

Mateusz Wasiak

DROGA PRZEZ BRETANIĘ



DROGA PRZEZ BRETANIĘ

Co łączy Indian i Bretończyków? Jak to się stało, że symbolem Bretanii został gronostaj?

I dlaczego to księżniczce Annie

Bretońskiej powinniśmy

dziękować za darmowe

autostrady w regionie?

Daj się porwać na zielone pastwiska i skaliste wybrzeża krainy będącej częścią Francji, lecz posiadającej swój język i wyraźną odrębność kulturową.

Droga przez Bretanię to reportaż z wielomiesięcznego pobytu autora w tym pięknym miejscu, zapis jego licznych podróży, prezentujący osobistą perspektywę i bogactwo historyczne, kulturowe oraz przyrodnicze „końca Ziemi”. Megalityczne grobowce, średniowieczne starówki, rezerваты przyrody, ślady po II wojnie światowej i bretońskich działaczach pozwalają poznać wielowymiarową przestrzeń, w której przeszłość współlistnieje z tu i teraz.



Mateusz Wasiak – ur. 1991 w Zgierzu, absolwent kierunku automatyka i robotyka na Politechnice Łódzkiej. Pasjonuje się historią, sztuką oraz fotografią. Jego ulubione kadry to zwierzęta uchwycone w naturalnym środowisku. Zapalony żeglarz i miłośnik kultury francuskiej.

**Sorus**[®]

PRZEJDŹ

do księgarni online:
www.sorus.pl

Mateusz Wasiak

DROGA PRZEZ BRETANIĘ

Redaktor prowadzący: Wojciech Nowakowski
Redakcja: Izabela Dachtera-Wałędziak
Korekta: Wojciech Nowakowski
Projekt okładki: Marcin Dolata
Skład i łamanie: Maciej Torz
Fotografie: Mateusz Wasiak
Zdjęcie autora na okładce: Sławomir Wasiak

Copyright © by Mateusz Wasiak 2025

Copyright © by Sorus® 2025

All rights reserved. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Powielanie i rozpowszechnianie z wykorzystaniem jakiejkolwiek techniki całości
bądź fragmentów niniejszego dzieła bez pisemnej zgody wydawcy jest zabronione.

ISBN 978-83-68095-88-3 książka

ISBN 978-83-68095-89-0 e-book

Wydanie I, Poznań 2025

Printed in Poland

Twoja opinia jest dla nas ważna! Zachęcamy do podzielenia się wrażeniami
po lekturze tej książki i dodania swojej oceny: www.sorus.pl/opinia

Masz pomysł na książkę lub gotowy tekst? Opublikuj swoje dzieło ze wsparciem
wydawnictwa i dołącz do grona naszych autorów: www.sorus.pl/dlaautorow

Wydawnictwo Sorus

DM Sorus sp. z o.o.

ul. Bóżnicza 15/6, 61-751 Poznań

tel. +48 61 653 01 43

e-mail: sorus@sorus.pl

Księgarnia internetowa: www.sorus.pl/sklep

 www.sorus.pl

 [dmsorus](https://www.facebook.com/dmsorus)

 [wydawnictwosorus](https://www.instagram.com/wydawnictwosorus)

CZĘŚĆ I

Jaka piękna, kiedy pada

Stacja benzynowa

– Chyba dookoła trzeba objechać.

– Ta, nawigacja nie ogarnia – odpowiedziałem, manewrując samochodem po wąskich zawijasach. – Ale pochrzaniony wjazd.

– To jest stacja bez obsługi – zauważył kolega, rozglądając się na boki z pozycji pasażera.

Rzeczywiście, nie było żadnego budynku. Jedynie cztery dystrybutory w dwóch parach na każdą stronę. – Lepiej znaleźć stację z obsługą – stwierdził. – Jakby coś było nie tak, to zawsze jakoś się dogadamy, a jak automat nie wyda paragonu, to nie rozliczymy delegacji.

– To szukamy dalej.

Wziąłem do ręki leżący między nami telefon i szybko otworzyłem Google Maps. Następna stacja była niedaleko, po drugiej stronie miasteczka Vitré. Kilka minut drogi. Trasa. Rozpocznij. Jedziemy. To był drugi dzień naszej podróży i jakoś oswoiłem się z automatyczną skrzynią biegów wypożyczonego na lotnisku Charles'a de Gaulle'a forda kugi. Jednak do końca wyjazdu nie zaprzyjaźniłem się z tym samochodem, który przy

najbliższym muśnięciu hamulca stawał dęba. Do wypożyczalni mieliśmy go oddać tak, jak go odebraliśmy, czyli z pełnym bakiem paliwa. Nie spodziewałem się, że będzie z tym jakikolwiek problem. A jednak.

– Ta też samoobsługowa – rzekł kolega.

– Cholera – westchnąłem. Rozwahałem zatankowanie na tej stacji mimo wszystko, ale jeszcze raz zerknąłem w telefon. – Pierwsza na autostradzie w stronę Paryża wygląda na zdjęciach, że ma obsługę. Lada, kanapki. To tam pojedźmy – zdecydowałem.

Kilka chwil później byliśmy już na A81, 320 kilometrów od lotniska. Lot mieliśmy dopiero następnego dnia po południu z miłą perspektywą spędzenia tego wieczoru i następnego przedpołudnia w „mieście światła”.

Stacja. Zatrzymuję forda przy dystrybutorze, otwieram wlew, wkładam pistolet do środka i wciskam spust. Nic.

– Nie leci – mówię.

Wsiadam do auta i przestawiam się pod sąsiedni dystrybutor. Ku mojemu rozczarowaniu ten również nie działa. Wciskam spust. Nic.

– Tu też jest ten automat, co tam był – stwierdza kolega.

Rzeczywiście. Włóż kartę. Wkładam. Podaj PIN.

– On chce, żebym płacił, jak ja przecież nic nie wlałem.

Wyciągam kartę.

– A co napisał?

– Żebym podał PIN. Idę pogadać z obsługą.

Wszedłem do budynku. Była to typowa stacja, jakich tysiące przy autostradach, gdzie można poza paliwem dostać kawę

i coś do jedzenia. Trzy panie stały za ladą w jednakowych strojach koncernu. Zwróciłem się do tej, która była najbliżej wejścia.

