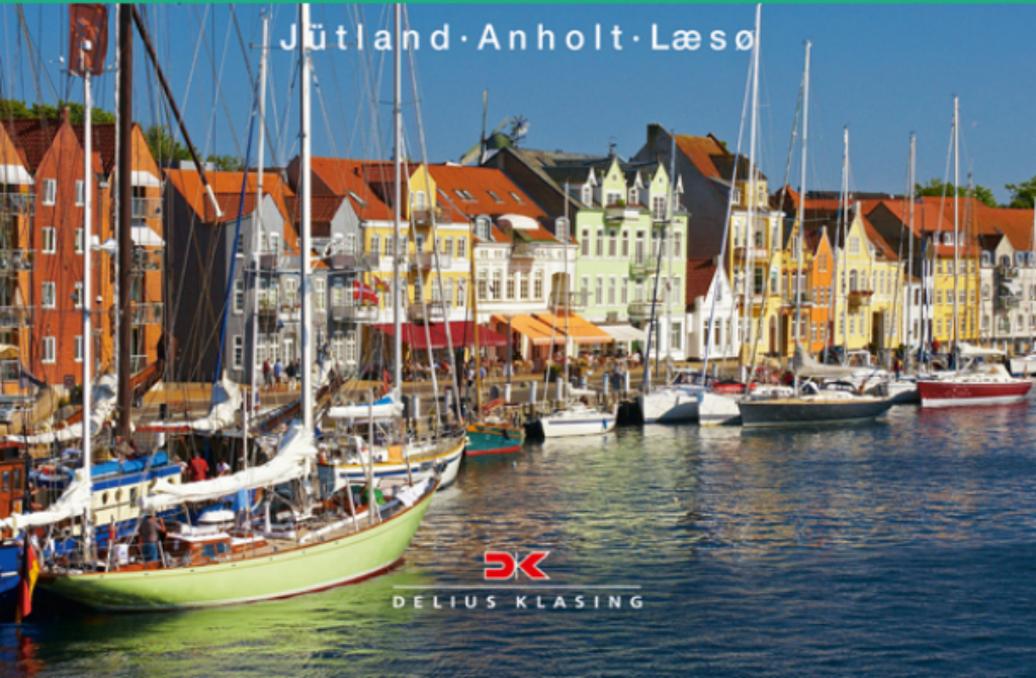




Jan Werner

TÖRNFÜHRER

DÄNEMARK



Jütland · Anholt · Læsø



DELIUS KLASING



DELIUS KLASING

T Ö R N F Ü H R E R

J a n W e r n e r

DÄNEMARK 1

J ü t l a n d · A n h o l t · L æ s ø

DELIUS KLASING VERLAG

Der Autor wie der Verlag übernehmen für Irrtümer, Fehler oder Weglassungen keinerlei Gewährleistung oder Haftung. Die Pläne dienen zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keineswegs Seebeziehungswise Wassersportkarten und andere offizielle nautische Unterlagen.

**Von Jan Werner sind im Delius Klasing Verlag
folgende Titel lieferbar:**

Dänemark 1: Jütland, Anholt, Læsø

Dänemark 2: Fünen, Seeland, Lolland, Falster, Møn, Bornholm

Ostseeküste 1: Travemünde bis Flensburg

Ostseeküste 2: Travemünde bis Stettin

Nordseeküste 1: Cuxhaven bis Den Helder

Nordseeküste 2: Elbe bis Sylt

Holland 1: Zeeland und die südlichen Provinzen

Holland 2: Das IJsselmeer und die nördlichen Provinzen

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

8., aktualisierte Auflage

ISBN 978-3-7688-3578-7

© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Titelfotos: Felix Wagner (oben), Mauritius Images/Chris Selva (unten)

Umschlaggestaltung: Buchholz.Graphiker, Hamburg

Pläne und alle übrigen Fotos: Jan Werner

Gesamtherstellung: Himmer AG, Augsburg

Printed in Germany 2013

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer oder mechanischer Systeme einschließlich Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D-33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

Inhalt

Nach Dänemark	7
Unser Nachbar im Norden	8
Planung und Vorbereitung des Törns	13
Entlang Jütlands Westküste	22
Törnvorschlag 1: Von Rømø zum Thyborøn-Kanal	23
Durch den Limfjord	55
Törnvorschlag 2: Von Thyborøn nach Hals	56
Rund Als	103
Törnvorschlag 3: Von Sønderborg nach Høruphav	103
Im Kleinen Belt	123
Törnvorschlag 4: Von Åbenrå nach Fredericia	124
Zu den Fjorden von Vejle und Horsens	153
Törnvorschlag 5: Von Fredericia nach Gylling Næs	154
In den Gewässern um Samsø	165
Törnvorschlag 6: Von Fredericia nach Århus	166

Rund Djursland	188
Törnorschlag 7:	
Von Århus nach Hals und von Grenå nach Anholt	189
In den Randers und Mariager Fjord	213
Törnorschlag 8:	
Von Grenå über Randers nach Hobro	214
Im nördlichen Kattegat	231
Törnorschlag 9:	
Von Hals nach Skagen und Læsø	232
Register	260

Nach Dänemark



Planung und Vorbereitung des Törns

Wohin? Das Fahrtziel. Es hängt im Allgemeinen davon ab, was man schon kennt, welches Boot man hat und vor allem: über wieviel Zeit man verfügt. Die Länge der Küstenlinien Dänemarks beträgt 7300 Kilometer! Das Land hat 405 Inseln, von denen nur 78 bewohnt sind. Und es zählt 350 Yachthäfen.

Man lese am besten die einzelnen Törnvorschlüsse durch; danach wird man schon sehen, was einem am besten gefallen wird und was man Boot und Crew zumuten kann.

Bei den Törnvorschlüssen sind immer die Distanzen zwischen den Häfen angegeben, sodass man leicht abschätzen kann, wie viel Zeit man voraussichtlich für seinen Törn brauchen wird.

Die Törnvorschlüsse dieses Buches sind auch so gehalten, dass man sie kombinieren kann: Einer folgt nahtlos dem anderen. Die Betonung liegt freilich auf dem Wort »Vorschlag«; natürlich muss man sich nicht sklavisch daran halten. Es sind eben Routen, die sich als besonders lohnend erwiesen haben, ohne dass damit der Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden sollte.

Alle in den Törnvorschlüssen genannten Kurse sind auf rechtweisend Nord bezogen.

Das Boot. Wer ein voll hochseetüchtiges Boot sein Eigen nennt, braucht sich keine Gedanken darüber zu machen, ob es auch für die dänischen Gewässer taugt. Das ist klar. Die Frage lautet vielmehr: Wo liegt die Untergrenze plus einer Sicherheitsmarge? Ich meine, dass diese Frage ehrlicherweise abstrakt nicht beantwortet werden kann, weil sie von zu vielen Faktoren abhängt: in erster Linie ganz sicher vom Revier, denn das stellt letztlich die Anforderungen an das Boot und auch an

die Crew. Damit aber bekommt die Frage nach der Seetüchtigkeit des Bootes eine ganz andere Dimension, nämlich die der Qualifikation von Skipper und Crew. Dem erfahrenen Fahrtensegler mögen diese skizzenhaften Andeutungen als Binsenwahrheiten vorkommen, aber erstens sind Binsenwahrheiten auch Weisheiten, und zweitens sollten sie dem Leser vor Augen führen, dass ihm hier niemand wohlfeile Antworten auf eine Frage geben kann, die er sich in aller Verantwortung selbst stellen und auch selbst beantworten muss.

Chartern. In und für Dänemark besteht ein sehr großes Angebot an allen nur denkbaren Bootstypen und praktisch für alle Reviere. Die Zeitschrift YACHT bringt in ihrem Anzeigenteil immer ein großes Angebot von Charterfirmen.

Die Sicherheitsvorschriften für Charterboote sind in Dänemark verschärft worden. Für Sportboote, die kommerziell verchartert werden, ist eine Genehmigung der Staatlichen Schiffskontrolle erforderlich. Bevor man also einen Chartervertrag unterschreibt, sollte man sich vergewissern, ob für das betreffende Boot diese Genehmigung vorliegt.

Ausrüstung. Auch das hängt natürlich wieder sehr stark vom Revier ab. Ein Törn entlang der Westküste verlangt eine andere Ausrüstung als das Kreuzen im gemüthlichen Limfjord. Nach meinen Erfahrungen ist Folgendes wichtig:

Zunächst eine zuverlässige **Maschine**, die man besonders in den stromstarken Gewässern, wie etwa dem Kleinen Belt, haben muss.

