

Mit der Tide an die Tafel

Mal salzig, mal süß – nicht nur nautisch ist die nördliche Bretagne ein echter Leckerbissen: Wenn am Ende eines langen Törntags im Hafen Ruhe einkehrt, locken an Land kulinarische Kostbarkeiten.

Faimpol: Der bretonische Ortsname bedeutet „Am äußersten Ende der Wasserfläche“.

Ab Saint-Malo beginnt die Nordküste der Bretagne, das Land der Austern, Krabben, der Crêperien und unzähligen ausgezeichneten Restaurants.

Wenn Frankreich viel auf seine Fischküche hält, sieht sich die Bretagne als ihr Mittelpunkt. Das hat auch etwas mit dem besonderen Selbstverständnis der Region zu tun, ihrer Eigenständigkeit. So ist ihr der keltische Kulturkreis, der sich in großem Bogen am Atlantik entlangzieht, sich von Schottland über Irland, Cornwall und die Bretagne bis nach Galicien erstreckt, in vielerlei Hinsicht selbst heute näher als Paris. Das besondere Erbe zeigt sich im Kleinen wie im Großen. Etwa im keltischen Namen und dem markanten Aussehen ihrer Flagge: Gwenn ha Du, Weiß und Schwarz. Sie macht der Trikolore Frankreichs gern die besten Plätze streitig.

Oder, um bei gestreiftem Stoff zu bleiben, in der traditionellen Kleidung ihrer Seeleute. Ganz besonders deutlich aber wird die seit je starke Hinwendung zum Meer nun einmal im Kulinarischen. Der Weg vom Deck der Fischer auf den Tisch ist nie sehr weit. Vielfalt und Vollendung kennen kaum Grenzen. Sie sind der ganze Stolz der Bretagne. An kaum einem anderen Ort lohnt es sich, so oft essen zu gehen, insbesondere wenn Meeresfrüchte und Fisch bevorzugt werden. Die Weinkarten sind bestückt mit qualitativ hochwertigen Tropfen, die selbst in Restaurants preisgünstig angeboten werden, wobei natürlich ausschließlich französische Weine ausgeschenkt werden. Quoi d'autre? Gerne wird ein Muscadet sur lie zu den Früchten des Meeres von der unweit entfernten Loire gewählt.

Da die Ausfahrt von Saint-Malo tidebegrenzt ist, macht es Sinn, als nächstes Etappenziel einen bei jeder Tide anlaufbaren Hafen zu wählen – so wie den unweit entfernten Port Jacquet von Saint-Cast. Ein kleiner Spaziergang über die am Felsen erbaute Promenade zum Strand und zur Stadt? Oder man bleibt gleich im Hafen im dort gelegenen Fischrestaurant hängen, wo die frisch gefangenen Meeresfrüchte schon am Eingang ausgestellt werden.

Nach Saint-Cast kann man einen Stopp in dem ebenfalls immer anlaufbaren Saint-Quay-Portrieux einlegen. Der Mega-Hafen mit über 1.000 Plätzen ist ein guter Ausgangspunkt, um bei genügend Hochwasser das historische Paimpol unweit nördlich davon anzulaufen. Dieser bleibt vielen Schiffen bei Nipptide leider verschlossen, denn es gilt, bei der Anfahrt über das bis zu sieben Meter trockenfallende Land zu segeln. Selbst die Einheimischen fahren hier bei steigender Tide sehr vorsichtig durch die sich über eine Seemeile hinreckende Fahrwinne.

Auf Nachfrage im Hafenbüro, wie trocken die untiefste Stelle fällt, gibt es die typisch französisch gelassene Antwort: „Normalement, pas de problème – zwei Stunden vor oder nach Hochwasser.“ Doch was bedeutet „normalement“? Und was ist mit Tiefgang oder Nipptide? Hier gilt es, seinen eigenen Berechnungen und Messungen zu vertrauen und es im Zweifel bei steigender Tide zu probieren. Die eigenen Messungen von –4,5 Meter auf halber Strecke und –5,5 Meter direkt vor der Schleuse sind nun zumindest im Logbuch für den nächsten Besuch notiert.