– Dzień dobry. Próbuję zatankować, ale żaden dystrybutor nie działa.

– Dzień dobry. Oczywiście. Najpierw musi pan zapłacić, wtedy może pan zatankować.

– Ale skąd mam wiedzieć, ile mam zapłacić, jeśli nie zatankowałem?

Jestem w ukrytej kamerze? Monty Python to reżyseruje?

– Wkłada pan kartę płatniczą do automatu i tankuje. To bardzo proste.

– Nie do końca rozumiem. Czy może pani odblokować mi ten pistolet, żebym wlał paliwo?

– Niestety. To tak nie działa. Proszę się skupić. Musi pan użyć karty i wpisać PIN przed tankowaniem. Bez tego nie można zatankować. Mogę odblokować pistolet, jeśli nie chce pan używać automatu, ale musi pan użyć karty tutaj. Za ile chce pan zatankować?

– Za ile? Słucham?

Pani mówiła szybko i miałem trudności, żeby ją zrozumieć.

– Ile pieniędzy? Za ile chce pan zatankować? – Ekspedientka przestawała powoli ukrywać irytację kłopotliwym klientem. Patrzyła na mnie jak na osobę opóźnioną w rozwoju.

– Nie wiem. Chcę do pełna.

– Proszę podać kwotę.

– Zaraz wracam. Skonsultuję się z kolegą.

Wróciłem do samochodu i przedstawiłem to, co zrozumiałem z rozmowy z panią ze stacji.

– Czyli teraz musimy przeliczyć to tak, żeby tej babie powiedzieć, za ile wlewamy, żeby pi razy drzwi wyszedł pełny bak.

– Czyli trzeba się dowiedzieć, jaka jest pojemność i pomnożyć to razy cena za litr.

– No i nie mamy pustego baku. Mamy jeszcze z jedną trzecią.

Ze schowka nad siedzeniem kierowcy wyciągnąłem dowód rejestracyjny i zacząłem szukać informacji o pojemności zbiornika. Nic. Wokół nas podjeżdżały samochody. Kierowcy bez większych emocji wysiadali, wkładali karty płatnicze do automatu i tankowali, po czym odjeżdżali. O mnie nie można było powiedzieć, że byłem bez emocji. Zaczynała mnie ogarniać wściekłość. Jeszcze powoli. Narastała stopniowo.

– Weźmy za 40 euro, to będzie niecałe 200 złotych i zobaczymy, jak to wejdzie – zaproponował kolega.

– Dobra.

– Tak kradną tu, że trzeba płacić z góry?

– Nie wiem.

Ponownie wszedłem do budynku stacji.

– Poproszę za 40 euro.

Karta, PIN, zielony, paragon.

– To jest normalne? Na innych stacjach też się płaci przed waniem paliwa? – zapytałem.

– Oczywiście. A jak inaczej?

Wracam do samochodu. Pistolet działa. Leci olej napędowy. Cyferki zmieniają się na wyświetlaczu. W jednej chwili koniec. Wlałem za 40 euro. 20,6 litra. Odpalam samochód.

– To mamy jakąś połowę baku – poinformowałem i zgasiłem samochód.

Teraz dopiero wpadłem na pomysł chwycenia za telefon i sprawdzenia, jaką pojemność zbiornika paliwa ma kuga. 60 litrów. Włączyłem kalkulator w smartfonie.

– Czyli powiedzmy, że 30 litrów jeszcze chcemy, i to razy 1,94 euro, czyli to będzie 58,2 euro. To może 60 euro?

– No tak.

– Dobrze ja to liczę? Chyba tak. Dobra, to wracam.

Ponownie wszedłem do budynku stacji. Pani z obsługi zaczęła udawać, że mnie nie widzi. W pełnym skupieniu układała kanapki na wystawce tak, żeby każda była w równej odległości od sąsiedniej i prostopadle do szyby. Podeszedłem do drugiej ekspedientki.

– Jeszcze raz proszę odblokować pistolet. Za 60 euro – mówię.

Karta. Zbliżeniowo. Nie działa. Trzeba włożyć. Wkładam. Działa. PIN. Zielony.

Wracam do samochodu. Leci z dystrybutora. Tankuję.

W pewnym momencie czuję odbicie.

– Cholera, zostało jeszcze 5 euro do wiania – mówię do towarzysza podróży.

Wokół nas kolejne samochody przyjeżdżają na stację paliw, tankują i odjeżdżają. Ja walczę z pistoletem. Odbija, wciskam, odbija, znowu wciskam. 4 euro. Jedno do przodu, ale 4 euro pójdzie na straty. Wyciągam pistolet z wlewu. W tym momencie olej napędowy chlusta na zewnątrz. Żaden z nas nie zdążył zareagować.

– Lubilem te spodnie – powiedział mój kolega, patrząc na wielką plamę na dżinsach.

– Jasna cholera – wydusiłem z siebie. – Jeszcze paragonu zapomniałem.

Ponownie wszedłem do budynku stacji. Dostałem paragon do ręki bez wymiany nawet jednego słowa. Zakładałem, że panie z obsługi poczuły ulgę, gdy nasz ford ruszył wreszcie spod okupowanego dystrybutora i zniknął za łukiem drogi.

– Co za popieprzony kraj! – wypaliłem, ściskając z całej siły kierownicę. – Popieprzony kraj!

Oczywiście teraz, po miesiącach spędzonych w Bretanii, z uśmiechem wspominam tę nieporadność na stacjach benzynowych na początku, choć wtedy nie było to śmieszne. System tankowania działa dość przyjemnie. Po dojechaniu do dystrybutora wkłada się kartę do automatu, wpisuje PIN, a on wtedy rezerwuje pewne środki. Po tankowaniu system pobiera kwotę, za jaką się wlało paliwo, a reszta jest zwracana. Z drukarki wypada paragon. Wszystko dzieje się szybciej (o ile wie się, o co chodzi), niż gdy po tankowaniu trzeba iść do kasy, ustawić się w kolejce, zapłacić i wrócić. System nie wymaga ludzi do obsługi. Pracownicy są jedynie na większych stacjach przy autostradach, gdzie można skorzystać z toalety oraz kupić coś do picia i jedzenia, a często też pamiątki lub inne produkty.

