

Saint Peter Port auf Guernsey am Abend: Es hat geregnet und wird wieder regnen. Allerdings ist das in den Tropen auch nicht anders.

Text und Fotos: Christian Tiedt

Kann auch Karibik

Tropisches Flair auf den Kanalinseln? Absolut – wenn man aufs Wolkenloch wartet. Wir waren sehr glücklich auf der letzten Etappe unseres Sommertrips und wurden am Ende tatsächlich belohnt. Unterwegs von Guernsey nach Alderney.



Das sieht schon ganz anders aus: Sonnenaufgang über Braye Harbour auf Alderney, im Hintergrund der Ärmelkanal (o.). Es müssen nicht immer Fish and Chips sein, Seafood gibt es auf den Kanalinseln in allen Variationen (u.). Stehende Wellen deuten auf die starken Gezeitenströme im Revier hin, *tidal rips* und *overfalls* sind typisch (u. r.).

Sarks steile Ufer ragen dunkel empor, das Meer ist unruhig, mal trügerisch glatt, mal aufgewühlt. Der Strom muss hier um die Insel herum.



Genaue Navigation ist bei den vielen Untiefen besonders im ufernahen Bereich Pflicht (l.). Handarbeit für den guten Zweck: Werbung für die Seenotretter in Saint Peter Port (u.).



Die Küste Jerseys liegt achteraus, vor uns warten die nördlichen Kanalinseln: Guernsey, Sark, Herm und Alderney. Zusammen bilden sie eine Einheit, die Bailiwick of Guernsey. Zwar Kronbesitz, wie Jersey jedoch in vielen Dingen unabhängig. Im übrigen Vereinigten Königreich sind die kleinen Eilande vor der Küste der französischen Bretagne aber vor allem für eines bekannt: ihr mildes Klima. Richtig karibisch kann das Flair werden ... Davon haben wir bislang auf unserem Sommertörn mit dem Cruising Club der Schweiz allerdings nur wenig gespürt. Dafür gab es Wolken und Wind. Viel Wind.

Sark ist voraus schon auszumachen und noch ein Dutzend Seemeilen entfernt, als wir wieder auf die Dünen aus Westen treffen. Um halb acht abends steht die „Rolling Swiss 2“ unter grauem Himmel südlich der Ost-Tonne „Blanchard“. Sarks steile Ufer ragen dunkel empor, das Meer ist unruhig, mal trügerisch glatt, mal aufgewühlt. Der Strom muss hier um die Insel herum und erzeugt *tidal rips* und *overfalls*, ominöse Wellenlinien in der Seekarte, die uns mal in die eine, dann in die andere Richtung zerren. Schließlich öffnet sich La Grève de la Ville, unser Ziel für diese Nacht.

Viel abweisender kann eine Bucht nicht sein: himmelhohe Steilfelsen, kein Anlanden außer bei einem Pfad, der im Zickzack nach oben führt, erkennbar an den oberhalb der Hochwassermarke an die Wand gelehnten Dingis. Denn Boote gibt es hier, und Bojen. Fünf, sechs Yachten, einige kleine Fischerboote. Dazu ein zum Expeditionsschiff umgebauter Trawler vor Anker. Wie ein Schwalbennest klammert sich der Leuchtturm von Point Robert an den Hang.

Die ersten drei Murings, die wir ansteuern, tragen die Aufschrift „Keep off“, erst die vierte scheint für Gäste zu sein – oder die Schrift ist einfach verschwunden. Bald ist die schleimige Muringleine am Bug unserer Trader belegt. Was für eine Kulisse! Wie passt das zu der Elegie von Tom Cunliffe, dem Autor unseres Törnführers? Sark sei zwar ein Feudalstaat, aber dennoch so elysisch, „dass man in der Sonne sitzen und darüber sinnieren kann, was mit dem Rest der Welt wohl falsch gelaufen ist“.

