Jörg W. Ziegenspeck

RESPEKT, RESPEKT ...

Das erste Mal auf eigenem Kiel in den Watten und auf der Nordsee

Bericht über den Besuch von 16 „Fünf-Sterne-Inseln“ beim Törn „Rund Skagen“

Augsburg
Herbst 2010

Die Route von MSY 'NORDLICHT' (Hamburg)
auf ihrem Sommertörn 2010
„Rund Skagen"

Jörg W. Ziegenspeck:

RESPEKT, RESPEKT …

Das erste Mal auf eigenem Kiel in den Watten und auf der Nordsee

Bericht über den Besuch von 16 "Fünf-Sterne-Inseln" beim Törn "Rund Skagen"

Wichtiger Hinweis des Verlags: Der Verlag hat sich bemüht, die Copyright-Inhaber aller verwendeten Zitate, Texte, Bilder, Abbildungen und Illustrationen zu ermitteln. Leider gelang dies nicht in allen Fällen. Sollten wir jemanden übergangen haben, so bitten wir die Copyright-Inhaber, sich mit uns in Verbindung zu setzen.

Inhalt und Form des vorliegenden Bandes liegen in der Verantwortung des Autors.

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.

Printed in Germany

ISBN 978-3-940562-55-5

Verlag: ZIEL – Zentrum für interdisziplinäres erfahrungsorientiertes Lernen GmbH
Zeuggasse 7 - 9, D - 86150 Augsburg, www.ziel-verlag.de
1. Auflage 2010

Grafik und Layoutgestaltung: Jörg W. Ziegenspeck

Illustrationen: Jörg W. Ziegenspeck

Bildnachweis: Alle Fotos – Jörg W. Ziegenspeck

Gesamtherstellung: Friends Media Group GmbH
www.friends-media-group.de

© Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses Buches darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie oder einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlags reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Gedruckt auf Recystar matt (100 % Altpapier, „Blauer Engel“)

Jörg W. Ziegenspeck

RESPEKT, RESPEKT ...

Das erste Mal auf eigenem Kiel in den Watten und auf der Nordsee

Bericht über den Besuch von 16 „Fünf-Sterne-Inseln“ beim Törn „Rund Skagen“

61 Tage unterwegs mit MSY ’NORDLICHT’ (Hamburg)

Inhaltsverzeichnis

Jörg W. Ziegenspeck:

RESPEKT, RESPEKT ...

Das erste Mal auf eigenem Kiel in den Watten und auf der Nordsee

Bericht über den Besuch von 16 „Fünf-Sterne-Inseln“ beim Törn „Rund Skagen“

0.	Einleitung	5
1.	Die erste Etappe: Von der Ostsee in die Wattenwelt	5
2.	Die zweite Etappe: Durch die Watten zu den nordfriesischen Inseln	11
3.	Die dritte Etappe: Durch die dänische Nordsee bis nach Skagen	23
4.	Die vierte Etappe: Von Nord-Jütland bis Süd-Langeland	37
5.	Die fünfte Etappe: Von Bagenkop bis nach Hause	72
6.	Fazit – oder: Dankbarer Rückblick	84
7.	Tabellarische Übersicht über den Verlauf der Sommerreise 2010 mit MSY ’NORDLICHT’ (Hamburg) „Rund Skagen“	86

Jörg W. Ziegenspeck

RESPEKT, RESPEKT ...

Das erste Mal auf eigenem Kiel in den Watten und auf der Nordsee

Bericht über den Besuch von 16 „Fünf-Sterne-Inseln“ beim Törn „Rund Skagen“

---

0. Einleitung

Mit bangen Gefühlen verließen wir Anfang Juli die Marina in Neustadt (Holstein), um erstmals in unserem Seglerleben mit unserer kleinen Motorsegelyacht ’NORDLICHT’ (Hamburg) die Watten zu erkunden. Mit neuem Selbstvertrauen und gestärkt durch zahlreiche schöne Erlebnisse und wichtige Erfahrungen kehrten wir Anfang September wohlbehalten wieder nach Hause zurück. Der Respekt vor dem doch im Gegensatz zur Ostsee so ganz anderen Charakter der Nordsee ist gewachsen, denn viele zusätzliche Überlegungen müssen angestellt werden, um in den Watten und in der Nordsee sicher zu navigieren. Insbesondere das tiefe, regelmäßige Atmen, das durch Ebbe und Flut diesen interessanten Naturraum bestimmt, haben einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen. Das Ablegen ist nur möglich, wenn das Schiff nicht mehr im Schlick steckt; das Reiseziel will bedacht sein, weil es nur mit dem entsprechenden Wasser unter dem Kiel erreicht werden kann. Wechselnde Strömungen, enge Fahrwasser, eine recht übersichtliche Zahl von geeigneten Häfen zwingen zur vorausschauenden und gewissenhaften Planung jedes Reiseabschnitts. Mal muss man nachts starten, mal wird es später Vormittag, ehe man die richtige Tide erwischt, die dem geplanten Tagesziel entspricht. Genaue Wetterberichte und Revierinformationen können zwar eingeholt werden, wichtiger sind aber oftmals die Auskünfte, die man von Fischern und altbewährten Seglerkameraden bereitwillig erhält, die an diesen Küstenabschnitten zu Hause sind. Oft bedarf es des „siebten Sinnes“ und immer besonderer Achtsamkeit, um mit Umsicht und Sorgfalt die einzelnen Törnabschnitte festzulegen. Dann aber wird jeder Segler belohnt und kann sich an der Schönheit dieser Seewelt geradezu berauschen, noch dazu, wenn der Sommer wirklich so genannt werden darf, wie das 2010 der Fall war.

