



Jan Werner

TÖRNFÜHRER

DÄNEMARK



Fünen · Seeland · Lolland
Falster · Møn · Bornholm



DELIUS KLASING

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 Seekarten oder andere offizielle nautische Unterlagen.

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

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

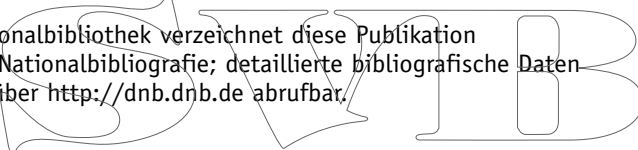
Nordseeküste 2: Elbe bis Sylt

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.dnb.de> abrufbar.



10., aktualisierte Auflage

ISBN 978-3-7688-3774-3

© Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Umschlagfotos: oben: Dänische Südsee (Johannes Erdmann/YACHT);

unten: Kopenhagen, Nyhavn (mauritus images/United Archives)

Rückseite: Ærøskøbing und Christiansø (Jan Werner)

Fotos: Jan Werner

Übersichts- und Hafenpläne: Jan Werner

Karte Umschlaginnenseite: Inch 3, Bielefeld

Satz: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

Druck und Bucheinband: Himmer AG, Augsburg

Printed in Germany 2014

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	57
Törnvorschlag 2:	
Vom Svendborg Sund nach Kalundborg	
Zum Smålandsfahrwasser	85
Törnvorschlag 3:	
Von Bagenkop nach Bisserup	
In den Gewässern von Falster und Møn	114
Törnvorschlag 4:	
Von Guldborg nach Præstø	
Zum Sund und nach Kopenhagen	147
Törnvorschlag 5:	
Von Rødvig nach Helsingør	
Nördlich von Fünen und Seeland	177
Törnvorschlag 6:	
Von Bogense nach Helsingør	
Im Isefjord und Roskilde Fjord	196
Törnvorschlag 7:	
Von Hundested nach Hundested	
Nach Bornholm	223
Törnvorschlag 8:	
Nach Rønne und Bornholm Rund	
Register	259

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.

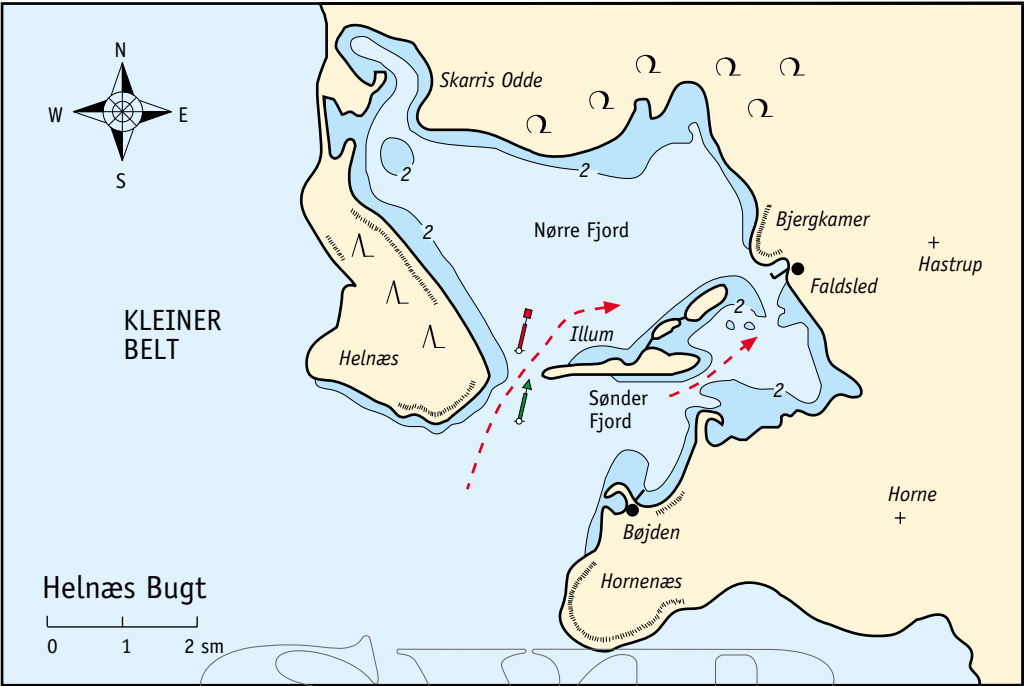
Distanzen: *Bøjden* – *Faldsled* (Route *Sønder Fjord* 3,5 sm, Route *Nørre Fjord* 6 sm) – *Lyø* (11 sm) – *Dyreborg* (3,5 sm) – *Fåborg* (2 sm) – *Bjørnø* (1,5 sm) – *Avernakø* (3,5 sm) – *Revkrog* (4,5 sm) – *Fjællebroen* (3,5 sm) – *Drejø* (6 sm) – *Søby* (von *Revkrog* 5 sm) – *Ærskøbing* (7,5 sm) – *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.

