SEEKARTEN UND GESCHICHTEN:

(lightboxtekst)

Illum, Horsehoved und Vigø

Von Helnæs über Illum, Vigø und ein Stück westlich von Faldsled bei Bjerghammer verläuft ein Hügelkamm teilweise unter Wasser, wie auf der Seekarte verzeichnet. An einigen Stellen liegt er über dem Wasser mit 9 Metern auf Illum respektive 15 Metern auf Vigø mit dem Lille Horsehoved in der Mitte, den man an der Wasseroberfläche nur erahnen kann. Beide Inseln sind seit langer Zeit bewohnt. Die drei Inseln, die Pachtgut unter Hvedholm Gods waren, wurden in den 1870ern an den damaligen Pächter verkauft. Auf Illum und Vigø wurde gewöhnliche Landwirtschaft betrieben.

Von der Seeseite aus kann man das hübsche Haus sehen, das von einem Mitglied der Illum-Familie als Sommerhaus erbaut wurde. Das Haus wurde verkauft und wird heute immer noch als Sommerhaus verwendet. Foto: Henning Terkelsen

Heute gibt es zwei Höfe und eine Villa aus den 1920er Jahren, die von einem Mitglied der Illum-Familie erbaut wurde, auf der Insel. Keines der Häuser hat permanente Bewohner, doch sie werden als Freizeithäuser verwendet. Vigø wurde im Lauf der Zeit landwirtschaftlich genutzt. Die Insel wurde erst in den 1960ern zur ganzjährigen Bewohnung von einem Designer bebaut. Später wurde das Haus verkauft und heute ist es im Besitz der Familie Grønlykke, die auch Faldsled Kro (Faldsled Gasthaus) besitzt. Das Haus wird heute als Freizeitwohnung verwendet.

Es lohnt sich allemal, das gesamte Gebiet mit dem Boot oder Kajak zu besuchen. Es gibt keine Brücke zu den Inseln, aber die Dansk Sejlunion (Dänische Segelunion) hat einige Tourbojen aufgestellt. Außerdem gibt es bei jeder Windrichtung gute Anlegemöglichkeiten. Die Natur auf den Inseln lebt ihr eigenes Leben und man wird gebeten, die Brutzeiten der Vögel zu respektieren, wenn man an Land gehen möchte.

Falsled

Faldsled ist heute am besten bekannt für sein Gourmetrestaurant Faldsled Kro. Die Wenigsten würden allerdings erwarten, dass es sich um ein altes Seefahrtsdorf handelt, wenn sie die Stadt von der Seeseite aus betrachten. Das Bauerndorf besaß aufgrund seiner Lage einen königlich privilegierten Gasthof. Es begann sich Anfang des 19. Jahrhunderts von einer traditionellen ländlichen Gemeinde, welche die Fischerei in der Helnæsbugt (Helnæs Bucht) als Zweiterwerb betreiben konnte, zu einer Gemeinde zu entwickeln, deren Haupteinnahmen in der lokalen und längeren Seefahrt bestanden.

Die Entwicklung wurde 1820 durch den Zuzug eines Schiffszimmermanns begünstigt, der 1811 eine Bauerntochter aus Faldsled geheiratet hatte. Im Lauf eines Vierteljahrhunderts baute dieser über 50 Büsen, Segeljachten, Schoner und Galeassen. Diese Schiffe waren nicht nur für die Lokalbevölkerung, sondern z.B. auch für Faaborgs Kaufleute und Reeder. Alles wurde ohne Planzeichnungen und direkt am Strand gefertigt. Die kleine Gemeinde wuchs und der eine Schiffsbaumeister übernahm das Geschäft nach dem anderen. Die Stadt hatte eine Blütezeit in der Mitte des 19. Jahrhunderts, gegen Ende des Jahrhunderts hin nahm die Anzahl der Schiffe jedoch ab. Es waren erst Dampfschiffe und später dieselgetriebene Schiffe, die nicht von Wind und Wetter abhängig waren, die ihren Einzug hielten, stark unterstützt von den neuen Eisenbahnen, die Waren und Personen pünktlich liefern konnten.

Der Hafen von Bøjden

Aufgrund des kurzen Abstandes zwischen Bøjden und Fynshav hat Bøjden schon vor langer Zeit als Überfahrtsort funktioniert. Anfang des 19. Jahrhunderts waren die zwei Segel- und Ruderfähren Hvedholm und Brahesminde vom Gut Hvedholm für die Überfahrt verantwortlich. Es waren Pachtbauern und deren Knechte, die für die Überfahrt nach Fynshav sorgten. Damals lagen die kleinen Fähren an einer kleinen Brücke an, die bei Dyndkrog (55° 05.989’ N 010° 04.789’ E) östlich vom heutigen Fährhafen von 1967 lag, wo der Landweg damals endete.

Wenn man weiter Richtung Westen segelt, vorbei am heutigen Fährhafen und weiter an der Küste entlang, kommt man zu der Brücke, die von den Lokalbewohnern „Bøjden Havn“ (Bøjden Hafen) (55° 06.402’ N 010° 05.792’ E) genannt wird, auf digitalen Karten aber als „Bro“ (Brücke) verzeichnet ist. Das Wasser an der Brücke ist zwei Meter tief, aber segeln Sie bitte vorsichtig. Der kleine Hafen ist mit seinen kleineren Schiffen absolut einen Besuch wert. Es ist kein Luxushafen, aber es gibt eine Toilette und fließendes Wasser und auf dem lokalen Campingplatz finden Sie ein Geschäft. Nahe bei der Brücke liegt ein kleiner Badestrand.

Dyreborg und Ny Dyreborg

Früher war es normal, dass die gesamte Familie bei der Fischerei mithalf. Die Männer fuhren hinaus auf die See und die Frauen und Kinder erledigten die Arbeiten an Land. Hier sind zwei Kinder an einem Sommertag im Jahr 1896 damit beschäftigt, die Netze für den nächsten Tag vorzubereiten.

Dyreborg (55° 04.288’ N 010° 13.079’ E) ist ein alter Fischereiort, wo heute nur noch in der Freizeit oder als Nebenerwerb gefischt wird. Der Volksmund sagt, dass Dyreborg auf Hering gebaut wurde. Der Grund dafür ist, dass die Fischer im Zeit-

raum von 1880 bis 1890 ein wahres Hering-Märchen erlebten. Dies sorgte für Geld und damit für ein höheres Wachstum in der kleinen Gemeinde, ein Wachstum, das zu 37 neuen Häusern und einer Verdreifachung der Bevölkerung führte.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde Dyreborg mit seiner guten Lage unter anderem für Faaborgs Bürger interessant, die in den warmen Sommermonaten in ländliche Umgebungen reisen wollten. Dies gab Anstoß zur Einrichtung des Dyreborg Sommerhotels in Fiskervænget in einem ca. 20 Jahre alten Kaufmannsgeschäft, das von einer neuen Geschäftsgenossenschaft verdrängt wurde. Nach der Idee eines Kopenhagener Schauspielers wurde das Sommerhotel eingerichtet und um das Jahr 1900 eröffnet. Da es nur drei Zimmer gab, arrangierte man sich mit örtlichen Fischerfamilien und vermietete deren Häuser, wenn sie in ihre Nebengebäude zogen. Die Sommergäste wurden im Sommerhotel verpflegt, das rasch mit einem großen Saal für knapp hundert Gäste ausgebaut wurde.

Dyreborg wurde auch zu einem beliebten Ausflugsziel für die vielen Vereine von Faaborg, wenn ein Fest oder Ausflug stattfinden sollte. Nachdem 1903 die Dampfschiffgesellschaft Ellen gegründet wurde, segelte das Dampfschiff selben Namens auch auf der neuen Route Faaborg-Dyreborg-Lyø-Avernakø-Søby. Diese Route wurde 1928 wieder eingestellt.

Dyreborg Kro, wie das Sommerhotel genannt wurde, existierte bis 1974.

Faaborg Havn und Marina

Im April 2013 wurde der erste Spatenstich für eine neue Seebadeanstalt am Hafen von Faaborg vorgenommen. Bereits 1907 war das erste Seebad der Stadt eingeweiht worden. Im Sommer 2014 wurde das neue Hafenbad eröffnet. Es war vom ersten Tag an ein großer Erfolg. Auch das bestehende Meereskajak-Zentrum war, wie erwartet, ein Erfolg für den örtlichen Klub und zog eine große Zahl von Feriengästen an, die von den Einrichtungen profitieren konnten. Foto: Anders Rehde Nielsen

Bei der Einfahrt nach Faaborg kommt man nicht umhin, den gelben Glockenturm zu bemerken, der sich vom höchsten Punkt der Stadt erhebt. Er wurde für die ursprüngliche Kirche aus dem 13. Jahrhundert erbaut. Sie hieß St. Nikolai Kirche und wurde kurz nach der Reformation abgerissen, als die Bürger der Stadt die fast neue Kirche des Helligåndklosters vom König zugesprochen bekamen, der die alte Kirche anschließend als Kornlager verwenden wollte. Sie wurde jedoch nie als solches in Gebrauch genommen und deswegen abgerissen. Der Glockenturm blieb jedoch stehen. Einer der Gründe war, dass er ein guter Aussichts- und Bezugspunkt war, den von Weitem sehen konnte. Kommt man vom Svendborgsund aus und hat Svelmø Trille umrundet, liegt man nicht viele Meter daneben, wenn man bei der Fahrt durch den Grydeløbet nach Faaborg den Turm als Bezugspunkt nimmt.