Die 60 Meter lange und 12 Meter breite Schleuse, die zu den beiden geschützten Hafenbecken führt, wird bis zum letzten Quadratmeter mit Segelbooten vollgepackt.

Die Franzosen sind hier durch nichts aus der Fassung zu bringen: „Pas de problème!“ Man hilft sich, unterhält sich ein wenig, bis die Belohnung hinter dem geöffneten Schleusentor nicht auf sich warten lässt: Der historische Hafen von Paimpol mit seinen alten, traditionellen Steinhäusern und breiten Kaimauern zeugt von einst großen Tagen, als dies noch die Cité des Islandais war, die Stadt der Islandfischerei. Unzählige Bars, Bistros und Restaurants waren Treffpunkt der großen bretonischen Seefahrer und Fischer, die jährlich Ende Januar weit hinauf bis nach Island segelten, um dort den ganzen Sommer Dorsch und Wale zu fangen. Jedes Jahr im August findet bei der Fête des vieux gréements ein ➤



Cidre in Tassen gehört genauso zur Bretagne wie direkt an Bord gelieferte frische Austern (oben). Der Fluss nach Morlaix fällt so weit trocken, dass die Tonnen wenige Stunden später auf Land liegen werden (rechts). Kleine Cafés und berühmte Leuchttürme sind der Inbegriff der Bretagne (unten).



FOTOS: CHRISTIAN TIEDT, LEON SCHULZ, AN



Saint-Malo war einst eine Hochburg für Freibeuter. Unten links: „Enez Koalen“ ist der verkleinerte Nachbau eines bretonischen Fischerbootes von Anfang des 19. Jahrhunderts. Unten rechts: Auch heute gehören hölzerne Rumpfe noch zum alltäglichen Bild.



Treffen klassischer Segelschiffe statt. Einst zählte Paimpols Fischereiflotte 80 Schoner mit je 25 Mann Besatzung. So mancher kehrte nie zurück. Zwischen 1852 und 1935 blieben nicht weniger als 2.000 junge Männer und 83 Segler auf dem Meeresgrund um Island zurück. Die Geschichte ihres harten Berufs wird von Pierre Loti in seinem Roman „Pêcheur d'Islande“ erzählt, der von der Liebe zum Meer, einer bretonischen Frau aus Paimpol sowie einem Islandfischer handelt.

Bei schönem Wetter locken die Ankerplätze um die nördlich gelegenen Inseln der Bréhat, bevor es durch die enge Passage südlich davon in den Rivière de Trieux zum Örtchen Lézardrieux beziehungsweise über den Nachbarfluss Rivière de Tréguier zum gleichnamigen Ort geht.

Der Gegensatz könnte kaum größer sein: Von den frech aus dem Meer schauenden zackigen Granitfelsen, an

denen sich Wellen gefährlich brechen und wo Atlantikwasser die Nordspitze der Bretagne mit einer Strömung von bis zu sechs Knoten umspült, geht es flussaufwärts in das immer lieblichere, bezaubernde Grün des Binnenlands. Plötzlich wird aus frischen Frühlingstemperaturen richtiger Sommer und ein Starkwind kann gemütlich im Landesinneren abgewettert werden.

Wer jedoch nicht richtig gerechnet hat, kann auch im Fluss bis zu drei Knoten Strömung erleben, was das Anlegen in der Marina von Lézardrieux herausfordernd gestalten kann.

Daher am besten bei Stauwasser ankommen. Es gibt aber auch mittig des Flusses einen Schwimmsteg, an dem auch ohne Landverbindung leichter gegen die Strömung festgemacht werden kann. Noch einfacher ist es, sich eine der Gästebojen nördlich des Städtchens im breiten Teil des Flusses zu schnappen. Weiter flussaufwärts versperrt ➤



Die Hallberg-Rassy 46 „Regina Laska“ (links). Gezeitenavigation am Kartentisch (oben). Morlaix ist von einem 62 Meter hohen und 292 Meter langen Eisenbahnviadukt geprägt (links unten). Die Einfahrt von Paimpol bei Niedrigwasser (unten). Bei Hochwasser führt eine befeuerte Fahrtrinne zum Hafen.

eine 17 Meter hohe Brücke für einige die weitere Fahrt ins Landesinnere. Wer im Theorieunterricht aufgepasst hat, weiß, dass man auch mit 22 Meter hohem Mast noch durchkommt, solange die Höhe der Gezeit fünf Meter niedriger ist als das maximale Tidenhochwasser (Highest Astronomical Tide; HAT).

