

JAN
WERNER

DÄNEMARK 2

FÜNEN - SEELAND - LOLLAND

TÖRNFÜHRER

DELIUS KLASING VERLAG

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm sowie vom Verlag mit größtmöglicher Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen übernehmen. Die hier zur Verfügung gestellte Pläne dienen lediglich zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keine See- bzw. Sportbootkarten oder andere offizielle nautische Unterlagen, deren Mitführung in aktueller Fassung wir dringend empfehlen.

Wir hoffen, dass Ihnen dieses Buch viel Freude bereitet.
Falls Sie Anregungen haben sollten, was wir in Zukunft noch besser machen können, schreiben Sie uns bitte an reiselektorat@delius-klasing.de.
Korrekturen veröffentlichen wir im Interesse aller Leser unter www.delius-klasing.de auf der jeweiligen Produktseite.

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

12., vollständig aktualisierte Auflage
ISBN 978-3-667-11790-8
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Fotos: Jan Werner, mit Ausnahme von
Christine Jacob: Umschlagrückseite, S. 17, 18, 19, 24, 25, 28, 33, 48, 75, 78, 80, 89, 95, 101,
103, 121, 127, 128, 131, 133, 136, 152, 154 oben, 183, 184, 189, 190, 197, 213, 222, 225, 226
Manfred Gottschalk/Getty Images: S. 178
Morten Strauch: Umschlagvorderseite

Übersichtskarten und Hafenpläne: Christine Jacob mit Ausnahme von
Inch 3, Bielefeld: Karten Umschlaginnenseite und Rückseite

Lektorat: René Stein
Umschlaggestaltung: Felix Kempf, fx68.de
Layout: Christine Jacob, Schwerin
Lithografie: Mohn Media, Gütersloh
Gesamtherstellung: Print Consult, München
Printed in Czech Republic 2021

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 und mechanischer Systeme inklusive 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

Vorbereitung	6
Im dänischen Inselmeer	14
Törnvorschlag 1: Von der Helnæs Bugt nach Rudkøbing	
Auf Kreuzkurs durch den Großen Belt	58
Törnvorschlag 2: Vom Svendborg Sund nach Kalundborg	
Zum Smålandsfahrwasser	86
Törnvorschlag 3: Von Bagenkop nach Bisserup	
In den Gewässern von Falster und Møn	115
Törnvorschlag 4: Von Guldborg nach Præstø	
Zum Sund und nach Kopenhagen	150
Törnvorschlag 5: Von Rødvig nach Helsingør	
Nördlich von Fünen und Seeland	182
Törnvorschlag 6: Von Bogense nach Helsingør	
Im Isefjord und Roskilde Fjord	202
Törnvorschlag 7: Von Hundested nach Hundested	
Nach Bornholm	230
Törnvorschlag 8: Nach Rønne und Bornholm Rund	
Register	267

Vorbereitung



Der Törnführer »Dänemark« erscheint in zwei Bänden. Band 1 enthält neun Törnvorschläge: entlang den Küsten Jütlands, von Fünen und von Als, durch den Limfjord, nach Samsø, Anholt und Læsø. In Band 1 ist neben den nautischen Informationen eine ausführliche Landeskunde enthalten.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird im vorliegenden Band 2 auf eine so umfangreiche Einführung verzichtet, nicht aber auf die nautischen und für die Törnvorbereitung wichtigen Informationen.

Boot

Vereinfachter Grenzverkehr für Sportboote. Seit einigen Jahren sind die Vorschriften für Personen, die mit dem Sportboot die Grenzen überschreiten, deutlich vereinfacht. Die Verpflichtung, einen Hafen anzulaufen, der als Grenzübergangsstelle zugelassen ist, entfällt für Reisen zwischen den »Schengenstaaten«. Das bedeutet: Dieser Reiseverkehr ist grund-

sätzlich von der Ein- und Ausreisekontrolle befreit. Dänemark ist ebenso *Schengenstaat* wie die Bundesrepublik Deutschland. Kontrollen sind nur noch erforderlich, wenn man eine Schengen-Außengrenze überschreitet. Das wäre der Fall, wenn man etwa nach Russland segeln würde. Alle anderen Ostsee-Anrainerstaaten sind Schengenstaaten, also auch Dänemark. Zur Erklärung: Am 25. März 2001 haben verschiedene EU-Staaten, die sogenannten Schengenstaaten, ein Abkommen (Schengener Abkommen) über einen vereinfachten Grenzverkehr abgeschlossen. Daher der Name.

Wetterberichte. Wer heute alles Wetterberichte anbietet und über welches Medium, das ist fast eine Wissenschaft für sich. Was man davon nutzen kann, hängt auch von der eigenen Ausrüstung ab. Das reicht vom einfachen Handy bis Navtex. Der *Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt*, ehemals Jachtfunkdienst (s. S. 8), liefert Wetterberichte in kaum zu überbietender Genauigkeit.

Das Einfachste aber ist immer noch der Gang zur Hafenmeisterei: Dort hängt im Allgemeinen der neueste Wetterbericht mit den Windvorhersagen aus.

Wasserstände. In Dänemark, mit seinen relativ engen Gewässern, hat der Wind einen starken Einfluss auf den Wasserstand. Die Gezeiten weniger, mit Ausnahme an der dänischen Nordseeküste. Die durch den Wind verursachten Wasserstandsveränderungen sind bei den Hafenbeschreibungen angegeben – als Durchschnittswerte. Wer es aktueller (und ganz genau) haben will, der kann die Internetseite von »Danmarks Meteorologiske Institut« anklicken: www.dmi.dk. Dort werden nicht nur die aktuellen Wasserstandskarten (Vandstand) gezeigt, sondern auch der Wetterbericht veröffentlicht.

Notfälle. *Auf See:* Die dänischen Gewässer werden ohne Unterbrechung von **Lyngby Radio** und seinen abgesetzten Stationen (s. Plan Seite 10) überwacht; man kann also über UKW-Funk Hilfe herbeirufen: über den Notruf- und Anrufkanal 16 und über DSC auf Kanal 70 (MMSI 002191000).

SAR-Einsätze in den dänischen Gewässern werden über die Seenotkoordinierungsstelle **JRCC Denmark** (Joint Rescue Coordination Centre) abgewickelt (Tel. 0045 72 85 04 50).

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 immer und jederzeit die Alarmzentrale erreichen, die dann rasche Hilfe organisiert. Solange man sich in deutschen Hoheitsgewässern aufhält: **Bremen Rescue** Telefon 0049 421 53 68 70.

SAR-Alarmruf für Mobilfunknutzer: 124 124 (in allen deutschen Mobilfunknetzen und bei eingebuchtem Gerät). Wichtig: Das Mobilfunktelefon kann auf See nicht gepeilt

und somit auch nicht geortet werden. Außerdem ist die Reichweite auf See eingeschränkt. UKW(DSC)-Kanal 70 oder UKW-Kanal 16, Ruf »Bremen Rescue«.

