

In der Ansteuerung von Aber-Ildut wimmelt es nur so von Flachs, Steinen und Hindernissen. Die zahllosen Muringtonnen, größtenteils mit Leinen an der Wasseroberfläche verbunden, sind in der Seekarte naturgemäß nicht eingezeichnet. Der Maßstab ist unten links erkennbar.

Nach ein paar Zacken durch das wirklich enge und mit etlichen Flachs gesäumten Fahrwasser ging es durch ein vielleicht 25m breites „Tonnenpaar“, von denen nur die Steuerbord-Markierung früh zu erkennen war. Gleich danach folgte ein großes Tonnenfeld, durch das es nur eine Durchfahrt gab. Alle anderen Tonnen waren nämlich durch Leinen verbunden.



Ansteuerung von Aber-Idult von Land aus gesehen...

Trotzdem haben wir es halber Tide gut in den Hafen geschafft und dort einen sehr schönen Liegeplatz bekommen. Was für ein Idyll! Ein wirklich ruhiger Hafen, ein winziges Dörflein und ein paar kleine Läden am Hafen. Sogar eine Fähre zur Ile d' Ouessant sollte es geben.

Dorthin wollte ich immer schon mal, aber leider gibt es dort angeblich nur drei Liegeplätze für Gäste und die sind relativ schlecht geschützt. Leider fährt die Fähre erst ab Dienstag wieder und ab dann auch täglich, weil die Hochsaison beginnt.

Nici und ich haben immerhin einen schönen Spaziergang gemacht und haben eine ganze Weile auf einer Bank über dem Hafen gesessen und die Sonne genossen, das war superschön.



*Der Hafen von Aber-Idult drei Stunden nach Hochwasser
(oben nach Südwesten , unten nach Osten)*



Sonntag, 05.07.:

Um halb zehn, etwa eine halbe Stunde nach Hochwasser in Aber-Idult laufen wir aus und quetschen uns durch die enge Hafenausfahrt. Direkt im Anschluss daran werden Groß und Genua gesetzt und ziehen uns gemütlich bei raunen und teilweise fast achterliche Wind nach Süden durch den verrufenen Chenal du Four zwischen dem französischen Festland und der Insel Ouessant, die das westliche Ende des Ärmelkanals markiert.

Statt Monsterwellen und wildem Strom erleben wir eine traumhaft ruhige Durchfahrt. Der mit bis zu vier Knoten mitlaufende Strom kommt aus der gleichen Richtung wie der Wind und verdoppelt teilweise unsere bei dem Leichtwind niedrige Bootsgeschwindigkeit, sehr schön.



Der Leuchtturm St. Mathieu markiert den Eingang in die Rade de Brest

Beim Leuchtturm St. Mathieu biegen wir nach Osten ab und haben nun zunächst halben Wind bei leicht gegenläufigem Strom. Leider schläft auch der Wind bald ein und wir müssen schon wieder motoren. Zum Glück sind es bis zur Moulin Blanc Marina in Brest nur noch 12 Seemeilen, kein großes Ding.

Vorbei an Hitlers U-Bootbunkern aus dem zweiten Weltkrieg geht es tief in die Bucht von Brest. Die beeindruckende Bunkeranlage, die mit ihren mehr als sechs Meter dicken Betondecken (!!!) immerhin dreizehn U-Booten Schutz vor feindlichen Luftangriffen bot, ist so ziemlich das einzige Bauwerk in Brest, was vor 1945 erbaut wurde. Die Engländer haben ganz Brest zerbombt, den Bunkern konnten sie jedoch leider keinen größeren Schaden zufügen.



Südwestliche Ecke der ehemals deutschen U-Boot Bunkeranlage in Brest, dahinter die Unteroffiziersschule der französischen Marine.

Zum Abschluss der zweiten Etappe möchten wir gern unsere Dieseltanks auffüllen, was laut Hafenplan zumindest bei Niedrigwasser nicht möglich ist, weil es an der Bootstankstelle einfach zu flach ist. Die Hafenmeisterin gibt uns grünes Licht für das Tanken, wir kommen problemlos an die Tanke und füllen 76 Liter für 157 Euro nach.

Für die nächsten Tage ist richtig warmes Hochsommerwetter angesagt, also benötigen wir einen möglichst luftigen Liegeplatz. Wir legen uns in eine ausreichend große Lücke ganz außen am „Visitor Pontoon“, wo noch ein angenehmes Lüftchen von achtern weht. Große Teile des Besuchersteges liegen komplett in der Windabdeckung.

Dann gehen wir zum Einchecken zum Hafenmeisterbüro und werden von einem höchstens 19-jährigen Jüngelchen bedient, der von Tuten und Blasen NULL Ahnung hat und nicht weiß, wie er uns zu TO-Sonderkonditionen abkassieren soll. Da wir aber einen Code für den Zugang zum Steg und den Sanitäranlagen benötigen, will ich wenigstens für den ersten Tag bezahlen, was dann nach langem Hin- und Her dann doch möglich ist.

Für die restlichen Tage verspricht er sich bis morgen früh schlau zu machen. Okay, damit kann ich leben, dann kann ich unsere bisherige Rettungsinsel morgen bei Hochwasser zum Büro schaffen und die neue, die schon im Hafenmeisterbüro wartet, abholen. Der Vorteil von Hochwasser ist, dass die Rampen vom Land zum Steg dann nicht sehr steil sind.

