Bretagnetörn der Klubyacht Oeding von Roscoff über Brest und Raze de Sein bis Lorient
vom 25.06. bis 02.07.2015

Vorbereitung und Planung der Reise:

Im Winter 2018 entscheiden sich im Segelklub Bayer Uerdingen die Schiffsführer der Klubyacht Oeding, eine X46, für eine erneute Reise ins Mittelmeer. Dafür soll die Oeding über die Biskaya ins Mittelmeer gesegelt werden.
Unser Törn soll Ende Juni/Anfang Juli in Roscoff in der Nordbretagne starten. Endhafen soll La Rochelle sein. Da die Strecke Roscoff nach Rochelle für die Törndauer von 16 Tagen noch Platz für einen Abstecher lässt, war die ursprüngliche Planung, von hier aus nach Nordwesten über den Englischen Kanal nach Cornwall oder direkt zu den Scillies zu segeln. Bei sehr gut passender Wetterlage wäre auch noch ein weiterer Abstecher an die irische Südküste ggf. möglich. Von hier aus sollte der Reiseweg dann über Brest bis La Rochelle gehen.
Bald meldeten sich dann auch Klubmitglieder, die an diesem Törn mit besonderen Herausforderungen in einem anspruchsvollen Tidenrevier und reizvoller Küstenlandschaft mit vielen vorgelagerten Inseln interessiert waren.
Nachdem die Crew feststand, wurden dementsprechend dann auch die verschiedenen anzusteuernden Reviere und Häfen sowohl navigatorisch, wettertechnisch als auch bzgl. der landschaftlichen und kulturellen Highlights besprochen und vorbereitet. Dabei fällt einem Crewmitglied für die Highlights an Land immer jeweils ein Teilgebiet zur Vorbereitung zu. Dann muss im jeweiligen Hafen nicht lange herum gerätselt werden, was zur Besichtigung lohnenswert wäre.
Im März 2019 kam dann allerdings Alles ganz anders. Bei dem Chronisten und Skipper wurde leider Knochenmarkkrebs diagnostiziert. Zunächst war überhaupt nicht klar, ob dieses Jahr Segeln noch denkbar war. Im Mai war klar, dass es wöchentliche Therapien geben sollte. Im Juni besserte sich der Zustand, sodass die Ärzte für Ende Juni ausnahmsweise auch den Zeitabstand von 10 Tagen bis zur nächsten Therapie genehmigten. Außerdem lag natürlich die Genehmigung vor, dass bei entsprechender Schonung auch ein Törn mit vorzugsweise überschaubaren Tagesdistanzen machbar ist. Das war eine neue und hoffnungsvolle Perspektive. Mitfahren ging dann für den Skipper bis max. 03.07.19, danach ist wieder Therapie. Als guter Übergabehafen mit Flugplatz wurde Lorient gefunden. Danach würde dann Babara Novak, die Coskipperin, die Oeding bis La Rochelle führen. Michael Hüsken bleibt als Mitsegler der Vorcrew noch die ersten 4 Tage an Bord und will von Brest aus nach Hause fahren. So sind wir anfangs zu sechst. Ein Schwerpunkt der Vorbereitungen vor der Reise waren die Wetterverhältnisse im Westteil englischer Kanal und der Irischen See und besonders in der Nordbretagne und den weiteren südlichen Bretagne-Revieren in der Biskaya bis La Rochelle. Ein weiterer