Oder eben nicht niedriger als HAT wie sonst wo auf der Welt, sondern niedriger als MHWS, welches, wie vieles hier, nicht ganz klar definiert zu sein scheint. Wer weder rechnen noch ein Risiko eingehen möchte, nimmt stattdessen das Beiboot, kommt am Schloss de la Roche-Jagu vorbei und genießt während der sechs Meilen flussaufwärts ein ganz anderes Gesicht der Bretagne. Mit der Flut flussaufwärts und der Ebbe zurück ist die Fahrt fast autonom. Durch den Wald schlängelt sich der Fluss schließlich zu dem verschlafenen Städtchen Pontrioux, das dank einer Schleuse immer genügend Wasser auch für nicht trockenfallende Boote anbietet.

Der nächste, nicht minder attraktive Fluss ein Stück weiter westlich führt bis nach Tréguier. Hier lohnt sich ein Besuch auf jeden Fall – „falls es geht“, wie im Imray-Führer steht, denn das Wasser fließt hier bei Ebbe mit sechs Knoten, was zu einem Anlegemanöver führen kann, gegen das das Yachtmaster-Examen lächerlich erscheint. Tipp: Immer gegen die Strömung an- und ablegen und bei Stauwasser, also eine Stunde um Hoch oder Niedrigwasser, im Hafen manövrieren.

Wenn ein Manöver in der Marina zu schwierig erscheint, empfiehlt es sich, kurz nördlich von Tréguier, direkt unter dem Schloss, zu ankern. Hier liegen auffallend viele Aluboote vom Typ Boréal vertäut. Kein Wunder, denn hier werden diese scheinbar unzerstörbaren Boote für jedes Revier dieser Welt, von der Nordwestpassage bis zur Antarktis, gebaut. Vielleicht kein Zufall, dass sie an der Nordküste der Bretagne ihre Inspiration erhalten haben.

Das niedliche Städtchen lädt zum Besuch einer Crêperie ein. Die dünnen Pfannkuchen, die mit einem Cidre aus Tassen genossen werden, sind der In-

begriff des bretonischen Gemütes. Als Hauptspeise eine aus Buchweizenmehl deftige Galette, gefüllt mit Leckereien der Region, von Speck und Wurst über Jakobsmuscheln bis zum Lachs. Oder mit Käse und Honig? Der Fantasie des Küchenchefs sind hier keine Grenzen gesetzt. Als Nachspeise einen süßen Crêpe, flambiert oder mit einer Kugel Eis und Sahne genossen.

Die nächste Bucht, die sich westlich der beiden langen Flüsse anbietet, ist Port Blanc, dessen Bojenfeld geschützter ist, als es auf der Karte den Anschein erwecken mag. Um an Land zu kommen, braucht es allerdings ein Beiboot, das geslippt werden oder trockenfallen kann, denn die Landestelle fällt trocken.

Im Hafen von Perros-Guirec braucht es ein bisschen Courage, um bei bis zu drei Knoten starker Strömung über das 2,50 Meter trockenfallende Land zu fahren. Zumal die Einfahrt in den Hafen nicht mehr als 5,80 Meter breit ist und einen Süll von ganzen 7 Metern aufweist. Ist man einmal im Hafen, bietet dieser aber kompletten Schutz. Weit weg von der historischen Eleganz von Tréguier und den verschlafenen Fischerdörfern weiter im Westen kann man hier schnell die Zeit vergessen. Aber Achtung: Der Hafen ist nur bei einem Tidenkoeffizient von über 45 offen, und so kann es passieren, dass man bei Nippe tagelang warten muss, bis das Hochwasser wieder hoch genug ist.

Die durch ein Vogelschutzgebiet teilweise gesperrten Sept-Îles bieten neben fünf Knoten Strömung zwischen dem Festland und den sieben Inseln schöne Ankerplätze. Obwohl nur wenige Inseln betreten werden dürfen, ist dieser Archipel bei gutem Wetter sehr zu empfehlen.