Rettungswesten müssen in passender Größe für jedes Besatzungsmitglied an Bord sein. Tragepflicht besteht nicht. Man sieht aber, dass dänische Segler grundsätzlich ihre Rettungsweste tragen.

Flaggengebräuche 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.

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. Bewährt hat sich der Internationale Bootsschein für Wassersportfahrzeuge (IBS). Den gleichen Zweck erfüllt das Flaggenzertifikat des BSH. Es wird für Boote bis 15 m Länge ausgestellt. Näheres über Internet: www.bsh.de – Schifffahrt – Sportschifffahrt.

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.

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

- Dänemark 1: »Kieler Bucht und Rund Fünen«
- Dänemark 4: »Großer Belt bis Bornholm«
- Dänemark 5: »Kattegat«

Die Karten gibt es als Papierkarten im Format DIN A2 und auch digital als Download in der *Yacht Navigator App* für mobile Geräte und PC. Die Papierkarten sind in einer Klarsicht-hülle verpackt. Jeder Kartensatz enthält ein **Begleitheft** mit Hafenplänen, Wegpunkten und anderen nautischen Informationen. Über www.dk-sportbootkarten.de können die Karten berichtigt werden. Hinweis: **Der Schiffsführer ist verpflichtet, seine Seekarten immer auf dem neuesten Stand zu halten.** Aus Gründen der Sicherheit muss man neben der elektronischen Seekarte immer auch 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 in der Praxis braucht, ist ausführlich in diesem Buch beschrieben. Das gilt genau besehen auch für das **Leuchtfeuer-verzeichnis**, denn die Seekarten geben über die Kennung der Leuchtfeuer hinreichend Auskunft. Allerdings: Das Leuchtfeuerverzeichnis enthält zusätzlich Angaben, die man aus der Seekarte nicht entnehmen kann, etwa die Höhe, Form und Farbe der Feuerträger. Ich persönlich möchte das Leuchtfeuerverzeichnis an Bord nicht missen. Wer es genauso halten will, kauft es sich: Leuchtfeuerverzeichnis südwestliche Ostsee vom BSH.

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

Schiffahrtsvorschriften. Wichtigste Vorschriften sind mit den **Kollisionsverhütungs-regeln** (KVR) vorgegeben. Darüber hinaus gibt es noch spezielle Vorschriften für die dänischen Hoheitsgewässer.

- Ankern in engen Fahrwassern, besonders in den Linien der Richtfeuer und Leitsektoren, ist verboten. Man muss als Ankerlieger

tagsüber den Ankerball setzen und nachts ein weißes Rundumlicht zeigen. In der unmittelbaren Nähe von Kabeln darf man unter keinen Umständen ankern. Unterwasser-kabel gibt es natürlich sehr viele in Dänemark. Richtbaken an den Ufern zeigen an, wo ein Kabel ins Wasser führt. Den Verlauf der Kabel erkennt man in der Seekarte an magentafarbenen Schlangelinien. An den Ufern stehen Baken, an jedem Ufer immer zwei. Sie tragen als Toppzeichen eine weiße runde Scheibe mit rotem Punkt, die hintere zusätzlich noch ein auf der Spitze stehendes weißes Viereck mit rotem Rand. Man muss beim Ankern von einer Kabelführung einen Abstand von mindestens 200 m einhalten.

- Passieren zwei Fahrzeuge in engen Fahrwassern, muss das in die Engstelle einlaufende warten. Als einlaufendes Fahrzeug gilt dasjenige, das die grünen Tonnen an seiner Steuerbordseite hat.
- Bei Hafeneinfahrten ist das auslaufende Fahrzeug wartepflichtig.

Die Grenzen der **Sperr- und Übungsgebiete** sind aus den Seekarten ersichtlich. Sie sind bezeichnet mit **EK** plus Buchstabe plus Nummer. Schießübungen in diesen Gebieten werden in der dänischen Presse, im dänischen Seewarndienst und über Rundfunk (Danmarks Radio einen Tag vorher um 1800 GZ) und im Internet für den aktuellen Tag unter www.flv.dk/milais/navwarframe.html bekannt gegeben. Da man sich als Fahrtensegler wohl kaum regelmäßig aus diesen Quellen informiert, sollte man auf die entsprechenden **Signale** achten:

- an Land 1 roter Ball an einem Mast
- an Wachfahrzeugen bei Tag 3 Bälle, bei Nacht 3 Lichter senkrecht übereinander

Sperrzeiten werden auch in den *Nachrichten für Seefahrer* (NfS) im Teil »Bekanntmachungen« veröffentlicht, doch auch die wird kaum ein Segler abonniert haben (im Internet: www.bsh.de). Das Einfachste ist es wohl, sich vor dem Auslaufen beim Hafenmeister oder einheimischen Seglern zu erkundigen, denn die wissen sicher Bescheid.

Boote, die ein gesperrtes Gebiet trotz Fahrverbots befahren, können aufgebracht und empfindlich bestraft werden.

Dänische Kriegsschiffe. In den dänischen Hoheitsgewässern ist man verpflichtet, den Aufforderungen dänischer Kriegsschiffe unverzüglich Folge zu leisten. Das gilt besonders bei Minenräumarbeiten, bei Tauch- und Schießübungen sowie Sperrungen. Formationen von Kriegsschiffen dürfen nicht durchfahren werden.

Minenräumer führen am Tag drei schwarze Bälle und bei Nacht drei grüne Rundumlichter im Dreieck.

Wachfahrzeuge vor Schießgebieten führen am Tag drei rote Bälle, nachts drei rote Rundumlichter senkrecht untereinander.

Fischerei

Obwohl die Fischerei in Dänemark auch etwas nachlässt, begegnet man immer wieder mehr oder minder großen Fischkuttern. Viele Segler sind verunsichert, wenn sie in ihrer Nähe einen Fischkutter ausmachen. Zu Unrecht, wenn man nur den alten Grundsatz beherzigt: Fischern geht man weiträumig aus dem Weg! Denn während wir zum Vergnügen auf dem Wasser sind, verdienen sie damit ihr Geld, und das bei härtester Arbeit. Sie geben uns Signale, die so aussehen:

- Ein fischender Trawler (Kutter, der ein Netz oder ein anderes Fanggerät durchs Wasser schleppt) zeigt in Fahrt seine Tätigkeit so an:
 - am Tage ein Stundenglas
 - bei Nacht zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, oben grün, unten weiß
 - ein Topplicht, achterlicher und höher als das grüne Rundumlicht (Pflicht für Schiffe ab 50 m Länge)
 - bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich Seitenlichter und Hecklicht
- Ein fischendes Fahrzeug, das nicht trawlt (mit Treibnetzen oder Ringwaden fischt), führt in Fahrt:
 - am Tage ein Stundenglas
 - einen Kegel (Spitze oben) an der Seite, wo ein Fanggerät ausgebracht ist (nur wenn

dieses mehr als 150 m weit waagrecht ins Wasser reicht)