1. Die erste Etappe: Von der Ostsee in die Wattenwelt

Gestartet waren wir in der Neustädter Bucht am 7. Juli 2010. Vor Heiligenhafen fiel der Anker einen Steinwurf weit nördlich vom kleinen Leuchtfeuer „Strandhusen“ entfernt; mit dem Beiboot ging es an Land und dann auf einem schönen Spaziergang ins Zentrum der Stadt, deren Hafen viele Jahre als Sommerliegeplatz für unser Schiff diente. Dort ergriff uns das Fußballfieber, denn die Weltmeisterschaft war in vollem Gange. Den Einzug in die nächste Runde in der Tasche und ein paar Biere intus, gelangten wir fröhlich irgendwann zu später (oder früher) Stunde an Bord zurück.

Am nächsten Morgen Aufbruch nach Kiel. Das Schießgebiet Todendorf / Putlos in der Hohwachter Bucht mussten wir weiträumig umfahren, um nicht zur unfreiwilligen Zielscheibe der Nato-Artilleristen zu werden, für die die Sommerpause noch nicht begonnen hatte. Die sehr schwache Brise aus Süd wollte die Segel nicht blähen, so dass die Maschine mitlaufen musste. Vor Holtenau dann eine längere Wartezeit, weil der Berufsschifffahrt beim Schleusen Vorrang eingeräumt wurde. Dann aber öffneten sich spät auch für uns die Tore; es wurde den Seglern mitgeteilt, dass Sportboote heute noch bis 23.00 Uhr auf dem Nordostseekanal (NOK) unterwegs sein dürften. Die „Weißen Nächte“ Norddeutschlands hatten offenbar begonnen.

In einer Kanalweiche kam dann der gesamte Verkehr noch einmal für über eine Stunde zum völligen Erliegen, weil ’GIGANT IV’ mit schwerem Schleppgepäck absolute Vorfahrt erhielt und sich mit kleinster Fahrt durch den Kanal quälte. Dadurch bedingt gingen wir bei Kanal-Kilometer 85,4 im Flemhuder See erst sehr spät vor Anker und erlebten eine ruhige, angenehme Nacht und einen wunderbaren Sommermorgen. Der Tag versprach erneut hochsommerliche Temperaturen.

Sommermorgen vor Anker – schöner kann kein Tag beginnen

Bis zur Gieselau-Schleuse (Kanal-Kilometer 47) war das Revier bekannt, danach kam „Neuland“ auf uns zu. Wir meldeten uns beim NOK-Revierdienst über UKW ab und beim freundlichen Schleusenmeister telefonisch an (04332 - 99 59 10), so dass wir auf dem Eiderkanal noch bis Pahlhude (Eider-Kilometer 47) fahren konnten.

Eine herrliche Flusslandschaft nahm uns nun gefangen. Weite Strecken ging es durch flaches Marschenland; rechts und links Wiesen und Weideflächen. Dann wieder meanderte die Eider durch reizvolle Natur; am Ufer Dörfer, kleine Steggemein-

schaften, Angler. Überall gute Möglichkeiten die Leinen zu belegen und eine Pause einzulegen. Wer rastet, wird von freundlichen Menschen angesprochen, die dem Gast auf eine so unverwechselbar gemütliche Art auf breitem norddeutschen Hochdeutsch die erbetenen Auskünfte erteilen; untereinander redet man Dittmarscher Platt, die hiesige Muttersprache.

Eider-Flusslandschaft

Bei hochsommerlichen Temperaturen muss auf Schwimmer ständig geachtet werden, deren Köpfe – zumal bei abendlichem Gegenlicht – im Fluss kaum zu erkennen sind. Im Deckshaus messen wir 30 Grad Celsius; auch wir lechzen nach einer Abkühlung und nehmen ein Bad; zum wirklichen Hochgenuss wird abends dann aber erst die Dusche im schmucken Vereinshaus von Pahlhude.

Auch am nächsten Tag, unserem vierten Reisetag, ist es früh am Morgen bereits sehr heiß. Das ausgedehnte Hochdruckgebiet über ganz Deutschland wird uns auch in den kommenden Wochen begleiten. Der Himmel leicht vom sommerlichen Dunst eingehüllt, über dem Land milder Glanz und um uns herum eine märchenhafte Ruhe. – Ja, in einer solchen Morgenstunde kann man die Seele baumeln lassen. Frühstück unter'm Sonnenschirm und viele Wochen vor dem Bug, was will man mehr ?

Maschine an und weiter. Vor der großen Brücke zweimal lang mit dem kräftigen Horn. Der Brückenmeister grüßt von oben freundlich herab. Seine erste Hebung an diesem Tag, denn die meisten Sportboote hier haben keinen hohen Mast und kommen unter der Brücke mühelos hindurch.

Wieder umfängt uns die besondere Atmosphäre dieser Flusslandschaft. Seerosen, Schilf an den Ufersäumen, ab und zu ein Campingplatz oder Kühe, die bis zum Bauch im Wasser stehen, um sich angenehme Kühlung zu verschaffen, kleine „Gartenzwerg-Kolonien“ – mit deutscher Gründlichkeit gepflegt und gehegt. Jeder nutzt Zeit und Möglichkeiten eben auf seine Art und Weise.