Katterød Rev (Katterød Riff), das sich von Fünen bis fast zu den grünen Bojen erstreckt, die Grydeløbet markieren, liegt bei normalem Wasserstand oft nur wenige Zentimeter unter der Wasseroberfläche. Es ist daher unmöglich, auf diesem Weg Richtung Faaborg zu segeln. Im Lauf der Zeit haben viele Segler dies auf die harte Tour lernen müssen. Viele waren sicherlich auch überrascht, wenn sie einen Fischer sahen, der ungewöhnlich weit von der Küste weg in Wathosen eine Meerforelle oder einen Hornhecht aus dem Wasser zog.

Gegenüber von Faaborgs Hafen liegt ein Stück Land, das Sletrøn genannt wird (55° 05.413’ N 010° 13.970’ E). Es ist mit einer roten Boje gekennzeichnet. Es handelt sich hierbei nicht um ein natürliches Stück Land. Angeblich wurde es durch Ballast, der von Schiffen über Bord geworfen wurde, geschaffen. Dies ist sehr wahrscheinlich, da im Lauf der Zeit mindestens zwei Werften am heutigen Hafen gelegen haben. Erst Dyreborgs Werft, die im 19. Jahrhundert an der westlichen Seite des Hafens Richtung Stadt lag und danach die namhafte Møllers Værft (Møllers Werft), die von 1868 bis 1938 in Betrieb war. Hier wurde ein Großteil der dänischen Feuerschiffe gebaut. Darunter eines, das jetzt als Museumsschiff funktioniert und im Hafen von Esbjerg liegt, das Feuerschiff des Nationalmuseums im Nyhavn in Kopenhagen und eines, das im Kanal von Christianshavn in Kopenhagen liegt. Darüber hinaus wurden die bekannten Veteranenschiffe Mira und Halmø auch in Møllers Werft gebaut. Wenn eines der großen Holzschiffe zu Reparationen an Land geholt werden mussten, musste der Ballast vom Schiff geworfen werden. Dadurch wurde Sletrøn geschaffen. Die Unterlage ist, aufgrund der vielen Feldsteine, sehr hart.

Das Charakteristische am Hafen von Faaborg ist die Hafenfront, die nur durch einen gewöhnlichen Verkehrsweg vom Hafen getrennt ist. Es sind die Rückseiten der großen Kaufmannshöfe in Form einiger Lagerhäuser und ein einzelner Hinterhof mit einem charaktervollen sechskantigen Gartenpavillon. Der Garten wurde seit der Erbauung des Kaufmannshofes in der Holkegade 1, Anfang des 18. Jahrhunderts, immer als solcher verwendet.

Knold, Drejet und Sinebjerg

Baden bei Drejet auf Knold in den 1950ern. Wie man sehen kann, wurden an dieser Stelle keine „feinen verchromten Badehäuser“ erbaut. Das unansehnliche Gebäude rechts hat vermutlich die Rolle einer primitiven Toilette ohne Wasserspülung erfüllt. Die anderen beiden Gebäude wurden jeweils als Umkleide- und Aufenthaltsraum sowie primitive Küche mit einem Primus-Kocher von der kleinen Bäckerfamilie, die aus Faaborg kam, verwendet. Foto: Privat

Die Küste zwischen Knold bei Dyreborg und Bøjden ist seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts wesentlich durch Sommerferien und Freizeit geprägt. Die ältesten Freizeithäuser standen nah am Wasser auf gemieteten Grundstücken an den attraktivsten Stränden. Die späteren Sommerhäuser lagen weiter im In-

land, aufgrund der Gesetzgebung zur Bewahrung der Natur in küstennahen Gebieten. In der Dänischen Südsee gibt es mehrere ähnliche Gebiete, die gleichzeitig erstellt worden sind. Besonders die Badehäuser bei Ærøskøbing zu Revkrogen hin (55° 00.417' N 010° 20.822' E) und die in Marstal auf Eriks Hale südlich der Marina sind einen Besuch wert.

Die ersten drei-vier Bade-/Sommerhäuser, die auf der Südwestseite von Knold zu sehen sind, wenn man Richtung Westen segelt, liegen im Schutz der flachen Klippe. Eines der Häuser sticht heraus, da es auf Pfählen gebaut ist, um Probleme mit Wellen oder Hochwasser zu verhindern. Darauf folgt eine fast ununterbrochene Reihe von Häusern auf Drejet. Die meisten Häuser wurden Mitte der 1930er Jahre auf gemieteten Grundstücken errichtet. Heute gibt es strenge Restriktionen zu dem, was erlaubt ist und was nicht, mit Hinblick auf das Aussehen der Häuser sowie Um- und Anbauten. Auf diese Art hofft man, dass das Gebiet, wo man heute überhaupt nichts bauen dürfte, seinen ursprünglichen Charakter als bescheidene Badehauskolonie nicht verliert.

Faaborgs Bourgeoisie, die aus der Stadt hinaus und zu Sonne und Strand wollte, mietete die Grundstücke von den örtlichen Grundbesitzern. Auf einzelnen Grundstücken wurde nie ein Haus errichtet, aber mit einem Windschutzzaun konnte man auch etwas Privatleben am Strand haben.

Wenn man der Küste weiter nach Westen folgt, kommt man zu einer weiteren Reihe von Badehäusern, die direkt an den Stranddünen liegen und direkten Zugang zum Wasser haben. Das Gebiet heißt Sinebjerg (55° 04.655' N 010° 10.664' E) und war ursprünglich mit nur wenigen Fischerhäusern aus dem 19. Jahrhundert bebaut.

Das Leben in den beiden beschriebenen Gebieten entspricht ziemlich genau dem, was auf Fedet geschah, wenn Korsbæks Elite aufs Land reiste, wie man in Lise Nørgaards bekannter dänischer Fernsehserie „Matador" sehen kann.

Knastegrunden

Im Fahrwasser zwischen Avernakø und Bjørnø liegt Knastegrunden (55° 02.899' N 010° 13.443' E), von dem man wegbleiben sollte. Halten Sie also die Kompassmarkierungen gut im Auge. Bei mittlerem Wasserstand beträgt der Abstand zum Grund nur 0,6 Meter. Bei Ebbe kann man sehen, dass der höchste Punkt des Meeresgrundes ein großer Stein ist, der mit Sicherheit auch liegen bleibt, wenn ein großes Schiff auf ihn auflaufen würde.

Viele Segler sind sicherlich mit dem Kiel oder Rumpf über den launenhaften Stein geschabt. Der spektakulärste Zwischenfall ereignete sich am 20. Juni 1808, als ein englisches Kriegsschiff auf dem Knastegrunden auflief und hilflos festsaß. Dies geschah in Verbindung mit den Napoleonischen Kriegen, bei denen spanische Truppen früher in jenem Jahr auf Fünen – und damit auch in Faaborg – einquartiert worden waren, um Südfünen und die Inseln zu beschützen. Dänemark war mit Spanien verbündet, das die englische Freibeuterei im Gebiet eindämmen sollte. Neben den spanischen Truppen waren von dänischer Seite Kanonenboote u.a. in Svendborg, Faaborg und Assens stationiert. In Faaborg lagen zwei Schiffe mit dänischer Besetzung unter dem Kommando von Leutnant zur See Bruun. Außerdem war eine bewaffnete Schanze bei Dyreborg errichtet worden, um die Zufahrt zu Faaborg zu beschützen sowie ein Schanze östlich von Faaborg, die vom Großhändler Ploug bezahlt worden war.

Grydeløbet bei Faaborg

Wenn man von Osten her nach Faaborg kommt und durch den Grydeløbet gesegelt ist (55° 04.026' N 010° 16.782' E), wo man sich an den roten und grünen Bojen orientieren sollte, kann man direkt in den Hafen von Faaborg segeln. Hier kann es in der Hochsaison von allen möglichen Schiffen und Booten wimmeln, die von und nach Faaborg kommen. Wenn man lieber eine ruhige und friedliche Segeltour machen möchte, ist es eine gute Idee, Steuerbord zu halten und der Küste bis nach Faaborg zu folgen. Die ersten Häuser, die man sieht, sind gewöhnliche Villen mit Wassergrundstücken. Anschließend kommt man am Ferienhotel Danland Faaborg vorbei. Zu seinen Füßen liegen ein öffentlicher Badestrand mit Badebrücken und einer Sprungplattform. Links vom Strand liegt der Klinteparken. In dieser Anlage befindet sich auch die Helligkors-Quelle, die immer noch sprudelt. Ab dem Jahr 1500 und bis ins 17. Jahrhundert hinein lag eine kleine Kapelle an der Quelle, die vermutlich von Mönchen aus dem damaligen Helligåndskloster in Faaborg geführt wurde.

Foto: Anders Rehde Nielsen

Lyø Trille und Gisela

Wenn man von Osten her nördlich um Lyø herumsegelt, kommt man auf jeden Fall an Lyø Trille vorbei (55° 03.614' N 010° 08.894' E), das mit einer grünen Boje markiert ist. Hier liegen oft Segelschiffe und Boote windgeschützt, außer vor Ostwinden, verankert. Auf der Landenge gibt es eine reiche Vogelwelt und man kann häufig ein paar Robben sehen, die die Besucher neugierig beobachten. Auf der Westseite des Riffs liegt ein Gebiet, das vor Ort als „Nordre Brøndgrav" (etwa: Nördlicher Brunnengraben) (55° 794' N 010° 08.199' E) bezeichnet wird, da die Wassertiefe von der Küste her stark ansteigt. Hier soll man angeblich gut nach Plattfischen angeln können. Auf der Südseite von Lyø liegt eine ähnliche Stelle mit der gleichen Qualität, die Brøndgraven genannt wird.