- nachts zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere rot, das untere weiß
- bei ausgebrachtem Fanggerät, das mehr als 150 m weit ins Wasser reicht, ein weißes Rundumlicht an der Seite, wo das Fanggerät ausgebracht ist
- bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich Seitenlichter und Hecklicht

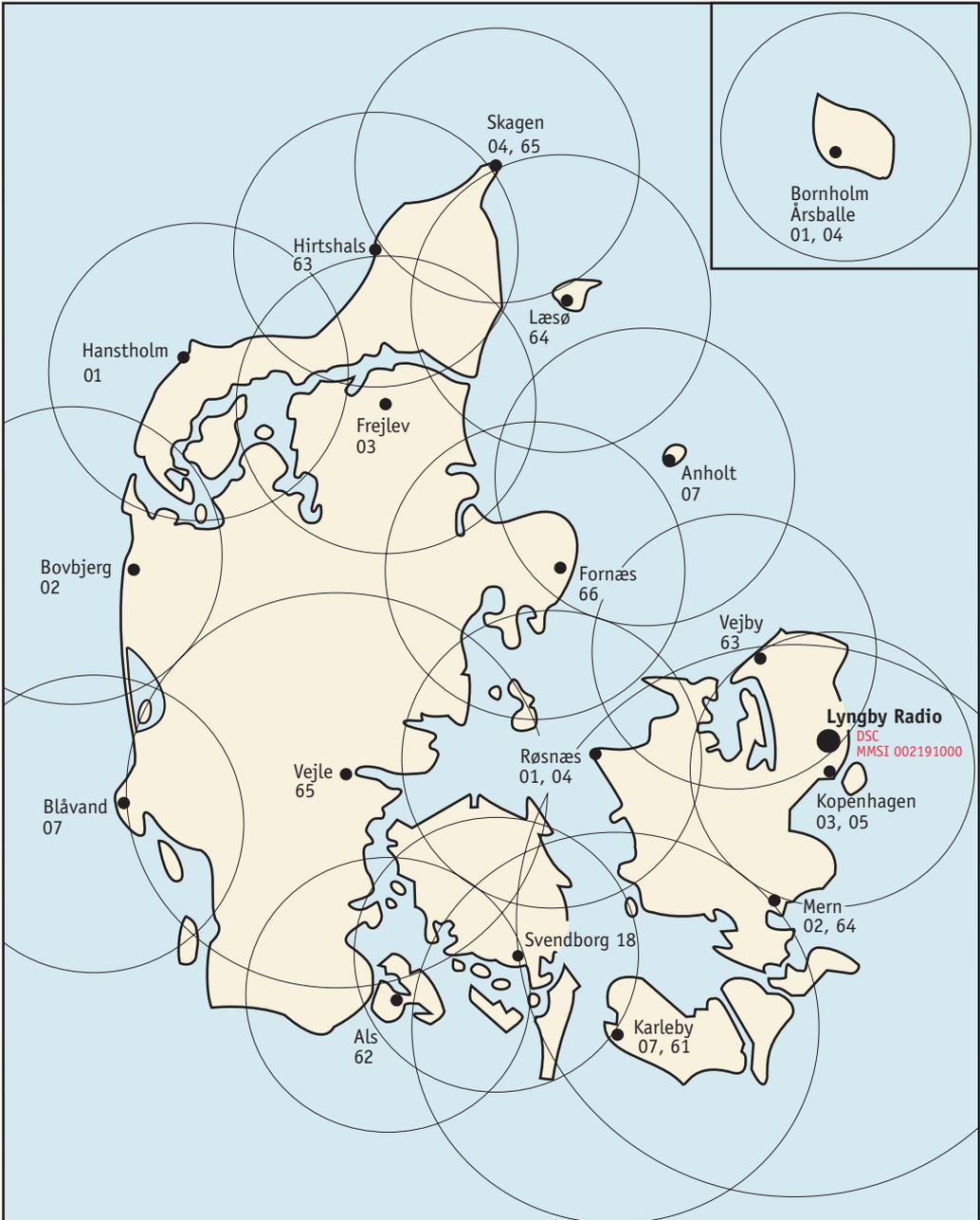
So weit die Theorie. Einfacher ist es, man hält sich an die klare und einfache Regel 18 der KVR: Fischenden Fahrzeugen geht man aus dem Weg!

Treibnetze (dän. Schwimmgarn). Die dicht unterhalb der Wasseroberfläche treibenden Netze sind bei Tage mit Bojen und Fähnchen, nachts mit einem weißen Licht markiert. Sie treiben immer in Luv des Kutters, sind bis zu 6 m hoch und werden unten durch eine Kette senkrecht im Wasser gehalten. Bei Strömung können sie auch an die Wasseroberfläche kommen. Über solche Netze sollte man unter keinen Umständen hinwegfahren!

Reusen und Grundstellnetze. In der *Køge Bugt* (s. S. 154 ff.) und vor *Rødvig* (s. S. 151) gibt es sie nicht nur in Massen, sie sind für den Unkundigen auch eine echte Plage (und unter Umständen sogar gefährlich). Das Hauptgarn bildet den äußeren Teil des Netzes; es kann auch aus einem Kreis, sichtbar durch Kugeln, bestehen. Sein äußerster Pfahl ist markiert mit einem Kegel oder einer Kugel, und zwar 2 m über dem Wasser. Nachts zeigt dieser äußerste Pfahl ein weißes Blinklicht. Das Reihgarn hängt ebenfalls an Pfählen und bildet eine feste Verbindung zum Ufer; es ist markiert mit Kugeln. Vorsicht: Bei Strom können die Kugeln unter Wasser gezogen werden, sodass man sie nicht mehr sieht! Das Netz ist natürlich immer noch da.

Niemals versuchen, zwischen einem solchen Netzwerk und dem Ufer hindurchzufahren!

Gespannfischerei. Dies ist eine echt skandinavische Spezialität, die sich bei Unkenntnis zum Horror auswächst. Es handelt sich dabei um zwei Kutter, die zwischen sich ein Netz



Küstenfunkstelle Lyngby Radio mit ihren abgesetzten Stationen

Sturmwarnungen: nach Eingang und auf Ersuchen

Nautische Warnnachrichten: nach Eingang und um 0133, 0533, 0933, 1333, 1733, 2133

gespannt haben, das sie bei langsamster Fahrt durchs Wasser schleppen. Die Kutter sind dabei bis zu 200 m auseinander, das Netz wiederum hängt bis zu 400 m nach achtern aus. Am Ende, wo es in einer Spitze ausläuft, wird es durch eine winzige orangefarbene Boje markiert. Der Horror besteht darin, dass das Gespann wegen seiner langsamen Fahrt stark driften und somit unversehens auf einen zu kommen kann. Nachts übrigens führen die beiden Kutter nur das jeweilige äußere Seitenlicht. Also, wenn so ein Gespann auftaucht, ob bei Tage oder bei Nacht: nichts wie weg!