Nolwenn

Cztery lata wcześniej.

– A tu jestem z czołgiem FT w Muzeum Armii – powiedziałem rodzicom, pokazując zdjęcie w telefonie.

– Tym czołgiem, co go chciałeś zobaczyć? – dopytywała mama.

– Jakbym nie wiedział, że go mają, to bym go nie zobaczył, bo stał schowany pod schodami.

– A jak ci szło mówienie? – pytała dalej mama.

– Mówienie dobrze. Gorzej ze zrozumieniem odpowiedzi – stwierdziłem.

– A tu grób Napoleona. – Siostra pokazała fotografię w swoim telefonie.

– Można powiedzieć, że Francję macie już obcykaną po dwóch wycieczkach do Paryża – powiedziała mama, przybliżając twarz do ekranu, by lepiej widzieć zdjęcie.

– No nie wiem, czy tak można stwierdzić – oznajmiłem. – Obcykany to mamy Paryż. Już chyba wszystko tam widzieliśmy. Ale to tylko jedno miasto. Ciężko uznać, że mamy ogarniętą Francję, jeśli widzieliśmy tylko stolicę. Paryż niekoniecznie jest reprezentatywny.

– To następnym razem jedźcie w jakiś inny rejon – zaproponował tata.

– Może Alzacja i Lotaryngia – zastanawiałem się. – Albo Langwedocja – kontynuowałem. – Góry, morze, zamki katarów.

– Albo Nord. Tam jest szadź – powiedział tata, nawiązując do znakomitej francuskiej komedii *Jeszcze dalej niż Północ*, która w naszej rodzinie jest hitem. Film w przerysowany sposób pokazuje kontrast i funkcjonujące stereotypy między mieszkańcami południowej i północnej Francji, a pretekstem do tego jest postać naczelnika poczty, który zostaje karnie przeniesiony z Lazurowego Wybrzeża na tytułową północ kraju do małego miasteczka Bergues. Wtedy jeszcze nie przypuszczałem, że za trzy lata, stojąc na głównym placu, będę miał okazję na własne uszy wysłuchać dobiegającego z górującej nad miastem wieży strażniczej dźwięku karylionu wybijającego pełną godzinę w Bergues.

– Na Facebooku jest nagranie z konkursu piosenki francuskiej – pochwaliła się moja siostra Julia któregoś wieczoru.

– Jak śpiewasz? – zapytałem.

– Tak.

– To dawaj.

Julia włączyła film w telefonie. Jakość nagrania nie była rewelacyjna, ale wystarczająca. Zabrzmiały pierwsze takty. Siostra stała w galowym stroju przed mikrofonem i zaczynała śpiewać spokojną piosenkę, a ja próbowałem zrozumieć sens tekstu.

– Fajnie ci wyszło – podsumowałem, gdy nagranie dotarło do końca.

– Ale chyba wybrałam zbyt niszową piosenkę. Jury jej nie znało. Wygrała dziewczyna, która śpiewała Zaz.

W tamtym momencie utwór *Si jamais j'oublie* francuskiej piosenkarki o pseudonimie Zaz był u szczytu popularności, osiągając w Polsce status złotej płyty. Był chyba nawet bardziej znany u nas niż we Francji.

– A to, co śpiewałaś? Kto to śpiewa? – spytałem.

– Nolwenn Leroy, *Je ne serai jamais ta parisienne*, *Nigdy nie będę twoją paryżanką* – padła odpowiedź.

– Nie znam.

– Puszczę ci oryginał.

Z głośnika popłynęła spokojna muzyka i niesamowity kobiecy głos.

Tam, gdzie mieszkają się wody

Tam, gdzie kończy się ziemia

Tam, gdzie niebo jest tak rozległe

Tam, gdzie wzburzone jest morze

(...)

Kto spojrzy na Ouessant, widzi swoje pochodzenie

Kto spojrzy na Molène, zapomina o bólu

*Kto spojrzy na Sien, nie boi się o przyszłość
Kto spojrzy na Fromveur, dostrzeże szczęście*

*Tak bardzo chciałabym, żebyś mnie zrozumiał
Nigdy nie będę twoją paryżanką
Tak bardzo chciałabym, żebyś mnie zrozumiał
Że miejsce, w którym jestem, nie jest moje*

– Fajne, ale nie za bardzo rozumiem, o czym ona śpiewa – powiedziałem, sięgając po telefon, żeby znaleźć tekst utworu w internecie. Przetłumaczenie słów niewiele pomogło mi w zrozumieniu całości. Jedyne, co rozszyfrowałem, to to, że dziewczyna nie chce mieszkać w Paryżu, bo tęskni za miejscem swojego pochodzenia. Dopiero wróciłem z Paryża zachwycony miastem. Jak ktoś może tam mieszkać i chcieć stamtąd uciekać? Dokąd? Przecież tam jest ekstra.

– To są jakieś nazwy geograficzne we Francji – stwierdziła siostra.

Zacząłem wyszukiwać na mapach Google’a miejsc, które pojawiają się w piosence. Są to nazwy trzech wysp oraz cieśniny na atlantyckim wybrzeżu, na zachód od Półwyspu Bretońskiego, w rejonie Brestu.

– I ona woli te wysepki od Paryża? – zapytałem, przewijając w telefonie zdjęcia z Google Maps.

– Na to wygląda – stwierdziła siostra.

Piknięcie Messengera.

Tata wysłał link z YouTube’a. Klikam i po chwili płyną pierwsze dźwięki melodyjnego utworu. Starszy facet śpiewa

w języku, który nie przypomina niczego, co znam. Po chwili na scenę wchodzi Nolwenn Leroy i zaczyna śpiewać drugą zwrotkę. Ta część utworu śpiewana jest już po francusku. Świetny kawałek muzyki. Szybko cofam do początku i słucham jeszcze raz. Utwór nosi tytuł *Brian Boru* – to imię historycznego króla Irlandii, który zjednoczył kraj i pokonał w wojnie wikingów, przeplacając zwycięstwo śmiercią w walce. Pieśń ma średnio-wieczny rodowód i znajduje się w repertuarze jednego z najbardziej znanych bretońskich muzyków – Alana Stivella. W wersji, którą mi wysłano, wykonuje on utwór na koncercie z gościnnym występem Nolwenn Leroy. Byłem pod wrażeniem melodii głosu tej francuskiej piosenkarki.