Die meisten Segler haben **GPS** an Bord und damit die zurzeit beste Navigationshilfe. Eine **Funkanlage** ist eine gute Investition in die Sicherheit. Ist sie fest im Boot in-

stalliert, benötigt man weder für das Einführen des Gerätes noch für seine Benutzung in Dänemark eine besondere Genehmigung (CP-Funkgeräte mit der Kennzeichnung CEPT-PR 27 D oder PR 27 D-FM).

Mobiltelefone (der europäischen Systeme DCS 1800, GSM 900 und UMTS) dürfen ohne Formalitäten eingeführt und benutzt werden.

Das **Echolot** gehört heute zur Standardausrüstung eines Schiffes, sodass man es nur noch zu erwähnen braucht.

Ganz wichtig ist ein gutes **Ankergeschirr**, nicht nur als Sicherheitsfaktor, sondern weil es einen auch nicht so von den (häufig übervollen) Häfen abhängig macht; es schont nicht nur die Nerven, sondern spart auch viel (Hafen-)Geld. In den Törnvorschlagen wird darum – soweit bekannt und erprobt – immer auf Ankerplätze hingewiesen. Ein zweiter Anker sollte an Bord sein: Muss man mit dem Bug am Steg festmachen, braucht man ihn als Heckanker.

Wenn nur irgend möglich, sollte man ein **Dingi** mitführen, weil man erst dadurch im Zusammenhang mit dem Ankern unabhängig von den Häfen wird. Ganz abgesehen davon, dass es in den geschützteren Gewässern Dänemarks auch gut als Rettungsmittel taugt.

Als **Ankerlaterne** ist eine sturmsichere Petroleumlampe unentbehrlich, weil das elektrische Ankerlicht zuviel Saft aus der Batterie zieht. Im Übrigen ist eine solche Lampe im Notfall auch ein verlässlicher Signalgeber.

Rettungswesten sind Vorschrift: Es muss für jedes Crewmitglied eine an Bord sein. Tragepflicht besteht aber nicht.

Welche Rettungsmittel an Bord sind, hängt wiederum in erster Linie vom befahrenen Revier ab. Die übliche Grundausstattung ist auch auf den Revieren unabdingbar, die gemeinhin als geschützt gelten. Da man zumeist in Küstennähe fährt, braucht man unbedingt ein **Fernglas**.

Vereinfachter Grenzverkehr für Sportboote. In den letzten Jahre wurden die Vorschriften für Personen, die mit dem Sportboot die Grenzen überschreiten, verbessert. Die Verpflichtung, einen Hafen zwecks Einklarierens anzulaufen, der als »Gernzübergangsstelle« zugelassen ist, ist für Reisen zwischen den »Schengenstaaten« inzwischen entfallen. Dies bedeutet: *Dieser* Reiseverkehr ist grundsätzlich von der Ein- und Ausreisekontrolle befreit. Dänemark ist ebenso »Schengenstaat« wie Deutschland.

Kontrollen sind nur dann erforderlich, wenn man eine *Schengen-Außengrenze* überschreiten würde. Dies trifft aber bei den hier beschriebenen Törns nicht zu, denn wir bewegen uns immer in den Küstengewässern. Schengen-Außengrenze, was ist das? Vor gut zehn Jahren haben verschiedene EU-Staaten (darunter auch Deutschland und Dänemark), die sogenannten Schengenstaaten, ein Abkommen (Schengener Abkommen) unterzeichnet, wonach zwischen diesen Staaten die Grenzkontrollen entfallen.

Zoll. *Nach Dänemark:* Vorab das Wichtigste: Es bedarf keiner Formalitäten für das Boot, wenn es nicht länger als zwölf Monate in dänischen Gewässern bleibt. Erst danach benötigt man eine Zollgenehmigung, und die würde dann auch längstens für zwei Jahre ausgestellt. Aber das ist abwegig für einen normalen Urlaubstörn von ein paar Wochen, und es wird nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Anmelden beim Zoll ist nur erforderlich, wenn man etwas zu verzollen hat, und zwar muss man von sich aus Kontakt mit dem nächstgelegenen dänischen Zollamt aufnehmen; man kann nicht darauf warten, dass sich irgendwann ein Zollbeamter um einen kümmert.

Seit 1. Januar 2004 können alle Waren, auch Alkohol und Tabak, für den persönlichen Gebrauch während des Urlaubs aus einem EU-Land, also auch aus Deutschland, zollfrei eingeführt werden.

Es gelten jedoch bis auf Weiteres Obergrenzen. Jede Person über 17 Jahre darf zoll- und abgabefrei einführen:

- 10 l (= 14 Flaschen zu 0,7 l) Spirituosen mit mehr als 22 % Alkoholgehalt
- 20 l (= 28 Flaschen zu 0,7 l) Dessertwein (Alkoholgehalt über 15 %, jedoch unter 22 %)
- 90 l Wein (davon höchstens 60 l Schaumwein)
- 110 l Bier
- 800 Zigaretten oder 400 Zigarillos oder 200 Zigarren oder 1000 g Tabak
- Treibstoff: In festen Behältern (Rumpftanks) eingeführter Treibstoff bleibt zollfrei, in tragbaren Behältern (Kanister) jedoch nur bis zu 10 l.

Zollfahrzeuge können kontrollieren. Sie führen die dänische Nationale mit der schwarzen Inschrift »Kongeligt Toldflag« im weißen Streifen. Zum Stoppen aufgefördert wird am Tage mit der Buchstabenflagge »L« (gelb-schwarz geviertelt), nachts mit dem Licht- und Schallsignal »L« (• – ●●).

Zurück nach Deutschland: In der Praxis gibt es keine Probleme, denn man wird ja Waren, die in Dänemark meistens deutlich teurer sind als bei uns, nicht in großen Mengen, sprich: über den persönlichen Bedarf hinaus, mitbringen.

Personalpapiere. Für einen Aufenthalt in Dänemark genügt der Personalausweis (natürlich auch der Reisepass). Für Kinder bis zu 12 Jahren genügt ein Kinderreisepass. Kinder ab 13 müssen einen eigenen Reisepass oder Personalausweis haben. Seit Mitte 2012 ist die Eintragung des Kindes in den Reisepässen der Eltern nicht mehr gültig. Die Papiere müssen bei der Einreise noch mindestens drei Monate gültig sein.

Es hat sich bewährt, von den Ausweispapieren Fotokopien anzufertigen und sie an sicherer Stelle an Bord aufzubewahren; im Falle eines Verlustes der Originalpapiere ist es dann leichter, Ersatz zu bekommen.

Bootspapiere. Man benötigt lediglich ein Dokument, mit dem nachgewiesen werden kann, dass man rechtmäßig im Besitz des Bootes ist. Das kann der Kaufvertrag sein oder das Schiffszertifikat oder der Chartervertrag oder, wenn man das Boot ausgeliehen hat, das schriftliche Einverständnis des Eigners. Gut bewährt: der »Internationale Bootsschein für Wassersportfahrzeuge« (IBS). Dieses Dokument darf jedoch nicht älter als zwei Jahre sein.

Bootsführerscheine werden in Dänemark nicht verlangt.

Bootsversicherung. Es besteht keine Verpflichtung, für das Befahren der dänischen Gewässer eine *Haftpflichtversicherung* abzuschließen. Wer jedoch eine hat, sollte für den Fall der Fälle die Police bzw. eine Kopie davon mitführen.

Haustiere. Innerhalb der EU gelten einheitliche Regelungen für Haustiere, die auf Reisen mitgenommen werden. Hunde und Katzen müssen demnach durch einen Mikrochip gekennzeichnet sein. Es muss der neue, einheitliche *Heimtierausweis* mitgeführt werden, in dem die Tollwutimpfung eingetragen sein muss. Weitere Impfungen werden nicht verlangt.

Für bis zu drei Monate alte Tiere muss ein Gesundheitsattest des Tierarztes vorliegen, das bei der Einreise nicht älter als zehn Tage sein darf.

Hunde der Rassen Pitbull-Terrier und Tosa dürfen nicht nach Dänemark gebracht werden; dies gilt auch für Kreuzungen aus diesen Rassen.

Flaggengebräuche. Sie sind so wie bei uns auch: Nationale und Gastlandflagge (Danebrog) führt man tagsüber und holt sie abends ein; den Danebrog fährt man unter der Steuerbordsaling.

Seekarten und andere nautische Unterlagen. Je nach Törnziel sucht man sich aus den Delius Klasing-Sportbootkarten den richtigen Kartensatz für Dänemark aus:

- Satz 1: »Kieler Bucht und Rund Fünen«
- Satz 5: »Kattegat«
- Satz 6: »Limfjord • Skagerrak • Dänische Nordseeküste«

Die Karten gibt es sowohl als Papierkarten im Format DIN A2 als auch digital auf CD-Rom (nur mit Yacht-Navigator Premium anwendbar). Die Papierkarten sind in einer Klarsichthülle verpackt. Jeder Kartensatz enthält ein *Begleitheft* mit Hafentplänen, Wegpunkten und anderen nautischen Informationen.