Häfen und Liegeplätze

Innerhalb der einzelnen Törnvorschlüge sind von allen wichtigen Häfen Pläne abgedruckt. Die **Wassertiefen** sind nur dann angegeben, wenn sie weniger als 3 m betragen.

In allen dänischen Häfen wird **Liegegeld** erhoben, dessen Höhe sehr 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 zur Nacht vor Anker zu liegen. In vielen dänischen Häfen werden – wohl aus Kostengründen – immer mehr »**Bezahlautomaten**« (Kort-/Billetautomat) eingesetzt. 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. Und auch mit einer **Handy-App** kann man mancherorts schon Plätze buchen und bezahlen (www.harba.co/de). Aber in den meisten Häfen gibt es noch den Hafenmeister, der am Steg das Liegegeld kassiert.

Ist ein Liegeplatz für längere Zeit frei, so hängt am Steg in der Regel ein **grünes Schild**, auf dem zumeist noch vermerkt ist, bis wann der Eigner die Box nicht braucht (»Fri til ...«). Ist das Schild rot, so bedeutet dies, dass der Eigner die Box nur kurzfristig verlassen hat; hier darf man also nicht festmachen (»Optaget«). Es gibt Häfen, die für Gäste feste Plätze freihalten. Solche **Gästeplätze, auch ganze Stege, sind in den Hafенplänen grün markiert**. Aufforderungen des Hafenmeisters,

an einem bestimmten Platz festzumachen, ist Folge zu leisten.

Das Liegegeld berechtigt zum Benutzen der sanitären und sonstigen Einrichtungen des Hafens. In vielen Yachthäfen gibt es auch Waschmaschinen und Küchen. Die dänischen Yachthäfen sind inzwischen fast durchweg hervorragend ausgestattet. *Ausnahme: Fäkalien-Entsorgung*. Solche Stationen gibt es noch nicht überall, aber wenn, dann sind sie in den Hafenplänen vermerkt: Symbol wie Dieselzapfsäule, aber nicht schwarz, sondern *grün*. Drahtlosen Internetzugang (WLAN) haben inzwischen – fast – alle Häfen. In den Hafenbeschreibungen wird deshalb nicht extra darauf hingewiesen. Die Dänen haben viel Geld in die Hand genommen, um ihre Häfen in den nächsten Jahren weiter zu modernisieren. Einerseits, andererseits: Manchen wird's freuen, ein anderer wird sich mit Wehmut an die alten, urigen Häfen erinnern. Ist ein Hafen gesperrt, so wird dies tagsüber mit einem schwarzen Ball, nachts mit drei roten Lichtern übereinander angezeigt. Ankern ist in den Häfen verboten, ebenfalls Baden.

Ankerbojen. An ausgesuchten Stellen hat der Dänische Seglerverband (Dansk Sejlunion) Ankerboje ausgebracht. Die Bojen sind gelb, mit der schwarzen Aufschrift »DS«. An diesen Tonnen darf man als Ausländer nicht festmachen, es sei denn, man wäre Mitglied in einem dänischen Segelclub (was man werden kann).

Chartern. In und für Dänemark besteht ein sehr großes Angebot an allen nur denkbaren Bootstypen und praktisch für alle Reviere. Die Zeitschrift YACHT bringt im 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.

Crew

Personalpapiere. Für einen Aufenthalt von bis zu 90 Tagen in Dänemark genügt der Personalausweis (natürlich auch der Reisepass), für Kinder bis zu 12 Jahren ein Kinderausweis. Kinder ab 13 müssen einen eigenen Reisepass oder Personalausweis haben. Seit Mitte 2012 ist die Eintragung eines Kindes in den Reisepässen der Eltern nicht mehr ausreichend. 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 zu verwahren; im Falle eines Verlustes der Originalpapiere ist es dann leichter, Ersatz zu bekommen.

Konsularischer Beistand. Unsere Auslandsvertretungen gewähren deutschen Staatsbürgern im Ausland Rat und Beistand. Etwa wenn der Pass weg ist oder Geld verloren ging oder geklaut wurde. Dann kann man sich an die Botschaft oder an das nächstgelegene Konsulat wenden.

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland
Tysklands Ambassade
Göteborg Plads 1
DK-2150 Kopenhagen
Tel. 0045-35 45 99 00
Fax 0045-35 26 71 05
E-Mail über: <https://kopenhagen.diplo.de/dk-de/service/kontakt-formular>

Honorarkonsulate:

Ålborg	0045 96 32 82 12
Århus	0045 289 22 23 98
Haderslev	0045 73 22 29 00
Middelfart	0045 64 41 54 01

Ärztliche Versorgung. Grundsätzlich hat man in Dänemark den gleichen Versicherungsschutz wie zu Hause. Man muss nur im Besitz der *Europäischen Versicherungskarte* sein: Erhält man von seiner Versicherung. Wenn man eine ärztliche Behandlung benötigt, geht man zunächst zu einem Allgemeinmediziner, der als Vertragsarzt arbeitet. *Wendet man sich an einen anderen Arzt, so werden*

die Kosten nicht erstattet. Die Namen der Vertragsärzte erfährt man bei der jeweiligen Kommune (Gemeindeverwaltung). Sprechzeiten sind im Allgemeinen von 0800 bis 1600. Außerhalb dieser Sprechzeiten kontaktiert man den örtlichen **Notfalldienst** (Lægevagt). Dieser ist unter der Notrufnummer 112 zu erreichen.

Legt man dem behandelnden Vertragsarzt vor Behandlungsbeginn die Europäische Versicherungsarte vor, so ist die Behandlung kostenlos. Zahnärztliche Behandlungen muss man in der Regel selbst bezahlen.

Für die *Erstattung* der verauslagten Kosten kann man sich an die jeweilige Kommune wenden oder, einfacher, an seine Krankenkasse. Wichtig, dass man die – quittierten! – Rechnungen vorlegen kann.

Zuständig für die Abwicklung ist in Deutschland die »Deutsche Verbindungsstelle Krankenversicherung–Ausland«. Diese Stelle gibt auch das Merkblatt »Urlaub in Dänemark« heraus, das man sich aus dem Internet herunterladen kann: www.dvka.de

Medikamente, auch solche, die bei uns frei verkäuflich sind, erhält man nur in den Apotheken und auf Rezept. Eine Zuzahlung ist üblich.