Schwerpunkt der Vorbereitung waren natürlich die Gezeitenverhältnisse und ihre Auswirkungen auf bestimmte Passagen auf See, wie z.B. die besonders strömungsreiche Passage Raz de Sein oder auch die verschiedenen Häfen mit ihren Anlaufmöglichkeiten je nachdem wieviel Wassertiefe bei der Anfahrt zur oder in der Marina je nach Tidenstand ist, und wo Schleusen bzw. cross walls vor den jeweiligen Marinas zu erwarten sind.
Ein besonderes Augenmerk wollen wir auch dem Thema Plastikmüll in den Gewässern widmen und aktiv durch Sammeln und sorgfältiges Trennen dazu beitragen. Das französische Sammelsystem ist da allerdings vorbildlich, wie noch zu sehen sein wird.
Bezüglich der Wetterdaten wurden im Vorfeld bereits verschiedene online Wetterdienste und Apps geprüft und ausgesucht. Synoptische Wetterkarten konnten sehr gut über WX Charts EU eingeholt werden. In diesen Wetterkarten kann die Wetterlage rückwirkend 6h- bzw. 12h- stundenweise, aber auch voraus schauend bis zu 120 Stunden geprüft werden. In den Charts sind die geostrophischen Wind-Skalierungen mit Isobarenabstand 4 hPa und Breitengraden von 40° bis 70° N zur Abschätzung der Windstärken integriert.
Natürlich wurden weitere Wettertools in diesem Revier mit rasch ändernder Wetterlage und ungebremster Atlantikwelle benutzt:
www.windfinder.com mit den Möglichkeiten auch der Beurteilung der großflächigen Windentwicklung und Winddrehungen für die nächsten 7 Tage im Revier des Hafens sowie laufende Tidenangaben des jeweiligen Hafens bzw. der jeweiligen Wetterstation.
Weitere tools: Der norwegische Wetterdienst www.yr.no mit guten aktuellen und prognostizierten Wetterdaten, www.passageweather.com, die App Weatherpro mit u.a. Radar und Sat.-Bildern auch im Hinblick auf mögliche Gefahren durch starke Schauer/Gewitterschauer, die App My Tide Times, Imray Tides Planner.
Mit www.passageweather.com kann das Wettergeschehen mit allen möglichen Daten (Wind, Druck, Wellen, Sicht, Niederschlag, Bewölkung etc.) aktuell und voraus abgerufen werden. Aber hier besteht über die Archivkarten auch die Möglichkeit, z.B. die im Juni und Juli im langfristigen Mittel vorherrschenden Wetterdaten zu ermitteln. Demnach ist für unser Revier prozentual hauptsächlich Wind aus SW bis NO, im Juli mit noch mehr SW-NW-Anteil zu erwarten.

Das Schiff

Die Crew:
Karsten Idel, Skipper, 73 Jahre, SHS
Barbara Novak, Coskipper, 52 Jahre, SHS
Thorsten Engler, 50 Jahre, SSS
Michael Hüsken, 64 Jahre, SHS
Bernhard Stingl, 35 Jahre, SKS
Franz Vogt, 59 Jahre, Sportbootfsch. See

von links:Bernhard,Thorsten,Karsten, Barbara und Franz

von links:Karsten,Barbara,Michael,Franz und Bernhard

Zusammenfassung Reiseverlauf und der wichtigsten Reisedaten als Kurzbericht:

Dienstag,25.06.15 : Eintreffen morgens in Roscoff nach ca. 1000 km Fahrt mit dem Vereinsbus über Nacht. Rasch ist der Crewwechsel erledigt. Am Schiff ist soweit Alles bis auf Kleinigkeiten in Ordnung. Die Wasserpumpe der Trinkwasserversorgung macht Geräusche, läuft aber, und der Windex im Masttop muss erneuert werden.
Das Wetter ist gut, und so haben wir keine Probleme, das Gepäck und den Proviant rasch zu verstauen. Danach gibt es erst einmal einen Imbiss, bevor dann ein sehr gründlicher Check des Schiffes (Rigg, Maschine , Naviinstrumente etc.), eine ausführliche Einweisung in alle technischen und sicherheitstechnischen Einrichtungen sowie eine Verteilung der Notrollen (s.Logbuch) mit Hauptverantwortlichem und Stellvertreter erfolgt.
Nachmittags geht es dann noch in den Jardin Exotique de Roscoff, wo wir in großer Fülle viele seltene und exotische Pflanzen bewundern können. Scheinbar ist das Klima hier nicht ganz so rau, ähnlich wie auf der anderen Seite des Kanals, in Cornwall, wo auch Palmen zu sehen sind. Darüber ist es Abend geworden und mit einer guten Bordmahlzeit schließt der Tag. Die Wetterlage sieht für unser Wunschziel Scilly Islands aber leider ganz schlecht aus. Dort wird es am Donnerstag, unserem möglichen Ankunftstag, in Böen bis 46 kn wehen. Das Wettergeschehen wird beherrscht durch ein großes Atlantik-Hoch 1040hPa westl. von Irland und der Biskaya sowie einem Tief 1017hPa über der Ostsee, dessen Fronten bis in