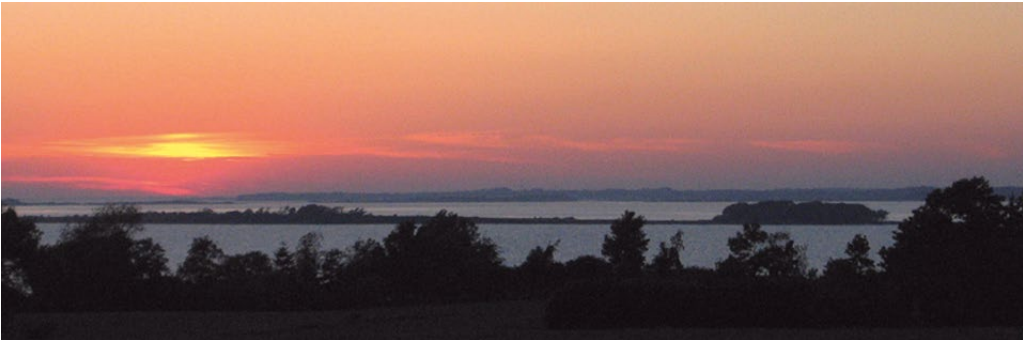
Dabei findet man ganz leicht zu ihr:

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 bis zur schwarz-gelben Tonne *Tranesand* (WP 1011: 55°05,66'N 009°45,32'E) und geht



Helnæs Bugt.

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* (WP 1013: 55°05,16'N 009°54,44'E) und *Søndre Stenrøn* (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 und Beschreibung auf Seite 19). Beide sind problemlos zu befahren. Wenn Segler lange Zeit überhaupt die Helnæs Bugt ansteuerten, dann zumeist nur, um vor der

kieren, sind, weil so klein, nicht gut auszumachen. Hat man die zweite grüne Spiere erreicht, so 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, 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 wenn man nur für eine Teepause festmacht). Wasser, Toiletten (in einem braunen Holzcontainer). Treibstoff bei einer Straßentankstelle in *Bøjden By*, ein

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, 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*. Die beiden grünen Spieren, die die Kante des Flachs mar-





paar hundert Meter weiter vom Hafen. Im Ort auch Lebensmittel, genauso wie auf dem Campingplatz. 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 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 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.

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** (s. Plan Seite 16): Wem eine Wassertiefe von 2,8 m reicht, der kann querab vor dem *Kalvø-re Rev* (WP 1316: 55°06,93'N 010°05,37'E), mit Kurs NE 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-gelb-schwarze Tonne, östlich von *Vigø*, lässt man an Bb und hält gleich auf die gelb-schwarze zu, die südlich von *Bjergkamer* 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 *Helneæs* 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.

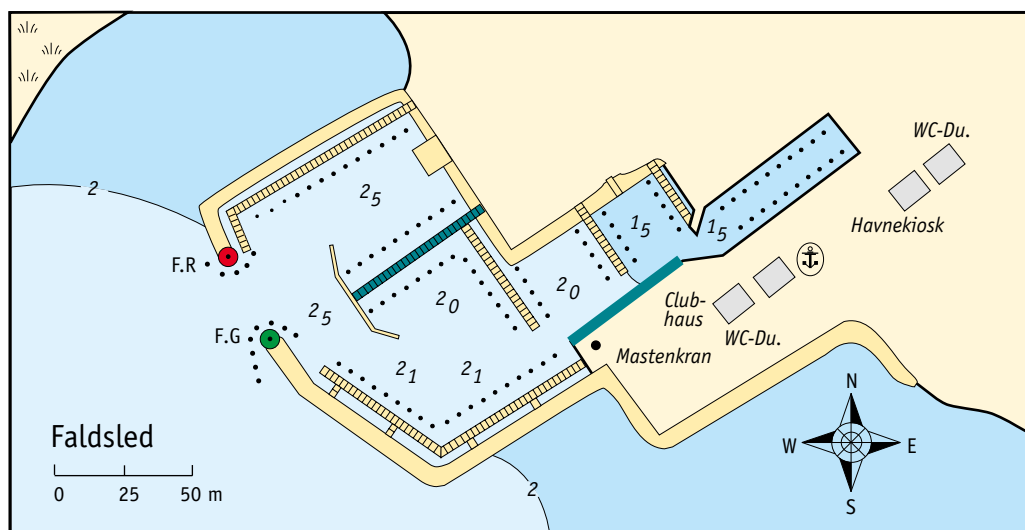
Von da aus segelt man mit Kurs ENE und so in sicherem Abstand parallel zu den Inseln *Illum*, *Horsehoved* und *Vigø* auf *Faldsled* zu.