Öffnungszeiten der Apotheken: Montag bis Freitag 0930–1730, Freitag eventuell länger, Samstag 1000–1300.

Geld. Dänemark hat den Euro nicht eingeführt. Man findet jedoch in vielen Geschäften die Preise sowohl in dänischen Kronen als auch in Euro ausgezeichnet. Münzeinheit ist die Dänische Krone (DKK). Mit EC- und anderen Karten kann man an den Geldautomaten rund um die Uhr Geld abheben.

Telefon. Die letzten öffentlichen Münztelefone wurden 2017 abgeschafft. Aber heutzutage hat jeder ein Handy, und die deutschen Mobilfunkgesellschaften haben seit 2017 in der Regel eine Roamingvereinbarung mit einem dänischen Anbieter. Am besten man erkundigt sich vor der Reise bei seiner Telefongesellschaft.

Die Vorwahl für Deutschland ist 0049, für Österreich 0043, für die Schweiz 0041; danach wählt man die Ortskennzahl, lässt aber die Null davor weg, und anschließend die gewünschte Nummer. **Mobiltelefone** können ohne Formalitäten eingeführt und benutzt werden.

Öffnungszeiten. Prinzipiell gilt, dass die Öffnungszeiten den Inhabern der Geschäfte überlassen bleiben und von Ort zu Ort sehr verschieden sind. Im Allgemeinen gilt (auch für Postämter): Montag bis Freitag von 0900/1000 bis 1730/1800, freitags auch bis 1900/2000. Samstag bis 1200/1400/1700. Bäcker und Smørrebrød-Läden sowie Kioske haben oft auch am Sonntag geöffnet.

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. Man muss dann von sich aus Kontakt zum nächstgelegenen 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 aber bis auf Weiteres Richtmengen.

Jede Person darf zoll- und abgabefrei einführen:

- 10 l (= 14 Flaschen zu 0,7l) *Spirituosen* (Alkoholgehalt über 22 Vol.-%)
- 20 l (= 28 Flaschen zu 0,7l) *Südwein* (Alkoholgehalt über 15, jedoch unter 22 Vol.-%)

- 90 l *Wein* (davon höchstens 60l Schaumwein)
- 110 l *Bier*
- 10 l *Alkopops*
- 800 *Zigaretten* oder 400 *Zigarillos* oder 200 *Zigarren* oder 1000g *Tabak*
- **Treibstoff:** In festen Behältern (Rumpftanks) eingeführter Treibstoff bleibt zollfrei, in tragbaren Behältern (Kanister) nur bis 10 l.

Zollfahrzeuge können kontrollieren. Sie führen die dänische Nationale mit der schwarzen Inschrift »Kongeligt Toldflag« im weißen Streifen. Wenn man stoppen muss, wird das am Tage mit der Buchstabenflagge »L« (gelb-schwarz geviertelt) und nachts mit dem Licht- und Schallsignal »L« (•--••) des Morsealphabetes signalisiert.

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

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 Heimtieraussweis mitgeführt werden, in dem die Tollwutimpfung eingetragen sein muss. Neue Impfungen müssen mindestens drei Wochen vor der Reise erfolgt sein. Für bis zu drei Monate alte Tiere muss ein Gesundheitsattest des Tierarztes vorliegen, das bei der Einreise nicht älter als zehn Tage sein darf.

Es gelten in Dänemark dreizehn Hunderassen als besonders gefährlich. Diese Hunde, auch Kreuzungen, nach Dänemark mitzubringen, ist streng verboten.

An den Stränden gilt vom 1. April bis zum 30. September Leinenzwang, in den Wäldern gilt dieser ganzjährig. Genauere Informationen auf <https://www.dansk.de>, dort sind auch die verbotenen Hunderassen einzusehen.

Im dänischen Inselmeer



Törnorschlag 1:

Von der Helnæs Bugt nach Rudkøbing

Die Gewässer südlich von Fünen mit ihren zahlreichen Inseln und Inselchen, von deutschen Seglern als dänische Südsee gepriesen, von den Dänen treffender als **Inselmeer** bezeichnet, sind gerade für den, der sein Boot und sich erproben will – um das Wort Anfänger zu vermeiden –, ein schlechthin ideales Revier. Einerseits so geschützt, dass auch kleinere Boote es gut befahren können, andererseits aber wegen der vielen Flachs auch nicht ganz einfach, sodass man sich gut in Navigation üben kann.

Wer sich schon etwas sicherer fühlt, kann durchaus einmal versuchen, einen Hafen nachts anzusteuern, etwa *Søby* auf *Ærø*, dessen Revier so frei von Schifffahrtshindernissen ist, dass ein Fehler nicht gleich schlimme Folgen nach sich zieht.

Häfen gibt es in diesem Revier massenhaft: einige richtige Stadthäfen mit gut geschützten Becken, aber noch mehr Inselhäfen. Trotzdem wird man während der Hochsaison zusehen müssen, dass man abends in einem Hafen unterkommt. Meiner Erfahrung nach gibt es in diesem Revier nur vier Häfen, wo man – in der Saison – keine Liegeplatzsorgen zu haben braucht: Fåborg, Svendborg, Rudkøbing und Søby.

Man befreit sich von dem Zeitdruck, rechtzeitig in einem Hafen zu sein, wenn das Boot mit einem guten Ankergeschirr ausgerüstet ist. Denn es gibt in diesen Gewässern zahlreiche gute Ankerplätze, auf die im Einzelnen noch hingewiesen wird. Führt man außerdem ein Dingi mit, so kann man sowieso alle Liegeplatzprobleme vergessen.

Weil dieses Revier so nahe und günstig liegt, ist es im Sommer proppenvoll. Die große Stille und Einsamkeit sucht man hier dann vergebens.

