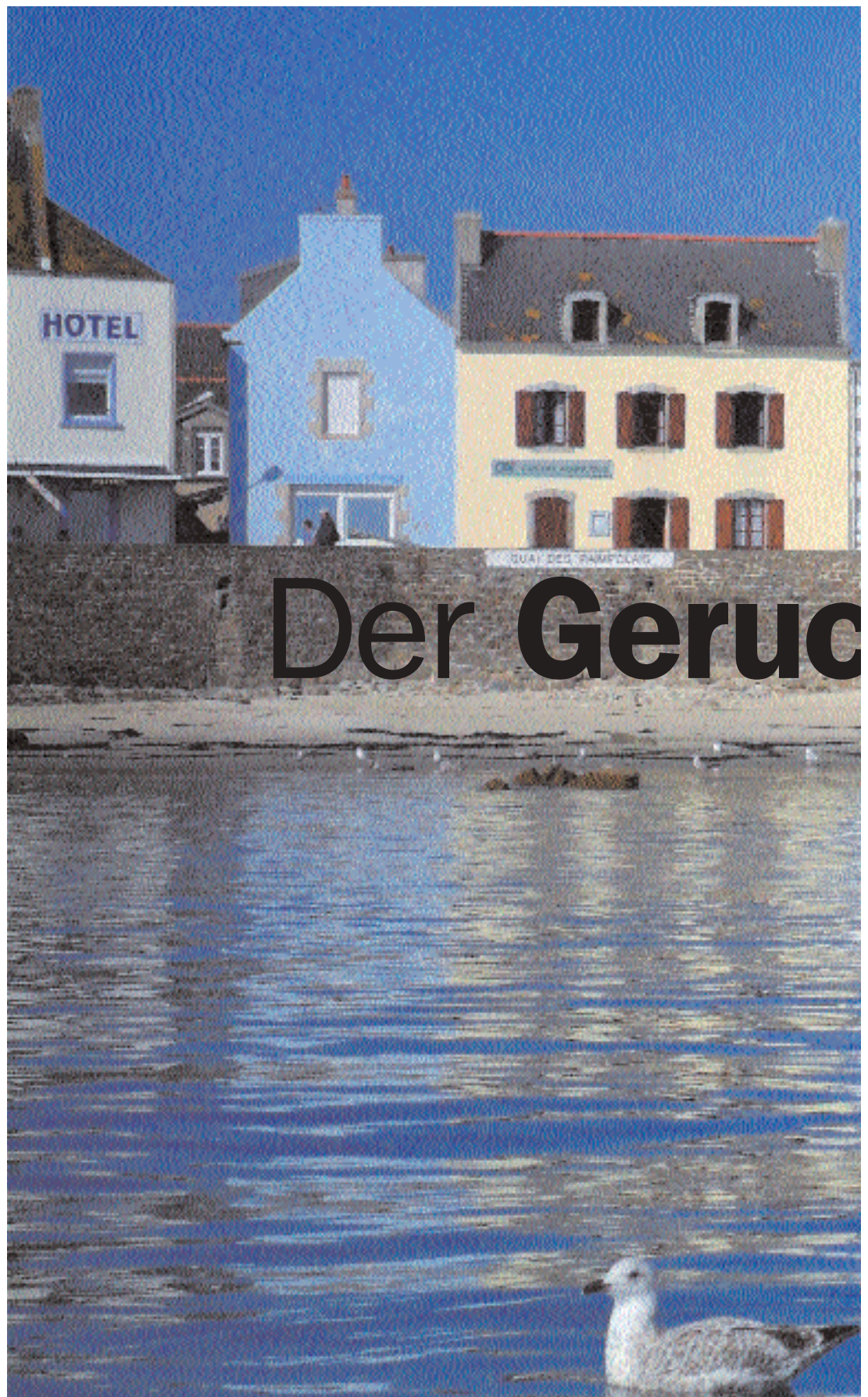


Sie ist eine der rauhesten Ecken in Europa für die Schifffahrt, die Küste der Bretagne. Finistère nennen die Franzosen den meerumschäumten westlichen Zipfel ihrer Küstenlinie und haben damit den aus römischer Zeit stammenden Begriff Finis Terrae, das Ende der Welt, in ihren Wortschatz übernommen. Es ist eine zum großen Teil schroffe Küstenlandschaft, wo Tide und Strömungen den Tagesablauf bestimmen.