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 *Bjergkamer* 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-Krok«, 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 delectieren 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 sich dem Stil des Hauses anpassen und nicht gerade in Seestiefeln und Seglerkluft aufkreuzen.

Man würde dem Dörfchen aber Unrecht tun, hielte man den Kro für das einzig Besuchenswerte: Es hat sehr schöne Badestrände. Man kann auf die *Fünschen Alpen* wandern, und zur *Kirche von Horne* ist es von hier nicht viel weiter als von Bøjden aus. Dann kann man zum schönen *Schlösschen Løgismose* spazieren, dessen Zwiegeldach man ansonsten vom Wasser her nur aus den Bäumen lügen 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 anzusteuernden 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), die Bretterwand vor dem mittleren Steg auch weiß angestrahlt, 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. Ordentliche Duschen und Toiletten, wenn auch alles sehr klein. Treibstoff von einer Straßentankstelle. 2,5-t-Kran, Mastenkrane, kleinere Reparaturen. Lebensmittel, Bäckerei usw. im Dorf. 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 untief, fällt auch 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 Westspitze der Insel. Der beste Platz ist der vor dem Pfahlwerk, an dem das Postboot aus Faldsled anlegt (Grund Sand). Hier hat man auch eine gute Ausgangsposition, um die Insel zu erkunden: Das flache, schmale und kaum von hoch wachsenden Bäumen bestandene Illum wird von zwei Bauernfamilien bewohnt, die auch den größten Teil der Insel unter Pflug genommen haben. Der Rest ist bedeckt von Mooren, Heideflächen und windzerzaustem Buschwerk. Obwohl die Ufer nirgendwo besonders hoch sind, wirken sie mit ihren gelben Klippen doch ziemlich steil und beeindruckend. Die Passage zwischen Illum und Helnæs war früher gesperrt. Das weiß man, seitdem eine aus der Wikingerzeit stammende Schiffssperre gefunden wurde. Wahrscheinlich war der Nørre Fjord um diese Zeit, um 1000 n. Chr. also, eine geschützte und schwer zugängliche Flottenbasis der Wikinger. An die Zeit der Wikinger erinnert auch ein Hügelgrab an der schmalsten Stelle von Illum. Man kann zu der Insel rudern, darf sie auch betreten.

- Landschaftlich vielleicht noch schöner als Illum sind ihre beiden östlichen Schwestern, **Horshoved** und **Vigø**; auch hier kann

man gut ankern. Beide Inseln sind unbewohnt. Brutplätze von Schwimm- und Stelzvögeln.