So manche Brücke muss bewegt werden, damit die Weiterfahrt gelingt

Nach der Schleuse „Nordfeld“ dann ein anderer Flussabschnitt: der Unterlauf der Eider ist tidenabhängig; es gilt nun, auf die Fahrwassermarkierungen – meist Priggen, aber auch Tonnen – gut zu achten. Hohe Deiche rechts und links versperren jetzt den weiten Blick über ein weites Land.

Friedrichstadt, die sog. Holländerstadt, hätten wir gerne besucht, aber die knapp bemessenen Schleusenzeiten wurden von uns nicht als ein einladendes Zeichen herzlicher Gastfreundschaft interpretiert, so dass wir vorüber fuhren und auf eine dreistündige Wartezeit im steglosen Vorhafen und in der Gluthitze gerne verzichteten. Zwei Kirchtürme, die herüber grüßten, mussten daher reichen.

Später laufen wir in Tönning ein. Nun sind wir an der Westküste Schleswig-Holsteins und am Rande der Wattensee angelangt. Der enge Hafen dieses idyllischen Städtchens vor dem altehrwürdigen Packhaus (erbaut 1783, das das letzte noch vollständig erhaltene Bauwerk dieser Art ist,) wird von vielen hübschen Häusern, von Blumen und Bäumen geschmückt und eingerahmt. Am schmalen Schwimmsteg gehen wir längsseits. ’NORDLICHT’ steckte erstmals bei Ebbe tief im Schlick. Ein besonderes Erlebnis auch für die Crew.

In Tönning beginnt auch das, was uns am Segeln so fasziniert: die Reisen mit dem Schiff werden mehr und mehr zu historischen Erlebnissen, kulturellen Bereicherungen,

Am Schwimmsteg im idyllischen Hafen von Tönning

naturbezogenen Abenteuern und geographischen Weiterungen. Ein Stadtrundgang durch Tönning mit dem Besuch der St. Laurentius-Kirche, dem Marktplatz, dem

Schlossgarten, dem Hafenrand öffnet uns den Blick für vergangene Zeiten, die hier an der rauen Küste so ganz anders verliefen als in anderen deutschen Landstrichen.

Das historisch bedeutende „Packhaus“ (erbaut 1783) bildet die reizvolle Kulisse im Hafen von Tönning

Ein sehr netter und kompetenter Hafenmeister ist bemüht, seinen Gästen vielfältige Hinweise auf Sehenswürdigkeiten zu geben und bei ihnen die Neugier auf Wissenswertes seiner Stadt und Region zu entfachen; man merkt ihm die große Liebe zu seiner Heimat förmlich an.

Aber am Abend regiert (für uns letztmalig während dieser Weltmeisterschaft) „König Fußball“ das lokale Geschehen – auch in Tönning. Im „Packhaus“ sind große Bildschirme aufgestellt worden; hunderte von fröhlichen Besuchern jubeln der deutschen Mannschaft zu. Das Bier fließt in Strömen, aber der Ordnungsdienst, der mit vorausschauender Sorgfalt vor Ort ist, braucht nicht tätig zu werden. Die deutsche Mannschaft kann – mit Mühe und nach mancher Zitterpartie – den ehrenvollen dritten Platz erringen.

2. Die zweite Etappe: Durch die Watten zu den nordfriesischen Inseln

Spätestens ab Tönning richtet sich unser Seglerleben nun nach der Tide, die innerhalb von 24 Stunden und 50 Minuten zweimal steigt und fällt. Losfahren, wann man will ? – Fehlanzeige ! Abfahrt und Ankunft müssen ab jetzt dem ewigen Gezeitenstrom sehr bewusst angepasst werden.

Das Eider-Sperrwerk – ein technisches Wunderwerk

Mit dem letzten einströmenden Wasser geht es bis zum imposanten Bauwerk des Eiderstauwerks, mit dem Kentern der Tide hinaus aus der Schleuse in eine neue Welt. Die Neugier war groß: wie wird es „vor der Tür“ aussehen ? Aber schnell beruhigen sich die gespannten Nerven wieder, denn die See war ruhig, ablaufendes Wasser nahm uns bis Tonne 10 mit, wo dann tiefes Wasser unter dem Kiel war. Wir setzen den Kurs auf die Fahrrinne ab, durch die die Inseln Amrum, Föhr und einige Halligen angelaufen werden können.

Wieder sommerliche Hitze. Der Wind reicht nicht aus, so dass die Maschine mitlaufen muss – schade, denn der Jockel stört hier sehr. Aber in diesem Sommer gab es oft nur schwache Winde, und wenn sie dann bliesen, kamen sie meist auch noch von der falschen Seite. Das eine, was man will (Sommer, Sonne, Wärme …), und das andere, das man hat (Flaute, Flaute, Flaute …).

So wurden unsere Besuche der nordfriesischen Inseln Amrum, Föhr, Sylt und Fanø zu wunderbaren Tagen, die an Kindheits-Ferienwochen erinnerten.