Als die Bewohner von Lyø am 19. Mai 1937 aufstanden, erhielten sie eine deutliche Bestätigung dafür, dass es am Lyø Rev (Lyø Riff) keinen Schutz vor Ostwinden gibt. Eine deutsche Tjalk von 46 Registertonnen namens Gisela war nicht weit vom Strand entfernt auf Grund gelaufen. In der Nacht vom 18. auf den 19. Mai hatte ein fürchterlicher Schneesturm die Dänische Südsee heimgesucht und viele Schiffe hatten daher versucht, eine windgeschützte Stelle zwischen den Inseln zu fin-

den. Dies hatte Gisela, die mit 60 Tonnen Graupe beladen war, auch versucht. Leider klappte nicht alles nach Plan, da die Ankerkette riss. Als ein paar Bewohner Lyøs und der örtliche Zoller im Lauf des Vormittags zum Schiff fuhren, um der gestrandeten Mannschaft zu helfen, waren sie besorgt, was passieren würde, wenn der Wasserstand fallen und sich das Schiff auf die Seite legen würde. Die Besatzung kam sicher an Land. Taucher untersuchten, ob es sich lohnen würde, das Schiff zu heben. Dies geschah jedoch niemals und die Bewohner Lyøs begannen die alte Dame in Stücke zu sägen und sie als Alteisen zu verkaufen oder zu anderen Zwecken zu verwenden. Heute ist das Schiff völlig verschwunden, aber vielleicht liegen ja immer noch ein paar Überreste unter dem Sand der Insel.

Bjørnø

Bjørnø Eiswinter
Damit leere und volle Milchkannen und andere Notwendigkeiten über das Eis zwischen Bjørnø und der Schlippanlage bei St. Hansgade in Faaborg im Eiswinter von 1978/79 hin- und zurücktransportiert werden konnten, musste der Großteil der männlichen Bevölkerung sich mehrmals am Tag aktiv beteiligen. Foto: Lars Skaaning

Segelt man auf dem Faaborg Fjord an einem schönen Sommertag, kann es schwierig sein, sich vorzustellen, dass das gesamte Gebiet damals eingefroren war und von Bjørnø aus Autos Richtung Festland nach Faaborg unterwegs waren, mit einem Anhänger voller Schweine oder einer Schar Kinder und Erwachsener auf dem Weg zur Schule oder Arbeit. Aber so war es während der schweren Eiswinter. Einige Male war es so schlimm, dass man nur mithilfe der großen Fähren eine Fahrrinne zwischen dem Hafen in Faaborg und dem Gewässer zwischen Bjørnø und Dyreborg offen halten konnte.

Nakkebølle Fjord und Fjællebroen

Nakkebølle Sanatorium ca. 1920
Foto: Faaborg Byhistoriske Arkiv

Tuberkulose wurde bekämpft, indem die Patienten so viel Sonne und reine Luft wie möglich erhielten. Daher waren die Sanatorien in Dänemark auch mit offenen Liegehallen ausgestattet, wohin die Patienten mit ihren Betten hinausgefahren werden konnten. Das große pompöse Hauptgebäude, das man von der Wasserseite aus sehen kann, war daher mit einer langen Liegehalle auf jeder Seite ausgestattet.
Wenn man entlang der Küste von Fünen durch den Svendborgsund und nördlich um Skarø segelt, kann man im Westen die Insel Svelmø erkennen, die nur bei Ebbe mit Fünen über einen „Ebbevej“ (Wattweg) verbunden ist. Wenn man Svelmø jedoch umrundet, kommt man zum Nakkebølle Fjord, wo es eine Zufahrt zum Hafen von Fjællebro gibt (55° 03,547´N 010° 03,547´E). Das Gebiet ist auf jeden Fall einen Besuch wert. Die Fahrrinne zum Hafen ist relativ eng, aber gut gekennzeichnet. Der Abstand von der ersten roten Boje bei der Einfahrt in den Fjord bis zum Hafen, der 2,5 Meter tief ist, beträgt ungefähr eine nautische Meile.

Ursprünglich erstreckte sich der Fjord noch mehr als zwei Kilometer Richtung Nordwesten von Fjællebroen aus und bis Nakkebølle Gods, das an der Landstraße zwischen Faaborg und Svendborg liegt, ins Land hinein. Mitte des 16. Jahrhunderts, als das Haus erbaut wurde, konnte man bis dorthin segeln. Im Lauf der folgenden 300 Jahre wurde der innerste Teil des Fjords immer mehr von Pflanzen überwuchert, und die Wassertiefe verringerte sich. Daher war es für den damaligen Lehnsherr verlockend, einen Damm an einer passenden Stelle zu errichten. Dies geschah im Zeitraum 1866-70. Ende der 1980er Jahre beschloss man, die Trockenlegung aufzugeben und das eingedämmte Gebiet wieder mit Wasser füllen zu lassen, was im Übrigen auch an vielen anderen Orten in Dänemark geschehen ist. Damit wurde eine schöne Naturlandschaft wieder hergerichtet.
Während der Einfahrt in den Hafen sollte man auf die großen weißen Gebäude achten, die auf der gegenüberliegenden Seite des Hafens bzw. auf der westlichen Seite des Fjords liegen.

Sie wurden ursprünglich von der „Nationalforeningen Tuberkulosens Bekæmpelse“ (Landesverband zur Tuberkulosebekämpfung) im Jahr 1908 errichtet. Der Komplex wird heute nicht mehr als Sanatorium verwendet.

Fjællebroen entstand als Ladeplatz. Außerdem gab es in der letzten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Werft, die vom Bootsbauer Hoffmann betrieben wurde. Bis dieser Anfang des 20. Jahrhunderts die Werft schloss, wurden dort Handelsschiffe gebaut. Danach stoppte der Schiffsbau, bis der Bootsbauer Carl Banke 1940-41 mit seinem Kahn in den Fjord hineinsegelte – gefüllt mit Material, um eine kleine Werft mit einem Büro zu eröffnen. Das Werftgebäude steht heute im Smakkecenter auf Strynø, wo es immer noch als Werftgebäude verwendet wird.

Skrams Flak

Skrams Flak (Skrams Sandbank) (55° 01.614’ N 010° 11.575’ E) liegt südlich zwischen Lyø und Avernakø und ist nach Peder Skram, einem Admiral der dänischen Marine von 1535-55, benannt. Während der Grafenfehde in Dänemark Mitte der 1530er Jahre und in Verbindung mit der Schlacht am Øksneberg auf Fünen am 11. Juni 1535, als Johan Rantzau die Grafen schlug, wurde unter anderem Faaborg von den Truppen von König Christian III. besetzt.

Nach der Schlacht hatten vier Lübecker Schiffe die Inseln südlich von Faaborg geplündert, aber Skrams Schiffe, die zur gleichen Zeit durch den Kleinen Belt gesegelt kamen, versenkten sie bei Bjørnø. Wo genau die Schlacht stattfand, weiß man

nicht mit Sicherheit. Den Quellen zufolge sollte Skrams Flotte jedoch bei Skrams Flak gelegen haben, bevor sie Richtung Svendborgsund segelte und siegreich gegen die Lübecker Flotte kämpfte (Siehe Kapitel Svendborgsund).

Lyø

Der Hafen von Lyø 2014.
Der Hafen von Lyø ist in der Segelsaison gut besetzt. Außerdem kommen, wie man auf dem Bild erkennen kann, viele größere Schiffe, hauptsächlich aus den Niederlanden, die mit Schulklassen, Touristen etc. in der Dänischen Südsee unterwegs sind. Foto: Anders Rehde Nielsen

Lyø ist auf jeden Fall einen Besuch wert, sowohl für Hobbysegler als auch für diejenigen, die die örtliche Fährverbindung mit der Faaborg III-Fähre zwischen Faaborg, Lyø und Avernakø nutzen. Lyøs alter Hafen (50° 03,1´N 10° 09,6´E) wurde vor wenigen Jahren mit einem weiteren Bassin erweitert, sodass heute doppelt so viele Boote hier Platz finden. In der Segelhochsaison ist es eine gute Idee, verhältnismäßig früh am Nachmittag am Hafen anzulegen, wenn man sicher sein will, einen Platz zu bekommen. Wenn dies nicht gelingen sollte, gibt es gute Anlegemöglichkeiten bei Lyø Trille oder westlich des Hafens. An beiden Orten liegt man gut vor südlichen und westlichen Winden geschützt.

In der Stadt Lyø, mitten auf der Insel, liegen die vielen Fachwerkhäuser eng zusammen und bilden ein einzigartiges Dorfmilieu. Der kreisförmige Friedhof umgibt die Kirche, die 1645 erbaut wurde. Wenn man auf dieser friedlichen Insel an Land geht, kann man sich kaum vorstellen, dass sich hier am 6. Mai 1223 eines der wichtigsten Ereignisse der Geschichte Dänemarks abgespielt hat!

Bei einem Jagdausflug nach Lyø wurden Waldemar II. „der Sieger“ und sein Sohn Waldemar III. „der Junge“ von Henrik von Schwerin und seinen Männern gefangen genommen. Schnell wurden sie zur Burg Schwerin gebracht, wo sie sich drei Jahre lang aufhalten sollten, bevor sie freigelassen wurden.

Die Gefangennahme hatte ein internationales Spiel in Gang gesetzt, bei dem das Lebenswerk des „Ostseeimperiums“ von Waldemar II. auseinander fiel und teilweise ins Heilige Römische Reich aufgenommen wurde.