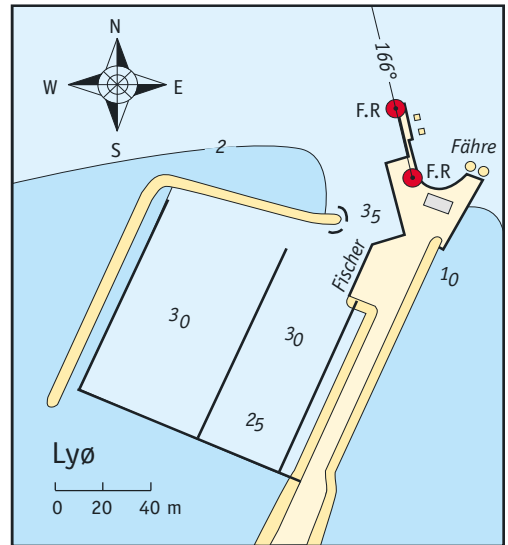
- Bei Westwinden liegt man ruhig vor dem Steilufer von **Helnæs**, und zwar unterhalb des Helnæs Skov (Wald). Die 2-m-Linie verläuft hier ca. 200 m vor dem Ufer (Grund Sand und Kies). Helnæs – das ist eine weltabgeschiedene Gegend mit windzerzausten Hecken und sattgelben Feldern im Sommer. Helnæs By besteht aus ein paar Häusern und der alten Windmühle. Etwas nördlich von diesem Ankerplatz fallen die Klippen von Hvidklint schroff zum Wasser ab. Fährt man daran vorbei, so findet man an diesem Ufer einen zweiten guten Ankerplatz, der sich zudem gut zum Baden eignet, weil das klare Wasser bis 100 m vom Ufer weg nur knietief ist.
- Auf der Karte wirkt die kleine Bucht nördlich von **Agernæs** als am besten zum Ankern geeignet. Ich rate ab. Denn der Weg dorthin, vorbei an vielen Flachs, wenn auch immer auf mindestens 5 m Wasser, ist beschwerlich und nervenaufreibend. Und hat man dann endlich *Skarris Odde* gerundet, so sieht man, dass man in einer wenig attraktiven Bucht angekommen ist, die nicht nur geringen Schutz bietet, sondern zudem dicht mit Sommerhäusern bebaut ist. Ich bin das einmal mit viel Zittern gefahren, um schließlich enttäuscht feststellen zu müssen, dass es sich nicht gelohnt hat.

Rundet man die Kliffküste von *Hornenæs*, so gelangt man in den **Lyø Krog**, der sich zwischen *Horne Land* und *Lyø* dahinzieht. Hier fängt die »dänische Südsee« erst richtig an. Der Sund ist sehr tief und hat eine Breite von etwa 1,5 sm.

Voraus liegt wie ein großer, flacher Schild die Insel

Lyø mit der flügellosen Windmühle obendrauf – heute eine Bauerninsel. Sie war früher dicht mit Wald bewachsen, Krongut und Jagdrevier der dänischen Könige.

Die Insel ist umgeben von einem ziemlich gleichmäßigen Landgrund; lediglich an ihrer Ostseite liegt ein größeres Flach: der *Lyø Sand*. Das ganze Land der Insel, die im Norden eher



flach ist und nur nach Süden zu etwas ansteigt, ist kultiviert. Lediglich schnurgerade Schutzhecken ziehen sich zwischen den Feldern dahin, mit Gruppen mächtiger Silberpappeln darüber. Zwischen den zwei Hügeln der Insel, die beide 24 m hoch sind, liegt *Lyø By*, der einzige Ort der Insel, ein Dorf mit um die 130 Einwohnern, idyllisch mit seinen strohgedeckten Fachwerkhöfen rund um den Ententeich und den vielen Stockrosen vor den Häusern. Einige der Fachwerkhäuser sind über 300 Jahre alt. Noch an die 24 Bauernfamilien auf *Lyø* haben Vorfahren, die um die Mitte des 16. Jahrhunderts auf die Insel verbannt worden waren, nachdem sie sich gegen ihre Gutsherren aufgelehnt hatte.

Die wohl schönste der kleinen Inseln in dieser Ecke hat einen feinen, inzwischen ausgebauten Hafen. Er liegt an der Nordseite, in der weit geschwungenen Bucht *Lyø Havn*, die schon immer ein gesuchter und guter Ankerplatz war. Hier lagen auch die Schiffe des Königs, wenn er mit seinem Gefolge zur Jagd auf der Insel weilte.

Aus dem *Lyø Krog* kommend, rundet man die schmale Nordspitze der Insel, die sich kaum über das Wasser erhebt; am auffälligsten sind noch die Baken, die die Stromleitung markieren.

Nach Osten zu erstreckt sich von hier das Flach *Lyø Trille*, bezeichnet mit einer grünen Spitz-

tonne. Hat man die passiert, so kann man auf den Hafen zusteuern, der am Scheitel der Bucht vor dem *Badsted Huse* liegt. Mit Kursen zwischen 160° und 267° lässt sich Lyø Havn immer und mit einem Tiefgang bis zu 2 m auch ohne Probleme anlaufen.