Oldsum
Fedar
Alversum
Langeness
Nordstrand
Nebel
Amrum
Knaepsand
Norderoog
Hallig Hooge
Hallig Gröde
Hallig Langeness
Hallig Oland
Hallig Nordstrandischmoor
Hallig Nordmarsch-Langenhorn
Hallig Süderoog
Hallig Süderhever
Hallig Nordstrandischmoor

Abendstimmung im Wattenmeer

Einerseits erkundeten wir die reizvollen Inseln zu Fuß oder mit den Klappfahrrädern, andererseits befriedigten wir unsere Wissbegier durch den Besuch von alten Kirchen und interessanten Friedhöfen (z.B. St. Laurentius in Süderende von Föhr und St. Severin in Keitum auf Sylt) und neuen Museen (z.B. „Museum Kunst der Westküste“ auf Föhr und das „Erlebniszentrum Naturgewalten“ in List auf Sylt), durch das Besteigen von Leuchttürmen (z.B. auf Amrum, in Hörnum / Sylt) und den Besuch von vorchristlichen Ansiedlungen (z.B. den Ringwall der ehemaligen „Lembecksburg“ auf Föhr), besonderen Grabstätten (z.B. auf der Insel Fanø, später auch auf Ærø) und von zahlreichen Naturreservaten. Auch ein Kinobesuch wurde gemacht („Die Friseuse“). Und auf Fanø konnten wir sogar ein Konzert in der Kirche von Nordby besuchen, das zwei hochrangige dänische Künstler gaben: bis zur Pause wurden „klassische Werke“ zu Gehör gebracht (u.a. W.A. Mozart, C. Nielsen, J. Massenet), danach wurde dem Publikum unter der Überschrift „Surprise“ auf so unkonventionelle und humorvolle Weise demonstriert, was man mit dem Klavier und der Geige alles machen kann und welche ungeheure Klangvariabilität in den Instrumenten steckt. Selten, dass das Publikum in einem (Kirchen-)Konzert so erheitert und zu Lachsalven hingerissen wurde. Nein, es waren keine „Schelmenstücke“ oder Clownerien, es war Kunst auf eine so ganz andere Art, wie sie einem deutschen Publikum wohl eher befremdlich erscheinen dürfte und kaum zugemutet würde. Und es war auch die Art und Weise, wie die Künstler sich mit ihrem Musizieren, ihren Instrumenten identifizierten und alles das, was sie taten auch verbal zu vermitteln und anschaulich zu erklären wussten.

Bei Ebbe steckt man tief im Hafenschlick und ist der Steg hoch oben (fast) nicht erreichbar, …

… bei Flut dann aber (wieder) gut begehbar

Die Schleuse von Hvide Sande ist ein imposantes Bauwerk, das zwei Funktionen hat: als Kammerschleuse dient sie der Schifffahrt und als Entwässerungsschleuse der Regulierung des Wasserstands im Fjord, der stets 25 cm über dem der Nordsee liegen soll. Auch der Wasseraustausch wird über die 14 Öffnungen der 120 m langen Entwässerungsschleuse geregelt, denn der Salzgehalt im Fjord soll aus umwelttechnischen Gründen zwischen 8 und 14 Promille liegen. Das ganze wird computergesteuert. Ungeheure Wassermassen werden bewegt, um den gebotenen Austausch zwischen Süß- und Salzwasser permanent zu realisieren.

Uns treibt es nordwärts, so dass wir schon am folgenden Tag Hvide Sande mit seinen breiten Stränden bei leichten Winden gegenan und mäßig bewegter See unter Maschine verlassen.

Die Nordsee zeigt sich von ihrer friedlichen Seite

Wir werden reich beschenkt. Jeder Tag beglückt uns mit immer neuen Erlebnissen. Und wir sind dankbar, dass wir – gesundheitlich fit und mit optimistischem Zutrauen in die eigenen Kräfte – mit unserem Schiff in dieser unverwechselbaren Seelandschaft unterwegs sein dürfen. Alles das ist nicht selbstverständlich, denn natürlich nehmen wir wahr, dass die Zahl der Altersgenossen kontinuierlich abnimmt, die noch segeln. Und die bange Frage stellt sich dann rasch: Wie lange werden wir noch gemeinsam segeln können ? – Aber so schnell wie uns diese Frage überfällt, drängen wir sie beiseite: Carpe diem !

Was sieht man nicht alles mit wachem Blick: prächtige Exemplare silbern glänzender Seelachse, die mit weitem Bogen und kräftigem Flossenschlag aus dem Wasser springen und laut klatschend wieder in den Fluten verschwinden, Seehunde, die bis nah ans Schiff kommen und uns mit ihren Knopfaugen neugierig anschauen, und weiße Sandstrände und weite Dünensäume – so weit das Auge reicht; und über allem der wechselvolle Himmel, mal blau und sonnenklar, mal durch vielfältige Wolkenformationen reizvoll, bedrohlich und vielfarbig differenziert. Kein Tag ist wie der andere.

Auch heute nicht: wir segeln in Küstennähe; lang gezogene Wellen wiegen uns nordwärts.

Uns ist bewusst, dass die wenigen Häfen in diesem Küstenabschnitt ihre großen Gefahren besitzen, denn bei auflandigen Starkwind- und Sturmperioden stehen gewaltige Grundseen vor den schmalen Hafeneinfahrten, die nicht nur kleinen Schiffen gefährlich werden können. Als wir an Torsminde vorübersegeln, wird das überdeutlich sichtbar: eine schmale Einfahrt, in die die Seen ungehindert hineinrauschen können, wenn der Sturm von Westen brüllt.

Unsere Vorsicht hält also weiter an. Und so entschieden wir uns, bis Thyborøn durchzusegeln, zumal der Wind beständig an Stärke zunahm und die Seen sich mehr und mehr aufbauten.

Viele Yachten hatten im großen Hafen von Thyborøn ihre Leinen belegt; sie kamen aus Norwegen, Schweden, England, natürlich aus Dänemark und Deutschland, aber auch je eine aus der Schweiz und der Tschechischen Republik. Die meisten waren durch den Limfjord gesegelt, die wenigsten waren über See gekommen.