den Westteil des engl. Kanals und bis in die Biskaya (1014 hPa) reichen. Dadurch kommt es zu einer starken Isobarenkompression und damit zu der Sturm-Wetterlage nordwestlich von unserem Standort.
Der Wind kommt zwar aus Ost, trotzdem sind aus Sicherheitsgründen die Anfahrt mit hohem Seegang bei Strömung gegen Wind und die Mooringverhältnisse auf den Scillies bei Sturm nicht für eine Reise dorthin vertretbar. Ein Warten und eine spätere Überfahrt zu den Scillies sind aus Zeitgründen nicht möglich, weil Michael seine zwingend notwendige Rückreise schon vor dem Törn ab Brest gebucht hat.
In der Nordbretagne soll es morgen mit Böen bis 30 Kn auch noch tüchtig wehen, aber bei raumschots/achterlichem Wind ist ein Auslaufen mit diesem Schiff und dieser Crew möglich.
Mittwoch, 26.06.19: In der abendlichen Borddiskusssion haben wir uns gestern darauf geeinigt, nicht zu den Scillies zu segeln, sondern den ca. 40 nm entfernten nächsten Hafen L'Aber Wrac'h anzulaufen.
Aufgrund der Tiden-/Strömungsverhältnisse geht es noch im Dunklen um 05:20 Uhr los. Der Wind ist erstaunlicherweise noch schwach aus N-NE und die Sicht mäßig. Deshalb gehen die Segel erst ca. eine halbe Stunde später hoch, nachdem wir aus den vorgelagerten Felsen der Roscoff-Bucht einigermaßen frei sind.
Erst ca. 5 Stunden später ist die Sicht gut, und der Wind hat inzwischen auch auf gute 5 Bft zu genommen. Mit guter Fahrt kommen wir längs der bretonischen Küste voran und sind schon aufgrund des frühen Starttermins mittags an der Ansteuerungstonne zu der Flussmündung des Flusses, der den gleichen Namen wie der Hafen trägt L'Aber Wrac'h. Richtfeuer bzw. jetzt Richtmarken erleichtern die Einfahrt in die enger werdende Flussmündung mit trockenfallenden Felsen rechts und links.
Bei Ankunft weht es mit 28 Kn, aber der Anleger gelingt bestens. Dieser starke und böige E-NE bleibt uns heute und morgen leider erhalten. Nachmittags gibt es dann einen Streifzug durch den malerischen Ort.
Wind : NE-E, tlw. E 2-6 Bft. Strecke Roscoff => L'Aber Wrac'h : Gesamtstrecke 37,8 nm, davon 5 unter Maschine
Donnerstag, 27.06.19: Hafentag in L'Aber Wrac'h aufgrund Starkwind.
Schon in Roscoff hatten wir das hervorragend organisierte Müllsystem im Hafen bewundert. Deshalb halten wir im Hafen, am Strand und auf unserem nachmittäglichen Küstenspaziergang Ausschau insb. nach Plastikmüll. Wir werden erfreulicherweise nur wenig fündig, bemühen uns aber auch in den nächsten Tagen bis zum Törnende immer wieder, ob wir selber etwas zur Vermeidung oder zur Entsorgung von Plastikmüll beitragen können.
Heute wollen wir den höchsten Leuchtturm Europas, den Phare d'Ille Vierge besichtigen. Er ist 82,5 m hoch, und es soll eine gigantische Aussicht von der oberen Plattform aus geben. Leider wird daraus nichts, weil der auf der Ille de Vierge liegende Leuchtturm nur