Strom kann vorkommen, der dann entweder nach N oder S setzt. Der Nordstrom ist der härtere und tritt auf bei Winden aus NE bis SE, Südstrom bei Winden aus SW bis W.

Liegeplatz und Versorgung: Nur der Brückenkopf ist wenig geschützt, wo auch sehr große Boote an der Ostseite festmachen können. Im Becken liegt man ruhig und sicher; es ist der beste Platz. Nicht anlegen darf man an der Fiskerkaj. WCs und Duschen am Ende des Dammes, Lebensmittel (auch Bäcker) im Dorf am Ententeich.

Ankerplätze findet man überall in der Bucht. Bevorzugt wird die Bucht Lyø Havn, so nahe an Land, wie es der Tiefgang des Bootes zulässt. Hier auch gelbe »DS«-Ankerbojen (s. S. 11).

Wasserstand

Tidenhub 0,5 m. Winde aus E oder N können den Wasserstand um bis zu 1 m erhöhen, Winde aus W und SW ihn um 0,75 m senken.

Zu den Zeiten, als die Insel noch Krongut war und die dänischen Könige zur Jagd nach Lyø kamen, stand hier kein Haus. Lyø war von dichten Wäldern bedeckt, in denen Jagd auf den Damhirsch gemacht wurde. Diese Wildnis, die sich im Laufe der Jahrhunderte zur heutigen Inselidylle gewandelt hat, war vor knapp 800 Jahren Schauplatz einer Untat, die Dänemark an den Rand des Ruins bringen sollte.

König Valdemar II. (1202–1241), der den Beinamen »der Sieger« trug und wegen seiner glücklichen Hand in Kriegs- und Regierungsgeschäften allseits verehrt wurde, kam im Mai des Jahres 1223 mit seinem vierzehnjährigen Sohn und einem Jagdgesolge nach Lyø. Die Jagdgesellschaft war von Fåborg aus herübergerudert. In Lyø Havn lagen die Boote und Schiffe vor Anker. In der Nacht vom 6. auf den 7. Mai stieg im Zelt des Königs ein Gelage – die Jagd war gut gewesen, die Her-

ren mächtig durstig. Unter den Gästen befand sich auch Heinrich, der Graf von Schwerin, zu der Zeit ein Lehensmann des dänischen Königs. In seiner Trunkenheit machte der König anzügliche Bemerkungen über die Frau des Grafen. Der glaubte herauszuhören, dass Valdemar mit der Gräfin beim Reichstag in Nyborg ein Verhältnis angefangen hatte. Der Graf geriet über diese Spötteleien so in Wut, dass er vorzeitig das Fest verließ und sich mit seinem Gefolge auf sein Schiff begab.

Als es im Lager des Königs ruhig geworden war, schlich der Graf sich mit seinen Männern zurück, drang in das Zelt des Königs ein, überwältigte ihn und schleppte ihn zusammen mit dessen Sohn auf sein Schiff. Dann setzte er die Segel und fuhr durch den Kleinen Belt heimwärts nach Mecklenburg. Im Lager, wo das Gefolge des Königs trunken unter den Tischen lag, hatte niemand etwas gemerkt – man hätte auch nur wenig helfen können, denn bevor der Graf ablegte, ließ er noch schnell alle dänischen Boote und Schiffe leckschlagen.

Valdemars Gefangenahme traf das Land wie ein Schock. Aber mehr als empören konnte man sich nicht, denn da der König gefangen war, fehlte ein Anführer, und außerdem war es nicht einfach, den starken Grafen von Schwerin anzugreifen. So tat man etwas typisch Dänisches: Statt sich zu schlagen, verhandelte man. Das zog sich hin. Drei Jahre lang saß Valdemar gefangen im Schloss Dannberg im Mecklenburgischen. Dann endlich hatte man sich auf ein Lösegeld geeinigt. Es war von solch immenser Höhe, dass der dänische Staat darüber bankrott ging. Aber Valdemar und der Prinz waren nun wenigstens frei. Hier in der stillen Bucht Lyø Havn fand die große Valdemar-Zeit ihr Ende (s. auch Vordingborg, S. 133).

Ob es sich lohnt, wegen der 3 sm bis Dyreborg, unserem nächsten Hafen, die Segel zu setzen, mag jeder für sich entscheiden.