Thyborøn ist ein Ort ohne Gesicht und Zentrum, eher eine Ansammlung von Häusern – wenig geordnet und strukturiert. Der Hafen (1915 - 1918 gebaut) ist absoluter und lebendiger Mittelpunkt des Ortes und des Geschehens. Hier ist die Fischerei zu Hause.

Am ersten Hafentag widmete ich mich dem Schiff, bunkerte mühsam mit Hilfe von vier Kanistern, die über weite Strecken transportiert werden mussten, Dieselkraftstoff und reinigte und polierte das Schiff, während Gisela an den Strand floh, weil sie befürchtete, ebenfalls zu Wartungsarbeiten herangezogen zu werden. – Bei Halbzeit unserer Reise merkt man, dass das Schiff die notwendige Zuwendung braucht, um auch weiterhin eine „Augenweide“ zu sein.

Übrigens: im Hafen liegt der gewaltige Anker der russischen Fregatte ’ALEXANDER NEWSKY’, die im Winter 1868 bei einem schweren Sturm vor der Küste strandete. An Bord waren neben dem Großfürsten Alexej, dem russischen Thronfolger, 750 Besatzungsmitglieder, die von dänischen Fischern glücklicherweise alle gerettet werden konnten. Es wird berichtet, dass die Seenotretter wahrlich „fürstlich“ entlohnt wurden. Später wurden die russischen Seeleute auf der hölzernen Fregatte ’JYLLAND’, das heute als Museumsschiff in Ebeltoft auf der jütländischen Halbinsel Djursland seinen letzten Heimathafen gefunden hat, zurück nach St. Petersburg gebracht. – Ein guter Ausgang für diese Besatzung, während vor Thyborøn ein riesiger Schiffsfriedhof liegt und die meisten Strandungen einerseits zum Totalverlust der Schiffe und dem Tod

der gesamten Besatzungen führten, andererseits aber nicht unbeträchtlich zur Bereicherung der Küstenbewohner beitrugen, die das Strandgut zu bergen und gewinnbringend zu nutzen verstanden.

Man gucke sich Bilder von damaligen Strandungen an und lese Berichte, dann dürfte sich einem die ganze Dramatik solcher Ereignisse erschließen; und alles geschah meist im kalten Winter und zu stockdunkler Nacht. Schaut man dann noch auf das „Kartenmaterial“ und die nautischen Hilfsmittel, die zur Kursbestimmung zur Verfügung standen, kann man nur noch den Hut ziehen und sich achtungsvoll vor den erfahrenen Kapitänen verneigen, die ja ihr Schiffe in der Regel stets sicher durch die Stürme zu navigieren verstanden.

Mit der Bahn in die nahe Kreisstadt Lemvig

Gisela wollte Wiedersehen feiern mit dem Leuchtturm “Bovbjerg“, südlich von Thyborøn, weil sie dort in frühen Jahren einmal während der Semesterferien mit Freunden war. So machten wir eine Exkursion, fuhren mit der Bahn nach Lemvig, einem hübschen Städtchen am Limfjord. Eine schöne Fahrt: rechts die weite See und links der Limfjord mit seinen vielen Buchten, dazwischen Naturschutzgebiete und Sommerhauskolonien.
Überall in Lemvig stoßen wir auf Steinmetzarbeiten von Torvald Westergaard, der hier als Handwerker gelebt hat und auch seine künstlerische Handschrift hinterließ. Ein Skulpturenpfad mit 182 Stufen verbindet die Ober- mit der Unterstadt Lemvigs, an dessen Rand 54 Plastiken im Grün der Natur, mit Ausblicken auf Stadt, Hafen und Limfjord aufgestellt wurden.

Mit dem Kleinbus später dann weiter in Richtung „Bovbjerg Fyr“ – die Dänen sagen „direkt an der Kante“ (d.h. an der Steilküste) – und das letzte Stück zu Fuß. Hier stimmt der Werbeslogan des Touristbüros: „Land der Hügel und Wellen“, und hier ist man am weitesten von Kopenhagen entfernt. Und an diesem Küstenabschnitt (Dänemark hat eine Küstenlänge von ca. 7.000 km und 527 Inseln) forderten Sturm und Brandung die größten Opfer: am Weihnachtsabend 1811 z.B. strandeten zwei englische Kriegsschiffe – ’DEFENDER’ und ’ST. GEORGE’ – 1.300 Seeleute ertranken, nur 18 wurden gerettet. Von 1851 bis 1889 strandeten hier 2.354 Schiffe: von den 18.756 Menschen an Bord wurden glücklicherweise 17.574 gerettet, wobei allerdings elf jütländische Seenotretter ebenfalls ihr Leben verloren.

Der Leuchtturm ist zusammen mit anderen inzwischen automatisiert und wird vom Schifffahrtsamt in Grenaa gesteuert.

Ein harmonisches Ensemble von Häusern gruppieren sich um „Bovbjerg Fyr“

Das bauliche Ensemble ist seit 2007 im Besitz einer Stiftung und beherbergt vieles in seinen Mauern: Wohnungen, ein Café, eine Galerie mit wechselnden Ausstellungen und den Leuchtturm, der 26 m hoch ist, von dem man bei guten Sichtverhältnissen 30 km weit auf See und ins reizvolle Land blicken kann und an dessen Fuß die ersten Küstenschutzmaßnahmen Dänemarks vor knapp über hundert Jahren erfolgten. Ein findiger „Erlebnispädagoge“ lud Touristen zum fachkundigen Abseilen ein und hatte gut zu tun. – In Lemvig befindet sich die Dänische Küstenbehörde, die alle Maßnahmen des Küstenschutzes im inselreichen Land veranlasst, koordiniert und abwickelt.