Okay, für die Verhältnisse heute kann die Insel wirklich nichts. Als es draußen pechschwarz ist, ziehen die Ankerlichter der Yachten taumelnde Bahnen, die Nacht hat jede Form verschluckt. Einziger Fixpunkt in diesem wilden Nichts ist der Blitz des Leuchtturms.

Was für eine Nacht ... Was schreibt Cunliffe über La Grève de la Ville? ►

Wir bekommen einen Klarsichtbeutel heraufgereicht, darin eine Inselbroschüre und das Customs-Formular. Das füllen wir aus und werfen es in einen der gelben Zoll-Briefkästen.



„Erwarten Sie keine vollständige Ruhe, denn etwas rollen werden Sie in jedem Fall.“ Etwas. Mehr britisches Understatement geht wirklich nicht. Strom und Schwell – und vielleicht auch noch der Wind weiter draußen – sorgen dafür, dass wir uns an der Muringleine in alle Richtungen bewegen. Wir schlafen zwar, aber nur um immer wieder im Verlauf der Nacht von einem plötzlichen Rucken oder Wellenschlag geweckt zu werden.

Entsprechend gerädert fühlen wir uns, als der Morgen einmal mehr grau und trübe heraufzieht. Die anderen Gäste haben längst das Weite gesucht, und der eigentlich angedachte, besser: erhoffte Landgang wird bei diesen Verhältnissen gleich gestrichen. Dann lieber mehr Zeit in Saint Peter Port als hier die Steilwand hinaufklettern, nur um dann unter niedrigem Himmel auf irgendeinem windigen Plateau zu stehen. Ob wir noch eine zweite Chance für Sark bekommen werden? Könnte sein, allerdings ist reichlich Regen angesagt. Und so „tropisch“ muss das Erlebnis dann doch nicht werden. Um 8:25 Uhr trennen wir uns von der Boje, die Leine verschwindet wieder in der Tiefe.

Im Norden geht es um die Insel herum, das Leuchtfener von Corbée du Nez an Backbord, und dann quer über den Big Russel nach Westen, den Sund, der Sark von ihrer kleineren Nachbarin Herm trennt. Der Strom ist jetzt, kurz vor Hochwasser, zu vernachlässigen. Herm ist zwar kleiner als Sark, wenn man das



Auf Herm hat die üppige Vegetation durchaus subtropisches Flair (l. o.). Der Leuchtturm von Alderney im Nordosten der Insel warnt vor dem berühmten Alderney Race (l.). Boote im trockenfallenden inneren Hafen der Insel. Er wird von den Einheimischen genutzt (o.). Strandstimmung am westliche Ende von Braye Beach, ebenfalls auf Alderney (ganz o.).

umgebende Plateau und alle Inseln und Felsen einrechnet, jedoch größer – zumindest was die Gesamtfläche des Archipels betrifft.

Mit der Nord-Kardinaltonne „Four-ques“ erreicht die „RS2“ die Einfahrt zum Percée Pass, der südlich von Herm einmal durch dieses flache und felsengespickte Gebiet führt. Gleich wird es deutlich ruhiger. Bei uns flattert schon die Flagge Q an Bord, die alle Fahrzeuge führen müssen, die noch nicht einklariert haben in der Bailiwick of Guernsey. Die Gastflagge von Jersey ist der von Guernsey gewichen.

Eine gute halbe Stunde später ist es so weit: Die Molen von Saint Peter Port mit ihren blinkenden Feuern liegen vor uns, das mächtige Castle Cornet links davon. Von der Einfahrt zur Victoria Marina leuchtet uns das bereits vertraute Lichtsignal entgegen: grün, grün, weiß – Einfahrt erlaubt, aber Vorsicht, Gegenverkehr! Wie in Jersey nimmt uns ein Boot in Empfang und weist uns einen Platz gleich links des Sills zu, längsseits am Schwimmsteg.