von einem Fahrgastschiff angesteuert werden kann. Der Kapitän des Fahrgastschiffes fährt aber aufgrund des Starkwindes heute nicht raus. Mit einer ausgiebigen und sehr schönen Wanderung längs des Flusses machen wir das Beste aus dem Tag, wobei wir entfernt den Phare d'Ille Vierge bewundern können. Auf dieser Wanderung kommen wir auch an der berühmten spätgotischen kleinen Kapelle „Chapelle de Tromenec" vorbei (eine tödliche Geschichte und Bilder dazu siehe Bildergalerie).
Danach Bastelstunde: Der neue Windex wird von Thorsten im Masttop montiert und im Masttop und am gesamten Mast wird noch einmal Alles gecheckt.
Freitag, 28.06.19: Mittags in L'Aber Wrac'h abgelegt bei westlichem Wind um 3 Bft. Direkt nach dem Hafen stehen die Segel, Vollzeug. Gegen den West kreuzen wir die Flussmündung herunter. Zwei andere Yachten fahren unter Maschine. Wir sind aber unter Segel anfangs sogar schneller, denn wir können zu Beginn ein" langes" und ein „kurzes" Bein auf der Kreuz segeln. Eine Stunde später sind wir an der Ansteuerungstonne und können Südkurs Richtung des bekannten Chenal du Four segeln, der strömungsreichen Passage zwischen dem Festland und der Insel Quessant. Anfangs noch leichter Gegenstrom mit 1,5 Kn, der aber bald kentert. Die zu Beginn noch gute Sicht wird immer mäßiger und nachmittags haben wir Nebel mit Sichtweiten nur noch bis zu einer Kabellänge, der die Navigation in der strömungsreichen Passage nicht gerade erleichtert. Auch der Wind lässt nach und dreht auf Nord, sodass wir kurzzeitig ausgebaumt nur noch wenig Fahrt durchs Wasser machen, aber der Strom hilft jetzt ordentlich mit. Diverse Yachten kreuzen unseren Kurs. Aber mit Hilfe aller elektronischen Instrumente inkl. Radar und Steuerbord- und Backbordausguck haben wir jederzeit ein Bild von der Situation um uns herum und Alles läuft sicher ab.
Bei der abendlichen Ansteuerung von Camaret-sur-Mer sind die Sichtverhältnisse wieder gut, so dass wir ohne Probleme in die Marina Port Vauban gelangen.
Wind W—NW, später N-NW 1-4 Bft. Strecke L'Aber Wrac'h => Camaret-sur-Mer 48,0 nm, davon 1nm unter Maschine.
Samstag, 29.06.19: Der heutige Tag soll uns nicht weiter nach Süden bringen, aber dafür das Interesse einiger Mitsegler befriedigen, zu erfahren, wie früher ohne elektronische Hilfsmittel navigiert wurde. Der Skipper hat dieses Navigieren noch bestens in Erinnerung z.B. aus früheren Nordseereisen nach Norwegen hoch mit Standlinien von Consolfunkfeuern und Astronavigation und natürlich mit ständigem Mitkoppeln (das aber bei einer Reise nach Bruch der Drahtwelle des Logs zunehmend schwieriger wurde).
Die heutige Aufgabe wird das Ansteuern der ca. 10 nm entfernten Ansteuerungstonne Vandree sein, weit draußen vor der Brester Bucht. Gemeiner Weise ist auch die Deviationstabelle verschwunden, sodass auf den Hauptkompass nicht direkt zurück gegriffen werden kann. Außerdem liegt die Tonne in westlicher Richtung, also muss bei dem vorherrschenden NW-W Bft 4 mindestens tlw. aufgekreuzt werden.
Zunächst wird der Kompass mit Hilfe des Handpeilkompasses und dann genauer über Peilungen deviationsmäßig überprüft. Standorte werden über Kreuzpeilungen ermittelt,