Verlässt man Lyø mit Kurs E, so hat man einigen Grund, sich bei dem **Flach Lyø Sand** vorzusehen – die grüne Tonne (WP 1314: $55^\circ 03,07'N$ $010^\circ 11,94'E$), die dieses Flach markiert, steht ziemlich unglücklich, nämlich an der Ostkante: Das Flach selbst ragt in Wirklichkeit und anders als es auf der Karte scheint noch ein deutliches Stück nach Norden. Man



Dyreborg.
Am Hafen.

darf also die Tonne nicht direkt anliegen, sondern muss sich etwas nördlich davon halten.

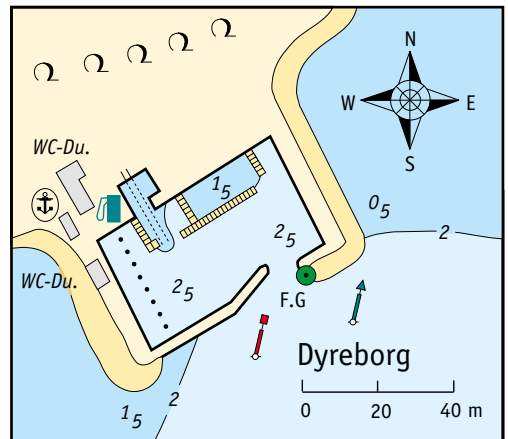
Man schippert nun beschaulich am hohen, gelbbraunen Steilufer der **Halbinsel Knolden** entlang, hinter der unser Ziel Dyreborg liegt, das aber von hier noch nicht zu sehen ist. Zwischen *Knolden* und der Insel *Bjørnø* liegen die *Flachs Knaste-Grund*, *Lille-Grund* und der *Knoldsand*. Alle drei haben Wassertiefen unter 1 m, sind aber gut betonnt, sodass es egal ist, wie man an ihnen vorbeisegelt, wenn man sie nur sorgfältig im Auge behält und dann den einmal gewählten Kurs beibehält, ohne sich von nicht dazugehörigen Tonnen irritieren zu lassen.

Der kürzeste Weg wäre der zwischen Knolden und dem Knaste-Grund; den Lille-Grund ließe man so ebenfalls im Osten und würde entlang den roten Tonnen am Knoldsand vorbei auf Dyreborg zu segeln.

Bei allen diesen Untiefen stehen die Schiffsfahrtszeichen ganz dicht vor den Flachs. Schnippeln und Ähnliches funktioniert hier also nicht. Über dem Knoldsand stehen zu meist nicht mehr als 30 cm Wasser, und das will beachtet sein, wenn man beispielsweise in der *Dyreborg Vig* ankern möchte – zieht sich der Knoldsand doch bis an die Südmole des Hafens hin (man beachte die 2-m-Linie im Hafenplan unten).

Dyreborg wird gern als »Hafen im Wald« bezeichnet, jedenfalls sieht das bei der Ansteuerung so aus, wenn man ihn vor sich unter dem hohen Buchenwald von *Sisserodde* liegen sieht. Das Hafenbecken ist winzig, der Hafen wegen seines Milieus trotzdem – oder gerade deshalb – bei Seglern sehr beliebt. Und deshalb muss man ihn schon früh am Nachmittag ansteuern, wenn man noch ein Plätzchen finden will. Ansonsten ankert man in der *Dyreborg Vig* vor dem Hafen. Idyllisch bei wenig Wind, bei Gewitter aber fegen Böen aus dem Wald. Besonders gut liegt man unterhalb des bewaldeten *Atsgårdshoved* (auf 3 m Wassertiefe, Grund Sand und Tang), nahe der gelben DS-Ankerboje. Wahrschau: 0,6-m-Untiefe davor!

Die beiden Stege südlich vom Hafen kann man nicht anlaufen, weil sie schon auf dem flachen Knoldsand liegen. Der Hafen selbst müsste im Sommer mit einem Tiefgang bis zu 2 m immer anzusteuern sein. Das Beste an Dyreborg sind sein Hafen und seine Lage. Am Hafen findet man noch ein paar besonders hübsche Fach-



Register

A

Agersø 67
Albue Havn 89
Allinge 242
Amaliehavn 160
Arnager 254
Askø 103
Avernakø 28

B

Bagenkop 86
Ballen 46
Bandholm 100
Belt-Brücke 72
Birkholm 37
Bisserup 112
Bjørnø 27
Blans 104
Bogense 178
Bogø 131
Bornholm 223 ff.
Brøndby 154
Bøgeskov 151
Bøgestrøm 139
Bøjden Bro 17