Wir bekommen einen Klarsichtbeutel heraufgereicht, darin eine Inselbroschüre und das Customs-Formular. Das füllen wir aus und werfen es in einen der gelben Zoll-Briefkästen entlang des Hafenbeckens. Das Gute: Da auch Alderney zur Bailiwick of Guernsey gehört, brauchen wir die Formalitäten dort später nicht zu wiederholen.

Guernsey, endlich. Wenn auch im Regen. Im Gegensatz zu Saint Helier hat Saint Peter Port eine richtige Waterfront mit alten Fassaden, dazu eine Kirche und ein paar weitere unauffälligere Türme. Zwei Pubs sind auszumachen: Albion House und Ship & Crown. Auch hier ist der Hafen aufgeteilt, allerdings sind die einzelnen Bereiche nicht so klar voneinander getrennt wie in Saint Helier. Insgesamt wirkt der Ort schon auf den ersten Blick lebendiger und bedeutender, auch wenn Guernsey kleiner ist als Jersey.

Mit Sonne ist heute nicht mehr zu rechnen, die Frage ist nur, wie viel es



The Ship Inn, gleich neben dem White House Hotel am Hafen von Herm, der kleinsten der von uns besuchten Inseln der Bailiwick of Guernsey (u.). Museum im Castle Cornet und die Mole mit Hafenaufsicht, beide Saint Peter Port, Guernsey (ganz u.). Victoria Marina mit der „Rolling Swiss 2“ hinten in der Bildmitte (r.).



Die Altstadt von Saint Peter Port kommt schick daher und scheint mit ihren Boutiquen und Cafés rund um die High Street wie gemacht für Kreuzfahrtpassagiere.



regnen wird. Da bietet sich ein Besuch von Castle Cornet an. Ein weiterer Vorteil: Hier behält man trockene Füße, denn der kurze Weg führt an der Esplanade entlang und dann über die breite Castle Pier direkt zum Haupteingang der Festung. Gleich vier Museen sind in den Gebäuden im Inneren der dicken Mauern untergebracht, alle mit militärischem Bezug, vom Englischen Bürgerkrieg bis zum Kalten Krieg.

Wir kommen pünktlich zur Noon Gun, dem Abfeuern der Mittagskanone, früher ein wichtiges Zeitsignal. Das Prozedere: Ein Artillerist im roten Rock marschiert auf, allein, dafür aber mit umso imposanterem Backenbart, bereitet den schweren 36-Pfünder mit Zünder und Ladung vor und schaut auf die Taschenuhr – bis es ohne weitere Vorwarnung ordentlich knallt. Der Pulverdampf zieht ab, der Soldat ebenfalls, nur um kurz darauf noch einmal anzumarschieren – für Fotos.

Die Altstadt von Saint Peter Port kommt schick daher und scheint mit

ihren Boutiquen und Cafés rund um die High Street wie gemacht für Kreuzfahrtpassagiere. Verwinkelt, gewunden, hinauf und hinunter führen die Gassen. Wir kaufen uns Sandwiches, um sie gemütlich auf einer Bank vor der North Esplanade zu essen. Doch die Möwen sind noch hungrier und versuchen sie uns abzuja-gen. Da bleibt nur die Flucht.

An Bord wird für den nächsten Tag geplant. Wir wollen ihn für einen Abstecher nach Herm nutzen, der kleinen Nachbarinsel. Allerdings mit der Fähre, nicht auf eigenem Kiel. Ankern könnte man dort auch, allerdings nur um Hochwasser herum. Murings gibt es keine. Am Abend zieht es unsere Crew ins Ship & Crown, wo wir im ersten Stock direkt am Fenster zumindest einen theoretischen Blick über den Hafen haben, während der Regen in der einsetzenden Dämmerung in dichten Schleiern gegen die Scheiben prasselt.