Über www.dk-sportbootkarten.de können die Karten nach einem **Kartenberichti-gungssystem** berichtet werden. Hinweis: **Der Schiffsführer ist verpflichtet, sein Kartenmaterial immer auf dem neuesten Stand zu halten.**

Zur Sicherheit muss man neben der elektronischen Seekarte immer noch eine Papierkarte mitführen. Bord-PCs und Notebook können ausfallen, Papierkarten schlimmstenfalls nass werden.

Das **Ostsee-Handbuch** des BSH ist ent-behrlich. Es ist zwar ungemein informativ. Ein Bootsfahrer muss das meiste aber nicht wissen. Was er praktisch braucht, steht in diesem Törnführer.

Ebenfalls kann man auf das **Leuchtfeuer-verzeichnis** verzichten; denn die Leucht-tonnen sind nicht mehr drin (wohl aber Leuchtbaken, Leuchttürme, Feuerschiffe und Großtonnen). Die Kennung der Leuchttonnen kann man aus den Seekar-ten entnehmen.

Worauf man nicht verzichten sollte, ist der **Funkdienst für die Klein- und Sport-schiffahrt**, jährlich neu herausgegeben vom BSH. Wer mit UKW ausgerüstet ist, braucht ihn sowieso; außerdem enthält das Büchlein alle Wetter- und Warndienste.

Schiffahrtsvorschriften. Wichtigste Vor-schriften sind mit den bekannten »Kollisionsverhütungsregeln« vorgegeben. Darüber hinaus gibt es noch *spezielle*

Vorschriften für die dänischen Hoheitsge-wässer:

- **Ankern** in engen Fahrwassern, besonders in den Linien der Richtfeuer und Leitsektoren, ist verboten. Ebenfalls darf man in der Nähe von Kabeln unter keinen Umständen ankern. Unterwasserkabel gibt es sehr viele in Däne-mark. Richtbaken an den Ufern zeigen an, wo ein Kabel ins Wasser führt. Es stehen immer zwei an jedem Ufer. Sie tragen als Toppzei-chen eine weiße runde Scheibe mit rotem Punkt; die hintere zeigt zusätzlich ein auf der Spitze stehendes weißes Viereck mit rotem Rand. Den Verlauf der Kabel erkennt man in der Seekarte an den magentafarbenen Schlan-genlinien. Man muss als Ankerlieger von der Kabelführung einen Abstand von mindestens 200 m halten und tagsüber einen Ball setzen und nachts ein weißes Rundumlicht zeigen.

- **Ankerbojen.** An ausgesuchten Stellen hat der Dänische Seglerverband (Dansk Sejlunion) Anlegebojen ausgebracht. Sie sind gelb, mit der Aufschrift »DS«. An die-sen Tonnen darf man als Ausländer nicht festmachen, es sei denn, man wäre Mit-glied in einem dänischen Seglerclub (was man werden kann).

- Passieren zwei Fahrzeuge in **engen Fahrwassern**, so muss das in die Engstel-le einlaufende warten. Als einlaufendes Fahrzeug gilt dasjenige, das die grünen Tonnen an seiner Steuerbordseite hat.

- Bei **Hafeneinfahrten** ist das auslaufen-de Fahrzeug wartepflichtig.

Die Grenzen der **Sperr- und Übungsge-biete** sind aus den Seekarten ersichtlich. Sie sind bezeichnet: **EK** plus Buchstabe plus Nummer. Schießübungen in diesen Gebieten werden in der dänischen Presse, im dänischen Seewarndienst und über den Rundfunk (Danmarks Radio einen Tag vor-her um 1800 GZ) bekanntgegeben. Da man als Fahrtensegler sich wohl kaum regelmäßig aus diesen Quellen informiert, sollte man auf die entsprechenden **Signa-le** achten:

- an *Land* ein roter Ball an einem Mast
- auf *Wachfahrzeugen* bei Tag drei rote Bälle, bei Nacht drei rote Lichter senkrecht übereinander

Die Signalstellen sind in den Seekarten vermerkt. Boote, die ein gesperrtes Gebiet trotz Fahrverbots befahren, müssen damit rechnen, aufgebracht und empfindlich bestraft zu werden. Die **Sperrzeiten** werden in den »Nachrichten für Seefahrer« (NfS) im Teil »Bekanntmachungen« veröffentlicht. Doch die wird kaum jemand abonniert haben (sie werden aber veröffentlicht im Internet: www.bsh.de). Das Einfachste ist es wohl, sich beim Hafenmeister oder einem einheimischen Segler zu erkundigen, denn die wissen ganz sicher Bescheid. Boote, die ein gesperrtes Gebiet trotz Fahrverbots befahren, können aufgebracht und empfindlich bestraft werden.

Häfen, Liegeplätze. Innerhalb der einzelnen Törnorschläge sind von allen wichtigen Häfen Pläne abgedruckt. Die Wassertiefen sind nur dann angegeben, wenn sie weniger als 3 m betragen. In fast allen dänischen Häfen wird **Liegegeld** erhoben, dessen Höhe unterschiedlich ist. Generell aber kann man davon ausgehen, dass die Hafengebühr – wie bei uns auch – relativ hoch ist, was im Übrigen ein Grund mehr sein sollte, so oft wie möglich vor Anker zu liegen. Immer mehr werden Hafenmeister durch **Bezahlautomaten** (Kort-/Billetautomat) entlastet. Das sind Kästen mit einem Display in Dänisch, Englisch und Deutsch, an denen man sein Hafengeld, »Havnepenge«, bezahlt und auch die Marken für Duschen etc. ziehen kann.

Ist im Yachthafen eine Box für längere Zeit frei, so hängt am Steg in der Regel ein grünes Schild, auf dem zumeist auch noch vermerkt ist, bis wann der Eigner die Box nicht braucht (»Fri til...«). Ist das Schild rot, so bedeutet das, dass der Eigner die Box nur kurzfristig verlassen hat; hier darf man also nicht festmachen (»Optaget«).

In einigen Häfen werden Plätze, manchmal auch ganze Stege, für Gäste freigehalten; solche Plätze sind in den Hafen-

plänen grün markiert. Das Liegegeld berechtigt zum Benutzen der sanitären und sonstigen Einrichtungen des Hafens. Warme Duschen sind fast nur noch mithilfe eines Münzautomaten zu benutzen. In vielen Yachthäfen gibt es auch Waschmaschinen, Trockner und Küchen. Die meisten dänischen Häfen sind hervorragend ausgestattet, mit einer Ausnahme: Noch nicht überall ist es möglich, den **Fäkalientank** zu entsorgen. Wo es aber solche Stationen gibt, ist dies in den Hafenplänen vermerkt: Symbol wie Dieselpfosten, aber nicht schwarz, sondern grün.

Ist ein **Hafen gesperrt**, so wird dies tagsüber mit einem schwarzen Ball, nachts mit drei roten Lichtern übereinander angezeigt.