Auf dem Rückweg entdecken wir in der kleinen romanischen Dorfkirche (Ferring Kirke) mit Kalkmalereien im Inneren und nicht weit vom Leuchtturm entfernt ein Schiffsmodell, das mit anderen zusammen im Kirchenschiff unter der Decke schwebt und gegensätzlicher kaum sein konnte: ein grob ausgearbeitetes, eher naiv gestaltetes Schiff. Das war insofern erwartungswidrig, weil sonst sehr viel Wert auf eine feine, maßstabsgenaue und wirklichkeitsnahe Bearbeitung solcher wertvollen Modelle gelegt wird.

”Lad Storme Weier og Wand; og Havet bryde paa,
Den Christen Kirkes Skib, Det skal dog ej forgaae”

(Lass Stürme, Wetter und Wasser, auch das Meer aufbrechen,
das Schiff der christlichen Kirche, das soll doch niemals vergehen.)

Drei Tage blieben wir in Thyborøn, dann segelten wir an der Nordseeküste weiter, wobei wir sorgfältig die an der Küste aufgestellten und unverwechselbar gestalteten Baaken als nautische Landmarken abhakten: „Stenbjerg Båke“ (1884) und „Torup Båke“ (1885) vor, „Vigsø Båke“ (1885) und „Lokken Båke“ (1884) nach der Hafenstadt Hansholm. Hansholm selbst wirkte wenig einladend, zumal im Hafenhandbuch zu lesen war, dass die Stadt von Sportbooten möglichst nicht angesteuert werden sollte; sie ist zentral dem Fährverkehr nach Norwegen gewidmet und besitzt daher nur eine geringe Zahl von Gastliegeplätzen für Yachten. Da es aber auch noch früh am Tage war, segelten wir weiter und erreichten dann um Mitternacht Hirtsholm.
Auch diese Stadt ist durch den Fährverkehr mit Norwegen und – nach wie vor – durch die Fischerei geprägt. Als wir dort waren, fand gerade das jährlich stattfindende, sehr lebendige „Fiskefestival“ statt. Überall im Ort waren Buden aufgebaut, gab es Häppchen und Getränke, wurde Musik gemacht und alles verkauft, was sich irgendwie verkaufen ließ.

Das Gebäudeensemble, das sich um den Leuchtturm von Hirtshals (1862 / 1863 zur Zeit König Fredrik VII. erbaut) gruppiert, wird inzwischen – wie in Bovbjerg – von einem Verein getragen; und auch hier wird ein vergleichbares Konzept verfolgt (Café, Kunst, Ausstellungen). Der Ausblick vom 35 m hohen Turm ist grandios, zumal man sowohl auf die nahe Stadt und ihren Hafen gucken kann, wie auch auf die aus dem II. Weltkrieg stammenden Bunkeranlagen mit ihrem „Bunkermuseum“ am Fuße des Leuchtfeuers. Hier hatte einst Feldmarschall Rommel die Anlagen inspiziert (Dezember 1943) und sich im Hinblick auf den (unzureichenden) Ausbau und die (überalterte) soldatische Besetzung der Anlagen wenig zufrieden gezeigt

Der mühsame Aufstieg auf den Leuchtturm „Hirtshals Fyr“ lohnt

Der Leuchtturm wurde seinerzeit auf einem Fundament aus Granit und Beton gebaut; der Turm wurde aus roten Steinen gemauert und mit holländischen Klinkern verkleidet. 1896 wurden die roten Steine gekalkt und der Leuchtturm bekam mit allen seinen Gebäudeteilen sein heutiges Aussehen. Das Licht wurde je nach den gegebenen technischen und optischen Möglichkeiten stets auf den neuesten Stand gebracht. So wurde 1914 ein Glühnetzbrenner installiert, so dass der Leuchtturm konstantes blinkendes Licht aussenden konnte. Mit der Elektrifizierung wurden kontinuierlich weitere Vervollkommnungen realisiert.

War die Strecke Thyborøn - Hirtshals mit ihren 85 Seemeilen das längste Tages-Etmal der ganzen Reise, so wirkte die Strecke Hirtshals - Skagen fast nur wie ein Sprung um den „Hut von Jütland“ herum, wie die Dänen ihre nördlichste Insel nennen, die zwar durch den Limfjord tatsächlich eine ist, aber eigentlich als Teil des jütländischen Festlands gewertet wird. Damit hatten wir den nördlichsten Punkt unserer Reise erreicht, umrundet und die Nordsee verlassen. Nach den Seegebieten „Deutsche Bucht“, Fischer“, Skagerrak“, waren wir nun froh, im „Kattegat“ zu sein.

Früher waren es „Wipp-Feuer“, die den Schiffen den Weg in den sicheren Hafen wiesen, …

Der erste Leuchtturm, der von der Küste grüßte, war der von Skagen. Auf einer ausgedehnten Wanderung besuchten wir ihn. Auch er ist „umstellt“ von ehemaligen deutschen Bunkeranlagen aus dem II. Weltkrieg. Man geht davon aus, dass zwischen 50.000 und 100.000 Arbeiter aus ganz Dänemark zum Bau der Anlagen von der deutschen Besatzungsmacht verpflichtet wurden. Sowohl die Arbeiter als auch die Baustofflieferanten forderten reichlich Geld von den deutschen Bauherren mit der Absicht, dadurch die Bautätigkeiten verzögern zu können. Aber die deutsche Wehrmacht zahlte pünktlich die ihr präsentierten Rechnungen, weil die dänische Notenbank angewiesen worden war, das erforderliche Geld regelmäßig zu drucken. Man hat nachgerechnet, dass der Preis für die deutschen Bunkeranlagen auf dänischem Grund damals etwa 10 Milliarden Kronen betrug (heute wären das 300 - 400 Milliarden Kronen), was etwa dem Wert von 12 Große-Belt-Brücken entspricht. Insofern sind die Bunker bisher die teuersten Bauwerke in Dänemark.