Nach einem langen Vormittag mache ich mich auf zum Ferry Quay, wo der „Herm Trident“ ablegt. Auch nach Sark könnte man hier übersetzen, vielleicht ►



Diese Serie

Diese Reportage ist der dritte Teil unserer Reise durch den Golf von Saint Malo und die Kanalinseln. Teil 1 mit Saint Malo und den Îles Cha-usey finden Sie in BOOTE 2/2025 und Teil 2 mit Jersey in BOOTE 4/25 – oder im Internet: boote-magazin.de



eine Option für übermorgen. Zwanzig Minuten soll die Überfahrt nach Herm dauern; das kommt ungefähr hin, bis wir an den Rosaire Steps im Südwesten der Insel anlanden. Es geht eine steinerne Treppe hinauf, dann über Feldwege. Ein Quad kommt mir entgegen, dann noch eins. Ganz schön viel Verkehr für eine Insel ohne Autos. Die üppige Vegetation wirkt jetzt tatsächlich subtropischer, und das White House Hotel im passenden Kolonialstil wird von Palmen flankiert.

Das Ship Inn ist dagegen blau gestrichen, wie auch der Wegweiser davor, der zu allen Enden des kaum zwei Kilometer langen Eilands weist. Hier befindet sich auch der eigentliche Hafen, jetzt vollkommen trocken, dahinter der Strand. Feiner Regen setzt ein, er passt zum überhängenden Grün auf dem steilen Weg hinauf zum Manor Village.

Doch vorher weist ein verblichener Pfeil geradewegs nach rechts in den Urwald: „Zen Garden“. Wir zögern nicht lange und kommen zu einer kleinen ansteigenden Lichtung, an der ein Bach entlangmurmelt. Blaue und weiße Blüten, nassglänzender Farn. Dahinter öffnet sich ein stiller Steingarten mit Lilien und einer Bank. Wir schließen die Augen und fühlen die Tropfen im Gesicht.

Zurück zum Hauptweg und hinauf zum alten Hof des Inselverwalters mit der St. Tugual's Chapel, die hier vor tausend Jahren errichtet wurde. Herm ist schön, sehr schön, selbst im Sprühregen. Ein echtes Kleinod. Für Shell Beach und Alderney Point reicht die Zeit aber nicht mehr. Wenn wir die Fähre verpassen, müssen wir auf der Insel bleiben. Wobei – wäre das so schlimm?

In den Dünen bei den Dolmen geht es links zurück zur Fähre. Plötzlich kommt von irgendwo ein Wolkenloch her, taucht Herm für wenige Minuten in warmes Licht und bringt die Farben zum Strahlen. Türkis leuchtet das flache Meer vor dem blendend weißen Strand. Da ist sie, die Karibik!

Nach einem weiteren Tagestrip, diesmal nach Sark, verlassen wir am übernächsten Tag etwa eine Stunde vor Hochwasser die Victoria Marina und damit Guernsey. So geht die Reise ihrem Ende entgegen, denn Alderney, auf das wir jetzt Kurs nehmen, ist die letzte der englischen Kanalinseln. Und endlich soll das Wetter besser werden.

Womit wir ohnehin durchweg Glück hatten, waren die Gezeiten. Immer lief die Tide so, dass wir die Seetage entspannt starten konnten statt zu nachtschlafender Zeit oder so spät am Nachmittag, dass es in die Dunkelheit hineingegangen wäre. Die erste halbe Stunde ist dennoch unruhig, denn der Wind aus Südwest steht gegen den Strom. Bald beruhigt sich das Meer jedoch, und wir haben zum ersten Mal überhaupt etwas wie eine entspannte Passage.