Skjoldnæs

Im Westen markiert Skjoldnæs die Grenze zwischen dem Kleinen Belt und der Dänischen Südsee. Bei Skjoldnæs betritt man entweder die Dänische Südsee oder man verlässt sie. Wenn man hier an Land gehen möchte, bietet die Örtlichkeit Næbbet einen guten Ankerplatz mit tiefem Wasser nah am Land. Von hier aus kann man zu Skjoldnæs Fyr (Skjoldnæs Leuchtturm) hinaufwandern, der für Besucher geöffnet ist. Der Leuchtturm, der im Westen Ærøs steht, ist 22 Meter hoch und kann aus der Ferne von bis zu 20 Seemeilen gesehen werden. Er wurde 1881 errichtet, vom schwedischen Architekt Wedén entworfen und aus Svanekegranit gebaut.

Vom Leuchtturm aus hat man eine schöne Aussicht auf das Meer und in Richtung Südosten über das Land, wo man die quer verlaufenden Zäune in der Landschaft sehen kann. Die Höfe im Dorf Haven hatten alle ihre eigenen Landstreifen – ein Überbleibsel aus der Zeit der Landwirtschaftsgemeinschaften, als alle Männer der Stadt gleich viel Land von jeweils gleicher Bonität erhielten. Heute sind viele Zäune entfernt worden und wo früher Vieh graste, gibt es nun Golfbahnen und Golfspieler.

Næbbet besteht aus dem Material, das durch das Zusammentreffen von westlichen und östlichen Strömungen entstand, die eine Landzunge gebildet haben. Dieses Phänomen, das die Geologen „Nehrung“ nennen, gibt es auch auf Anholt und Thurø Rev. Außerhalb von Næbbet liegen außerdem unterseeische Siedlungen aus der Jägersteinzeit. Auf Næbbet befinden sich noch die Reste einer alten Schanze, die durch Erosion langsam abgebaut wird. Die kleinen Seen, die man auf Næbbet findet, sind bei der Ausgrabung von Kieselsteinen entstanden. Heute sind die Seen und deren Umgebung Brut- und Rastplatz für Küstenseeschwalben, Rotschenkel, Regenpfeifer, Austernfischer und Blässhühner.
Für die Inselbewohner hat Skjoldnæs Fyr (Skjoldnæs Leuchtturm) die gleiche Funktion wie Kronborg (Schloss in Helsingør) – Skjoldnæs heißt den Heimkehrenden an Steuerbord willkommen; hier warten die heimische Umgebung, die Geliebte, die Frau, der Mann, die Kinder, Familie und Freunde.

Svelmø und Hansebugten

Wenn man sich Svelmø von der Seeseite her, ob vom Osten oder vom Westen, nähert, sieht es unmittelbar so aus, als ob die Insel mit Fünen verbunden ist. Dies ist jedoch nicht so. Wenn man vom Land aus nach Svelmø gehen möchte, muss man bei normaler Wassertiefe gut 400 Meter durch kniehohes Wasser waten. Zuerst kommt man nach Lille Svelmø, das bei normalem Wasserstand nur wenige Meter hoch ist. Lille Svelmø ist seit einigen Jahren aufgrund der Versandung mit Græsholm zusammengewachsen.

Von dort aus läuft man übers Festland nach Svelmø. Auf der Südseite von Svelmø, wo der höchste Punkt 15 Meter über dem Meeresspiegel liegt, verläuft von der Küste aus eine lange Sandbank mit dem Namen Svelmø Trille. Für die vielen Kajakfahrer ist dies eine beliebte Stelle, um die Kajaks aus dem Wasser zu ziehen. Die Sandbank ist mit einer roten Boje gekennzeichnet (55° 01.957’N 010° 19.526’Ø), die man beachten sollte, obwohl man vielleicht versucht ist, ein paar Meter weiter innen um die Boje herumzufahren, wenn man Kurs auf Faaborg oder Svendborg nimmt. Wenn man die Sandbank umrundet, sieht es beinahe so aus, als ob die vielen Vögel, die sich hier aufhalten, auf dem Wasser gehen können. Dies liegt daran, dass

der abgelagerte Kies an den meisten Stellen ein paar Zentimeter über der Wasseroberfläche liegt.

Svelmø wurde ab dem 17. Jahrhundert bewohnt und bewirtschaftet, dies bis heute. Ursprünglich gab es nur einen Hof auf der Insel, aber irgendwann im 18. Jahrhundert wurde er in zwei sogenannte Halbhöfe aufgeteilt. Dies wurde sehr konsequent durchgeführt, indem drei Steindeiche gebaut wurden, die die Insel von Ost bis West in drei gleiche Teile teilten. Außerdem wurde ein Steindeich auf dem Hofplatz errichtet, der den großen Hof in zwei Teile teilte. Halbhöfe/Zwillingshöfe sind auch von mehreren anderen kleinen Inseln ein bekanntes Konzept, unter anderem Bjørnø und Illum in der Helnæsbugt (Helnæs Bucht). Die zwei Höfe blieben geteilt, bis sie 1976 abbrannten. Danach wurden ein paar neue Häuser errichtet, die nicht zur ganzjährigen Bewohnung verwendet werden, sondern als Ferienhäuser vermietet werden. Auf der Insel sind Schilder, die auf die Verkehrsregeln im Gebiet hinweisen, aufgestellt. Das Gebiet darf also gerne besucht werden.

Wenn man Svelmø Trille umrundet hat und Richtung Faaborg segelt, kommt man in die Hansebucht, die sich bis hin zum Katterød Rev (Katterød Riff) und Grydeløbet erstreckt. Eine wahrscheinliche Erklärung für diesen maritimen Ortsnamen ist, dass die Handelsschiffe der deutschen Hanse ohne größere Schwierigkeiten bis nah an die Küste segeln konnten. Von der Küste aus brauchte man nicht weit hinauszusegeln, bis das Wasser selbst für die größeren Schiffe tief genug war.

Revkrogen und Korshavn

Korshavn ist ein friedlicher Ort, wo man problemlos ein paar Stunden auf der Bank unter dem großen schattenspendenden Baum am Hafen sitzen kann und die Welt an sich vorbeiziehen lassen kann. Foto: Anders Rehde Nielsen

Am östlichen Ende von Avernakø liegt ein sicherer Naturhafen mit dem Namen Revkrogen (55° 00.483´N 010° 20.970´E). Hier liegt man gut vor südlichen, westlichen und nordwestlichen Winden geschützt. Das Wasser ist bis zum Strand hin relativ tief. Am nördlichen Ende von Revkrogen gibt es einen kleinen privaten Hafen, der zu einer Villa gehört, die im Volksmund Mærsk-Møller-Haus genannt wird. Das Haus wird heute von einem Zweig der Schiffsreederfamilie gleichen Namens als Sommerhaus verwendet. Ursprünglich wurde das Haus Anfang des 20. Jahrhunderts als Sommerhotel erbaut.

Wenn man von Revkrogen aus der Nordküste folgt, kommt man nach Korshavn. Avernakø besteht aus zwei zusammenhängenden Inseln, die früher nur durch eine Landenge verbunden waren. Bei stürmischem Wetter war es lebensgefährlich, sich dort aufzuhalten. Erst 1937 wurde der heutige Weg mit Steineinfassungen eingeweiht.

Korshavn selbst (55° 00,819´N 010° 19,010´E) ist ein ruhiger Ort, um nachts hier vor Anker zu liegen. Es gibt Plätze auf beiden Seiten der Brücke, die selbst bei kräftigem Wind gut geschützt ist. In dem kleinen Hafen gibt es nicht alle Einrichtungen, an die man von größeren Marinas gewohnt ist. Es gibt jedoch eine Toilette, fließendes Wasser und Strom. Einige werden etwas Luxus vermissen, doch andere werden die Einfachheit zu schätzen wissen. Da die Tiefe an den größten Plätzen nicht mehr als zwei Meter beträgt, ist die Größe der Schiffe, die hier anlegen können, begrenzt. Liebt man Ruhe und Frieden und sichere Bademöglichkeiten und will man mit den jüngeren Kindern auf Krabbenfang gehen, ist Korshavn der richtige Ort.

Am anderen Ende von Avernakø im Westen liegt der Bootshafen von Avernakø (55° 02,414´N 010° 15,487´E). Dieser wurde vor ein paar Jahren mit vielen Plätzen und den Einrichtungen, die man von einer modernen Marina erwartet, erweitert. Aus guten Gründen ist der Hafen in der Hochsaison gut besucht.

Ankerplätze und Untiefen im Westen

Die Geschichte von Drejø Gammelhavn kann bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts zurückverfolgt werden und war bis zur Errichtung des Fährenstegs auf der Nordseite der Insel der primäre Anlegesteg. Die Firma Baagø & Riber aus Svendborg errichtete ein Lagerhaus aus Holz für die ersten Routenschiffe für Post und Passagiere. Heute kann man ein Bier in Peters Schuppen trinken.

Das Fahrwasser westlich von Mørkedybet ist im Großen und Ganzen sauber – d.h. frei von Untiefen – und kann problemlos von Hobbyseglern durchquert werden. Aus Rücksicht auf die Erwerbsschifffahrt gibt es jedoch Markierungen von Mads Jensens Grund und Skarsand bei Drejø sowie von Billes Grund zwischen Avernakø und Vesterø. Dies sind drei Untiefen, die mit 4 Metern Wassertiefe oder mehr dem Schiffsverkehr keine Probleme bereiten. Nur die südlichste Untiefe mit 3,4 Metern Wassertiefe ist markiert. Wer Bille war, ist nicht gesichert, aber man nimmt an, dass Kapitän Steen Bille der Namensgeber ist, der die Kopenhagener Seeverteidigung während der englischen Belagerung im Jahr 1807 leitete. Nach dem Verlust der Flotte war es Steen Bille, der den Kanonenbootskrieg gegen die englische Flotte organisierte und diese dazu zwang, größere Ressourcen in dänischen Gewässern anzuwenden, um die Fahrt von und zur Ostsee zu sichern.