– Jak wy ją znaleźliście? – zapytałem tatę przy kolejnej okazji.

– Na YouTube śpiewała w duecie z Patrickiem Fiori i nie odstawała – odpowiedział.

To prawdziwe pochlebstwo. Patrick Fiori to Phoebus z musicalu *Notre-Dame de Paris*. Jeśli ktoś z śpiewa z Patrickiem i nie odstaje, to wiele dobrego o nim mówi.

Je ne serai jamais ta parisienne – piosenka, którą Julia śpiewała w konkursie, pochodzi z płyty *Bretonne*, czyli *Bretonka*. Pracując przy komputerze w biurze, siedziałem w słuchawkach odcięty od świata, wsłuchany w dźwięki fletów, gitary, skrzypiec, a przede wszystkim głosu Nolwenn. Część piosenek była po francusku. Inne w chrobotliwym, do niczego niepodobnym języku, który w końcu zidentyfikowałem jako bretoński. Treść utworów ogniskowała się wokół Bretanii. Półwyspu wbijającego się w Atlantyk na zachodnim krańcu Francji. Część z nich były to tradycyjne pieśni ludowe z tego regionu.

- Czego dzisiaj słuchamy? – zapytał tata pewnego wieczoru.
- *Brest!* – wypaliłem szybko. Piosenka Christophe’a Mios-se’a, śpiewana przez Nolwenn Leroy jako cover.

*Czy zacząłeś mnie nienawidzić
Gdy ośmieliłam się opuścić Brest
Reda, port, co z tego zostało
Wiatr w alei Jeana Jaurès’a*

- Ale ona jest dobra – stwierdziłem.
- Jest – potwierdził tata.

Bretania i ja

– Fajnie by było pojechać do tej Bretanii – powiedziałem któregoś dnia. – Patrzyłem na biura podróży, ale mało jest tam wycieczek i żadna nie ma w programie Brestu. Jeśli jakieś są, to jest w programie też Paryż, a ja już nie mam potrzeby jechać tam trzeci raz.

– Można pojechać samemu – zauważyła siostra.

– Można. Tylko że do Paryża leci się samolotem i jeździ metrem po mieście, Bretania to rozległy teren, a atrakcje rozproszone są po półwyspie. Komunikacją publiczną może być ciężko. Chyba najlepiej też polecieć i wypożyczyć samochód.

Mgliste plany na temat wycieczki do Bretanii szybko otrzymały nokautujący cios. W lutym 2020 roku byłem ze znajomymi na Litwie. Muzeum, do którego chcieliśmy wejść, było zamknięte. Powód – pierwszy przypadek COVID-19 na Litwie. Po

powrocie do domu wiadomość dnia: pierwszy przypadek w Polsce. Wszystko działa się lawinowo. Byłem w delegacji w Wołowie. Kończyłem projekt, gdy cały kraj na żywo liczył nowe zakażenia. Powszechna histeria. Ludzie wykupywali ze sklepów makaron i papier toaletowy. Udzieliło mi się to. Wracałem pośpiesznie z delegacji. Po powrocie wpadłem do sklepu i zaopatrzyłem się w żywność o wydłużonym terminie ważności. Firma wysłała mnie na dwa tygodnie urlopu. Kolega pisał na Messengerze, że utknął w Czarnogórze. Koledzy z pracy nie mogli wrócić z Węgier. Po wyludnionej ulicy wolno sunął samochód z megafonem: „Uwaga, uwaga! Mamy stan epidemii!”. Po internecie krążył mem „Moje plany na wakacje” ze zdjęciem dziewczyny siedzącej przy szklanych drzwiach pralki imitujących okno samolotu. Jakikolwiek pomysł wakacyjny musiały pozostać w sferze marzeń.

Minęły dwa lata. Od kilku miesięcy trwała już wojna w Ukrainie. Siedziałem w biurze wpatrzony w ekran, czytając zaległe maile, które gromadziły się, gdy byłem w delegacji na Węgrzech.

– Handlowiec z Niemiec próbuje sprzedać system do Francji. Poprosił mnie o wycenę – powiedział szef, zwany dalej Kapitanem.

– O! A gdzie konkretnie? – podskoczyłem na obrotowym krześle.

– Torcé. Nie wiem, gdzie to jest.

Mapy Google szybko poszły w ruch. Bretania. Nie wierzę.

– Bretania – mówię.

– Ale nie ma co się podniecać. To i tak nie wejdzie. Klient tego nie kupi – stwierdził Kapitan.

- A może jednak.
- Praca w mroźni. Ciężkie i nieprzyjemne warunki.
- Ale Bretania. Trochę daleko od Brestu. Ale Bretania.

Pół roku później:

- Kupili – oznajmił Kapitan.
- Co i kto? – zapytałem.
- Nasz system. Francuzi. Wyceniłem grubo, ale i tak wzięli.
- Chodzi o ten projekt w Bretanii?
- Tak – potwierdził Kapitan.
- Czy znalazłaby się rola w tym projekcie dla mnie? – spytałem.
- Nie wyobrażam go sobie bez ciebie – padła odpowiedź.

Mont-Saint-Michel

Z Centralnej Polski do Rennes, stolicy Bretanii jest około 1800 kilometrów drogi samochodem, którą Mapy Google wyceniają na prawie 19 godzin ciągłej jazdy. Poza kilkoma wyjątkami to właśnie tym środkiem transportu podróżowałem ze względu na konieczność zabrania większej ilości sprzętu i niezależność w przemieszczaniu się na miejscu. Droga do Brestu to ponad 2000 kilometrów i ponad 20 i pół godziny jazdy ciągiem. Mapy Google z reguły proponują trasę przez Szampanię, Paryż i Le Mans, jednak ja zazwyczaj wolałem omijać stolicę Francji i jej korki, podróżując przez Hauts-de-France i Normandię. Jadąc tą trasą, przejeżdża się obok wyjątkowego w skali światowej miejsca, które zlokalizowane jest na pograniczu Bretanii i Normandii, choć należy podkreślić, że leży jednak po

stronie normandzkiej. Ta opowieść nie byłaby jednakże pełna bez uwzględnienia tej perełki. Mowa o opactwie Mont-Saint-Michel. Jest ono położone na nieodległej od lądu wyspie. Choć precyzyjniej należy powiedzieć, że Wzgórze Świętego Michała staje się wyspą w czasie przypływu, a przestaje nią być, gdy woda opada w swoim cyklu wędrówki za Księżycem. Skok pływu może osiągać nawet 14 metrów!