wobei die Kandidaten auch das elegante Verfahren der Vierstrichpeilung kennen lernen. Am Ende wird die Tonne Vandree zielsicher getroffen. Zur Belohnung gibt es Halbwind-High-Speed-Segeln mit über 10 kn zurück zur Marina Chateau in Brest.
Wind NW-W 3-5 Bft. Tagesdistanz 29,7 nm, davon 1,2 nm unter Maschine.
Sonntag, 30.06.19 und Montag, 01.07.19: Die Wetterdaten sehen gut aus für einen langen Schlag von ca. 130 nm bis Concarneau. In der weitreichenden Bucht Baie D'Audierne südlich von Raz de Sein gibt es keine geeigneten Häfen, und auch nach Umrundung des Cap Caval weiter südlich sind kleine Fischerhäfen wie Le Guilvinec oder Lesconil nur bedingt geeignet, aus Tiefgangsgründen und wegen wenig Liegeplätzen für Besucher oder Sperrzeiten, wo nur Fischerboote einlaufen dürfen.
Der Wetterlage nach ist das starke Tief 987 hPa westl. Nordnorwegen weit genug entfernt. Die Kaltfront des Tiefs endet in La Rochelle. Der Gradient der Isobaren ist deshalb im Bereich Brest/Concarneau bei weitem nicht so eng wie in England/Schottland. Deshalb haben wir mit mäßigem, aber noch gutem Segelwind zunächst aus West, dann aber mit der Kaltfront aus mehr nördlichen Richtungen zu rechnen. Also der richtige Wind für unseren nach Süd gehenden Schlag nach Concarneu.
Morgens verlässt uns Michael. Er war bei der Vorcrew mit dabei und wird zuhause schon dringend erwartet. Ein Teil der Crew ist am Vormittag noch im Muse'e de la Marine, wo man in einer Sonderausstellung die Rekord-Weltumsegelung in 40d23h30m30s von Francis Joyon auf dem Trimaran IDEC-SPORT anlässlich der Jule Verne-Trophy bewundern kann.
Nachmittags legen wir ab und schon im Vorhafen stehen die Segel. Gegen den zurzeit noch stehenden Südwest muss mit diversen Kreuzschlägen aus der Brest Bucht gekreuzt werden. Das wird aber nicht langweilig. Denn die Sonne scheint, es ist bestes Segelwetter und mit einem 43 Fuß-Racer aus den Niederlanden haben wir einen würdigen Gegner, mit dem wir uns ein spannendes Wendenduell leisten, das wir am Ende klar für uns entscheiden.
Der Niederländer dreht nach Camaret-sur-Mer ab, und wir nehmen Kurs auf den Pointe du Raz, der sehr strömungsreichen Enge zwischen der Ile de Sein und dem Festland. Die Ile de Sein und ihre bis 15 nm nach Westen vorgelagerten Untiefen bilden eine echte Barriere. Wer den weitreichenden Umweg nach Westen außen herum vermeiden will, muss durch die Raz de Sein mit Strömungsgeschwindigkeiten in der Springzeit mit mehr als 6 Knoten. Zurzeit ist Mittzeit, so dass wir am Pointe du Raz am Abend nur 3 Knoten mit laufenden Strom haben. Trotzdem sind die Stromkabbelungen insb. in der Nähe des Leuchtturms beträchtlich. Die bizarren Felsformationen an Land und im Wasser im Abendsonnenschein vervollständigen die eindrucksvolle Szenerie. Als vor dem sehr schönen Sonnenuntergang noch viele Delfine erscheinen ist Alles perfekt.
Kurz vor Mitternacht legt der Wind ordentlich zu, und wir nehmen mit kurzem Einsatz der Maschine das Groß komplett herunter und fahren mit ausgebaumter Genua weiter.
Nachts und am frühen Morgen nimmt der Wind deutlich ab. Wir sind aber bisher sehr gut vorangekommen, und so entschließen wir uns vor Ansteuerung von Concarneau noch