Die seglerische Herausforderung sowie die abwechslungsreiche Landschaft mit vielen attraktiven Zielen machen den besondern Reiz der Bretagne aus. Stefan Züst, ein junger Bootsbauer mit einer kleinen Werft in Oberaach im thurgauer Seehinterland, lockte das Revier daher schon lange. „Was mir andere berichteten war einfach so interessant, dass ich im letzten Sommer bereits zum zweiten Mal mein Boot auf den Trailer gepackt habe und nach Brest gefahren bin.“ Seine Premiere fand ein Jahr zuvor noch mit einem Segelkanu statt, mit dem er durch die bretonische Inselwelt und Küstenlandschaft segelte und unter der Persenning auf dem offenen Boot übernachtete. Beim zweitenmal sollte es etwas kommoder sein. Doch mit einer kleinen Hansa-Jolle zog der Thurgauer wieder ein eher ungewöhnliches Boot mit seinem alten Land Rover an dieses Gewässer.



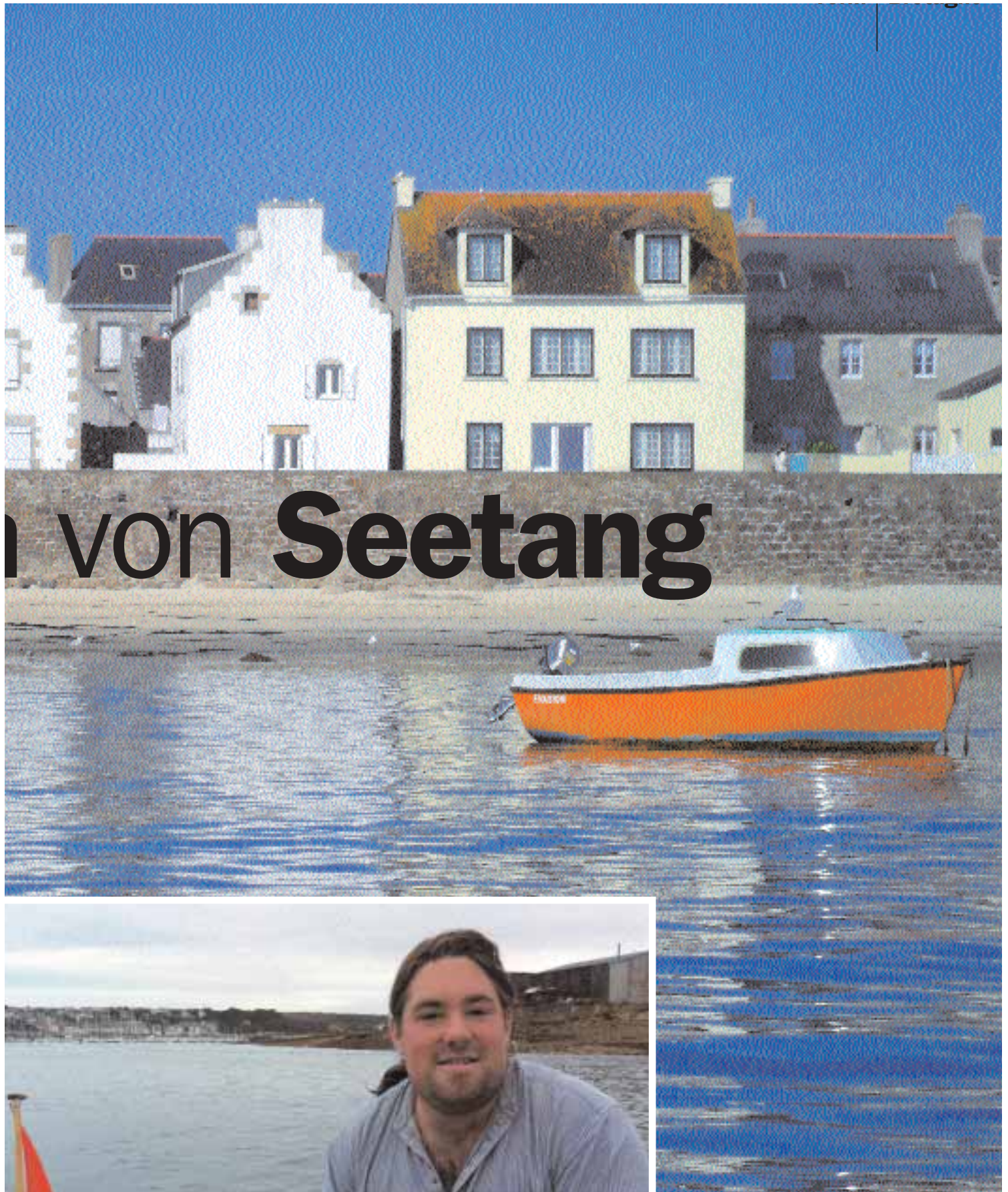
Der Geruch

Von Brest führte seine Reise u. a. nach Camaret sur mer, Duarnenez, Concarneau, Ile de Groix, Port Luis, Vannes – um nur einige Stationen zu nennen – vier Wochen kreuz und quer durch

das insel- und klippenreiche Tidengewässer des Atlantiks.

Vor der Reise hatte Züst das rund 50 Jahre alte Boot von A & R mit dem Namen „Rosaly“ liebevoll restauriert. „So etwas schönes ken-

nen die da im Westen nicht und die Fischer dort verstehen etwas von Booten! Denen sind fast die Augen übergequollen. Überall bekam meine Hansa-Jolle und ich einen Ehrenplatz zuge-



Stefan Züst ist Bootsbauer in ... Aufgewachsen in Güttingen, war er schon seit seiner Kindheit von Booten fasziniert. Gelernt hat er bei Stäheli & Tschumper in Kreuzlingen und der Yachtwerft Wirz in Steinach. Wenn die Werfttore geschlossen sind, geht es mit selbst restaurierten Booten auf die Reise. Zuletzt mit einer Hansa-Jolle Baujahr.. in die Bretagne.