– Kiedyś nie było tej grobli – zaczął kolega z pracy, z którym zmierzałem od parkingu w stronę wyspy i sanktuarium. Do przejścia mieliśmy kawałek, mogliśmy skorzystać z busika, ale chcieliśmy mieć przyjemność ze spaceru i zrobić zdjęcia z odległości. – Wtedy można było podjechać pod same mury, ale ryzykowało się, że jak przyjdzie przypływ, to zaleje auto. Jak ktoś nie ogarnął, to wychodził z klasztoru i miał wóz pod wodą – kontynuował ze śmiechem.

Mont-Saint-Michel jest trzecim najpopularniejszym celem turystycznym Francji z około 3 milionami zwiedzających rocznie. Dwie czołowe lokaty to wieża Eiffla i Wersal, co sprawia, że często upraszcza się to do stwierdzenia, że normandzkie sanktuarium jest drugie po Paryżu. Tak potężna jest siła przyciągania tego miejsca dla ludzi z całego świata. Mont-Saint-Michel, położone od stolicy Francji jakieś cztery godziny jazdy samochodem, dla wielu turystów przybywających do Paryża staje się celem jednodniowej wycieczki.

Początki budownictwa sakralnego na wyspie sięgają początku VIII wieku. Wtedy to według legendy Aubertowi – biskupowi Avranches objawiał się we śnie Michał Archanioł, nakazując zbudowanie w tym miejscu kościoła. Biskup lekceważył to jednak, do momentu gdy Michał Archanioł wypalił w jego gło-

wie dziurę. Podziało. Zbudowano kościół. W 965 roku przekształcono to miejsce w opactwo benedyktyńskie. Przez kolejne stulecia doświadczało ono rozmaitych perypetii, jednak co dla nas najważniejsze, przetrwało wszystkie te zawieruchy, w tym drugą wojnę światową. Współcześnie, poza byciem atrakcją turystyczną, pełni swoją pierwotną funkcję klasztorną. Obecnie w opactwie na stałe przebywają mnisi i mniszki z Monastycznej Wspólnoty Jerozolimskiej. Część osób, z którymi rozmawiałem, była zawiedziona samym wnętrzem zabudowań klasztornych. Puste mury. Nic nadzwyczajnego.

Wokół majestatycznego opactwa wyrosło miasteczko. Jego klimat jest typowo turystyczny z zatrząśnięciem sklepików z pamiątkami, restauracjami i hotelikami nastawionymi na tłumy turystów z całego świata przybywających tu na kilka godzin. Nie ma sensu zostawać tam dłużej. Kilka godzin wystarczy, żeby zobaczyć wszystko. Mont-Saint-Michel to kadr. Perełka. Jego zwiedzanie jest jak oglądanie wystawy malarskiej. Idziemy do galerii, oglądamy. Och, jakie ładne. Obejrzone? To wychodzimy. Nie jest to miejsce, gdzie toczy się normalne życie, które można chłonąć i w które można wnikać. Chyba że ktoś lubi klimat tłoku tysięcy ludzi filmujących i robiących zdjęcia każdemu metrowi kwadratowemu. To pocztówka. Warta zobaczenia perełka architektoniczna na wybrzeżu kanału La Manche.

Kolega z pracy, z którym byłem w Mont-Saint-Michel przy okazji mojego czwartego, w krótkim odstępie czasu, wyjazdu w tamte strony, bardzo nastawił się na zwiedzanie opactwa. Ja odwiedziłem je kilka tygodni wcześniej, dlatego postanowiłem zrobić to po swojemu. Wysadziłem kolegę na parkingu, a sam pojechałem obejrzeć okolicę. Tam, gdzie nie trafiają te milio-

ny ludzi szturmujących Wzgórze Świętego Michała. Opactwo znajduje się w rozległej zatoce pływowej. Krajobraz łąk, cieków wodnych oraz błota to prawdziwy ptasi raj. Cofające się morze odkrywa błotnistą stołówkę dla wędrujących ptaków siewkowych, które masowo zlatują się nad zatokę. Całorocznymi mieszkańcami są czaple nadobne. Jednak w pierwszej kolejności skupiłem się na ssakach.

Wybrzeże zatoki Mont-Saint-Michel to nie plaże, jakie znamy znad Bałtyku. To łąki i grzęzawiska stopniowo zamieniające się w przykrywany i odkrywany przez wodę muł. Na przybrzeżnych zielonych pastwiskach żyją stada owiec, które stały się swoistym symbolem zatoki. Byłem zaskoczony, jak jest ich dużo. Zmieniłem teleobiektyw na krótki – 18-70 mm. W torbie miałem jeszcze starego, analogowego kiewa, ale później okazało się, że cały film się przeświecił. Zbliżałem się stopniowo do owiec i robiłem zdjęcia. Zwierzęta na pierwszym planie, opactwo na drugim. Tak jak sobie wymarzyłem. Coraz bliżej, ale żeby nie przesadzić. Przesuwałem się powoli, by ich nie wystraszyć i aby uznały mnie za niegroźny element krajobrazu. Zawsze w takich sytuacjach istnieje ryzyko, że człowiek zrobi o jeden krok za dużo i znajdzie się za blisko zwierzaka. Nie wiem, jak owce reagują, kiedy jest się za blisko, ale mimo wszystko nie byłem zainteresowany, żeby to sprawdzać. Kilka tygodni wcześniej fotografowałem żubry w Teremiskach na Podlasiu. Te potrafią solidnie poturbować nachalnych paparazzi i trzeba uważać, żeby zachować odpowiedni dystans. Ale owca to nie żubr. Chciałem wyizolować jednego osobnika z tej biało-czarnej masy. Uklęknąłem, a potem powoli położyłem się na brzuchu, żeby uzyskać właściwą perspektywę. W palącym

słońcu smażyłem się jak na patelni. Spędziłem z owcami tego dnia sporo czasu i jestem bardzo zadowolony ze zdjęć, które wtedy zrobiłem (fot. 1).