Wer gut hinhört, wird bei Gesprächen mit älteren dänischen Bürgerinnen und Bürgern immer noch bemerken, wie belastend seinerzeit die militärische Besetzung durch den Nachbarn empfunden wurde. Die Belastungen waren allerdings vielfältig und müssen differenziert betrachtet und gewichtet werden, denn ca. 60.000 Dänen kämpften freiwillig an deutscher Seite an allen Fronten. Eine Ausstellung im Museum von Esbjerg dokumentiert anschaulich, dass es den erbitterten Widerstand einzelner, mutiger Bürgerinnen und Bürger gab, aber gleichzeitig auch ein enges Netz von dänischen Mitläufern, Verrätern und nationalsozialistischen Kollaborateuren. Nach Kriegsende wurden durch die dänische Justiz zahlreiche Todesurteile gegenüber Menschen vollstreckt, die während der Besatzungszeit ihre Mitbürgerinnen und -bürger den Nazis ans Messer geliefert hatten.

An all das muss man denken, wenn man über sechs Jahrzehnte später in Dänemark unterwegs ist und Land und Leute für seine Freunde hält. Auch wenn die Länder in Europa längst miteinander im Frieden und ständigem, intensivem Austausch leben, darf nicht verkannt werden, dass von jedem deutschen Gast in diesem Land Respekt vor der dänischen Geschichte – direkt oder indirekt – erwartet (und letztlich auch gefordert) wird.

… heute überragt der mit seinen 46 Metern zweithöchste Leuchtturm Dänemarks, der im Volksmund „Grauer Turm“ genannt wird, – aufrecht stehend und die Zeiten überdauernd – alles das, was sich inzwischen in einem unaufhaltsamen Verfallsprozess befindet: Bunkeranlagen aus deutscher Besatzungszeit während des II. Weltkriegs

Skagen erreichten wir am 33. Reisetag nachmittags. Damit war der nördlichste Punkt umrundet. Nun würde es wieder südwärts gehen. 528 Seemeilen lagen achteraus, über 300 noch vor dem Bug unseres wackeren kleinen Motorseglers.

Boras
Gothenburg
Halmstad
Helsingor
Kobenhavn
Malmo
Hanstholm
Fredrikshavn
Frederikshavn
Trawl at anchor
Hjorring
Flachenetze
Einsteuerung
Alborg
Randers
Aarhus
Kalundborg
Slagelse
Odense
Viborg
Denmark
Holstebro
Esbjerg
Ringkoebing
Ringkoebing Dyb Sud
Thisted
Skjern
Grindsted
Vejle
Sjaelland
Fyn
Sound
Great Belt
Kattegat
Skagerrak
Jutland Bank
Hanstholm Bank
Ringkoebing Fjord

4. Die vierte Etappe: Von Nord-Jütland bis Süd-Langeland

Wiedersehen mit Skagen. Am Nachmittag liefen wir ein. Vorher beim respektvollen, auf Abstand bedachten Runden der nördlichsten Landzunge Jütlands („Renden“) fielen uns zahlreiche Ankerlieger auf: große Frachtschiffe und Tanker warten hier an strategisch richtiger Stelle zwischen Nord- und Ostsee auf Ladung oder Order. An ihrer Zahl kann man den Grad der anhaltenden Weltwirtschaftskrise ablesen. Auch an zwei voluminösen Gastankern segeln wir vorbei: die Reedereien dieser interessanten Spezialschiffe verlieren mit jedem Tag vor Anker viel, viel Geld.

Der Hafen von Skagen wirkt immer überfüllt; in den wenigen Wochen der Hochsaison ist er es wirklich (und dann kann es nachts bis in die Morgenstunden unerträglich laut sein), davor und danach bleibt die Stadt im Norden Jütlands aber ein relevanter Anlaufpunkt für alle ambitionierten Segler aus Schweden, Dänemark, Deutschland, aber auch aus vielen anderen Ländern (wir trafen z.B. auf Yachten aus Holland und Polen). Laut und unruhig ist es im Hafen auch aufgrund des regen Verkehrs der Berufsschifffahrt, die die Schwimmstege stets gut zum Schwingen zu bringen verstehen. Zwischen den engen Stegen soll mit Heckanker festgemacht werden. Immer wieder sieht man, dass das Ankergeschirr nicht hält oder aber sich die Eisen unter den schweren Ketten, mit denen die Stege selbst verankert sind, verfangen. So beobachteten wir, wie eine Yacht aus Schweden sich von ihrem Anker und der gesamten neuwertigen Kette „verabschieden“ musste, weil es der Besatzung und den zahlreichen Helfershelfern an Land nicht gelingen wollte – trotz erheblicher Bemühungen also – das Eisen aus dem Grund zu brechen. Wenn also im späten Herbst die Stege selbst an Land gehoben werden, dürfte man so manchen teuren Niro-Anker als kostbares Fundstück mit hochziehen und dann bergen.

