vollbracht.

Nach dem Kurzbesuch auf der Anna gehen wir im Marinakomplex zum Abendessen. Das Tuborg vom Fass und das Entrecote schmecken ausgezeichnet. Nici findet großen Gefallen an ihrem Ceasar's Salad, Thomas ist sehr von seinen Fish & Chips angetan. Nach dem Essen fallen wir wie tot in die Kojen.



Roscoff: Blick von der Restaurant-Terrasse über die Marina

Donnerstag, 02.07.:

Als wir uns aus den Kojen rollen, pfeift es im Rigg. Der Wind hat auf Westsüdwest gedreht und kräftig aufgefrischt, dazu regnet es leicht bei miserabler Sicht. Gestern den langen Schlag zu machen war also die absolut richtige Entscheidung. Bei dem unschönen Wetter haben wir Mühe in die Gänge zu kommen.

Da hilft eine Dusche oder ein Morgenspaziergang. Ich entscheide mich für Variante eins, während Nici die zweite Option wählt und auf dem Weg bei der nächsten Boulangerie

wunderbare Baguettes und Croissants mitbringt, die dem Ideal von französischen Croissant Beurre nur teilweise entsprechen und uns ein wenig enttäuschen.



Downtown Roscoff....

Nach dem Frühstück montieren Thomas und ich den auf Guernsey erstandenen „John Buoy“ am Heckkorb. An Steuerbord haben wir nun den klassischen Hufeisen-Rettungsring und die ISAF-zugelassene aufblasbare Markierungsboje mit Treibanker und Blitzleuchte, an Backbord die aufblasbare Kombination aus Hufeisen-Rettungsring und separater Markierungsboje sowie die Bergeschlinge mit 30m-Schwimmleine.

Da das Überbordgehen ja schon pauschal verboten ist und laut den NYALA-Statuten von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und ab fünf Windstärken grundsätzlich Rettungswesten und Lifebelt getragen werden, scheinen wir nun maximal sicher ausgestattet zu sein. Jedenfalls sollte es in dieser Hinsicht beim Safety-Check für die ARC+ keine bösen Überraschungen mehr geben.

Leider fängt es immer wieder mal an zu regnen. Trotzdem macht sich meine Mannschaft auf, um das Städtchen Roscoff ein wenig zu erkunden. Ich beschäftige mich derweil mit der Navigation und der Tidenrechnung für die nächsten Tage.



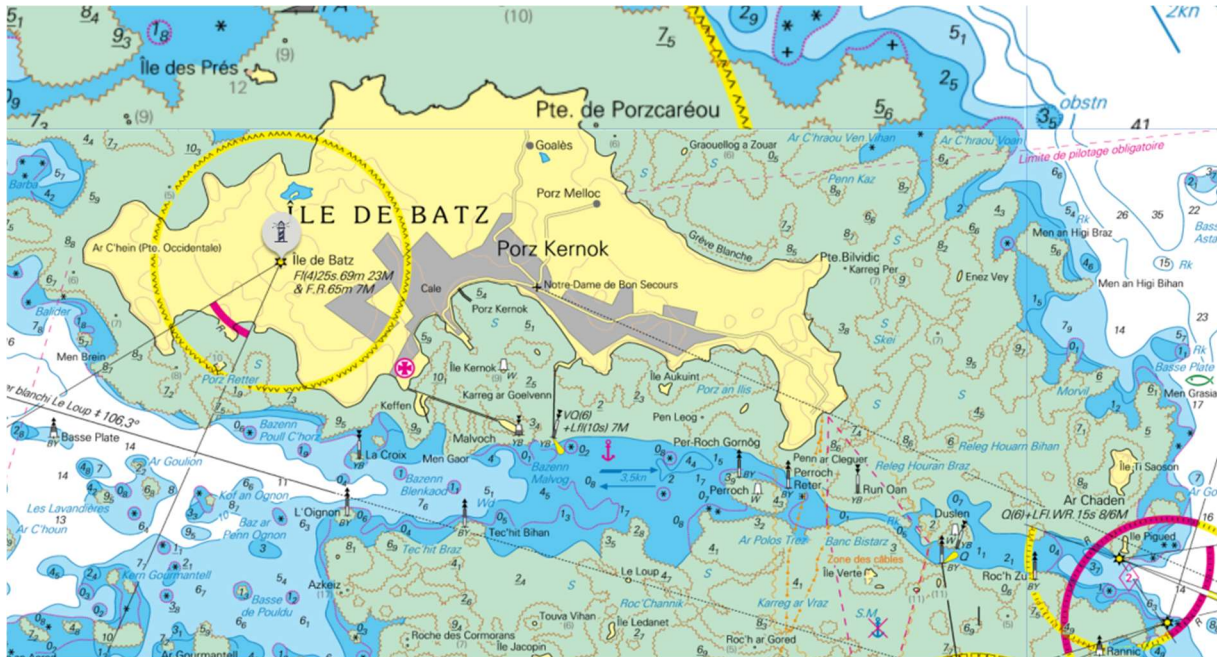
Im Keksparadies von Roscoff..