Skovens Bucht ist ein guter Ankerplatz mit West-, Nord- und Ostwind. Hier gibt es sandigen Boden und man hat eine schöne Aussicht auf Ærø im Süden. Drejet, eine schmale Landenge, hat der Insel Drejø ihren Namen gegeben. Die Enge verbindet Drejø mit Skoven, einer Insel mit hohen Moränenhügeln und Klippen im Westen. Die Erklärung des Namens (Skoven = Der Wald) liegt darin, dass die Insel von Wäldern bedeckt war, wie die meisten Inseln der Dänischen Südsee im Mittelalter. Die Bebauung der Insel bestand aus drei Höfen und einigen Häusern. Das niedrig gelegene Strandgebiet Mejlholm ist übrigens ein wichtiges Brutgebiet für viele Vogelarten, genau wie Høllehoved und Nørresø. 60 Vogelarten brüten auf Drejø.

Das Fahrwasser zwischen Ærø, Drejø und Avernakø

Wenn man die westliche Einfahrtsboje in Mørkedybet passiert, wird das Gewässer breiter und es gibt Platz, um sich in den oft von Westen kommenden Wind zu legen. Das Schöne am Segeln in der Dänischen Südsee sind die vielen Möglichkeiten, die sich in diesem geschützten Fahrwasser bieten, wo das Land immer in Sichtweite ist. Von Egholm Flak aus kann man sich Richtung Drejø bewegen und dort anlegen oder weiter nach Højestenløbet Richtung Svendborgsund segeln. Man kann auch Richtung Süden segeln und hier gibt es ebenfalls zwei Möglichkeiten, nämlich Ærøskøbing oder der Naturhafen Kleven.

Schließlich kann man auch Richtung Westen weitersegeln und im Hafen von Søby anlegen oder an Skjoldnæs Fyr (Skjoldnæs Leuchtturm) vorbei und dann in nördlicher oder südlicher Richtung weiter im Kleinem Belt segeln. Durch die vielen Möglichkeiten an Häfen und Ankerplätzen kann man schlechtem Wetter mit Schauern und Stürmen ausweichen. Doch auch in geschütztem Fahrwasser kann die See launisch sein. Starke Wellengänge und die Strömung können in den schiffbaren Durchgängen stark sein – mit der Geschwindigkeit von ein paar Knoten – was die Reise in einem kleinen Boot mit geringer Motorkraft beschwerlich gestalten kann. Als die Schifffahrt noch mit Segeln und Rudern betrieben wurde, konnten starke Schauer schlimme Folgen mit sich bringen. Dies geschah beispielsweise, als die Bewohner von Drejø einer Überlieferung zufolge im Jahr 1532 mit ihren Booten auf dem Weg zu einer Taufe in der Kirche von Ærøskøbing unterwegs waren.

Sie wurden von einem Unwetter überrascht und viele ertranken, auch das Kind und seine Eltern. Die Tragödie bewegte die Bewohner von Drejø dazu, ihre eigene Kirche zu bauen, die 1535 eingeweiht wurde – ein Jahr vor der Reformation. Die neue Kirchengemeinde umfasste außerdem die Inseln Birkholm, Hjortø, Hjelmshoved und Skarø. Die Platzierung der Kirche außerhalb des Dorfes, auf tiefgelegenem Grund ganz im Süden hat Historiker verwundert, aber wenn man die Seekarte anschaut, versteht man dies besser. Südlich der Kirche verläuft eine tiefe Kurve ins Land hinein. So konnten die Jollen der Bewohner von den anderen Inseln der Kirchengemeinde hier anlegen. Der Ort ist mit Sicherheit der älteste Anlegeplatz und Hafen der Insel.

Hjortø

Die kleinste Insel des Trios, Hjortø, liegt zwischen Drejø und Tåsinge und ist enorm flach – der höchste Punkt der Insel ist nur 5 Meter hoch. Die gesamte Insel ist mit Deichen gesichert und an einzelnen Stellen wurden alte landwirtschaftliche Maschinen als Füllmaterial verwendet. Während der Sturmflut im Jahr 1872 war nur ein Zehntel der Insel über Wasser und die Satelliteninsel Hjelmshoved war völlig überflutet.

HJORTØBOEN, eine kleine Fähre, fährt seit 1976 zwischen Svendborg und Hjortø hin und her.

Eines der größten Kleinodien der Dänischen Südsee ist das alte Postboot von Hjortø. Mit seinem charakteristischen Hundested-Glühkopfmotor fuhr das Boot zwischen 1954 und 1976 mit Post nach Hjortø. Bis 1969 fuhr es dann an der Seite der Ærø-Fähre im Højesteneløbet, setzte Passagiere ab, nahm neue mit – zusammen mit der Post – und fuhr zurück. Viele Hobbysegler meiden Hjortø aufgrund der Wassertiefe. Aber durch die Beschaffenheit des Grundes entsteht ein Trichter bis zur ausgegrabenen Rinne, die mit ihren eineinhalb Metern Tiefe zum Hafen führt. Es gibt also die Möglichkeit, Hjortø anzusegeln, man muss nur vorsichtig sein.

Søby Havn

Ein großes Segelschiff, die deutsche Bark THOR HEYERDAL, liegt vor Anker nördlich von Ærø. Im Hintergrund kann man Drejø erkennen. Foto: Ole Mortensøn

Segelt man von Revkrog oder Urehoved an der Küste von Ærø entlang, kommt man nach knapp fünf Seemeilen zum Hafen von Søby, einer ausgeprägten Fähren-, Fischer- und Werftstadt. Der Hafen liegt in Richtung Norden und von der Seeseite aus sieht man erst das Silo beim Hafen und danach die Schiffe, die zur Reparation in der Werft liegen. Dies ist eine der größeren übriggebliebenen dänischen Werften und sie dominiert den nördlichen Teil des Hafens mit Docks und Kränen, während der südliche Teil Fischerbooten und Fähren vorbehalten ist.

Jachten und Segelschiffe müssen den Hafen östlich des Fährhafens ansteuern. Die Fährroute Søby-Faaborg ist alt, während die Route Søby-Fynshav auf Als neuer ist. Die Verbindung nach Als existierte zwar bereits vor 1864, doch aufgrund des Deutsch-Dänischen Krieges und des Verlustes von Sønderjylland wurde sie unterbrochen. Søby ist Ærøs größter Fischereihafen. Für einige Jahre gab es hier viele Trawler, die in den Meeren um Dänemark Fische fingen. Heute sind es meist kleinere Jollen.

Skarø

Planschende Gäste bei Skarø im Jahr 1908. Der Tourismus in der Dänischen Südsee basierte auf Badehotels, die Gäste kamen jedoch auch auf der Suche nach Idylle und Natur zu den Inseln. Drejø bekam sein eigenes Badehotel im Jahr 1927.

Nordöstlich von Drejø liegt die kleine Insel Skarø, die im Osten von Knudedyb und im Westen von Højesteneløbet eingerahmt wird. Skarø hat trotz seiner bescheidenen Größe Anlegestellen in jeder Himmelsrichtung. Auf der Westseite lag „Dødemandsbroen“ (Die Brücke des toten Mannes), Kreuers

Bro, wo die Bewohner von Skarø ihre Toten zur Kirche auf Drejø fuhren. Die Insel wird vom Vesterbjerg (Westlicher Berg) gekrönt, der mit seinen neun Metern Höhe den Namen bestimmt verdient. Skarøs Name rührt vermutlich von den niedrigen Hängen der Inseln (Altdänisch „skar“). Skarø Odde (Landenge oder Isthmus von Skarø) und Skarø Rev (Skarø Riff) strecken sich weit in Richtung Fünen und die gekrümmte Landenge erfordert die Aufmerksamkeit der Segler, da sie ständig die Form verändert.

Die Überfahrt nach Svendborg, die ca. 30 Minuten dauert, ist kurz genug, so dass die Bewohner von Skarø zur Arbeit nach Svendborg pendeln können. Die Insel ist daher nicht in gleichem Ausmaß wie die anderen Inseln von der Entvölkerung betroffen. Es leben immer noch ca. 30 Menschen auf Skarø.

Drejø

Die Ziegelei von Drejø vom eigenen Steg aus gesehen. Der Besitzer, Morten Hansen aus Klintegården, kaufte 1899 eine gebrauchte Ziegelei vom Herregården Tisselholt (Gutshaus Tisselholt) auf Fünen und baute sie auf Skovens westlichster Klippe wieder auf. 1917 wurde die Ziegelei billig verkauft und später von Stenstrup Teglværk (Stenstrup Ziegelei), die Konkurrenz vermeiden wollte, wieder abgerissen.

Die Hauptroute nach Drejø verläuft durch Højesteneløbet. Højestene trennt Drejø von Hjortø und eine gegrabene Fahrrinne führt durch das Gewässer, wo die Fähre zwischen Ærø und Svendborg durchfährt. Die Zwillingsmarkierungen zu Beginn der Fahrrinne werden lokal Hans und Rasmus genannt, nach zwei Brüdern, die im Hafen von Svendborg arbeiteten.

Als die Inseln Fährverbindungen erhielten, wurde der Kontakt mit den umliegenden Gemeinden reger. Abends, wenn die Dampfer anlegten, versammelte sich die Jugend von Drejø am Fährensteg um nach Neuigkeiten zu fragen, eine Tradition, die sich bis in die 1960er hinein hielt. Die erste Fähre legte 1883 in Gammelhavn auf der Nordseite von Drejø an. Gammelhavn ist ein kleiner, gut erhaltener Hafen, dessen Geschichte weit in der Vergangenheit liegt. Hier findet man immer noch das wohlbewahrte Küstenmillieu mit Schuppen, Schlippanlage, Trockenplätzen für die Netze und Fischerhäusern. Der heutige Fähranlegeplatz auf der Südseite der Insel ist neuer (1905 erbaut).