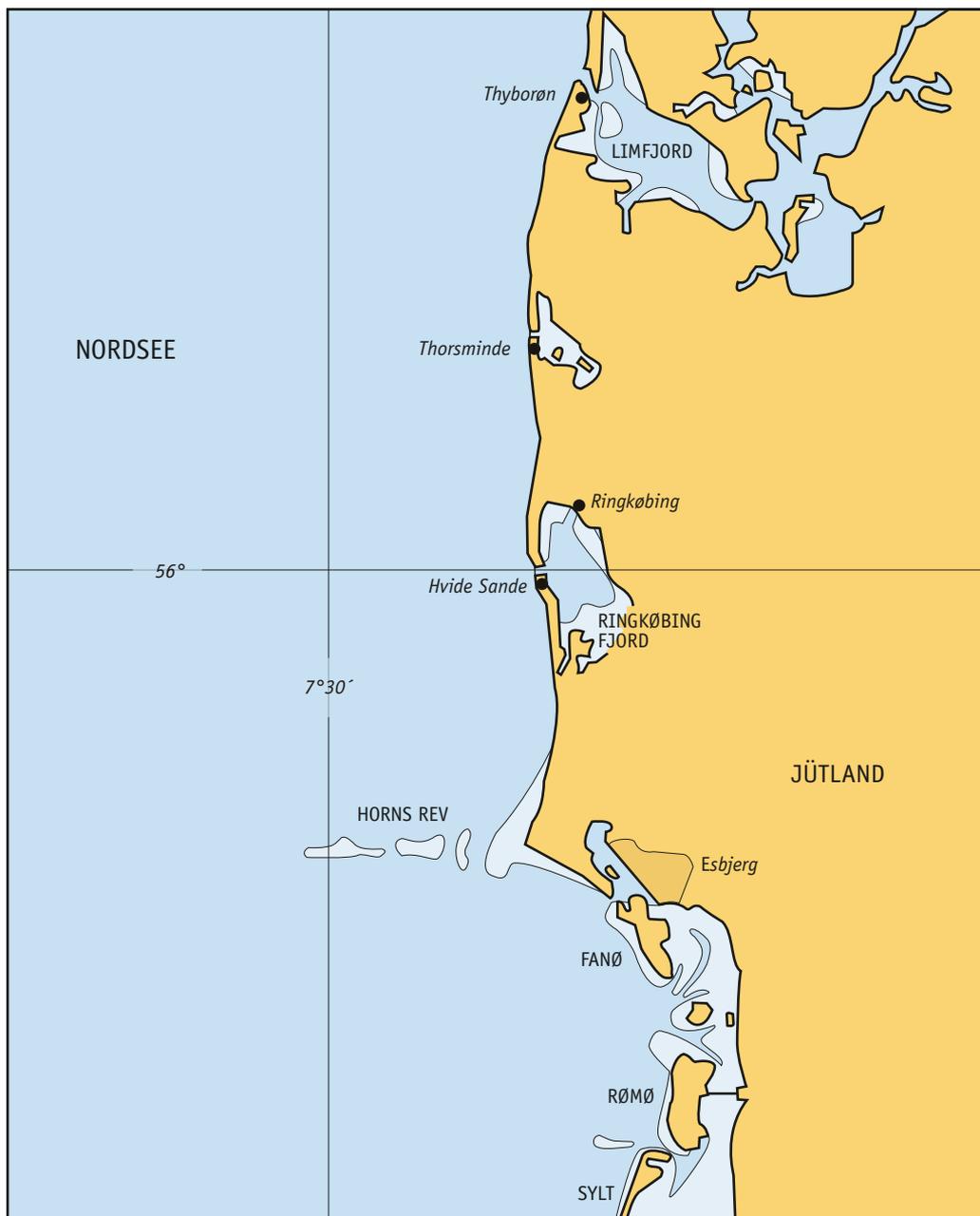
Hafenordnung. Anmelden beim Hafenmeister ist nicht erforderlich (dies gilt nicht in allen Häfen; wo Anmeldung verlangt wird, wird in den Hafenbeschreibungen darauf hingewiesen). Ankern ist in den Häfen verboten, ebenfalls das Baden. Der Aufforderung des Hafenmeisters, an einem bestimmten Platz festzumachen, ist Folge zu leisten.

Notfälle. *Auf See:* Die dänischen Gewässer werden ohne Unterbrechung von **Lyngby Radio** und seinen abgesetzten Stationen überwacht (s. Karte auf der nächsten Seite); man kann also über Funk Hilfe herbeirufen: über den Not- und Anrufkanal 16 und über DSC auf Kanal 70 (MMSI 002191000). **SAR**-Einsätze in den dänischen Gewässern werden durch die Seenotleitung **MRCC Århus** (Tel. 89 43 30 99) koordiniert.

Notraketen und andere Notsignale bewirken den sofortigen Einsatz des Seenotrettungsdienstes. Signalpistolen dürfen mit nach Dänemark genommen werden; es ist allerdings verboten, sie von Bord zu bringen. Die Waffenbesitzkarte muss griffbereit sein.

An Land: Über den **Notruf 112** kann man von jeder Telefonzelle aus die Alarmzentrale erreichen, die Hilfe organisiert. Dieser Anruf funktioniert ohne Münzeinwurf.

Entlang Jütlands Westküste





Esbjerg.

Der größte dänische Nordseehafen.

auslaufenden Fischkuttern, denn Esbjerg ist neben vielem anderen auch der größte Fischereihafen an der Westküste.

Die *Halbinsel Skallingen*, die sich nördlich vom Grådyb bis hin nach Blåvandshuk erstreckt, interessiert uns hier noch nicht, ebenso wenig die östlich davon liegende *Ho Bugt* mit dem *Hjerting Løb*. Wir wollen jetzt nach

Esbjerg, dessen Skyline wir schon seit dem Knudedyb vor Augen haben. Die Stadt mit ihren gut 70 000 Einwohnern hat unter Seglern keinen besonderen Ruf: Dem einen stinkt es hier zu sehr nach Fisch, dem anderen ist sie als Hafen- und Industriestadt zu nüchtern. Alles richtig. Esbjerg ist nicht unbedingt ein Platz zum Urlaubmachen. Andererseits: Wer wollte von sich behaupten, die Westküste zu kennen, wenn er nicht in Esbjerg gewesen ist?

Die Stadt ist unter den alten dänischen Hafenstädten ein Parvenü, und mit der Rücksichtslosigkeit, die ihnen nachgesagt wird, hat sie alle anderen beiseite gedrückt. Ob Tønder, Ribe oder Ringkøbing, sie alle leben mittlerweile nur noch von vergangenem Glanz.

Esbjerg ist noch keine 150 Jahre alt; es »verdankt« seine Entstehung dem Krieg von 1864, den Dänemark gegen die Deutschen verlor. Danach musste Dänemark seine Südprovinzen abtreten und ging damit auch mit Husum seines einzigen Nordseehafens verlustig. Zugleich aber entwickelte sich zu jener Zeit ein reger Handel mit England, wohin man vor allem Agrarprodukte exportierte, wie heute auch noch. Namen wie *Bacon Kaj* und *Smør Kaj* erinnern daran. Man brauchte also dringend einen neuen Hafen.

Das Grådyb war von allen Seegatten noch am besten für die große Schifffahrt geeignet, auch wenn es damals auf der Barre nur 3 bis 5 m Wasser hatte, und so legte man hier einen ganz neuen Hafen an. Nach dem Ersten Weltkrieg, als die Schiffe immer größer wurden, musste man das Grådyb auf 6,5 m ausbaggern; jetzt beträgt die Wassertiefe sogar fast 10 m. Aber das bleibt nur so, wenn ständig daran gearbeitet wird, und so sieht man fast immer irgendwo im Grådyb ein Bagger-schiff liegen, das den Sand wegsaugt, der dann von Leichtern nach Esbjerg geschleppt wird, wo dafür ein nicht zu stillender Bedarf zu herrschen scheint.

Denn obwohl der Hafen von Esbjerg mittlerweile Kaianlagen von zusammen 10 km Länge hat, wird immer weiter gebaut. So entstand eine jener hochmodernen »Hafenmaschinen«, wie wir sie auch von Hamburg und Bremerhaven her kennen. Effizient, aber kalt und nüchtern: der »Englandhafen« Esbjerg eben. Eine große Rolle spielt Esbjerg inzwischen auch als Versorgungshafen für die dänische Öl- und Gasförderung in der Nordsee.

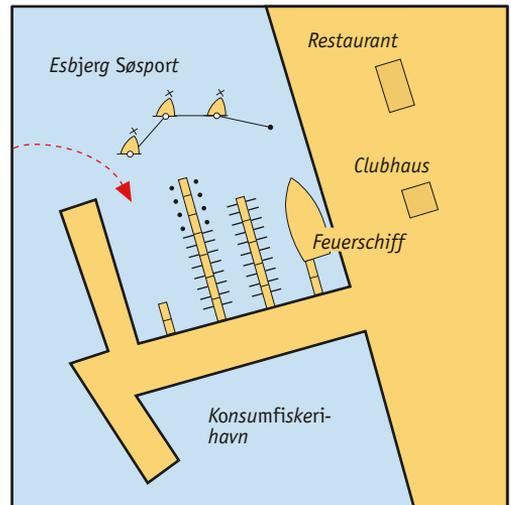
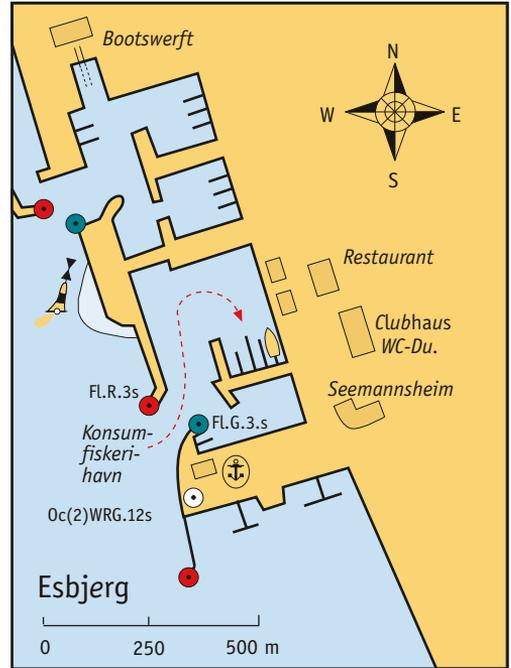
Neben dem grauen Siloklotz der »dlg« fällt am meisten das große E-Werk auf, das im Süden der Stadt liegt, die »Vestkraft«, die zusammen mit sechs anderen großen Kraftwerken die Stromversorgung von Jütland besorgt. Die Kohle, die sich vor dem Werk in großen Halden auftrümt, kommt zumeist aus England.