Wir gönnen uns einen Eisbecher in einem Café am Hafen, wo wir auch die zweite Hälfte vom Formel Eins-Rennen in Silverstone sehen können. Das für mich erste Rennen in dieser Saison konnte Charles Leclerc im Ferrari für sich entscheiden, Mercedes auf Platz zwei und auf dem dritten Platz Louis Hamilton im zweiten Ferrari. Max Verstappen, der dieses Jahr offenbar recht erfolglos in seinem Red Bull rumfährt, fiel aus.

Zurück an Bord ist es unerträglich warm, was sich aber mit dem von Nici in Portland bravourös angefertigtem Sonnensegel sehr lindern lässt. Wenigstens am Abend kühlt es deutlich ab, was uns eine ruhige und erholsame Nacht ermöglichen sollte.

Ich denke vor dem Einschlafen noch ein wenig über die letzte Etappe nach, die trotz wenig Wind in der zweiten Hälfte sehr schön war. Wir hatten mit Thomas einen äußerst angenehmen Mitsegler an Bord, haben uns prima verstanden und konnten ein zwei sehr schöne Segeltage von Portland nach Alderney und von Guernsey nach Roscoff genießen. Für die Flaute an allen anderen Tagen konnte niemand etwas.

Navigatorisch gehörte diese Etappe sicherlich zu den anspruchsvollsten, die wir auf der ganzen Reise zu erwarten haben. Große Tidenhübe und starke Strömungen sowie zwei herausfordernde Ansteuerungen (L'Aber-Wrac'h und Aber-Idult) werden uns sicher lange in Erinnerung bleiben.

Jetzt freue ich mich auf die Biscaya-Überquerung bei hoffentlich günstigen Windverhältnissen. Der Käufer meiner „Kialoa“ berichtete gestern am Telefon, dass er die Biscaya eher mit schlechter Laune erlebt hat. Ich hoffe, das bleibt uns erspart. Zumindest nach momentanem Erkenntnisstand könnte sich gleich am 11. Juni, einen Tag nach der Ankunft unseres Mitseglers Stefan, ein passendes Wetterfenster für die Querung auftun.

Montag, 06.07.:

Bereits um halb acht liegt unsere „alte“ Rettungsinsel auf einer Karre auf dem Steg und wartet darauf, dass das Hafenmeisterbüro – wo die neue Insel sich schon auf die „NYALA“ freut – eine Stunde später öffnet.

Mein „Freund“, der junge diensthabende Hafenmeister oder besser vielleicht nur Hafenmeister-Handlanger schickt mich erneut weg, weil er es immer noch nicht auf die Reihe bekommt, uns das Hafengeld für die nächsten Tage abzunehmen. Ich soll in zwanzig Minuten wiederkommen.

Die Zeit wird genutzt, um die alte Insel versandfertig zu machen (für den Transport nach Holland muss ich 273 Euro berappen) und die neue auf die Karre zu schnallen. Dann der zweite Anlauf: Wieder bekommt es der Jüngling nicht auf die Reihe und fragt zuerst eine – ebenfalls ahnungslose – ältere Kollegin. Erst die dritte scheint den Überblick zu haben und kassiert mich endlich ab.

Tröstlich ist immerhin, dass wir unsere Rettungsinsel und noch ein weiteres Paket von Sven Wehrenbrecht hierhin schicken lassen konnten. Die alte Rettungsinsel wird morgen von Cargo International beim Hafenmeister abgeholt und an Breehorn nach Woudsend geliefert. Das Paket von Sven ist noch unterwegs und steht seit Freitag in irgendeinem Auslieferungslager in Deutschland herum.

Noch bevor es richtig heiß wird – auch für heute sind wieder 32° C angesagt – hieven wir die neue Rettungsinsel an Bord. Die Halterung muss noch verstellt werden, dann passt das Ding und ich kann die „Erfolgsmeldung“ an die ARC+-Veranstalter weitergeben. Wieder ein Punkt abgehakt. Noch vor dem Frühstück wird noch das Großfall ein wenig eingekürzt, was erneut leichten Verschleiß direkt über dem Schäkel zeigt, der aber noch nicht wirklich bedenklich war.

Zum Frühstück freuen wir uns über ober-leckere Backwaren vom Bäcker „Paul“ in der Nähe des Hafens. Baguettes, Croissants und auch das Brot sind wirklich Spitzenklasse. Nach der Gourmet-Mahlzeit wollen wir in die Stadt, entschließen uns aber im letzten Moment dagegen,

weil es einfach zu heiß ist. Mit dem Bus würden wir bis zum Zentrum jeweils eine Dreiviertelstunde unterwegs sein.

Stattdessen trödeln wir ein wenig herum und lassen uns um 14 Uhr zum Einkauf abholen. Ein kleiner Carrefour-Supermarkt bietet den Gästen der Marina Moulin Blanc einen Superservice: Abholung im klimatisierten Van, Einkaufen, (auf Wunsch) Hilfe beim Einpacken und Transport zum Boot und natürlich auch die Rückfahrt zum Hafen im klimatisierten Auto. Klasse! Nur die Sodastream-Zylinder können wir nicht tauschen. Der Tausch scheint aber in Frankreich ohnehin sündhaft teuer zu sein, deshalb wollen wir das auf La Coruna verschieben.

Zum Abendessen werde ich von meiner Mannschaft zum Dinner eingeladen, was mich sehr freut. Um 19:00 Uhr soll es losgehen. Abends stelle ich fest, dass mein besonderer Freund der Hafenmeister das Liegegeld doppelt abgebucht hat. Morgen setzt es ein Donnerwetter!!