Die Hauptinsel Drejø war das Zentrum der Drejø Kommune und der Drejø Kirchengemeinde. Drejø besteht aus der großen Hauptinsel, wo die Ortschaft Drejø liegt, und der kleineren, aber hügeligeren Insel Skoven. Sie sind durch eine Landenge miteinander verbunden, Drejet, die der Insel ihren Namen gegeben hat.

1921 hatte Drejø 298 Einwohner, heute sind es nur noch ca. 60. Auf der Nordseite von Drejø, bei Høllehoved, sind mehrere Deiche erhalten, die man zur Eindämmung von neuem Land verwendete.

An der Kirche von Drejø gibt es eine Sturmflutmarkierung von 1872, die den Wasserstand von damals anzeigt. Das Wasser kann allerdings auch den anderen Weg gehen. Nach dem Orkan im Jahr 1999 war das Wasser um Drejø soweit zurückgewichen, dass Gunnar Eriksen vom Hof Kildager bis nach Grydholm, nördlich der Einfahrt nach Gammelhavn, wandern konnte und im seichten Wasser einer bisher unentdeckten Steinzeitsiedlung gewahr wurde.

Ærøskøbing und Møllegabet

Møllegabet ist der Name der Fahrrinne zwischen Bjerget auf Urehoved und Dejrø. Wieder muss man während der Anfahrt vorsichtig sein und den Markierungen folgen, da außerhalb von Bjerget große Steine liegen. Bjerget besteht nur aus ein paar kleinen Hügeln und südlich davon gibt es ein kleines Wildreservat. Auf der Landenge liegen ein paar kleine farbenfrohe Badehäuser. Dies sind die alten Badehäuser der Bewohner von Ærø an deren Lieblingsbadestrand in Revkrog nahe Ærøskøbing.

Während der Einfahrt passiert man Backbord Dejrø, eine unbewohnte und unberührte Insel. Sie ist hügelig und der höchste Punkt 6 Meter hoch. Die Insel war niemals bewohnt und nie hat ein Pflug die Erde gewendet, dafür hat man Vieh grasen lassen, was bis heute noch der Fall ist. Die Landschaft ist davon geprägt, da heute nur noch Hagedorn und einzelne Bäume wachsen. Unterwasserarchäologen von Langelands Museum untersuchten in den 1970ern eine sehr gut bewahrte Steinzeitsiedlung im Wasser vor Dejrø. Damals war die Insel größer und die Steinzeitmenschen wohnten am Strand, wo es gute Möglichkeiten zum Fischen gab.
Der alte Hafen in Ærøskøbing ist eine Perle und das Gleiche gilt für die Stadt. Hier ist das Hafen- und Stadtmillieu so gut bewahrt wie sonst nur an wenigen Orten Dänemarks. Wie die meisten anderen alten dänischen Häfen war der Anlegesteg für Jahrhunderte die einzige Hafenanlage. Brogade (Steg- oder Brückenstraße) oder Skibbrogade (Schiffssteg- oder Schiffsbrückenstraße) sind in allen alten Seehandelsstädten die Namen der Straßen zum Hafen. Im 19. Jahrhundert begann man sogenannte Bassinhäfen zu bauen. Ein solcher alter Bassinhafen ist Ærøskøbing, wovon auch eine Schiffswerft erhalten ist, die sich heute mit der Restaurierung von alten Stahlschiffen beschäftigt. Die alte Werft funktioniert als soziale Einrichtung zur Beschäftigung von Jugendlichen mit verschiedenen Schwierigkeiten und Problemen. Der dreimastige Schoner Fylla von 1922, der mit Schülern segelt, hat hier seine Basis. Eine Besonderheit am Hafen ist das kleine, weiß getünchte Haus an der südöstlichen Ecke des Hafens. Dies ist das Küchenhaus des Hafens. Zur Zeit der Segelschiffe war es eine Zeit lang verboten, Feuer an Bord zu zünden und der Koch musste an Land gehen, um das Abendessen im Küchenhaus zu kochen.

Kleven

Aussicht von Ærø auf die Dänische Südsee, Lilleø und Ommelshoved an einem Sommertag. Foto: Ole Mortensen

Anstatt bei Møllegabet durchzufahren, kann man auch östlich um Dejrø herumsegeln und Ommelshoved Flak backbord passieren, um zum Hafen von Ærøskøbing zu gelangen. Die alten Markierungen zur Einfahrt wurden in den 1970ern immer noch verwendet und man konnte selbst bestimmen, ob man nach ihnen segeln wollte.

Segler können heute problemlos mit kurzem Blick auf den Kartenplotter hier hineinsegeln. Oft fahren Jachten und andere Schiffe nach Kleven, einem ausgezeichnet geschützten Naturhafen mit guten Ankerplätzen. In Kleven gibt es einen alten Schiffssteg. Bevor man hierhingelangt, kommt man an mehreren großen Steinsammlungen vorbei. Zur Zeit der Segelschiffe wurde Kleven als Winterlager für Schoner, Galeassen und Segeljachten verwendet. Ommel war ein altes Fischerdorf und zu Hochzeiten lagen hier und im Nachbardorf Kragnæs ca. 50 Frachtsegler. Die Wassertiefe am alten Schiffssteg beträgt zwei Meter. Vom Steg aus führt ein Weg ins Fischerdorf hinein, das wie Dragør und Sønderho aus einem Wirrwarr von Gässchen und Sträßchen besteht, in der sich Fremde schnell verlaufen können. Im idyllischen Ommel passen die Bewohner auf das Hafenmillieu und den Steg auf, und es wurden mittlerweile eine Toilette und ein Duschraum eingerichtet.

Im südlichsten Teil der Bucht zwischen Ærøskøbing und Kleven ist das Wasser sehr flach. Unterhalb des Hochlandes bei Nevre liegt Lilleø. Auch diese kleine, flache Insel war einmal bewohnt und die Erde wurde bewirtschaftet. Die letzten Bewohner verließen die Insel 1898. Heute weiden Schafe auf der Insel und es gibt hier Kolonien von Silbermöwen und Küstenseeschwalben. Eine andere kleine Insel des Typs „Græsholm“ (Grasholm) ist Nørreholm beim Dorf Kragnæs. Heute gibt es keine Landzunge mehr bei Kragnæs, aber früher gab es eine, da Gråsten Nor (Nor = Flachwassergebiet, Haff) bis tief ins Land hinein lief und Ærø fast entzwei teilte. Hier gab es ausgezeichnete Fischgründe und mit einer kleinen Fähre konnte man über das Fahrwasser übersetzen, damit der Weg zwischen den zwei Teilen Ærøs kürzer war. Gråsten Nor wurde 1856 eingedämmt und trockengelegt. Ærøs einschneidende Küste, die vor der Eindämmung von Gråsten Nor, Vitsø Nor, Stokkeby Nor u.a. noch prägnanter war, war angeblich der Hintergrund für die Namensgebung von Ærø oder Erre – was Sprachwissenschaftlern zufolge „die Gebuchtete“ bedeutet hat.

Revkrogen

Folgt man der Küste ab der Einfahrtsboje nach Ærøskøbing Richtung Westen, umrundet man Urehoved, und eine Bucht öffnet sich Richtung Süden. Diese Bucht heißt Revkrog. Hier ist das Wasser tief bis kurz vor der Küste und die Stelle diente im Lauf der Zeit als guter, sicherer Ankerplatz, jedoch nicht gegen stürmische Winde von Nordwesten her. Hat man eine Jolle, kann am Strand anlegen und von hier aus ist es nur ein Kilometer bis Ærøskøbing.

Bei Borgnæs verläuft die Landstraße am Strand entlang und hier gab es einen kleinen Ladeplatz für Schiffe. Hier befanden sich auch eine Windmühle sowie Ærøs einzige Wassermühle. Die Gebäude der Wassermühle mit einem stattlichen Hauptgebäude und einem Mühlendamm sind teilweise noch erhalten. Zwischen Bregninge und Skovby ist das Land hoch und zur Küste hin stark abfallend. Hier liegt Ærøs höchster Punkt, Synneshøj, 67 Meter über dem Meeresspiegel. Es ist eine schöne Segeltour entlang der Küste mit der hügeligen Landschaft.

Marstal Havn und Red

Der Hafen von Marstal von der Hafeneinfahrt aus gesehen. Die ca. 1 km lange Steinmole beschützt den Hafen gegen Osten. Foto: Ole Mortensen

Der Hafen von Marstal ist einen Besuch wert. Das langgestreckte Hafenbassin ist an Sommertagen stark von Jachten und anderen Schiffen befahren. Der Hafen war schon immer ein Anlegehafen für die vielen Schiffe der Stadt. Obwohl die Flotte von Segelschiffen und in letzter Zeit auch die Flotte von Küstenmotorschiffen verschwunden sind und der Fährverkehr mittlerweile eingestellt ist, gibt es immer etwas zu sehen. Zwei in der Umgebung gebaute Schiffe liegen als handfeste Beweise für die Schifffahrtsgeschichte der Stadt hier vertäut. Beim Eriksens Plads (Eriksens Platz) liegt Samka, ein Motorfrachtschiff aus dem Jahr 1956 und der frisch restaurierte Schoner Bonavista aus dem Jahr 1914. Man kann sogar an Bord des Schoners gehen. Dem Schiff fehlen jedoch Takelage, Motor und Ausrüstung, um in See zu stechen. Eriksens Plads mit der Werft wird vom Seefahrtsmuseum von Marstal geführt und Besucher können hier bei der Sanierung von Wasserfahrzeugen zusehen und die Glühkopfmotoren betrachten und hören, die in passenden Abständen gestartet werden. Zu manchen Zeiten befanden sich bis zu acht Werften gleichzeitig an diesem Hafen. Das Schwimmdock zieht Blicke auf sich und zeigt, dass der Hafen immer noch aktiv ist. Wer mit dem eigenen Schiff anreist, sollte das Marstal Søfartsmuseum (Marstaler Seefahrtsmuseum) besuchen, das eine der besten Seefahrtssammlungen des Landes hat.