1868 hatte König Christian IX. (1863–1906) beschlossen, Esbjerg anzulegen. So entstand eine künstliche, auf dem Reißbrett entworfene Stadt mit rechtwinklig aufeinander stoßenden Straßenzügen mit mehrstöckigen roten Backsteinhäusern im Stil des ausgehenden 19. Jahrhunderts, ohne große architektonische Höhepunkte und nicht gerade aufregend.

Der Hafen wurde 1878 fertig, aber schon 1874 liefen ihn erstmals Schiffe an. Inzwischen hat sich Esbjerg zum wichtigsten Fischer- und zum zweitgrößten Exporthafen des Landes entwickelt. Eine der wenigen wirklichen Sehenswürdigkeiten ist das **Fischerei- und Seefahrtsmuseum** (mit Seaquarium), das nur 20 Gehminuten vom Fischerhafen entfernt liegt. Eine großartige Angelegenheit!

Liegeplatz und Versorgung: Für Gäste der beste Platz ist im Konsumfiskerihavn. An der Nordseite der breiten, hohen Pier liegen drei Schwimmstege aus – das ist der Sportboothafen »Esbjerg Søsport«. Vor den Stegen ein schwimmender Wellenbrecher, der zwei Einfahrten freigibt. Gäste machen am besten am ersten Steg fest, längsseits.

Die Versorgungsmöglichkeiten in Esbjerg sind insgesamt gesehen recht gut, auch wenn man nicht primär auf Yachten eingerichtet



ist. Wasser und Strom auf den Stegen. Treibstoff allerdings gibt es am Hafen nicht mehr, sondern nur noch von einer Straßentankstelle (ca. 500 m entfernt). Sanitäre Einrichtungen (mäßig) im Clubhaus. Am Hafen alle nur denkbaren Reparaturmöglichkeiten. Nahe den Liegeplätzen ein vorzügliches Fischgeschäft: Havnen's Fiskehus. In der Ecke des

Hafens das ausgemusterte Feuerschiff »Horns Rev«, jetzt Museum.

Ansteuerung bei Nacht: Die Befeuerung ist perfekt, wenn auch etwas verwirrend – ein kompliziertes System, das für die großen Schiffe geschaffen wurde. Man kommt mit Hilfe der Seekarte gut und problemlos nach Esbjerg.

Wasserstand: Mittlerer Tidenhub 1,5 m. Winde aus W können den Wasserstand um 2 m erhöhen, Winde aus E ihn um 1 m senken.

An der großen **Sandinsel Fanø** sind wir lange vorbeigesegelt: zuerst im Süden, bei unserer Wattfahrt durch das Knudedyb, und dann an der Westküste, mit Kurs auf das Grädyb. Jetzt sollten wir die Insel selbst ansteuern. Gegenüber von Esbjerg liegt

Nordby, die alte Schifferstadt: mit ihrem Fährhafen der einzige Ort, den man auf Fanø auf eigenem Kiel problemlos anlaufen kann. Von Esbjerg bis hinüber nach

Wahrschau!

Man muss in Slunden immer der Fähre die Vorfahrt lassen. Wenn sie kommt, muss man davor warten, bis sie eingelaufen ist, erst dann darf man ihr folgen, mit maximal 3 sm/h.

Nordby ist es nur ein Katzensprung von 1,5 sm. Man läuft vom Fischerhafen auf das Bakenpaar zu, an dem das Fahrwasser nach Nordby beginnt: Dieses Fahrwasser heißt anfangs *Slunden*, später *Fanø Lo* (Höchstgeschwindigkeit 3 sm/h). Die beiden *Baken* sind dicke, eiserne Rohre, die fest auf dem Grund stehen. Die grüne trägt das Feuer Fl(2)G.10s, die gelbe Fl(2+1)Y.5s. In der durch den trockenfallenden Sand gegrabenen Rinne *Slunden* kann man mit 2,7 m Wassertiefe bei NW rechnen.

Danach im Tonnenstrich durch das *Fanø Lo*, vorbei am Fähranleger und entweder an der *Langelinie* festmachen oder – besser – gleich in den Yachthafen.

Nordby war einmal einer der wichtigsten Häfen an der Westküste, um die Mitte des 19. Jahrhunderts sogar der bedeutendste, was man kaum glauben kann. Heute ist das Städtchen nur noch ein Vorort von



Nordby.

Der Fähranleger. Links die Langelinie, an der entlang es zum Yachthafen geht.



Auf Fanø.

Esbjerg und lebt mehr oder minder vom Tourismus, der auf Fanø allerdings eine große Tradition hat. Der Charakter der Stadt hat sich in den letzten hundert Jahren nur wenig verändert. Am Fähranleger und an der Langelinie sieht man nur nichts davon. Wenn man aber in den Ort hineingeht, merkt man, dass Nordby sich vor Sønderho nicht zu verstecken braucht: die gleichen niedrigen, langgestreckten Reetdachhäuser, alle liebevoll gepflegt, mit Malven in den winzigen Vorgärten.

Mit der Gründung von Esbjerg konzentrierte sich die wirtschaftliche Entwicklung auf diesen neuen Hafen, und Nordby, wie ganz Fanø, verfiel in einen Dornröschenschlaf. Die Bewohner von Nordby hatten früh schon registriert, dass sie gegenüber dem Festlandshafen Esbjerg auf verlorenem Posten stehen würden, und sich deshalb nach einer neuen Erwerbsquelle umgesehen. Sie entdeckten das, was heute noch das meiste Geld auf die Insel bringt: den Tourismus.

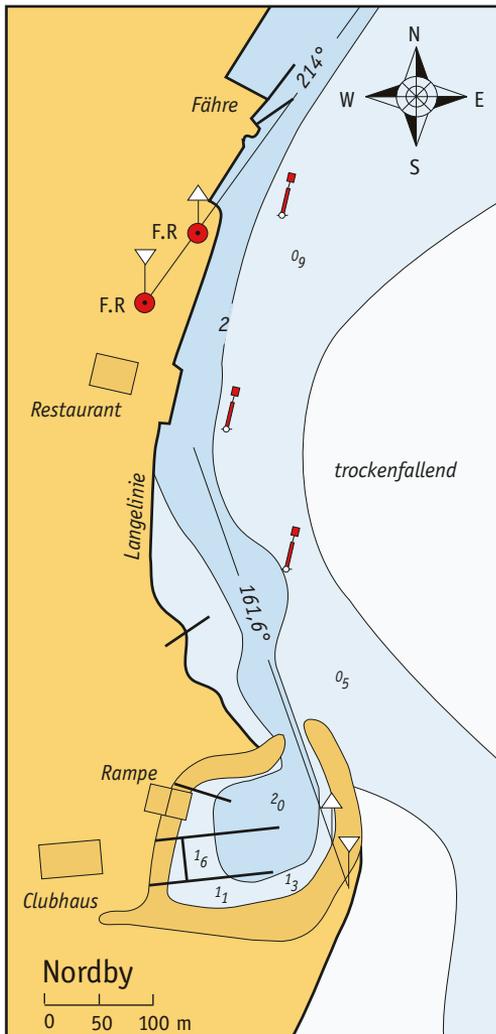
Der begann hier allerdings schon sehr früh. Da die Bewohner von Fanø seit Jahrhunderten enge Beziehungen zu Hamburg hatten, lag es nahe, sich das notwendige Kapital für die Erschließung der Insel in der reichen Hansestadt zu besorgen. So wurde 1890 in Hamburg die »Fanø Bad AG« gegründet, mit einem Grundkapital von 600 000 Kronen, das von Hamburgern und – merkwürdig genug – von österreichischen Geschäftsleuten aufgebracht wurde.

Mit diesem Geld wurden an der Westküste, in *Vesterhavetsbadet*, das »Kurhotellet«, das Hotel »Kongen af Danmark« und das »Strandhotellet« gebaut. Ein großer Erfolg wurden alle nicht: Die deutschen Badegäste fühlten sich bei den Dänen nicht wohl, denn die ließen sie ihre Abneigung deutlich spüren. Man hatte den Deutschen den »Raub« Schlesiens nicht verziehen, geschweige denn vergessen. Heute ist der Tourismus unbestritten der Wirtschaftsfaktor Nummer eins auf Fanø. Neben den alten Hotels sind neue

gebaut worden und vor allem eine Unmenge von Ferienhäusern und -hütten, die man überall zwischen den Dünen findet. Nach Fanø sollen der amtlichen Statistik zufolge im Jahr bis 1,5 Millionen Touristen kommen.