Als mögliche Zwischenziele bis Brest kommen L'Aber-Wrac'h (ca. 35 sm) und L'Aber-Ildut (45 sm) in Frage. Da wir genügend Zeit haben wäre es durchaus möglich beide Häfen zu besuchen, bevor wir zum finalen Schlag nach Brest ausholen.

Uns gefallen die Fotos von L'Aber-Ildut besonders, Irene und Maarten von der „Anna“ empfehlen L'Aber-Wrac'h besonders. Die Windvorhersage sieht für die nächsten Tage leider bescheiden aus, so wie es aussieht, müssen wir wohl bis Brest motoren, weil zumindest bis Sonntag nur Flaute zu erwarten ist.

Freitag, 03.07.:

Um acht Uhr laufen wir gegen das letzte auflaufende Wasser aus und passieren schon bald dem landschaftlich wunderschönen Canal de Batz, der bei Niedrigwasser fast komplett trockenfällt.



Seekartenausschnitt des Kanal de Batz: Direkt neben dem Fahrwasser fällt alles trocken und selbst im Hauptfahrwasser stent bei Niedrigwasser nur noch 20 cm Wasser...



Bei unserer Passage haben wir knappe sieben Meter mehr Wasser (bezogen auf die in der Karte angegebenen Tiefen/Höhen, also kein Problem.

Der „Wind“, sofern man überhaupt davon sprechen kann, „weht“ mit drei bis fünf Knoten aus Nordost. Da ist an Segeln nicht zu denken. Nici gerät ganz aus dem Häuschen, als sie die ersten drei Delfine in der Nähe der „NYALA“ sieht.

Solange wir etwa 255° steuern können hält sich das Rollen unseres Bootes in der alten Atlantikdünen in Grenzen, beim Ansteuern der Flussmündung müssen wir jedoch auf Südost - und später fast Ostkurs gehen. Das Boot rollt nun wie wild hin und her, deshalb rollen wir die Genua ein Stück als Stützsegel aus. Das hilft ein wenig.

Inzwischen sind wir etwa bei halber Tide. Der Strom setzt in der Flussmündung mit rund zwei Knoten quer zu unserem Kurs, dementsprechend groß werden die Vorhaltewinkel. Lustig sind die überwiegend auf einzelne Steine gemauerten „Fahrwasser“- und Kardinaltonnen. Die kann man nicht – wie an der Ostsee - dicht runden, ohne sich das Unterwasserschiff aufzureißen.

Um 13:15 Uhr machen wir nach knapp 31 Seemeilen in L'Aber-Wrac'h fest. So früh am Tag konnten wir noch einen prima Liegeplatz finden. Der Hafen füllt sich aber sehr schnell, auch wir bekommen ruck-zuck einen niederländischen Nachbarn. Vor uns quetscht sich eine Sonate Ovni 32 in das freigebliebene Loch, womit alle Pierplätze belegt sind.

L'Aber-Wrac'h ist ein nettes kleines Dorf mit einigen Restaurants am Wasser aber ansonsten ohne nennenswerte Versorgungsmöglichkeiten. Der nächste Supermarkt ist eine halbe Stunde zu Fuß entfernt. Wir haben aber genug an Bord, um uns auch die nächsten Tage noch von frischen Produkten ernähren zu können. Heute Abend gibt es Nudelaufguss mit Hähnchenfilet.



L'Aber-Wrac'h in der Nordbretagne