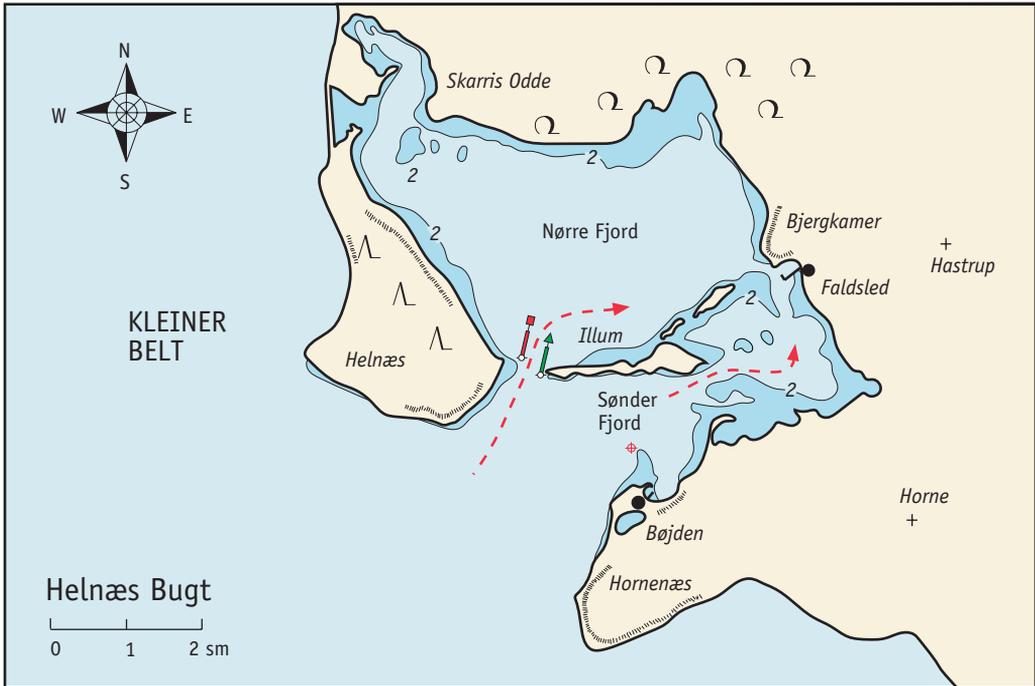
Wer seinen Urlaub unabhängig von den Ferienterminen planen kann, der sollte im Spätsommer hierher kommen – dann hat das dänische Inselmeer seine schönste Zeit.

Distanzen: Bøjden – Faldsled (Route Sønder Fjord 3,5 sm, Route Nørre Fjord 6 sm) – **Lyø** (11 sm) – **Dyreborg** (3,5 sm) – **Fåborg** (2 sm) – **Bjørnø** (1,5 sm) – **Avernakø** (3,5 sm) – **Revkrog** (4,5 sm) – **Fjællebroen** (3,5 sm) – **Drejø** (6 sm) – **Søby** (von Revkrog 5 sm) – **Ærøskøbing** (7,5 sm) – **Birkholm** (5 sm) – **Marstal** (6 sm) – **Ristinge** (6 sm) – **Lindelse Nor** (4,5 sm) – **Strynø** (2 sm) – **Hjortø** (13 sm) – **Skårø** (4,5 sm) – **Ballen** (1,5 sm) – **Svendborg** (6 sm) – **Troense** (2,5 sm) – **Rudkøbing** (7 sm).

Erstaunlicherweise wird die malerische

Helnæs Bugt recht wenig von Yachten angesteuert, und wenn schon, dann läuft man zu der bekannten *Bøjden Bro*, obwohl sich gerade das am wenigsten lohnt. Die Helnæs Bugt liegt nun mal ein bisschen abseits, und das mag der Grund sein, weshalb sie inmitten der vielbefahrenen Reviere um Als, des Kleinen Belts und vor allem des dänischen Inselmeeres eine Oase der Ruhe geblieben ist.

Dabei findet man ganz leicht zu ihr: Kommt man von Süden aus dem *Kleinen Belt*, so braucht man – etwa von *Mommark* aus – immer nur Kurs Nord zu laufen. Während die Ufer von Als mehr und mehr zurückweichen, wird man bald der lehmbräunen Steilufer von *Hornenæs* ansichtig werden, hinter denen sich die schwarzblauen Berge der Fünischen Alpen in den Himmel erheben. Wahrscheinlich wird auch die schwarz-weiße Fähre auf dem



Weg dorthin mehrfach unseren Kurs kreuzen, die ständig zwischen *Fynshav* und *Bøjden* hin und her pendelt. Ansonsten wird man selten einem größeren Schiff begegnen, denn dieser Teil des Kleinen Belts ist doch recht wenig befahren.

Genauso wenig wie der Schiffsverkehr verlangt einem der **Strom** an Aufmerksamkeit ab: Er läuft hier, anders als im nördlichen Kleinen Belt, ziemlich schwach, sodass man ihn vernachlässigen kann. Lediglich in der Ansteuerung der Helnæs Bugt selbst muss man bei

Windstärken ab Bft 6 mit einem Strom zwischen 3 und 4 kn rechnen, und zwar bewirken dann starke Winde aus WSW einen aus der Bucht heraussetzenden Strom, und solche aus ENE lassen ihn in die Bucht hineinlaufen. Doch kann man wohl in den Sommermonaten davon ausgehen, dass diese Verhältnisse eher selten auftreten.

Aus dem *Als Fjord* kommend, ist die Ansteuerung der Helnæs Bugt genauso einfach: Man rundet die Nordspitze von *Als*, läuft am Leuchtturm von *Nordborg* vorbei und weiter



Helnæs Bugt.

bis zur schwarz-gelben Tonne *Tranesand* (WP 1011: 55°05,66'N 009°45,32'E) und geht hier auf Kurs E, der einen 10 sm lang quer über den Kleinen Belt auf die Ansteuerung der Bucht zuführt. Sollte man gezwungen sein zu kreuzen, so achte man auf die südlich von diesem Kurs gelegenen Untiefen *Hesteskoen* (0,5 m, WP 1013: 55°05,16'N 009°54,44'E) und *Søndre Stenrøn* (0,7 m, WP 1301: 55°04,04'N 009°56,52'E). Die beiden Flachs am Ausgang der Helnæs Bugt, *Helnæshoved Flak* und *Middelgrund*, haben Wassertiefen um 4 m; man kann sie also vernachlässigen – außer bei stärkerem Seegang, da sich dann hässliche Grundseen darauf bilden können.

Zu achten hat man allerdings auf die **Stellnetze**, die sich vom *Hornenæs-Ufer* weit in die Bucht hinein erstrecken; zum Teil verdecken sie sogar die Tonnen.

Genau besehen besteht die Helnæs Bugt aus zwei Gewässern, die noch dazu sehr verschieden sind: Das südliche und kleinere ist zum Kleinen Belt hin ziemlich offen und deshalb wenig geschützt und auch ohne sonderliche Reize – der *Sønder Fjord*.

Vor dem nördlichen, dem inneren Revier, das *Nørre Fjord* heißt, schiebt sich quer über die Bucht ein schützender Riegel aus drei Inselchen, die teilweise von weit ausgreifenden Flachs umgeben sind. Da hindurch führen zwei Passagen in den *Nørre Fjord*: die eine zwischen *Illum* und *Helnæs* und die andere im Osten des *Sønder Fjords*, die einen direkt zum Hafen von *Faldsled* bringt (s. Plan linke Seite und Beschreibung auf Seite 18). Beide sind problemlos zu befahren. Wenn Segler lange Zeit überhaupt die Helnæs Bugt ansteuerten, dann zumeist nur, um vor der

Bøjden Bro zu liegen. Dagegen lässt sich auch wenig sagen, nur, dass eben der stille, einsame *Nørre Fjord* sehr viel schöner ist. Um zur *Bøjden Bro* zu kommen, hält man sich schon am Eingang der Bucht mehr an die hohen Ufer von *Hornenæs* – so wie die Fähren auch. Der Fährhafen von *Bøjden* darf von Yachten unter keinen Umständen angelaufen werden, er wird also passiert.