Sehenswert die drei **Museen**: das Schifffahrts- und Trachtenmuseum, das Fanø-Museum (Möbel, Werkzeuge) und das Internationale Historische Spielzeugmuseum (mehr als nur Legoland).

Tipp für Juli und August: jeden Dienstag Konzert in der Kirche von Nordby.



Liegeplatz und Versorgung: Der Yachthafen ist einfach, aber propper. Im Clubhaus WCs und Duschen. Wasser und Strom auf den Stegen. Bei NW schwimmen die Pontons vorn auf 2 m Wasser, hinten weniger. In der Zeit von 1,5 h vor bis 1,5 h nach HW kommt man gut in den Hafen hinein. Die Wassertiefe in der Zufahrt beträgt 1,8 m bei Niedrigwasser. Bei der Ansteuerung bringt man am besten die beiden Dreiecksbaken in Deckung, dann gibt es keine Probleme.

Schöner Blick auf Esbjerg. Ideal als Ausgangspunkt für Entdeckungsfahrten auf Fanø. Fahrräder kann man nahe dem Fähranleger mieten.

Wasserstand: Mittlerer Tidenhub 1,3 m. Winde aus SW und W können den Wasserstand um 1,3 m heben, Stürme aus den gleichen Richtungen sogar um 2,5 bis 3 m. Wind aus NE und E senkt den Wasserstand um 1,5 m.

Im Nordby-Yachthafen kann man sich wohlfühlen; interessant auf alle Fälle ein Ausflug zum idyllischen

Sønderho, dorthin, wo die Insel wohl am schönsten ist. Man kann mit dem Bus hinfahren oder ebenso unsemännisch mit dem Fahrrad, was besser ist, weil man dann nach Lust und Laune kreuz und quer über die Insel radeln kann. Sønderho liegt am anderen Ende von Fanø, an der Südspitze der Insel. Es war ebenso wie Nordby einst Heimathafen einer bedeutenden Handelsflotte, versank aber noch früher in Bedeutungslosigkeit als sein nördlicher Nachbar, als nämlich das Galgedybb immer mehr versandete und der Hafen nicht mehr angelaufen werden konnte. Sønderho ist eine Idylle, gleichsam ein bewohntes Museum. Alle Häuser sind reetgedeckt, meist sehr alt, überaus gepflegt und ducken sich hinter den Dünen, die den Ort gegen Westen und Süden schützen. Die Häuser sind alle traditionell in Ost-West-Richtung gebaut, mit kleinen Vorgärten, dichten Weißdornhecken und windschiefen Obstbäumen. Eines von



Sønderho.

ihnen, *Hannes Hus*, kann man besichtigen; es ist ein kleines Museum. In der *Seemannskirche* von 1782 hängen viele Schiffsmodelle.

Im fast 270 Jahre alten *Sønderho Kro* sitzt man nicht nur sehr gemütlich unter niedrigen Holzdecken, man kann hier auch vorzüglich essen.

An der Ostseite, also zum Watt hin, befand sich früher der *Hafen*. Da liegt ein hoher Deich, und obendrauf steht noch ein altes Gerätehaus. Unten am Wasser zieht sich eine Steinmole hin, die aber schon fast in Schlick und Sand verschwunden ist.

Sønderho war um die **Mitte des 19. Jahrhunderts einer der größten dänischen Häfen**, übertroffen nur von Kopenhagen, Flensburg, Svendborg und Åbenrå. 1854 waren hier 74 Segler zu Hause (zum Vergleich: in Nordby lagen 52, das dann allerdings kurz darauf Sønderho überflügelte). Man segelte zu den Nordfriesischen Inseln, nach Holland, England und nach Norwegen. Wenn man heute zwischen den eng stehenden Häusern auffal-

lend viele freie Plätze findet, die jetzt zu Parkplätzen umfunktioniert sind, so hat man hier die Orte vor sich, wo sich einmal die Werften der Stadt befanden. Sie konnten angeblich gleichzeitig sieben Schoner und eine Brigg auf Kiel legen.

Einen richtigen Hafen aber hatte Sønderho nie. Die Schiffe lagen alle im *Galgedyb*, dem Priel, der ganz nahe an das Städtchen heranführt, vor Anker.

Die Blütezeit Sønderhos (und auch Nordbys) begann mit dem Jahre 1741. Da gelang es, die Insel von einem bankrotten Adeligen zu ersteigern. Mit dem Land erwarb man das ungleich wertvollere Recht, Handel und Seefahrt zu betreiben. Zuerst waren es »Everter«, flachgehende Schiffe für das Watt, und später Galeassen, Schoner und Briggs, mit denen man auf Fahrt ging.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als der Emporkömmling Esbjerg alles um sich herum erdrückte, da versuchte es Sønderho noch einmal mit einer gewaltigen Anstrengung: Man ließ große Segler mit eisernen Rumpfen bauen. Damit wollte

man sich gegen die aufkommende Dampfschiffahrt behaupten. Es gelang aber nicht, denn Sønderho musste nicht nur gegen die Konkurrenz aus Esbjerg ankämpfen, sondern auch gegen die Natur: Das Galgedyb, sein so günstig gelegener Naturhafen, versandete immer mehr und wurde schließlich unpassierbar.

Das **Galgedyb** war – wie schon erwähnt – früher die Einfahrt nach Sønderho. Lange war es nicht mehr zu befahren, weil unzulänglich betonnt. Das ist inzwischen anders. Das Galgedyb hat die Mittelschiffahrtsweg-Tonne *G*. Von ihr aus läuft man mit Kurs E auf eine gelb-schwarze Spiere zu, die 0,7 sm entfernt ausliegt. Danach geht es immer entlang von roten Stangen, auf die zylinderförmige Toppzeichen genagelt sind, und zwar im Bogen um die Südspitze von Fanø. Zu unserer Linken hohe Dünenberge. Alles nicht schwer.

Kompliziert wird es erst an der SE-Huk von Fanø, vor Hønen. Hier fällt der Priel trocken oder ändert auch immer wieder seinen Lauf, sodass die roten Stangen hoch trocken stehen, der Priel aber 50 m entfernt daran vorbeifließt.

Eben südlich der Huk *Hønen* macht das Galgedyb eine sanfte Schleife. Ein toller Ankerplatz: im Westen über einer Steilkannte eine Salzwiese, dahinter die hohen Dünen; im Osten der hoch trockenfallende Keldsand und voraus, hinter dem Deich, die Dächer von Sønderho.

In der Seekarte 602 ist südöstlich von *Hønen* ein Fahrwasser eingezeichnet, markiert mit vielen grünen Spieren: das **Sønderkeldsand Løb**. Es fällt hoch trocken, führt aber zum alten Hafen von Sønderho, wo wiederum etwas Wasser stehen bleibt. Schön, aber nur etwas für sehr flachgehende Boote, für einen Kielschwerter etwa, sonst nicht.

Ankerplatz in der Ho Bugt. Wer sehr viel Zeit und auch Lust hat, einmal in großer Einsamkeit zu ankern, der kann sich von Esbjerg aus nordwärts halten und durch