1 Oben großes Foto

wiesen“, berichtet Züst. Eine Hafengeühr wollte man für das kleine Boot oft nicht von ihm und die Liebe der Bretonen zu dem hübschen Holzboot öffnete auch dem Bootsbauer viele Türen. Große Teile der Reise segelte er übrigens einhand.

Doch am meisten staunten die Einheimischen darüber, dass an Bord kein Motor war. Züst nutzte nur die Segel als Vortrieb, was in einem Revier mit bis zu acht Knoten Strömung nicht immer einfach ist und Vorausdenken verlangt.

Mit offenen Armen wird er also empfangen. So kommt der „Rosaly“ in Port Luis bei der Einfahrt bereits die Hafenmeisterin mit einem Schlauchboot entgegen. Sie weist der kleinen Hansajolle eine riesige Box zu, was Züst als Bodenseesegler geradezu als Verschwendung erachtet und daher auf einen kleineren Platz, pocht.

Doch die Hafenmeisterin erklärt ihm, sein Boot bekomme den Platz, der ihm zustehe. Und als der Bootsbauer später in der Kapitaneria das Anmeldeformular ausfüllt, schreibt sie gratis drauf und gibt es zurück. „Schöne Boote liegen hier um sonst, heute auf jedenfall“, meint sie charmant.

In Trinite sur Mer legt

der Hafenkapitän die Hansajolle an einen Platz am Steg neben der Yacht von Edmond de Rothschild. „Sein Tender, ein Schlauchboot, war grösser als mein Boot. Und auf der anderen Seite lag die Open 60 von Marc Guillermot. Sie binden die wichtigen Boote halt immer an den selben Steg hier in la Trinite“, zieht Züst bescheiden Bilanz.

„Die Grundregel lautet: Nie mit dem Strom gegen den Wind. Denn das kann gefährlich werden, weil sich schnell eine grobe See aufbaut. Doch auch wenn man sich an die Regeln hält – wenn man mit sechs Knoten Strom und achterlichem Wind durchs Wasser braust, dann gibt es weder Halten noch zurück“, ist seine nautische Lektion.