Pierwsze wrażenia

Autostrada A84. Wieże kościołów położonego na wzgórzu Avranches jakiś czas temu zniknęły za horyzontem. Mijaliśmy zjazd na Saint-James. Kierunkowskaz wskazywał drogę na cmentarz wojskowy z czasów drugiej wojny światowej. Po kilku chwilach minęliśmy ustawioną przy drodze tablicę „Bretagne” z wielką białą-czarną flagą. Jedziemy teraz przez Bretanię. To się dzieje naprawdę. Jestem w Bretanii!

„Trawa jest zawsze bardziej zielona po drugiej stronie płotu” – mawiają Anglicy. Pewnie coś w tym jest, ale jako jedno z pierwszych moich wrażeń w Bretanii wspominam właśnie tę zieleń. Może dlatego, że jest jej ogrom. Wschodnia Bretania to rozległe, ciągnące się po horyzont pola i pastwiska. Nie ma za bardzo lasów. To odróżnia tę ziemię od Polski. U nas poza miastami mamy lasy i pola uprawne. W Bretanii dominują pastwiska. Zielony bezkres. Pola, miedze, płatanina wiejskich dróg. Nie wiem, czy Mickiewicz widział aż taką zieleń, brodząc wozem przez przestwór krymskich stepów. Tam panuje klimat kontynentalny, Bretania jest nad Atlantykiem. Znad oceanu ciągną deszczowe chmury, które podlewają łąki i sprawiają, że kraina tętni życiem. Zimy są łagodne, a latem nie ciężą upały. Zimą temperatura tylko wyjątkowo spada poniżej zera. Latem rzadko przekracza 20 stopni Celsjusza. Śnieg właściwie nie pada.

Deszcz? Tak. Potwierdzam: dużo tam pada, choć jakimś cudem, jak przychodził weekend, to roz pogadzało się jakby specjalnie dla mnie. Gościnna pogoda. Czasem deszcz lał nieprzerwanie przez kilka dni. Były i takie, kiedy pogoda zmieniała się jak w kalejdoskopie. Szybki deszcz i po chwili ładne słońce, a na horyzoncie kolejna chmura deszczowa. W innych rejonach Francji panuje stereotyp, że w Bretanii ciągle pada. Pewnie jest to też odpowiedź, dlaczego ta kraina nie jest destynacją turystyczną Polaków i pozostaje właściwie nieznana. Słyszałem rozmaite języki, ale nie polski. Polscy turyści zwiedzają zamki w Dolinie Loary, a miasto Nantes stanowi zachodnią granicę zasięgu ich peregrynacji. Wśród wielu moich znajomych kryteria wyboru miejsca na spędzenie urlopu są proste. Ciepło i nie pada. Lecą na wakacje do krajów, które to gwarantują. Egipt, Tunezja, Turcja. Hotel, basen, drinki. A Bretania? Zimno i pada. I jeszcze mocno wieje. A, to podziękuję.

W fabryce, w której pracowałem, często spędzałem czas w jadalni, gdzie mogłem wygodnie rozłożyć się z laptopem i działać we względnym spokoju. Jak to w jadalni, przez cały dzień ludzie pojawiali się, jedli, robili kawę i znikali, wracając do swojej pracy. Czasem ktoś zamienił kilka zdań.

– Ale dzisiaj leje – rzucił jakiś facet, który tak jak ja uznał, że jadalnia jest dobrym miejscem, żeby tam popracować przy komputerze. Było to ciasne pomieszczenie z jednym dużym oknem, jednym dużym stołem oraz aneksem kuchennym.

– Kojarzy pan Nolwenn Leroy? Śpiewała, że Bretania jest piękna, kiedy pada.

Mężczyzna pokiwał z aprobatą głową. Wiedział, że jestem Polakiem, i zapytał po chwili:

– Nolwenn Leroy jest popularna w Polsce?

– Nie – odparłem krótko.

Później przez jakiś czas nuciłem kawałek *Ma Bretagne qu'elle pleut* z płyty *Bretonne*, którego oryginalnym wykonawcą jest Jean-Michel Caradec.

Babcia prała nasze koszule

W pralni obok szopy

Kot odwrócił się tyłem na piecu przy ogniu

Jaka piękna jest moja Bretania, kiedy pada

Tata opowiadał nam legendy

O skarbach zakopanych pod ziemią

*Mama schowała kilka monet pod bardzo starymi
prześcieradłami*

Jaka piękna jest moja Bretania, kiedy pada

Tradycyjnie na koniec sierpnia w Amanlis organizowane jest święto rolnictwa, odpowiednik naszych dożynek. W 2023 roku odbyła się 68. edycja, w której według organizatorów wzięło udział około 20 tysięcy ludzi. Oczywiście nie jednocześnie. Pogoda była, mówiąc delikatnie, niestabilna. Słońce, ulewa, słońce, ulewa. Bretońska pogoda. Wszystko w szczerym polu, bez szansy na schowanie się przed deszczem. Inni ludzie przybyli przygotowani. Padało, rozkładali parasole. Przestało, chowali parasole. Ja oczywiście zupełnie nie. Muzyka, gastronomia, wystawy zwierząt gospodarskich, zawody traktorów. Na scenie występował zespół Sans Prétention, który był suportem do gwiazdy wieczoru. W pewnym momencie nad

teren imprezy nadciągnęła kolejna, czarna chmura i na głowie poczułem krople deszczu.

– To prawda, że w Bretanii cały czas pada? – zapytał przez mikrofon jeden z muzyków.

– Tak – rozległo się z gardeł ludzi pod sceną.

– Ale cały czas? – dopytywał.

– Tak – zabrzmiało jeszcze głośniej niż wcześniejsze.

– To dobrze, bo mamy dla was piosenkę specjalnie na tę okazję.