einen Ankerstop an der Ile de Groix einzulegen. Auf der Ostseite der Insel ist bei dem N-NW ein geschützter Ankerplatz in der Nähe des Feuers Pte. de la Croix auf den Sänden von L'es Grands Sables. Dort sind wir um halb acht morgens. Nach einem gemütlichen Frühstück heißt es dann zwei Stunden später Anker auf Kurs Concarneau. Leider haben sich zwischenzeitlich die Windverhältnisse deutlich verändert. Es sind nur noch 1-2 Bft aus N-NW, in Böen manchmal etwas auffrischend. Allerdings sind später am Vormittag vermutlich thermikbedingt kräftige Winddreher dabei, so dass wir beim Aufkreuzen gegen den schwachen Wind sehr gut aufpassen müssen, nicht auf die falsche Seite hinüber zu kreuzen. Teilweise dreht der Wind auch chaotisch und nicht mehr kalkulierbar. So brauchen wir noch fast 8 Stunden bis Concarneau, aber die dann bis auf die Hafenansteuerung unter Maschine komplett unter Segel. Allerdings hilft am Ende ein auf bis zu 20 Kn auffrischender Wind mit. Auch heute sehen wir wieder Delfine.
Nach der Ankunft in der Marina von Concarneau, wobei die Ansteuerung zum Hafen mit der dahinter liegenden historischen Festungsanlage schon ein Genuss ist, machen wir einen Stadtbummel durch die pittoresken Gassen der Stadt von Kommissar Dupin.
Die erstandenen Crevetten machen als Vorspeise zu gegrillten Steaks den Tag mit der abendlichen Bordmahlzeit perfekt.
Wind anfangs SW, später W-NW und am Ende N-NW 1-5 Bft. Strecke Brest => Concarneau 133,5 nm, davon 4,8 unter Maschine.
Dienstag, 02.07.19: Morgens ist zunächst die gesamte Crew in der sehr eindrucksvollen Festungsanlage am Hafen unterwegs. Viele Restaurants und Geschäfte sind in den Gassen innerhalb und um die Festungsanlage herum integriert. Wir erstehen in der Markthalle sehr leckere Meerestiere für das für heute Abend vorgesehene Captains Dinner. Denn leider ist für den Skipper, der morgen zur Therapie muss, heute der letzte Segeltag auf diesem Törn. Und auch dieser Segeltag kann wieder sehr schön werden, denn für den heutigen Tag sind 2-3 Bft aus NE, später bis 5 Bft vorhergesagt. Natürlich darf der Skipper an diesem letzten Tag besonders ausgiebig bei Vollzeugbrise ans Ruder. Die Oeding bedankt sich mit satten 6-7 Kn Fahrt, später am Nachmittag als der Wind auf 20 Kn auffrischt sogar mit bis zu 8 Kn. Auch bei der Einsteuerung ins Fahrwasser nach Lorient wird solange aufgekreuzt, bis es wirklich nicht weiter geht und die Maschine angeworfen werden muss.
Wir laufen in Lorient zunächst den weit nördlich gelegenen Stadthafen an. Wir sind aber sehr enttäuscht als wir dort sind, weil die Anlage leider etwas herunter gekommen aussieht. So geht es unter Segel wieder zurück zur großen Marina Kernevel.
Abends sehr leckeres Captains Dinner und Abschiedsparty für den Skipper, der Morgen über Paris nach Düsseldorf fliegt, um rechtzeitig zur Therapie wieder zuhause zu sein.
Wind NE 3-6 Bft. Strecke Concarneau =>Lorient 37,3nm, davon 4,0 unter Maschine.

Gesamttörn:
Von Mittwoch, den 26.06.19 bis Dienstag, den 02.07.19 wurden 280,9nm, davon

270,3nm unter Segel (96,2%) und 10,6 nm (3,8%) unter Maschine in 6 Fahrttagen
mit einer Nachtfahrt und einem Starkwind/Sturm bedingten Hafentag.
Durchschnittsstrecke pro Segeltag 47 nm
Max. Speed 10 Knoten
Durchschnittsspeed über die Gesamtstrecke 5,6 Kn (280,9 nm in 50 Stdn.22Min.)

Fazit:
Aus einer gesundheitlich schlechten Anfangssituation wurde das Best-Mögliche gemacht. Mit den Ärzten abgestimmt, ergab sich ein therapiefreier Zeitraum, der konsequent für das Segeln genutzt wurde. Glücklich auch, dass die Coskipperin Barbara Novak ebenfalls Oeding-Skipperin ist und sie die Oeding somit bis zum früher geplanten Endhafen La Rochelle als Ablösehafen für die nächste Crew bringen konnte. Vielen Dank an Sie und die Crew, dass die Oeding später pünktlich in La Rochelle bereit liegt. Und vielen Dank an meine Crew für die Hilfe, wenn es beim Skipper schmerzmäßig mal nicht so gut war. Der geplante Abstecher zu den Scillies kam wegen der Sturm-Wetterlage und aus Zeitgründen (Michael musste pünktlich am 01.07. seine Rückreise antreten) leider nicht zustande.
Für Alle war das Revier neu. Und auch wenn es meilenmäßig im Vergleich zu früheren Törns eine kleine Strecke war, so war sie doch schon lang genug um Alle für dieses Revier zu begeistern wegen der navigatorischen und Gezeiten-bedingten Herausforderungen, aber auch wegen den Küstenansichten, der Landschaft und ihren historischen und lukullischen Leckerbissen. Um insb. das Segeln zu genießen, war keiner traurig, länger auf See zu sein und jeden Windhauch auszunutzen, auch wenn oder gerade weil es dann länger dauerte.

Oktober 2019 Karsten Idel