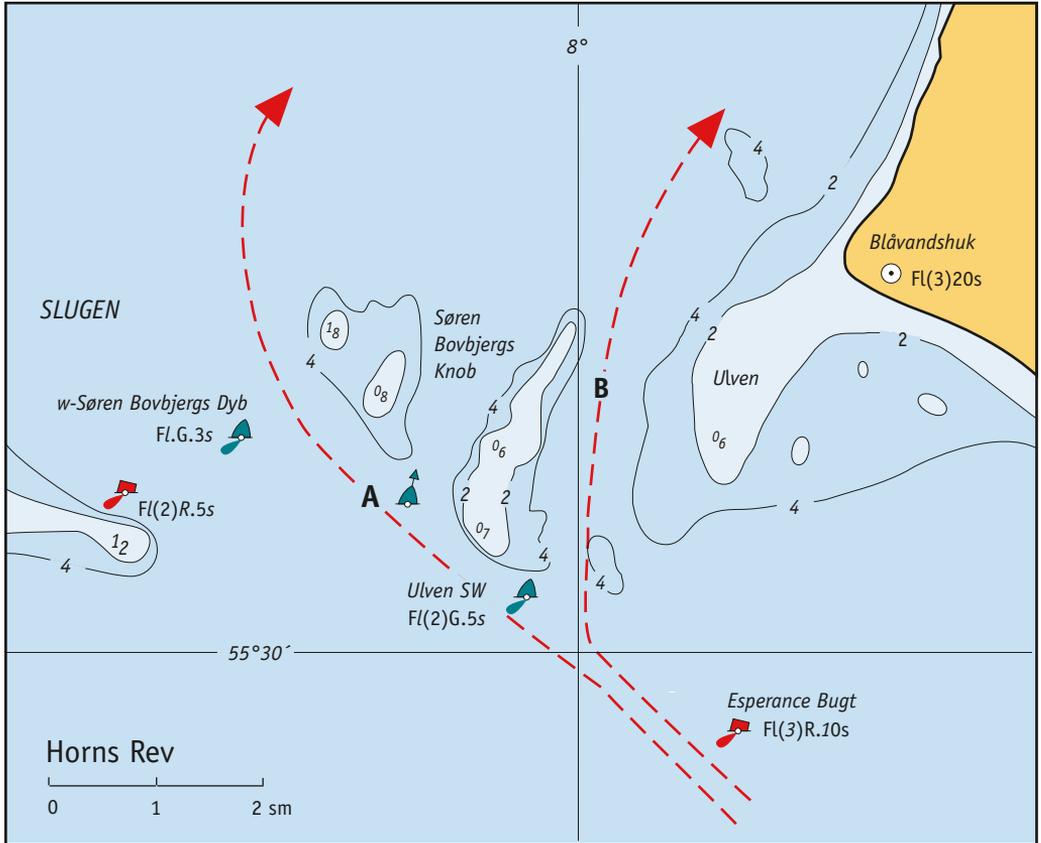
das gut betonnte *Hjerting Løb* in die *Ho Bugt* fahren. Diese Bucht ist sehr groß und zum größten Teil untief, im Westen auch sumpfig; erst weit dahinter erstreckt sich der Wald der *Oksbøl Plantage*. Ankern kann man im Umkreis der gelb-schwarzen Spiere, wo der Prickenweg zum *Varde Å* beginnt. Wassertiefe um die 4 m.

Von Esbjerg weiter nordwärts. Es geht wieder zurück durch das Grådyb: gut 10 sm. Man sollte bei ablaufendem Wasser ablegen, denn der Strom mit seinen 2 sm/h bringt doch eine Menge. Liefe man nur 4 kn Fahrt, so könnte man mit seiner Hilfe schon nach zwei Stunden über der Barre sein.

Von Esbjerg (oder Nordby) nach *Hvide Sande*, dem nächsten Hafen, sind es lange 48 sm. Man muss das in einem Schlag durchziehen, weil es dazwischen keine Möglichkeit gibt, irgendwo Schutz zu finden. Ganz abgesehen von Horns Rev.

Zwei Dinge sind zu erledigen, bevor man ablegt: Man muss sich den Wetterbericht beschaffen, und man sollte zum Hafenmeister gehen und sich erkundigen, ob auf Horns Rev nicht geschossen wird. Das geschieht zwar recht selten, aber im Prinzip muss man doch damit rechnen, denn dort liegt das große **Schießgebiet Oksbøl W** der dänischen Streitkräfte (vergleiche auch Seite 43). Es reicht fast 10 sm seewärts!

Was hier relativ häufig in den Sommermonaten vorkommt, ist **schlechte Sicht**: die ungünstigste aller denkbaren Vorbedingungen für eine Überquerung von Horns Rev. Traf ich diese Verhältnisse an, habe ich es so gehalten, dass ich trotzdem abgelegt habe und ins Grådyb hinausgedampft bin. Wurde die Sicht nicht besser, habe ich mich außerhalb des Tonnenstrichs vor Anker gelegt. Das geht sehr gut nahe der roten Tonne Nr. 14. Denn hier reicht die 2-m-Linie bis dicht heran an den *Langli Sand*. Man ist weit genug außerhalb der Fahrrinne und liegt gleichzeitig ruhig und geschützt. Klart es auf, lichtet man den Anker und fährt weiter. Bleibt es diesig, kann man immer noch



zurück nach Esbjerg laufen. Hat man die schon bekannte schwarz-gelbe Tonne *Grådyb Nr. 1* erreicht, so läuft man mit Kurs 300° auf

Horns Rev zu. Dieses Riff, denn das bedeutet das dänische Wort »Rev« auf deutsch, erstreckt sich gut 20 sm weit nach Westen. Früher lag vor seiner Westkante das Feuerschiff **HORNS REV**, das jetzt als Museumsschiff in Esbjerg dient. Horns Rev ist eine Eiszeitmoräne, ein **Steinfeld** also, das ein Gletscher in einer älteren Eiszeit hierher geschleppt hat, wahrscheinlich aus dem norwegischen Urgebirge. Seitdem liegt es da und ist zum Schrecken vieler Seefahrer geworden. Und nicht nur das: Es ist auch ein gewaltiger *Schiffsfriedhof*. Selbst Fischkutter aus Esbjerg, deren Kapitäne sich auf Horns

Rev auskannten wie in ihrer Westentasse, sind hier gestrandet und verloren gegangen.

Der Rat, Horns Rev zu meiden und einen weiten Bogen darum zu schlagen, ist sicher gut gemeint, aber für eine Yacht unsinnig. Denn wer kann schon einen Umweg von 40 sm machen, wenn der kürzeste Weg von Esbjerg nach Hvide Sande allein 48 sm beträgt? Und der führt eben über Horns Rev.

Man hört immer wieder die schauerlichsten Geschichten über das Riff. Geht man ihnen nach, so war die Ursache dieser Unglücksfälle fast immer schlechte Sicht. Wind, Seegang, das alles lässt sich ertragen, aber eines erfahrungsgemäß nicht: schlechte Sicht.

Für Segler gibt es zwei kurze Passagen über Horns Rev – beide sind unzulänglich bezie-

hungsweise überhaupt nicht markiert. Aber zunächst: Wie kommt man hin? Ist die Sicht gut – und das mag gleichzeitig ein Test sein –, so sieht man ab der Ausfahrt Grådyb schon den weißen, viereckigen *Leuchtturm von Blåvandshuk*. Von der schwarz-gelben Tonne *Grådyb Nr. 1* (55°25,50'N 008°13,89'E) aus Kurs 300°. Damit läuft man parallel zur *Halbinsel Skallingen* auf Horns Rev zu, und zwar in absolut sicherem Abstand zu dieser flachen Sandküste.

Die Halbinsel Skallingen war einst eine außerordentlich unruhige Ecke, durch die das Meer immer wieder hindurchbrach. Seitdem man Bühnen gebaut hat, ist das Land zur Ruhe gekommen. Jetzt treibt der Sand, der vom Wasser über Horns Rev geschwemmt wird, daran vorbei und weiter hinunter nach Süden in das große Gezeitenbecken des dänischen Wattenmeers.

Mit Kurs 300° wird man nach gut 7 sm die rote Tonne *Esperance Bugt* (Fl(3)R.10s, 55°29,45'N 008°02,60'E) erreichen. Von hier, im Westen, sieht man 5 sm entfernt einen riesigen Windkraftpark.

Wir haben jetzt zwei Möglichkeiten, über Horns Rev zu fahren:

- durch die breite und tiefe Rinne von *Slugen* mit dem anschließenden *Søren Bovbjergs Dyb* (A im Plan S. 41) oder
- durch das kürzere und dem Land nähere *Ringkøbing Dyb* (B).

Welche Passage man wählt, hängt von den Umständen ab: Wäre ich im Zweifel, würde ich durch Slugen fahren, wobei – um es nochmals zu sagen – die Sicht das Entscheidende ist. Sollte sie ganz schlecht sein, dann würde ich notfalls in den sauren Apfel beißen und nach Esbjerg zurücklaufen, auch wenn es 20 sm sind. Etwas anders sähe es bei nicht ganz so schlechter Sicht, aber ruhigem Wasser aus. Da kann man es wagen, wenn man in der Lage ist, von Tonne zu Tonne rasch seinen Kurs auszurechnen. Aber wie immer man es dreht und wendet, bei schlechter Sicht bleibt Horns Rev ein Risiko.

Wie ist es mit dem **Strom**? Der ständig nordwärts setzende mit seinen 0,25 sm/h kann vernachlässigt werden; er ist zu schwach, als dass er unsere Fahrt wesentlich beeinflussen könnte. Alle anderen unterliegen so vielen Einflüssen, dass man sich nichts vormachen soll – das ist eine Wissenschaft für sich. Wie schwer sich selbst Einheimische damit tun, zeigt die Strandung zweier Fischkutter im Jahre 1909. Deren Kapitäne wähten sich noch 35 sm westlich von Horns Rev und standen dabei schon knapp vor den Untiefen – nun gut: Heute gibt es GPS.