Der Hafen von Trébeurden kann bei genügend Tidenhöhe problemlos angefahren werden. Ein breites Tor mit Lichtsignal erleichtert die Einfahrt. Das im ersten Stockwerk gelegene Restaurant La Tourelle bietet neben der ausgezeichneten Aussicht auf den Sonnenuntergang über dem Hafen wieder einmal ausgezeichnete Fischgerichte. ➤



FOTOS: LEON SCHULZ (5)



»Die Fahrrinne schlängelt sich an einigen Stellen wie eine S-Kurve um die Untiefen, während die Strömung weiter geradeaus verläuft.«

Wer von der ganzen Gezeitenberechnung eine Pause braucht, nimmt direkt Kurs Roscoff, das zu jeder Gezeit angesteuert werden kann. Die Strömung kann allerdings auch in der Marina bis zu fünf Knoten betragen, da diese zu beiden Seiten offen ist. Die riesige Fähranlage zeugt von Zeiten vor dem Brexit, als noch deutlich mehr Güter von und nach England transportiert wurden. Heute werden in erster Linie Passagiere übergesetzt. Roscoff ist übrigens einer der wenigen Häfen, die von Engländern für die Einklarierung angelaufen werden müssen, bevor es in die Bretagne weitergeht. Vorbei am alten Hafen, der völlig trockenfällt, liegt die kleine Stadt. Allein für die bezaubernden Sonnenuntergänge über der Île de Batz lohnt sich der rund 20-minütige Spaziergang. Im Hafenbüro gibt es alternativ gratis E-Fahrräder auszuleihen.

Noch mehr Gezeitenpaß bietet Morlaix, wo sich bei Niedrigwasser ein fünf Seemeilen langes Rinnsal in dem großen Flussbett Richtung Süden schlängelt. Die Ansteuerung beim Château du Taureau vorbei erscheint noch einfach, doch je weiter es flussaufwärts geht, desto spannender wird es.

Am besten die Zeit kurz vor Hochwasser wählen und dabei nicht in der Mitte des Flusses fahren, sondern streng nach den Richtfeuern, die als kleine rot-weiße Andreaskreuze im

Wald allerdings kaum sichtbar sind. Trotzdem wird es stellenweise knapp.

Doch zum Glück ist der Grund weich, und bei auflaufender Tide kann unter Umständen wieder rückwärts aus dem Schlamm rausgefahren werden. Wer einen Bugstrahler hat, kann sich auch damit gegebenenfalls wieder ausbuddeln.

Dank der TGV-Verbindung nach Paris eignet sich Morlaix gut für einen Crewwechsel. Die Hauptattraktion der Stadt ist das Eisenbahnviadukt. Außerdem wird hier die berühmte Schokolade von Grain de Sable hergestellt. Bis heute werden die Kakaobohnen dafür per Segelfrachtschiff aus Mittelamerika in die Bretagne transportiert. Durch den Canal de l'Île de Batz geht es mit der Strömung in kürzester Zeit weiter westlich. Aber Achtung: Die Fahrrinne schlängelt sich an einigen Stellen wie eine S-Kurve um Untiefen, während die Strömung weiter geradeaus verläuft. So muss das Ruder frühzeitig und übertrieben stark eingeschlagen werden, damit man nicht auf die nächstgelegenen Steine stößt.

Ab hier gibt es nicht mehr viele Häfen westwärts. Ein letzter Stopp in Aber Wrac'h, einem bei jedem Wetter und jeder Tide anlaufbaren Hafen tief im Aber. Dann wartet nur noch raue, steingepflasterte Küste ohne sichere Orte. Das wurde dem Öltanker „Amoco Cadiz“ vor Portsall zum Verhängnis, der hier am 16. März 1978 an den Felsen zerbrach. Über eine Viertelmilliarde Liter Öl liefen damals ins Meer.