Gdybym był Bretończykiem

Chodziłbym w samych kalesonach

*Ale w moim pięknym płaszczyku przeciwdeszczowym jestem
cały przemoczony*

Od stóp do głów

Skoro są pastwiska, to oczywiście są też pasące się zwierzęta. To element krajobrazu, na który zwróci uwagę każdy przybywający do Bretanii. Stada krów. Po lewej krowy, po prawej krowy, przed nami i za nami krowy. W Polsce zobaczenie na wsi zwierząt jest coraz trudniejsze. Pies zaszczeka, czasem kura przebiegnie, ale ta cała masa krów, kurczaków i świń żyje w zamknięciu, w przemysłowej hodowli mięsa, jajek i mleka. W Bretanii krowy pasą się na łąkach i są charakterystyczną cechą regionu. Brązowe, białe, czarno-białe. Różne rasy. Nic im nie zagraża, skoro największym lądowym drapieżnikiem jest lis. Wilki wyginęły w Bretanii dawno temu.

Pewnego wieczoru siedziałem sam w samochodzie, który zatrzymałem pośród łąk na nieutwardzonej drodze. Stado

krów leżało na trawie. W pewnym momencie jedna z nich wstała i ruszyła wolnym krokiem. Po chwili jedna krowa po drugiej zaczęły wstawać i maszerować w tym samym kierunku, aż wszystkie opuściły pastwisko i zniknęły za żywopłotem. Wspominałem o tym koledze z pracy następnego dnia.

– No tak – powiedział. – Przewodniczka stada zadecydowała, że czas wracać na noc do obory i wszystkie poszły za nią. Krowy nie są głupie. To mądre zwierzęta.

Jestem mieszczuchem, ale pamiętam z dzieciństwa krowę cioci. Tę trzeba było zaprowadzić na pastwisko, na koniec przyprowadzić, a w ciągu dnia jeszcze chodzić do niej, żeby przepiąć jej łańcuch w inne miejsce. Krowa była na łańcuchu i kiedy zjadła trawę w promieniu, na który jej ten łańcuch pozwalał, należało ją przemieścić. Stado żyjące swobodnie w obrębie pastwiska i samo wracające do obory było dla mnie czymś niezwykłym. Dla miejscowych jednak czymś codziennym.

Bretania to nie Gruzja, tu raczej nie zobaczymy krów idących drogami, po których jeżdżą samochody. Jest przestrzeń dla ludzi i jest przestrzeń dla krów. Stada owiec też nie należą do rzadkości. Są również kozy. Już wcześniej, jadąc autokarem do Paryża, przewodniczka zwróciła uwagę na „ekologiczne kosiarki”. Stado kóz maszerowało przez pas zieleni wzdłuż autostrady i „kosiło” trawę. Uznałem to za dobry pomysł, tak inny od polskiego podejścia do tego tematu z ciężkimi maszynami i zwężaniem drogi na czas koszenia. W Bretanii spotkamy kozy przy szybkich drogach, ale także w miastach. W fosach zamków, w parkach. Tak jak w przypadku krów, ich przestrzeń jest zawsze jakoś oddzielona od ludzkiej. Nocują w specjalnych, małych domkach z drewna.

W czasie jazdy przez bretoński zielony pejzaż co jakiś czas wyrastają wioski i miasteczka. Klimat i charakter tych miejsc bywa nie do opisania. Tradycyjnym budulcem regionu jest piaskowiec i granit. Wiele miejscinek sprawia wrażenie, jakby czas zatrzymał się tam przed wynalezieniem druku i odkryciem Ameryki. Idąc po wąziutkich uliczkach, wśród kamiennych domów, można poczuć się jak na planie filmu, którego akcja dzieje się w średniowieczu. Czasem nawet nowe budynki są stylizowane na ten średniowieczny styl. Większość miejscowości to grupka kamiennych domów okalająca centralnie położony kościół, którego wieża pnie się w górę niczym oś miasteczka.

Z szarością kamiennych domów kontrastują jaskrawo pomalowane okiennice. Majowe popołudnie w miejscowości Châteaugiron, słynącej ze średniowiecznego zamku, wyjawiało mi tajemnicę kolorów miejscowych okiennic. Był to czas, gdy kwitły magnolie, a ich kwiaty mieniły się bielą, różem i błękitem. Zauroczony podziwiałem, jak barwy roślin przed domami korespondują z kolorami okiennic.

Poza kilkoma nadmorskimi miastami, doszczętnie zniszczonymi w czasie drugiej wojny światowej, serce regionu zostało generalnie oszczędzone przez wojenne zawieruchy XX wieku. Stary charakter urbanistyczny, mające kilkadziesiąt lat budynki, średniowieczne kościoły i zamki miały szansę przetrwać do współczesności.

Pierwszym bretońskim miasteczkiem, które odwiedziłem, było Vitré położone we wschodniej części krainy. Nazywane jest „Bramą do Bretanii”, gdyż leży przy strategicznej magistrali łączącej Paryż z Rennes. Średniowieczna starówka jest

jak wehikuł czasu zabierający człowieka kilkaset lat w przeszłość. Tyle że nikt nie wylewa nieczystości z okna na ulicę, a obecność dostawczych samochodów przywożących zaopatrzenie do sklepów i restauracji przypomina, że to jednak wiek XXI, a nie XIV. Nad miastem góruje wieża kościoła św. Marcina. W wąziutkich uliczkach szybko przekonałem się, że mój kiev z obiektywem 50 mm do niczego się nie nadaje. Wszystko jest za blisko. Za ciasno. W Vitré, ale też w innych miastach o podobnym charakterze, typowe jest to, że budynki nie zachowują osi, a ich fronty pochylają się w kierunku ulicy. Domy po przeciwnych stronach drogi jakby czują do siebie pociąg i wychylają się w swoje strony. W efekcie, niezależnie od pory dnia, na ulicach jest ciemno.

Kiedy ja i koledzy zatrzymaliśmy się przed sklepem z pamiątkami, wyszła do nas sprzedawczyni.

– To zdjęcie zostało zrobione na tej ulicy – jedną ręką pokazywała magnes na obrotowym stojaku, a drugą wskazywała za róg budynku.

Kilkaset metrów dalej roztoczył się przed nami najbardziej charakterystyczny, ktoś powie sztampowy, kadr Vitré, czyli zamek widziany od strony starówki. Najeżona wieżyczkami kamienna warownia mogłaby tak samo być tłem w filmie o średniowieczu, co w bajce o księżniczkach i smokach. Pierwsze fortyfikacje w tym miejscu zbudowano około roku 1000. Budynek został przebudowany do współczesnej formy w XIII wieku. Plac zamkowy i bramę wjazdową łączy most zwodzony, przewieszony nad suchą fosą, w której trawą zajadają się oczywiście kozy.