Züst schreibt dazu in seinem Tagebuch: „Hier im Golf muss man nicht auf die Idee kommen zur falschen Zeit am falschen Ort zu sein. Da hat man auch mal schnell 3-4

oder auch 6-8 Knoten Strömung gegenan. So kann man Vannes z.B. nur eine Stunde vor und eine Stunde nach Hochwasser anlaufen. Dann öffnet sich die Brücke und die Schleuse für ein paar Minuten. Doch Vannes ist ein Highlight alleine schon die Hafeneinfahrt durch den langen schmalen Kanal in den Hafen, wo man mitten in der Altstadt komfortabel liegen kann.“

Ausser dem Bodenseeschifferpatent hat Züst nie einen Patent gemacht. Was er an Navigation braucht hat er sich selber aus Büchern beigebracht. „Viel Zeit zum Navigieren bleibt in den engen und rauhen Küstengewässern eh kaum. Ich habe daher die Karte auf den Knien und verfolge immer mit, wo ich gerade bin.“

Ohnehin kann Züst mit dem kleinen und unmotisierten Boot und Kielschwert manches gelassener angehen, was mit einer tiefgehenden Yacht ein Problem

wäre: Zur Not kommt er fast in jede flache Bucht und kann bis ans Ufer fahren. Läuft das Boot einmal auf, ist auch das kein Problem.

Stefan Züst beschreibt in seinem Tagebuch, wie die Tage so aussehen an Bord der Rosaly: „12. August – es ist morgens um sieben, der Wecker klingelt die Passage des Raz de Seine steht bevor. Ich springe auf, schlage die Cockpitpersenning zurück und steige auf den Steg. Es ist saukalt. Um 10 nach legen ich ab und fahre in den noch dämmrigen Atlantik hinaus. Ein schöner langer Amwindschlag bringt uns in wenigen Stunden ans Raz. Das ist die strömungsreichste und gefährlichste Stelle an der französischen Atlantikküste. Heute allerdings scheint das Raz so zahm zu sein wie ein frisch gefütterter Hund, trotzdem sollte es sich noch als knifflig herausstellen. Denn kurz bevor wir La Plat passieren können, stellt der Wind für kurze Zeit ab. Wir treiben mit fast sechs Knoten unkontrolliert dahin. Es brodeln das Wasser um uns und wäre das Raz ein heißer Kochtopf, würde ich den Moment optimal finden, die Pasta ins Wasser zu geben. Kurze Zeit später setzt der Wind vom Land her ein. Ich setze den Spi. So kommen wir doch noch davon,





2



Die Karte im Cockpit: den Blick auf das Fahrwasser und die Seekarte.



Die Rosaly an einem Steg mit der Yacht von Edmond de Rothschild und der Open 60 von Marc Guillermot.

ohne das uns die bald kennernde Tiede wieder zurück befördert. Der Wind legt weiter zu, so das wir mit Halbwind bald Audierne erreichen, unser Ziel des heutigen Tages. Im schmalen Fahrwasser laufen wir sicher fünfmal auf Grund beim Auf-

kreuzen. Doch das ist kein Problem bei Sand. Das Schwert hoch, wenden und weiter geht's".

Züsts Reise hatte in Brest vier Tage zuvor am 8. August begonnen. Dort hatte er seine Hansa-Jolle eingekrahnt, ist auf die Segler der

Regatta „solitaire du figaro“ getroffen und war später von ihnen mit Leichtigkeit überholt worden: Die Jungs haben viel Werbung auf dem T-shirt aber wie richtige Helden der Seefahrt sehen sie dann doch nicht aus, kommentiert er seine Begegnung

mit Bernhard Stamm oder Gildas Morvan

Camaret, wo im inneren Hafen hinter dem Slip die stillgelegten Fischerkähne vor sich hinrotten, ist für Züst immer einen Besuch wert. Nicht zuletzt, weil man unweit im alterwürgen „Ho-

tel de france“ wie in guten alten Zeiten seine vier Gänge verspeist, bevor man sich wohligh gesättigt vom Tisch erhebt.

Auch Morgat ist schön, fast so schön wie Camaret, dafür etwas kleiner und versteckt in einer malerischen Bucht. „Ich sitzte in der Brasserie du Port und genieße ein bretonisches Britt, das genau so herb ist, wie das Wetter

heute und lasse die Überfahrt Revue passieren“. Der windreiche Schlag brachte die Hansa-Jolle auf Spitzengeschwindigkeiten von über 11 Knoten. „Wenn die Bugwelle hinter der Winch herauskommt, dann fährt“, meint Züst trocken.