Wenn man den Hafen von Marstal in nördlicher Richtung verlässt und weiter in die Dänische Südsee hinaussegelt, folgt die Segeltour dem Nordre Løb (Nördlicher Lauf), der gut markiert ist. Der Kurs geht genau Richtung Norden, bis zur nördlichen Einfahrt nach Marstal, wo die Rinne eine 90-Grad-Kurve macht und in eine neue Rinne führt. Auf der Steuerbordseite Richtung Süden liegen Sandinseln und die Rinne von 3,8 Metern Tiefe führt an den Untiefen Mandens Grund vorbei Richtung Süden sowie Meyers Grund oder an Venegrund Richtung Norden (54,53,00 N og 10,34,00 Ø). Johan Anton Meyer war Kapitän zur See und in den 1820ern und 1830ern für die Messung der Untiefen in der Dänischen Südsee und im Småland-Fahrwasser verantwortlich. Wenn man an der Einfahrtsboje vorbeisegelt, befindet man sich auf dem Fahrwasser Bredningen.

Anstatt der markierten Route zu folgen, kann man problemlos in nördlicher Richtung zur Einfahrt nach Mørkedybet weitersegeln. Man kann auch zur kleinen langen Insel Halmø fahren und hier den Anker werfen. Das Fahrwasser hier heißt Halmø Sund, aber nur Kajaks und Lastkähne können zwischen Ommelshoved und Halmø hindurchfahren. Diese Insel ist ein Moränenhügel, dessen höchster Punkt im Norden liegt, wo es eine Klippe, Halmø Gavl, gibt. Richtung Westen ist die Insel flach

und wird von Salzwiesen gesäumt. An den Moränenklippen tummeln sich Uferschwalben und auf den Salzwiesen gibt es Kolonien von Silbermöwen und Sturmmöwen.

Klørdybet und die Holme

Klørdybet ist die Einfahrt nach Marstal vom Süden her. Ein niederländischer Stahlschoner ankert an der Rinne. Foto: Ole Mortensen

Es ist wichtig, die Einfahrt bei Klørdybet zu finden, denn fährt man vorbei, erwartet einen ein Sandgrund mit nur 60 cm Wasser. Sandbänke erstrecken sich auf dem ganzen Weg von Ristinge Hale bis nach Langholm. Nicht wenige Schiffe sind im Lauf der Zeit auf diesen Sandbänken gestrandet.

Klørdybet (54°50'36.68"N og 10°32'53.02"O) ist eine natürliche Stromrinne, die jedoch im Lauf der Zeit begradigt und vertieft wurde. Klørdybet schlug so einen immer größeren Bogen nach Osten hin ein, 1990 wurde eine neue Rinne gegraben und das Material in Klørdybet geschüttet. Die neue Rinne ist fünf Meter tief, aber Versandungen kommen vor. Man muss sich innerhalb der Markierungen aufhalten, da die Wassertiefe außerhalb der Rinnen an einigen Stellen nur einen Meter beträgt. Auf Steuerbordseite liegen die flachen Holme Langholm, Langholmshoved und Lindholm. Es gibt flache Sandbänke, die von Möwen und Watvögeln bewohnt werden.
Auf der Backbordseite sieht man Eriks Hale – eine Landzunge, die aus dem Material des Abbaus von Ærøs langer südlicher Küste zur Ostsee hin gebildet wurde. Auf der Innenseite der Landzunge befinden sich eine Reihe alter Badehäuser. Nach der Einfahrt wird das Wasser flacher. Auf der Backbordseite liegt außerhalb des Ortes Hestegrunden Marstals imponierenstes Bauwerk: Eine gut 1 km lange Steinmole, die den Hafen gegen die östlichen Stürme und Vereisungen im Winter schützt. Klørdybets natürliche Rinne verläuft weiter Richtung Norden mit Hvinegrund auf Backbordseite und Hoffens Grund auf Steuerbordseite. Die Rinne endet in einer Sackgasse bei Hovvig Grund. Aber als Segler folgt man natürlich den Markierungen weiter nach innen, die an einer gegrabenen Rinne entlang durch die Sandbank Søndre Løb oder früher Laaen, bis zum Hafen von Marstal führen.

Bredningen

Bredningen hat viel Verkehr im Sommer. Hier ist ein schöner alter Schoner, JOHANNE von Nakskov, auf dem Weg nach Marstal. Foto: Ole Mortensen

Das Fahrwasser zwischen Ærø, Strynø und Langeland hat keinen Namen auf der Seekarte 170, aber lokal nennt man es Bredningen. Im Süden wird Bredningen von den Holmen zwischen Langeland und Ærø, im Norden von Rudkøbing Løb und Tåsinge Grunde begrenzt. Bredningen hat für die Verhältnisse in der Dänischen Südsee gute Wassertiefen von fünf-sechs Metern, und die Segeltour bereitet daher keine Probleme, weder für die Fährfahrt noch für Jachten mit Kiel. Die Fährroute Rudkøbing-Marstal wurde am 20. Januar 2013 eingestellt. Nach der letzten Eiszeit und in der Steinzeit war Bredningen ein See mit Süßwasser, der von Eichenwäldern umgeben war. Der Wald stand in den seichten Gebieten und die Reste dieses Steinzeitwalds befinden sich immer noch auf dem Meeresgrund.

Der größte Hafen von Bredningen ist Grevebroen auf Strynø. Die fruchtbare Insel liegt als flacher Moränenhügel im Meer, ca. 500 Hektar groß. Seit dem Mittelalter ist die Insel bewohnt und es wurde Landwirtschaft betrieben. Die Inselbewohner mussten sich über das Meer bewegen und es gab Bootsverbindungen, besonders zu den nächstgelegenen Städten Rudkøbing und Marstal. Der Insel fehlte jedoch ein Hafen, wo größere Schiffe be- und entladen werden konnten. 1867 wurde ein Schiffssteg gebaut. Diesen nannte man Grevebroen (Grafensteg), da die Grafschaft Langeland, zu der die Insel gehörte, den Bau bezahlte. 1954 wurde ein Fährhafen gebaut. Die Motorschiffe der südfünischen Dampfschiffgesellschaft konnten jetzt auch Autos mitnehmen. Grevebroen war in den 1990er Jahren in Verfall geraten. In 2008 wurde der Hafen jedoch erneuert und erweitert, damit er heute den Bedürfnissen der Fährfahrt und denen von besuchenden Booten entspricht. Im Sommer 2013 wurden eine neue Fähre angeschafft und neue Anlegeplätze gebaut.

Auf dem Fahrwasser Bredningen gibt es viel Schiffsverkehr im Sommer – natürlich am meisten in der Hochsaison Juli-August, und es gibt Tage, an denen Hunderte von Schiffen vorbeikommen. An Tagen mit Meeresstille gibt es die Möglichkeit, Dänemarks kleinen Wal zu sehen: den Kleinen Tümmler (Gewöhnlicher Schweinswal). Normalerweise kann man sie in kleinen Gruppen beobachten und man erkennt sie an der Rückenflosse, die an der Wasseroberfläche erscheint, wenn der Wal Luft holen muss. Im Frühling und Herbst sieht man viele

Ringelgänse und Eiderenten auf dem Wasser und Kormorane sieht man hier das ganze Jahr über auf Futtersuche – manchmal trocknen sie auch ihre Flügel auf einem Stein oder Pfahl.

Die Untiefe zwischen Birkholm und Strynø

Ein großer Teil von Bredholm ist vom Strand-Beifuß überwachsen. Die Schafe vermeiden die Pflanze, wenn sie auf der Insel weiden. Foto: Ole Mortensen

Westlich von Strynø liegt eine große namenlose Untiefe mit einer Reihe Holme, die alle zu Strynø gehören. Das Gebiet wird heute nicht mehr befahren und ist ein Wildreservat. Auch früher war die Schifffahrt hier sehr begrenzt, da man nur mit Lastkähnen zu den Inseln fuhr und Heu erntete und später Vieh hier zum Sommergrasen hinbrachte. Das Vieh musste mit Kähnen zur Insel gebracht werden, denn hätte man die Tiere dorthin schwimmen lassen, bestand die Gefahr, das sie wieder von der Insel wegschwammen.

Bredholm, Grensholm und Græsholm sowie die kleine Insel Buddiken gehören zu einem Kataster und seit 1887 hat ein Verein dafür gesorgt, dass auf den den Inseln Tiere weiden. Die meisten Höfe auf Strynø besitzen auch einen Teil des Gebiets auf Bredholm. Der Bredholmsverein existiert immer noch und das Weideland der Inseln wird mit Zuschüssen finanziert, um die Umwelt und besonders die brütenden Vögel zu schützen.