Danach kommt es darauf an, sauber und mit nicht zu knappem Abstand das große, teilweise trockenfallende *Kalvøre Rev* zu runden,

denn dahinter erst liegt die *Bøjden Bro*. Man sollte zwingend den Wegpunkt *n. Kalvøre Rev* (WP 1316: 55°06,93'N, 010°08,55'E – keine Tonne!) anlaufen. Von dort 0,4 sm in östliche Richtung, dann sieht man auch die »Hafenanlagen« von *Bøjden* liegen. Man läuft mit Kurs SSW darauf zu, wobei es jedoch ratsam ist, einen kleinen Bogen nach Osten zu fahren, weil das Flach doch etwas mehr nach Osten ausgreift, als es auf der Karte den Anschein hat.

Obwohl ein Platz nicht ohne Charakter, lohnt sich meiner Meinung nach das Anlaufen – wenn überhaupt – nur für kurze Zeit. Am Ufer ein paar Häuser, dicht dabei ein großer Campingplatz, der nahe Fährhafen, ein mäßiger Sandstrand – das wär's denn auch schon.

Liegeplatz und Versorgung: *Wenig Platz, besonders für Yachten mit größerem Tiefgang, das vorab. Man kann praktisch nur an den Kopf der Brücke gehen. Das geschütztere »Becken« westlich davon ist voll von kleinen Fischerbooten. An dem Holzsteg im Osten haben einheimische Segler auf einer Wassertiefe von 1,2 m ihren festen Platz. Hafengeld (auch*



Bøjden Nor.

wenn man nur für eine Teepause festmacht). Wasser, Toiletten (in einem schwarzen Holzcontainer). Lebensmittel in einem Kiosk auf dem Campingplatz, 10 min zu Fuß entfernt. Wer an der Brücke keinen Platz findet, kann in der Bucht davor auf 7 m Wassertiefe gut ankern, aber hier wie auch an der Brücke ist kein ruhiges Liegen bei stärkeren Winden aus NW über N bis E.

Die Wassertiefe vor der Brücke unterliegt Veränderungen; man steuere den Hafen deshalb mit der gebotenen Vorsicht an.

Wasserstand

Tidenhub 0,2 m. Wind aus ENE hebt den Wasserstand um 1 m, Wind aus WSW kann ihn um ebenfalls 1 m senken.

Wegen des Hafens lohnt der Abstecher nach Bøjden nicht, ein kleiner Ausflug von Bøjden aus zu der **Kirche von Horne** allerdings schon, zu der ein schöner Spazierweg von einer Stunde Dauer führt:

Das Dorf Horne, von dem die große Halbinsel Horneland ihren Namen hat, liegt ziemlich zentral und hoch auf diesem Land. Hier steht die einzige Rundkirche Fünens, von denen es in ganz Dänemark sowieso nur noch sieben gibt. Auf Bornholm sind sie ein vertrautes Bild, anderswo aber eine Seltenheit. Die



Die Rundkirche von Horne ist weit im Sønder Fjord zu sehen.

Rundkirche von Horne ist als solche auf den ersten Blick gar nicht zu erkennen, denn im Laufe der Jahrhunderte wurde so viel angebaut, dass ein ganz sonderbares architektonisches Gebilde entstanden ist.

Die Rundkirche, als ältester Teil der Anlage, steht jetzt inmitten des Langschiffs; sie wurde im 12. Jahrhundert errichtet und diente ursprünglich den in der damaligen Zeit typischen Zwecken: Unten wurde die Messe gefeiert, im Stockwerk darüber wurde verteidigt. Zumeist hatte man sich dem Stamm der Wenden zu erwehren, die immer wieder über die südlichen Gestade Dänemarks herfielen. Die Mauern der Rundkirche sind massive zwei Meter dick und aus Findlingen gebaut. Der Turm mit seinen schönen Ziergiebeln, das Schiff, der Chor und die Rotunde wurden nach und nach an die Rundkirche angebaut. Im Innern ist diese größte Dorfkirche Fünens ziemlich einheitlich klassizistisch geprägt; der große dänische Bildhauer Bertel Thorvaldsen hat eigens dafür einen Taufstein geschaffen.

Oder man besucht von hier aus die flache und vom Meer abgesperrte Bucht Bøjden Nor, ein Naturreservat, in der man von Beobachtungstürmen bis zu 45 verschiedene brütende Vogelarten beobachten kann.

Wie schon gesagt: Der **Nørre Fjord** ist der sehr viel bessere Teil der Helnæs Bugt, und zudem hat er mit *Faldsled* einen guten Hafen. Aber wie kommt man dorthin? Von Bøjden aus führt der logische Weg durch den **Sønder Fjord** (siehe Plan Seite 16): Wem eine Wassertiefe von 2,8 m reicht, der kann querab vor dem *Kalvøre Rev* (WP 1316: 55°06,93'N 010°05,37'E) mit Kurs NNE direkt auf das erste Spierenpaar (grüne Spiere, WP 1317: 55°07,73'N 010°06,93'E) zuhalten. Entfernung etwa 1,3 sm. Danach immer im Tonnenstrich weiter nach *Faldsled*. Die schwarz-gelbschwarze Tonne, östlich von *Vigø* (WP 1319, 55°08,96'N 010°08,24'E), lässt man an Bb und hält gleich auf die gelb-schwarze zu, die südlich von *Bjergkammer* ausliegt. Hier wird es nun ziemlich flach: Also nicht zu nahe an diese Tonne heran, sondern, sobald man die Einfahrt von *Faldsled* querab hat, darauf zu und hinein in den Hafen!

Will man durch den **Nørre Fjord** nach Faldsled segeln, so läuft man zunächst auf die Westhuk von Illum zu, die in einem markanten Sandkliff endet.

Vorsicht ist wegen der vielen Fischstöcke geboten. Zwischen Illum und Helnæs führt eine nur 2,3 m tiefe Rinne in den Nørre Fjord. Die grüne Spiere (WP 1321: 55°07,84'N 010°03,28'E) ist ziemlich mickrig und vor den Fischstöcken schwer auszumachen. Während sie die südliche Einfahrt in die Rinne markiert, bezeichnet die rote Spiere deren nördliches Ende.

Von da aus segelt man mit Kurs ENE und so in sicherem Abstand parallel zu den Inseln *Illum*, *Horsehoved* und *Vigø* auf *Faldsled* zu. Die gelben Tonnen lässt man Stb liegen.