Da spielen so viele Faktoren eine Rolle: Wind, seine Richtung, seine Stärke, wie lange er in einer Richtung stand, Dünung aus Nordwest, die ihren Ursprung im Atlantik hat, usw. Alle diese Faktoren lassen sich nicht mehr überschauen und schon gar nicht berücksichtigen, wenn man eben südlich von Horns Rev steht und die Entscheidung treffen muss: hinüber oder nicht?

In dem Fall sollte man einfach seinen Augen vertrauen: Wie »fahren« die Tonnen durchs Wasser? In welche Richtung? Wie stark könnte der Strom sein? Das muss man abschätzen und dann entsprechend seinen Kurs korrigieren. Natürlich: Mit GPS verliert auch Horns Rev immer mehr seine Schrecken.

Andererseits: Manchmal ist die See über Horns Rev so glatt wie Spiegelglas. Die Tonnen stehen dann unbeweglich und wie festgeschraubt darauf, und man kann quer über das ganze Riff schauen, sieht den Leuchtturm von Blåvandshuk zum Greifen nahe, und auch die Ringebjerger-Bake ist schon auszumachen. Da wird man sich fragen: Warum nur die ganze Aufregung? Also durchs

- **Ringkøbing Dyb:** von der roten Tonne mit Kurs NW auf die gut zwei Seemeilen entfernte grüne Leuchttonne *Ulven SW* (Fl(2)G.5s) zu. Nach etwa eineinhalb Seemeilen Kurs auf N (auf 8°E nordwärts), dabei immer loten. Sobald man den Leuchtturm von Blåvandshuk in E peilt,

ist man frei von allen Untiefen. Es ist Zeit für einen Sherry!

Was man nicht darf: irgendwann einmal nach Westen abbiegen, nur weil man da Tonnen sieht. Die gehen einen hier überhaupt nichts an. Sie gehören zum Slugen-Fahrwasser, und dazwischen liegt die böse Untiefe *Søren Bovbjergs Knob*.

• **Slugen und Søren Bovbjergs Dyb:** Das ist die Rinne, die die Fischer und die Kümos nehmen. Sie ist recht sicher, gut betonnt (s. A im Plan Seite 41) und im Zweifel sollte man sie nehmen. Wer ganz sicher gehen will, hält in Slugen auf die grüne Leuchttonne *w-Søren Bovbjergs Dyb* zu (FL.G.3s, 55°32,24'N 007°53,65'E) und von ihr aus mit Kurs NE weiter. So hat man das Rev weiträumig und sicher umfahren. Nochmals: nur bei guter Sicht!

Wer diesen Törn in umgekehrter Richtung fährt, also von Norden her auf Horns Rev zuläuft, der sollte das Ringkøbing Dyb meiden, denn er hat dort keine Tonne, von der aus er die »Einstellung« finden könnte. Hier ist zu raten, auf die Tonne *w-Søren Bovbjergs Dyb* zuzuhalten (FL.G.3s, 55°32,24'N 007°53,65'E). Danach weiter mit Kurs SE an der Nordostseite des Fahrwassers Slugen.

Blåvandshuk, das sonst so wichtige Leuchtfeuer, ist tagsüber ziemlich nutzlos. Allenfalls zum Peilen taugt der Leuchtturm. Allerdings, wenn ich ihn sehen kann, sehe ich auch die Tonnen. Mit Horns Rev endet nun die Gezeitenküste der Nordsee. Zwar hat man bis Thy-

Wahrschau!

Eben nördlich von Blåvandshuk zwei Schießgebiete: *EK R 33* (zwischen Ringebjergerge und Blåvandshuk) und weiter nördlich *Nymindegab*. Warnsignale werden für *Nymindegab* an einem Signalmast auf 55°50'N 008°10'E gezeigt, für *EK R 33* auf 55°37'N 008°07'E und 55°34'N 008°05'E. Signale jeweils 1 h vor den Übungen bis zu deren Ende.

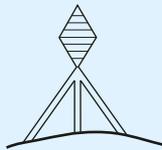
Tagsüber: Q

Nachts: FL.WR.4s

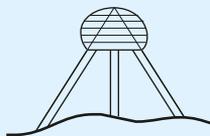
Infos ebenfalls über *Küstenfunkstelle Lyngby* um 0705 und 1705. Über UKW-Kanal 16, 06 bzw. 08 kann auch angefragt werden: Ruf »Oksbøl« (für *EK R 33* bzw. *Nymindegab*).

borøn noch einen gewissen Tidenhub zu verzeichnen, aber der ist vergleichsweise gering und nimmt außerdem immer mehr ab, je weiter man nach Norden kommt. Und vor allem: Die Küste, ihre Form und die Befahrbarkeit der Küstengewässer werden hier oben von den Gezeiten nicht mehr beeinflusst.

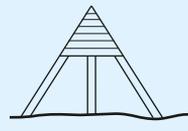
Von Blåvandshuk aus zieht sich nun eine endlose Kette hoher Dünen nach Norden: unten ein schmaler Sandstreifen, dann die zumeist steil ansteigende Sanddüne und oben auf den Kuppen silbrig-grüner Strandhafer – das ist das Gesicht dieser Küste bis hinauf nach Thyborøn. Hier, unmittelbar nördlich von Blåvandshuk, heißt diese Dünenkette **Holmslands Klit**.



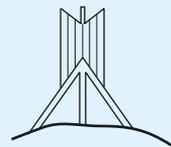
Ringebjergerge-Bake
24 sm



Kærgårde-Bake
19 sm



Harvig-Bake
5 sm



Årgab-Bake
0,5 sm

südlich von Hvide Sande

Register

A

Agger 60
Aggersund 94
Als Fjord 114
Als Sund 111
Amtoft 75
Anholt 206
Aså 234
Assens 138
Attrup 95
Augustenborg 112
Augustenborg Fjord 112

B

Ballebro 114
Ballen 171
Barsø 126
Begstrup Vig 195
Bork Havn 50
Bredningen 139
Brejning 158
Bønnerup 204
Bågø 137

D

Doverodde 69
Dyvig 115

E

Ebeltoft 196
Ebeltoft Vig 195
Egense 102
Egens Vig 192
Ejerslev 76
Endelave 167
Erritsø 152
Esbjerg 34

F

Fanø 36 ff.
Fanø Bugt 28
Feggesund 74
Fredericia 151
Frederikshavn 240

Fur 82
Fynshav 119
Fænø Sund 143

G

Gamborg Fjord 145
Genner Fjord 127
Gjøl 96
Glyngøre 80
Grenå 201
Grådyb 33
Gyldendal 66

H

Haderslev 134
Hadsund 224
Hals 100
Hardeshøj 114
Harre Vig 81
Haverslev 95
Helgenæs 195
Hirsholm 241
Hirtshals 253
Hjarbæk 87
Hjarnø 162
Hjelm 201
Hobro 229
Horns Rev 41
Horsens 163
Hou 233
Hov 181
Hvalpsund 84
Hvide Sande 44
Høruphav Havn 121

J

Jegindø 66
Juelsminde 159
Juvre Dyb 29

K

Kalvø 128
Kalø Vig 189
Kattegat 231 ff.

Kleiner Belt 123 ff.
 Knebelbro 191
 Knebel Vig 191
 Kolby Kås 168
 Kolding 147
 Kongebro 149
 Kongsdal 226

L

Langør 174
 Lemvig 61
 Limfjord 55 ff.
 Livø 89
 Læsø 254
 Løgstør 92

M

Mariager 227
 Mellerup 218
 Middelfart 149
 Middelfart Sportboothafen 144
 Mjels Vig 117
 Mommark 120
 Mårup 178

N

Nappedam 193
 Nibe 96
 Nørre Aggersund 95
 Nordby 36
 Norsminde 182
 Nykøbing (Limfjord) 78

R

Randers 219
 Ringkøbing 49
 Rosenvold 155
 Rømø 25
 Rønbjerg 91
 Rønnerhavn 244

S

Samsø 169 ff.
 Sandvig 129
 Sillerslev 67
 Skagen 248
 Skaven Havn 50
 Skive 85
 Skødshoved 194
 Skærbæk 146
 Snaptun 161

Sottrupskov 111
 Sæby 236
 Sønderballe 127
 Sønderborg 104

St

Stauning Havn 50
 Stavns Fjord 172
 Stinesminde 227
 Strandby 246
 Strib 151
 Struer 64

T

Thissinghuse 68
 Thisted 71
 Thorsminde 51
 Thyborøn 57
 Tunø 179

U

Udbyhøj N 217

V

Vejle 157
 Venø 63
 Vesterø 255
 Virksund 86
 Vive 226
 Voer Bro 218
 Vorså 234

Ø

Øerne 200
 Østerby 258
 Øster-Hurup 205

Å

Åbenrå 125
 Ålborg 96
 Ålbæk 247
 Århus 183
 Årø 132
 Årø Sund (Ort) 131