Am westlichen Ende der Bretagne liegt die baumlose, vom Sturm getränkte Île d'Ouessant. Hier steht der stärkste Leuchtturm Europas, Créac'h, der heute noch zugleich Wahrzeichen von Abschied und Heimkehr ist. Unter seinem schweifenden Lichtkegel wohnen etwa eintausend Menschen, deren Behausungen vom Meer aus erst spät auszumachen sind.

Südlich davon liegt der weltberühmte Leuchtturm Phare de la Jument. Viele kennen das Bild, auf dem der Leuchtturmwärter gelassen aus der Tür in Lee schaut, während eine Welle, so hoch wie der 47 Meter hohe Turm selbst, denselben beidseitig umschlingt. Dieses Foto, das an einem sturmgepeitschten Dezembertag im Jahr 1989 von Jean Guichard aus dem Hubschrauber aufgenommen wurde, trug sicher zum Ruf der Bretagne bei, die sturmgepeitschteste Küste Europas zu sein.

Leon Schulz



Der alte Hafen von Roscoff im ewigen Rhythmus der Gezeiten: links bei Hochwasser, rechts bei Niedrigwasser. Der Ort ist Ausgangspunkt für Fahrten zur Île de Batz und seit Jahrhunderten eine lebendige Anlaufstelle an der bretonischen Nordküste.



FOTOS: CHRISTIAN TREIT, LEON SCHULZ (2)



Revierinfos: nördliche Bretagne

Revierinfos Die Nordküste der Bretagne ist ein anspruchsvolles Revier mit bis zu zwölf Meter Tidenhub, starken Strömungen, felsiger Küste und vorgelagerten Inseln. Trotz guter maritimer Infrastruktur ist eine sorgfältige Törnplanung besonders für Skipper ohne Ortskenntnis unerlässlich. Viele Häfen können nur bei Hochwasser oder zu bestimmten Zeiten angelaufen werden.

Navigation

Aktuelle Revierführer und Tidenkalender sind ein Muss für Skipper, etwa aufgrund der zum Teil sehr starken Gezeitenströme und der mitunter

anspruchsvollen Revierfahrt. Besondere Aufmerksamkeit erhalten diese Wissensbereiche bei der Ausbildung zum RYA Yachtmaster. Kostenlose Lernvideos gibt es im Internet: REGINASAILING.COM

Wind und Wetter

Im Frühling und Frühsommer kann wochenlang Ostwindlage herrschen kann, wenn sich ein stationäres Hoch über Nordeuropa befindet, was dann häufig der Fall ist. Wer zeitlich flexibel auf Landfahrt geht, kann seinen Törn so legen, dass er im Frühsommer nach Westen segelt und dann im Spätsommer wieder nach Osten zurückkehrt.

Gezeiten

Literatur Gezeitenavigation: „Praxisguide Fahrtensegeln“ von Leon Schulz, ISBN: 978-3-667-12224-7, 24,90 Euro. DELIUS-KLASSING.DE

Seekarten

► NV Charts France „FR3 – St. Malo aux Sept Îles“, ISBN: 978-3-910-644380, 64,99 Euro.
► NV Charts France „FR4 – Des Sept-Îles à Douarnenez“, ISBN: 978-3-910-644397, 64,99 Euro.
► Imray Charts „C33B – Channel Islands and North Coast of France“, „C34 – Cap d'Erquy to Île de Batz“ und „C35 – Baie de Morlaix to l'Aber-Ildut“, je 37,90 Euro. Zu beziehen über: HANSENAUTIC.DE

Revierführer

► „Reed's Nautical Almanac“, ISBN: 9781399424943, 66 Euro.
► „Channel Islands, Cherbourg Peninsula, North Brittany“, Peter Carnegie, ISBN: 978-1-786793737, 62 Euro.
► „Secret Anchorages of Brittany“, Imray, von Peter Cumberlandidge, ISBN: 978-1-846-238-154, 39 Euro. Bezug aller oben genannten Titel über: NVCCHARTS.COM
► „Shell Channel Pilot“, ISBN: 978-1-786794864, Rachael Sprot, 44,50 £ (51,50 Euro) IMRAY.COM
► Reiseführer „Bretagne“, Wilfried Krusekopf und Eberhard Homann, ISBN: 978-3-83171-945-7, 23,90 Euro.