Während der letzten Tage hatten wir wieder viel Sonne, aber leider auch wenig Wind. Nun wurden Regen und Starkwind angekündigt. Grund genug, einen „Skagen-Tag“ einzuplanen. Nach der Landung also zunächst den obligatorischen Hafen- und Stadtrundgang. Schnell hat man wieder Witterung aufgenommen, erkennt, was sich veränderte, und sieht, was das Stadtbild neu belebt.

Zum Glück und im Gegensatz zu Thyborøn ist die nördlichste Stadt Dänemarks mehr als nur ihr Hafen. Seit Beginn der Reise freuten wir uns auf das berühmte Kunstmuseum, zu dem vom Museum „Kunst der Westküste“ auf Föhr her ein großer Spannungsbogen gezogen werden kann: dort nämlich stößt man auf Maler und Motive, die auch hier zu Hause sind.

Skagen entwickelte sich seit 1833 (damals kam der Maler Martinus Rørby hierher) zu einer internationalen Künstlerkolonie: das in den Ort auf sehr angenehme Art und Weise baulich integrierte „Skagen’s Museum“ zeigt Werke von Anna und Michael Ancher (sie wurde in Skagen 1859 geboren, ihr Mann kam 1874 erstmals in den Ort), von dem Dichter und Maler Holger Drachmann (der 1871 kam und 1908 auf der Landspitze Grenen beerdigt wurde), von Fritz Thaulow, Karl Madsen, Peder S. Krøyer, Viggo Johansen, Carl Locher, Laurits Tuxen, sowie – aus anderen nordischen Ländern – Christian Krohg und Oskar Björck.

Auch der Märchendichter H.C. Andersen kam auf einer seiner vielen Reisen bereits 1859 nach Skagen.

Auch im gepflegten Garten des Museums stehen Exponate.
Im Hintergrund z.B. die Bonzeskulptur von Svend Wiig Hansen (1922 - 1997):
„Mennesker på en strandbred / Menschen am Meeresufer“ (1954)

Das „Skagen’s Museum“ wurde 1908 gegründet, um die Werke der Künstler, die hier geschaffen wurden, zu sammeln und zu bewahren. Mitten im stimmungsvollen Ensemble der Museumsgebäude mit seinem schönen Garten liegen das „Havethuset“, in dem sich einst mehrere Mitglieder der Künstlerkolonie eingemietet hatten, und der alte, kleine Getreidespeicher, der P.S. Krøyer einst als Atelier diente.

Das Museum besitzt ca. 1.800 Exponate, darunter Gemälde, Zeichnungen, Grafiken, Skulpturen und Keramiken aus der Zeit von 1870 bis 1930. Aber die Sammeltätigkeit erstreckt sich auch über diesen zeitlichen Rahmen hinaus.

Oskar Reutersvärd (Künstler aus Lund / Schweden):
„VOR FORANKRING TIL JORDEN SPRAENGES,
NAR HIMLEN KALDER OS HJEM”
(Unsere Verankerung mit der Erde wird geprengt,
wenn uns der Himmel heimruft)

Auf unserer Wanderung zur Nordspitze Jütlands und danach zur Nordseeseite fanden wir mitten in den Dünen ein modernes Restaurant („De 2 have“), auf dessen unterer Terrasse – ein wenig vernachlässigt und reichlich versandet – moderne Skulpturen standen. So findet man manchmal auch am Wegesrand interessante Exponate, die lediglich „abgestellt“ zu sein scheinen, keine besondere Aufmerksamkeit genießen und so ihre Marginalität erdulden müssen – zu Unrecht, wie uns hier schien.

Buchhinweis

Jörg W. Ziegenspeck

GOING EAST

Mit dem Segelschiff in 180 Tagen um die Ostsee

– Segeln in der „Dritten Hälfte“ des Lebens –

Augsburg 2010

Im Jahre 2009 gönnten sich Gisela und Jörg W. Ziegenspeck die „Auszeit Ihres Lebens“ und umrundeten in genau sechs Monaten die Ostsee. Ihr kleiner Motorkreuzer ’NORDLICHT’ wurde während langer Wochen zum gemütlichen Zuhause. Nun haben beide eine Buch geschrieben – unabhängig voneinander und doch deutlich aufeinander bezogen. Wer es in die Hand nimmt und aufschlägt, wird entweder von der Autorin oder aber vom Autor zum Lesen eingeladen, denn das Buch wurde so konzipiert, dass man mit der Lektüre – je nachdem, wie man es dreht und wendet – von der einen oder anderen Seite beginnen kann. Wer also das eine kauft, bekommt das andere zu einem Preis mit, der unschlagbar ist.

Gisela Brehmer-Ziegenspeck

TAGEBUCHNOTIZEN VON BORD DER MSY ’NORDLICHT’ (Hamburg)

– In 180 Tagen um die Ostsee –

Augsburg 2010

Augsburg (Verlag ZIEL) 2010, 368 Seiten mit über 600 Farbfotos und 57 Routenplänen im DIN A4-Querformar zum Preis von 69,50 Euro
ISBN 978-3-940562-53-1

Zusammen mit einem Internationalen Folkeboot quert MSY 'NORDLICHT' am Sonntag, dem 5. September 2010, bei der Mitteltonne 1 den Lübeck-Gedser-Weg mit Kurs auf die Neustädter Bucht

Der Törn „Rund Skagen" von Gisela Brehmer-Ziegenspeck und Jörg W. Ziegenspeck findet damit nach 61 Tagen, 847 Seemeilen und dem Besuch von sechzehn dänischen (11) und deutschen (5) Inseln in der Nord- und Ostsee sein wunderbares Ende