Po zmroku miasto nie traci swojego uroku. Domy na starówce i zamek są podświetlone. Specjalne projektory rzucają

świetlne, artystyczne kształty na powierzchni ścian i chodników. W okresie Bożego Narodzenia miasto mieni się świecącymi dekoracjami. Wszystko zrobione ze smakiem i dające niesamowity nastrój świąt. Głównym elementem bożonarodzeniowych dekoracji jest majestatyczna, sięgająca czubkiem dachów okolicznych domów choinka, ustawiana na Placu im. Generała de Gaulle’a.

Miasto Vitré to jedno z chętniej odwiedzanych przez turystów miejsc na mapie Bretanii.

Dla polskiego kierowcy jeżdżenie po Bretanii, czy bardziej ogólnie – po Francji, nie będzie jakimś szokiem, jakiego można by doznać w bardziej egzotycznych krajach Azji czy Afryki. Mimo wszystko różnice istnieją i mogą być interesujące.

O odmiennym niż u nas sposobie tankowania wspominałem. Kolejną kwestią, charakterystyczną dla tego kraju, jest wszechobecność rond. Tam, gdzie w Polsce są skrzyżowania ze światłami albo znaki stopu, we Francji są ronda. Czasem nawet trzypasmowe. Ja nie do końca pojąłem zasady jazdy po nich, ale Francuzi radzą sobie bez problemu. Ronda bardzo upłynniają ruch. Raz, jadąc przez Bretanię, miałem potrzebę sprawdzenia czegoś na szybko w internecie. Uznałem, że zrobię to na następnym czerwonym świetle. Jednak przez godzinę jazdy nie udało mi się tego zrobić, gdyż nie było czerwonego. Jechałem bez wyraźnego zatrzymania przez kolejne wsie i miasteczka, gdyż zamiast świateł były ronda. Sygnalizacja świetlna występuje w dużych (jak na Bretanię) miastach. W tych małych ronda są absolutnie wystarczające. Uważam to za bardzo pozytywne rozwiązanie, bo ten model absolutnie się sprawdza. Często

wspominam bretońskie ronda, kiedy w polskich miastach prze-
dzieram się w korku przez falę czerwonych świateł na kolejnych
skrzyżowaniach.

Używanie kierunkowskazów przez francuskich kierow-
ców jest czymś nieodgadnionym i wydaje się przy pierwszym
zetknięciu dość przypadkowe. Jadąc lewym pasem, mają włą-
czony na stałe lewy kierunkowskaz. Jadąc po rondzie, również
poruszają się z działającym lewym kierunkowskazem, a prze-
łączają się na prawy w ostatniej chwili przed zjazdem. Jest to
często mocno zaskakujące.

We Francji czerwone światło dla pieszych to tylko suges-
tia. W przeciwieństwie do Polski tam dozwolone jest prze-
jście na czerwonym świetle lub w miejscu nieoznaczonym,
o ile nie stworzy się zagrożenia dla innych uczestników ruchu
drogowego. W efekcie piesi i rowerzyści potrafią wtargnąć
na jezdnię na czerwonym świetle, uważając, że jakoś się uda.
Paryż pod tym względem jest miastem chaosu, jednak żeby
być sprawiedliwym, w Bretanii nie byłem świadkiem żadnej
niebezpiecznej sytuacji związanej z pieszym przechodzącym
na czerwonym. Po pierwsze, jak już wspomniałem wyżej, sy-
gnalizacji świetlnej jest generalnie bardzo mało, a poza tym
kierowcy wiedzą, że pieszy lub rower może wyskoczyć im
przed maskę, więc przejeżdżając przez przejścia dla pieszych,
są bardzo ostrożni i wyraźnie zwalniają. Nie odważę się na
jednoznaczną ocenę tego systemu w porównaniu z polskim.
Ma on swoje wady, lecz z drugiej strony, czy karanie manda-
tem pieszego w Polsce, który przeszedł na czerwonym świetle
przez pustą ulicę, po której nie jedzie nawet jeden pojazd, ma
sens?

Francuzi są mistrzami parkowania na wcisk. Tam, gdzie ja nawet nie podejmowałem próby zaparkowania samochodu, oni bez mrugnięcia, kilka szybkich ruchów kierownicy i już samochód stał zderzak w zderzak pomiędzy tym przed i tym za.

Relatywnie często w Bretanii można zobaczyć na ulicach zabytkowe samochody. Citroën 2CV, renault 5 i inne.

Zasadniczo kierowcy we Francji nie mają tendencji do pędzenia po drogach szybkiego ruchu. Nie wydaje się, by była to kwestia regularnie rozmieszczonych fotoradarów, a bardziej podejścia do jazdy. Ludzie tam generalnie się nie spieszą. Mają czas. Wolą jechać ekonomicznie. Czasem mijałem samochody, gdzie jadąc na tempomacie, kierowca tylko jedną ręką kontrolował trzymanie się w liniach, a cała rodzina w aucie śpiewała i dobrze się bawiła. Nie jest zupełnie tak, że w Bretanii kierowcy nie gotują się za kierownicą, ale o ile w Polsce na autostradzie jest ciąg do przodu, podjeżdżanie pod zderzak, miganie światłami, to tam ludzie jeśli już, to szaleją bardziej na boki, zajeżdżając sobie wzajemnie drogę. Im dalej na zachód, tym drogi stają się bardziej puste. Żeby tam być, trzeba jechać tam specjalnie. Nie da się być przejazdem.

Ciekawostką związaną z organizacją ruchu są drogi kolizyjne. Spotkałem się z nimi w południowej Bretanii, ale też w północno-wschodniej Francji, więc nie jest to zjawisko typowe tylko dla danego regionu. Droga ma jeden szeroki pas dla samochodów pośrodku i dwa szerokie pobocza.auta, niezależnie od kierunku ruchu, jadą tym jednym pasem, a pobocza są dedykowane pieszym i rowerzystom. Kiedy dwa jadące naprzeciw siebie samochody się spotkają, wymijają się, zjeżdżając na te pobocza, a po manewrze wracają na środek jezdni.