Nicht lange, und man wird der weißen Häuser von Faldsled ansichtig. Sobald man die schwarz-gelbe Tonne querab hat, kann man auf die gut sichtbare, hellbraune Mole des Hafens zulaufen. Im Zweifel hält man etwas mehr nach Osten, auf den grünen Hügel *Bjergkammer* zu, denn davor fällt der Landgrund steil ab, während das Flach vor *Vigø* doch sehr weit nach Osten ausgreift. Man hat also die schwarz-gelbe an Stb und steuert auf die gelb-schwarze zu: ihr nicht zu nahe kommen und hinein in den Hafen!

Die schwarz-gelb-schwarze Tonne und die vielen grünen und roten Spieren, die man im Süden vor sich sieht, sind auf diesem Kurs ohne Belang; sie markieren die Passage durch den *Sønder Fjord* (s. o.).

Ob man durch den *Sønder* oder den *Nørre Fjord* nach Faldsled segelt: Es empfiehlt sich, das Echolot eingeschaltet zu haben.

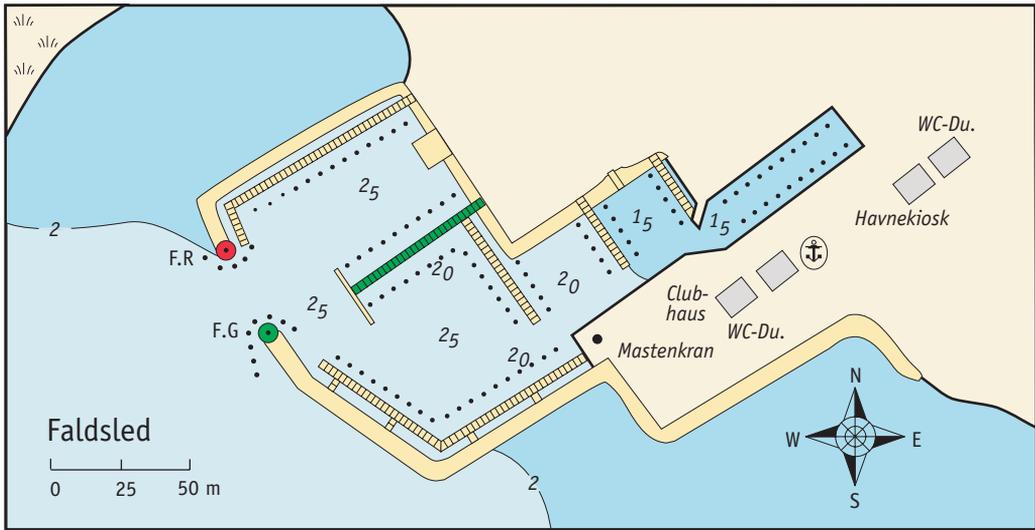
Faldsled präsentiert sich als eine gute, fast komfortable Anlage. So hübsch Dorf und Umgebung auch sind: Die eigentliche Attraktion ist der »Faldsled Kro«, dem der Ruf vorausgeht, eines der besten, wenn nicht überhaupt das beste Restaurant in Dänemark zu sein. Essen wird hier zelebriert. Der Küchenchef berät den Gast am flackernden Kaminfeuer, und später wird man feierlich zu Tisch gebeten, wo man sich an mehreren Gängen bester französischer Küche delektieren kann. Ursprünglich war es ein Kaufmannshof, dann wurde daraus eine »Königlich-privilegierte Gastgeberei«. Im französischen Landhausstil eingerichtet, ist im »Faldsled Kro« alles sehr exquisit, einschließlich der Preise. Man sollte reservieren und sich dem Stil des Hauses anpassen und nicht gerade in Seglerkluft aufkreuzen.

Man würde dem Dörfchen aber Unrecht tun, hielte man den Kro für das einzig Besuchs-



Faldsled.

Im Hintergrund Vigø, die östlichste der drei Inseln, die in der Helnæs Bugt liegen.



werte: Es hat sehr schöne Badestrände. Man kann auf die *Fünfschen Alpen* wandern, und zur *Kirche von Horne* ist es von hier nicht viel weiter als von Bøjden aus. Dann kann man zum schönen Schloßchen *Løgismose* spazieren, dessen Zwiebeldach man ansonsten vom Wasser her nur aus den Bäumen lugen sieht.

Faldsled hatte früher eine nicht geringe Bedeutung als Getreideumschlagplatz; dafür wurde der Hafen auch gebaut. Aber die Packhäuser und Lagerschuppen, die noch zu Beginn des vorigen Jahrhunderts rings um den Hafen standen, sind längst abgerissen. Das nahe Fåborg hatte den Kornhandel ganz an sich gezogen, und Faldsled mit seinem schwer anzusteuern den Hafen konnte auf die Dauer nicht dagegen ankommen. Erstaunlicherweise hatte der Ort in seiner Blütezeit eine Flotte von 30 Schiffen, zwar nur kleine Schoner und Galeassen, aber immerhin.

Nautischer Hinweis: Faldsled kann bei Nacht nicht angelaufen werden. Die Einfahrt ist zwar befeuert (F.G, F.R), aber dennoch geht hier gar nichts, weil man ja mangels Befeuerung überhaupt nicht bis zum Hafen gelangt.

Wasserstand

Sturm aus SW kann den Wasserstand um 1 m senken!

Liegeplatz und Versorgung: Auf den Stegen Wasser- und Stromanschlüsse. Am besten liegt man in dem 2,5 m tiefen nördlichen Becken, immer in Absprache mit dem Hafemeister. Ordentliche Duschen und Toiletten, wenn auch alles sehr klein. 2,5-t-Kran, Mastenkran, kleinere Reparaturen. Brötchendienst. Shuttle-Service für Lebensmittel. Wer im Hafen keinen Platz mehr findet, der kann etwa 120 m S- bis SE-lich davon auf gut 4 m Wassertiefe ankern (Grund Sand, Schlamm, auch Steine). Die weite Bucht nördlich vom Hafen, auf Bjergkammer zu, ist absolut unteuf, fällt gar bei entsprechenden Winden bis auf die Anfahrt zum Hafen trocken!

Faldsled ist ganz sicher (schon wegen seines Kros) kein übler Hafen; das Beste aber sind weder Faldsled noch die Bøjden Bro, sondern die unendlich vielen und guten **Ankerplätze in der Helnæs Bugt**. Einige seien hier genannt:

- Die Bucht südlich von Faldsled wurde schon erwähnt, ebenfalls die nördlich von Bøjden Bro.
- Bei Winden aus nördlichen Richtungen findet man viele gute Plätze vor der **Südküste von Illum**. Die 2-m-Linie verläuft dicht am Ufer (Grund Sand).
- Bei Südwind sollte man sich an die **Nordküste von Illum** legen. Dabei nimmt man die schon beschriebene Passage vor der West-