Alderney ist die ganze Fahrt über schon in Sicht, die Entfernung misst kaum 15 Seemeilen vom Verlassen des Little Russel, der Durchfahrt zwischen Guernsey und Herm, bis zur Einfahrt in The Swinge, der Alderney von der kleinen Insel Barhou trennt. Bis hier sind wir NE-Kurs gesteuert, jetzt verläuft er parallel zur Nordküste Alderneys, dafür aber erneut durch selbst bei diesen Verhältnissen imposante stehende Wellen. Wir runden die lange Mole von Braye und laufen in die deutlich ruhigere Bucht ein. Dem Rat eines Amerikaners in Saint Peter Port folgend suchen wir uns eine Boje im Schutz des Breakwaters zwischen einer norwegischen und einer belgischen Yacht und warten auf den Harbour Master, der auch im Boot zum Kassieren kommt.

Dann wird das Beiboot gewassert, denn die erste größere Wolkenlücke zieht heran. Zum Glück gibt es hier ein richtiges Dinghi Dock am Schwimmsteg. Oben die Frachtpier, ein paar sonnengebleichte Container, Jungs auf Fahrrädern, Palmen, die sich dem Wind beugen, auch wenn es kleine Exemplare sind. Der Briefkasten der Customs. Das Einklarieren erfolgt nach dem Vertrauensprinzip, entfällt ►

Herm ist schön, sehr schön, selbst im Sprühregen. Für Shell Beach reicht die Zeit aber nicht mehr. Wenn wir die Fähre verpassen, müssen wir auf der Insel bleiben. Wobei – wäre das so schlimm?



Waterfront von Saint Peter Port mit dem Hafenbecken der Victoria Marina kurz vor Niedrigwasser. Das sill an der Einfahrt fällt bald trocken (ganz o.). Rechts daneben die Gastflagge Alderneys. An der Boje in Braye (o.). Insel Herm (r.). Pub in Braye Harbour (Seite gegenüber).



➔ Revierinfos

Inseln & Lage

Zur Bailiwick of Guernsey gehören neben Guernsey auch Sark, Herm, Alderney und weitere kleine Inseln. Von Saint Peter Port sind Jersey (Saint Helier) 27 sm, Alderney (Braye Harbour) 22 sm und das französische Festland (Carteret) 31 sm entfernt. Die Inseln liegen am Übergang des Golfs von Saint-Malo in den Ärmelkanal. Es bestehen Fährverbindungen nach Carteret, Granville und Saint-Malo in Frankreich. Die einzige Verbindung nach England führt nach Portsmouth.

Häfen & Gezeiten

Der Tidenhub von Saint Peter Port liegt zwischen drei und acht Metern. Die Ansteuerung des Hafens ist befeuert jederzeit möglich. Gäste passieren White Rock Pier mit der Hafenaufsicht an Steuerbord, die Einfahrt in die Victoria Marina ist tideabhängig: Sie kann etwa von zweieinhalb Stunden vor bis nach Hochwasser angelaufen werden. Bei der Einfahrt müssen

die Lichtsignale auf der Mole Signale beachtet werden. harbours.gg

Einreise & Zoll

Häfen zum Einklarieren in der Bailiwick of Guernsey sind Saint Peter Port und Braye Harbour. Das Einklarieren kann jeweils direkt am Hafen schriftlich erledigt werden (Formular GC27). Bis zu diesem Zeitpunkt muss die Flagge Q geführt werden.

Literatur & Karten

Handbuch: „The Shell Channel Pilot“ von Tom Cunliffe. Imray: 2021, 254 S., A4, geb., ISBN 978-1-84623-700-3. 50,50 €. Seekarten: „NV Charts France FR2 – Cherbourg à St. Malo“ mit Kanalinseln. NV Charts: 3 Übersegler, 13 Revierkarten, 13 Detailkarten, Hafenpläne, A3 (A2), ISBN 978-3-91064-437-3. 64,99 €. Bezug: nvcharts.com