Was er an den Tiedengewässern sonst noch schätzt? Das sei, wenn er auf der Hafenumauer sitze, der Geruch

der bei Ebbe trocken liegenden Algen, die jede Windböe mit sich trägt. „Der Geruch der Algen ist für mich in etwa so köstlich wie der der vollgeschissenen Windel eines Kindes für dessen junge Mutter. Es gibt kein besseres Parfum, denn das riecht nach Sehnsucht, nach Weite und Abenteuer“. So philosophiert ein Thurgauer Bootsbauer.

Ein weiteres Ziel war Auray, das zeitraubend und schwierig anzufahren ist. Ohne Motor ist das mit dem kleinen Boot nur mit mitlaufendem Wasser zu machen. Rein in den Golf von Morbihan, links halten und abbiegen.

Zügig treibt die Strömung das Boot dann nach Auray, auch durch die engen verwinkelten Stellen, wo kein





Die Hansa-Jolle „Rosaly“ wird nach ihrer Reise über 528 Seemeilen für den Transport vorbereitet. Konstrukteur der weit verbreiteten Hansa-Jolle ist Henry Rasmussen. Das kleine Boot überzeugte von Anfang an durch seine schönen Linien und die Seetüchtigkeit. Sie war aufgrund ihrer guten Segeleigenschaften bald auf vielen Revieren zu finden und ist seit 1960 Nationale Klasse des DSV. Das Boot ist ein Kielschwerter mit Stummelkiel und Schwert.

Technische Daten: Lúa 5,85 m, LWL 4,85 m, Breite 1,65 m, Tiefgang 0,5 / 1,0 m, Gewicht (Ballast, Kiel) 150 kg, Großsege 9,95 m², Fock 4,05 m².

Bildtext links und unten. 3 und 4



Wind ist. Der Hafenmeister weist Züst einen Platz am Beibootsteg zu. Zu bezahlen braucht er nichts: Er sei schliesslich eine Attraktion für den Ort. Züst, kein verächter der guten französischen Küche, feiert das mit einem Abendessen im le Baut de Quai. „Der Chef empfiehlt Foi gras zum Entre und ein Rumpsteak als Hauptgang. Ich verzichte auf die geliebten Miesmuscheln. Auray je t'aime!“

Ein Abstecher gilt der „Fete de vielles Bateaux“ und zwei schöne Amwindschläge bringen die „Rosaly“ nach Port Manech. Der Aven breitet sich hier vor einem aus wie im Traum und wer den Etel kennt und den Golf du Morbihan mag, wird den Aven lieben. Bei Flut geht es den Fluss hoch, vorbei an Rosbras bis nach Pont l'Aven. Das Ufer ist gesäumt mit Zuschauern, die „Rosaly“ und ihr Skipper werden mit Applaus empfangen und von einem Speaker der Menge vorgestellt.

Bretonische Musik, Grillstände, Wein und eine Meute von bärtigen, uhrigen Bretonen empfängt Züst an Land. Einige sind wie er ebenfalls ohne Motor und nur unter Segeln unterwegs. Wow, was für ein Empfang.

Apero gibt es heute in der Creperie du Port. Und das Feuerwerk hat einen recht maritimen Einschlag. „Ich

glaube, die brennen einfach alle alten Seenotragenten und Leuchtfackeln ab“.

Mit dem letzten Kracher dann lehrt sich der Quai und die Traditionsschiffer sind wieder unter sich. Und das schätzt jeder Segler, wenn von Bord dann noch Gitarre und Gesänge klingen und keiner in die Koje geht, bis nicht aller Wein durch durstige Kehlen gelaufen ist. Den verspätete Weg zurück an Bord kann dann schon einmal trockenen Fusses durchs Hafenbecken aufs trockengefallene Boot führen.

Die Rückreise zum Ausgangspunkt Anfang September ist wieder ein heißer Ritt. Die Hansa-Jolle, von Wind und Strom getrieben, gleitet, nein fliegt weit über Rumpfgeschwindigkeit übers Wasser. Innert kurze tauchen die ersten Quadranten in der Einfahrt zur Rade de Brest auf. Zum ersten Sonnenstrahl macht Züst die Hansa-Jolle im Hafen fest und so ist der Anfang vom Ende gekommen. Nach 528 sm, 12,5 Knoten Topspeed mit einer Hansajolle und der Gewissheit, einen der besten Urlaube des Lebens hinter sich zu haben. Doch die nächste Reise ist schon in Planung: Sie soll Züst von der Bretagne entlang der französischen Küste bis Nordspanien führen.

Anzeige