C

Christianshavn Kanal 160
Christiansø 254

D

Dageløkke 59
Dragør 155
Drejø 31
Dybsø Havn 109
Dybvig 104
Dyreborg 23

E

Ejby 208
Erbseninseln 254
Ertholmene 254
Espergærde 172

F

Fakse Bugt 143
Fakse Ladeplads 143
Faldsled 19
Farø-Brücke 132
Femø 105
Fjællebroen 30
Frederikssund 211
Frederiksværk 209
Fyns Hoved 181
Fåborg 24

G

Gambøt 54
Gedser 124
Gedser Marina 124
Gershøj 220
Gilleleje 194
Gisseløre 83
Großer Belt 63
Grønsund 127
Gudhjem 245
Guldborg 117
Guldborg Sund 115
Gåbense 133

H

Hammerhavnen 239
Hammerodde 241
Hasle 234
Havnsø 188
Helligpeder 235

Helnæs Bugt 15
Helsingør 172
Herslev 222
Hesnæs 125
Hjortø 44
Holbæk 206
Hornbæk 194
Humblebæk 171
Hundested 200
Hundige 154
Hørby 207
Hårbølle 128

I
Isefjord 199

J
Jungshoved 142
Jyllinge 214

K
Kalundborg 82
Kalvehave 137
Karrebæksminde 109
Kerteminde 77
Kignæs 211
Klintholm 228
Kopenhagen 157
Korshavn (Avernakø) 29
Korshavn (Fünen) 181
Korsør 70
Kragenæs 99
Kulhuse 209
Køge 152
Køge Bugt Strandpark 154

L
Lammefjord 203
Langeland 58
Langelinie 159
Langø (Nakskov Fjord) 90
Lindelse Nor 42
Listed 248
Lohals 62
Lundeborg 61
Lynæs 221
Lyø 21

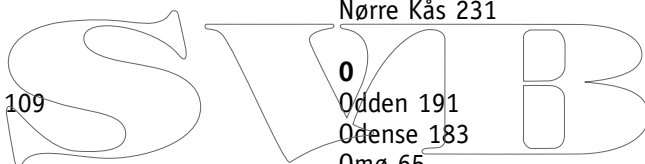
M
Marbæk 213
Margretheholms Havn 161
Marstal 38
Mullerup 80
Musholm 79
Møn 138

N
Nakskov 91
Nekselø 188
Neksø 251
Niva Strandpark 170
Nyborg 73
Nyhavn 159
Nykøbing/F 118
Nykøbing/S 202
Nyord 141
Nysted 120
Næstved 112
Nørre Kås 231

O
Odden 191
Odense 183
Omø 65
Onsevig 96
Orehoved 133
Orø 205

P
Præstø 144

R
Rantzausminde 47
Reersø 80
Revkrog (Avernakø) 29
Ristinge 41
Romsø 78
Roskilde 215
Roskilde Fjord 209
Rudkøbing 54
Rungsted 169
Rødvig 148
Rønne 230
Rørvig 202
Røsnæs 186



S

Sakskøbing 102
 Sandvig (Bøgestrøm) 141
 Sandvig (Bornholm) 241
 Sejerø 187
 Sjællands Rev 189
 Skalø 98
 Skarø 45
 Skovshoved 167
 Skælskør 69
 Skåningebro 136
 Sletten 171
 Smålandsfahrwasser 85 ff.
 Snekkersten 172
 Snogebæk 252
 Spodsbjerg (Langeland) 94
 Sund (Øresund) 147 ff.
 Svaneke 249
 Svendborg 48
 Søby 33

St

Stavreby 142
 Stege 137
 Storstrøm 132
 Strynø 43
 Stubbekøbing 129

T

Teglkås 235
 Tejn 243
 Thurø 54
 Tranhaven 160
 Troense 51
 Tårbæk 168
 Tårs 94

V

Vallensbæk/Ishøj 154
 Vang 238
 Vedbæk 168
 Veddelev 218
 Vejro 107
 Vesterby (Fejro) 99
 Vindeby 47
 Vordingborg 133

Æ

Ærø 32
 Ærøskøbing 35

Ø

Øresund (Sund) 147 ff.

Å

Årsdale 250