Der Club

Auf diesem Törn waren wir mit dem Cruising Club der Schweiz (CCS)

unterwegs. Der in Bern ansässige Zentralclub gehört mit rund 6.500 Mitgliedern zu den größten Wassersportvereinen der Schweiz und nimmt bei der Hochseebildung eine Führungsposition in der Sportschifffahrt des Landes ein. Im Verein bildet die Motorbootabteilung mit ihrer eigenen Yacht, die für Ausbildungs- und Reisetörns in Nord- und Westeuropa eingesetzt wird, eine eigene Untersparte. In der Reisesaison 2025 führt das Törnprogramm in Nord- und Ostsee. ccs-motoryacht.ch

Das Boot

„Rolling Swiss 2“ (Trader 42; Halbgleiter aus GFK). Länge: 13,30 m · Breite: 4,30 m · Höhe: 3,80 m · Tiefgang: 1,20 m · Kojen: 6 (in 3 Doppelkabinen) · WC/Dusche: 2/2 · CE-Kategorie: A · Motorisierung: 2 x 380 PS (Cummins-Diesel) · Besondere Ausstattung: UKW-Funkanlage, Autopilot, Plotter mit Radar- und AIS-Overlay (aktiv und passiv), Generator, Epirb, Bugstrahlruder, Dingi mit 15-PS-Außenborder in Davits.



Die Fähr nach Guernsey an den Rosaire Steps auf Herm (l.). Castle Cornet wurde bereits im Mittelalter zum Schutz des Hafens von Saint Peter Port errichtet (u.).



für uns aber ohnehin, da Alderney verwaltungsmäßig zu Guernsey gehört – und dort kommen wir ja gerade her. Dennoch pflegt man seine Eigenständigkeit auch hier, bei gerade einmal 2.000 Einwohnern.

Unsere kleine Crew zerstreut sich. Ich wandere an Fort und innerem Hafen vorbei, wo ein Kutter in Bienenfarben an der hohen Wand trockenfällt, dann zurück und durch die bunte Braye Street, in die Dünen und zum Strand. Endlich Sand zwischen den Zehen! Die wenigen Urlauber verlieren sich im Verlauf der weiten Sichel, die Bucht ist ein Stück vom Paradies. Was so ein bisschen Sonne ausmacht!

Dass es hier sowieso entspannter zugeht, liegt natürlich nicht nur an der Randlage direkt am Kanal, sondern auch an der überschaubaren Größe: Bei einer Fläche von etwa acht Quadratkilometern ist Alderney ungefähr fünf Kilometer lang etwa halb so breit. Den meisten Raum nimmt die Natur ein, die landschaftliche Vielfalt ist enorm und reicht von steilen Klippen bis hin zu sanften Stränden.

Diese kompakte Größe ermöglicht es Gästen auf eigenem Kiel, die Insel leicht zu Fuß oder mit dem Bordfahrrad zu erkunden und dabei die Umgebung zu entdecken. Dabei stößt man immer wieder auf Festungsanlagen, vom viktorianischen Fort bis zum Atlantikwall-Bunker, kleine lichte Wälder und verloren

wirkende weiße Cottages – und auf die Schienen der Inselbahn.

Nach einer herrlichen Stunde meldet sich mein Handy: Der Skipper sitzt nicht weit entfernt auf der Terrasse von The Moorings, einer Beachbar mit Blick auf den Strand, und hat mich beim Beachcombing am Strand ausgemacht. Eine Viertelstunde später ist die gesamte Crew wieder vereint, die Bar ist sehr entspannt: Merengue im Hintergrund, helle Möbel, dunkles Bier – Guinness. Unser dritter Mann fragt den Barkeeper nach dem City Centre. Der lacht nur. City? Auf dieser Insel? „Besser als hier könnt ihr es nicht treffen“, sagt er. Und so steht der Plan für unseren letzten Abend auf den Kanalinseln, einmal mehr mit Blick aufs Meer. Auch wenn es nicht die Karibik ist, einen Hauch von ihr hat es. ●

Endlich Sand zwischen den Zehen! Alderneys wenige Urlauber verlieren sich am langen Strand, die Bucht ist ein Stück vom Paradies. Was so ein bisschen Sonne ausmacht!