Viele Vögel fliegen über die Wildreservate der Dänischen Südsee, wenn sie von Skandinavien wegziehen – z.B. die Weißwangengänse und Ringelgänse. Reiherenten und Blässhühner versammeln sich im Winter in großen Schwärmen. Von Brutvögeln gibt es Flussseeschwalben, Lachmöwen, Sturmmöwen, Schnatterenten und Graugänse. Das Gras auf den Inseln ist wichtig für die Gänse, die in die russische Tundra ziehen oder von dort zurückkommen.

Strynø Kalv war im Gegensatz zu den kleineren Inseln bewohnt. In der Mitte der Insel gab es drei kleine Höfe und der Boden wurde ursprünglich durch Dreifelderwirtschaft bestellt. Die flache Insel ist von Deichen umgeben und außerhalb dieser Deiche liegen Salzwiesen. Die letzten Bewohner verließen die Insel 1969 und seitdem wurden die Gebäude als Ferienwohnungen benutzt und auf den Feldern hat man Schafe grasen lassen. Der kleine Sund zwischen Kalven und Møllebroen auf Strynø wird von Booten und Lastkähnen befahren – einer der großen alten Lastkähne von Kalven ist erhalten und wird von Øhavs Smakkecenter (Schmacken-Zentrum der Dänischen Südsee) für Ausflüge mit Schulkindern in der Dänischen Südsee und Robbensafaris verwendet. Ein anderes Schiff des Smacken-Zentrums hat eine große Bedeutung für die Weideflächen der kleinen Inseln in der Dänischen Südsee – es ist ein neugebauter Stahllastkahn namens Yrsa, der eine große Herde Schafe oder Rinder auf die Inseln bringen kann.

Mørkedybet

Im Schlepptau in Mørkedybet unterwegs nach Birkholm. Foto: Ole Mortensen

Mørkedybet heißt die natürliche Rinne, die Segler von Marstal in Richtung Westen führt. Ende der Eiszeit war die Rinne ein Schmelzwasserfluss. Die Schifffahrtszeichen stehen nah beieinander. Auf Backbordseite liegt Skaaen, das befahren werden kann und von Ortsansässigen verwendet wird, um den östlichsten Teil der markierten Rinne abzukürzen. Der schmale Wasserweg wird an Sommertagen von vielen Schiffen befahren und man trifft viele verschiedene Boote. Auf Steuerbordseite gibt es nicht viel Wasser und man kommt an Grensholm und Bredholm vorbei, wo Schafe grasen. Anschließend passiert man zwei kleine Inseln, Buddiken und Græsholm, bevor man nach 1,5 Seemeilen Birkholm auf der Steuerbordseite und Store Egholm auf der Backbordseite erreicht.

Birkholm hat einen kleinen Hafen und es gibt ein Postboot nach Marstal, das Passagiere mitnimmt. Die Insel wird von weniger als 10 Personen bewohnt. 1870 betrug die Bevölkerungszahl 89. Sie ist die flachste der bewohnten südfünischen Inseln und von Deichen umgeben. Der höchste Punkt der Insel, Hyllens Bakke ganz im Westen, ist nur 2,5 Meter hoch. Die Häuser und die wenigen Höfe liegen gesammelt ungefähr in der Mitte der Insel und bilden zusammen ein kleines Dorf.

Seit den 1990ern wird auf Birkholm keine Landwirtschaft mehr betrieben, doch einige Bauern auf Taasinge und der Verein Fyns Kolaug haben den Boden zum Grasen ihres Viehs verpachtet. Der kleine Hafen ist im Sommer gefüllt mit Booten von Gästen. Wenn man sich nicht in das Wirrwarr begeben will, kann man außerhalb des kleinen Badestrands nördlich des Hafens den Anker werfen. Es gibt nur Kieswege auf der Insel und Gäste können in ungestört auf der Insel herumlaufen – es gibt hier keinen Autoverkehr. Birkholms Salzwiesen und Kanäle bieten eine abwechslungsreiche Tierwelt. Es gibt Brutplätze für viele Vögel und es ist sogar gelungen, die Rotbauchunke wieder auf der Insel einzuführen. Im Mai erklingt deren schöne glockenartige Ruf aus den Strandteichen.
Gegenüber von Birkholm liegen die flachen, unbewohnten

Holme Lille Egholm und Store Egholm. Aus Rücksicht auf die brütenden Vögel darf man im Zeitraum zwischen dem 1. März und dem 15. Juli hier nicht an Land gehen.

Vårø Knude und Monnet

Vårø Knude (Vårø Klumpen oder Knoten) ist Tåsinges südlichster Punkt. Die Landspitze erhieltihren Namen vom Dorf Vårø, das weiter im Inland liegt. Von Vårø aus sind es fast drei Kilometer bis zu tiefem Wasser und nur flache Wasserfahrzeuge können den Hafen ansteuern.

Vårø Knude ist mit Tåsinge über die Monnet Strandeng (Monnet Salzwiese) verbunden. Der Großteil von Monnet liegt nur einen Meter über dem Meeresspiegel und wurde nie bewirtschaftet. Die Vogelwelt ist hier daher besonders reichhaltig.

Tåsinge Grund (Die Untiefe von Tåsinge)

Westlich von Rudkøbing Løb (Rudkøbing Passage) und südlich von Tåsinge liegt ein großes seichtes Gebiet mit Namen Tåsinge Grund. Es liegen einzelne große Steine in diesem Gebiet, wo die Wassertiefe ca. 30 Zentimeter beträgt. Es ist also kein geeigneter Ort für Kielboote. Mit einem Kielboot kann man jedoch relativ gut westwärts fahren, wenn man sich von Tåsinge Grund fernhält. Man sollte sich lediglich in einigem Abstand von Strynøs Nordküste bewegen und Richtung Nordspitze der kleinen Insel Vogterholm halten und von dort aus in westlicher Richtung zwischen Hjortø und Birkholm durchfahren.

Tåsinge Grund wird im Sommer nur von kleinen Booten und Lastkähnen befahren, die bei Stjovl vor Anker liegen. Von dort aus werden Ausflüge oder Angeltouren unternommen. Andere Gäste sind Kajakfahrer, die in Gruppen in der Dänischen Südsee rudern. Das Gebiet zwischen Tåsinge, Strynø und Birkholm ist seit 1996 ein EU-Vogelschutzgebiet in Übereinstimmung mit der Ramsar-Konvention und alle Arten von Jagd oder Surfing sind verboten. Im Sommer versammeln sich hier Tausende von Höckerschwänen, wenn sie sich mausern.

Stjoul

Die guten Angelgründe um Monnet herum haben viele Möglichkeiten für den Angelsport geschaffen. Die Bucht zwischen Vårø Knude und Stjoul Knude trug auf den Inseln den Namen „madfadet“, was so viel wie „Futternapf“ bedeutet, da die reiche Fisch- und Vogelwelt fast so etwas wie eine Speisekammer für die Inselbewohner war. Die hohe Insel Store Rallen hatte bis vor Kurzem grasende Schafe, heute leben jedoch keine Tiere mehr auf der Insel. Die Fischer benötigen zum täglichen Befahren des seichten Fahrwassers eine gründliche Ortskenntnis. In den seichten Gebieten südlich von Tåsinge liegen viele große Steine, die bei Ebbe sichtbar sind, sich sonst aber unter der Meeresoberfläche verstecken und eine Gefahr darstellen.

Lindelse Nor (Kleines Fahrwasser Lindelse)

Lindelse Nor wurde eines Sommertages von Schmacke-Jollen und einem Wikingerschiff aus Strynø angelaufen. Das Schmacken-Zentrum hatte Gäste aus dem Norden, die sich auf Langeland umsehen wollten. Foto: Ole Mortensen

Lindelse Nor schneidet sich durch Langelands Westküste und kann nur mit Vorsicht von Schiffen mit maximal eineinhalb Metern Tiefgang befahren werden. Das Fahrwasser ist stellenweise sehr seicht und es gibt ein Steinriff bei Flintholm. Stein- und Sandgründe machen die Einfahrt schwierig und man muss der Peilung Højeklingt-Fuglsbølle Kirkespir folgen. Das Fahrwasser hat fünf kleine Inseln und drei Holme. Auf den größten Inseln, Langø und Lindø, sind Deiche errichtet worden. Die Insel Kværnen ist nur einen Hektar gross, aber 11 Meter hoch und sattelförmig. Eskilsø ist dagegen sehr flach und mit Gras bewachsen. Bukø ist die äußerste Insel des Fahrwassers und besteht aus einem neun Meter hohen Moränenhügel, der mit ein paar Bäumen bewachsen ist und von einem kleinen Sandstrand umgeben ist. Hier wurde nie Landwirtschaft betrieben. Wie auf Kværnen und Eskilsø hat man auf der Insel Vieh grasen lassen.

Das Fahrwasser wurde seit dem Mittelalter befahren. Dies ist bekannt, da Ausgrabungen bei Købingshoved die Reste eines Handelsplatzes auf einer kleinen Landzunge nördlich von Kværnen zutage gebracht haben. „Købing“ bezeichnet einen kleinen Handelsplatz, während „hoved“ „Kopf“ oder „Haupt“ bedeutet. Der Handelsplatz wird auf den Beginn des 14. Jahrhunderts datiert. Der Platz lag gut geschützt an der Unterseite der Bucht und war schwierig zu erreichen, was ihn vor Überfällen vom Meer her beschützte. Er wurde jedoch nie ein ernstzunehmender Konkurrent für Rudkøbing, das bereits 1287 das Stadtrecht erhielt, während die Bewohner von Købingshoved die Insel wieder verließen.

Heute wird das Fahrwasser von Jachten befahren, meist von Menschen, die sich dort auskennen, und die Boote liegen meist durch die Insel Bukø windgeschützt. Bei von Westen kommenden Sturmwinden sollte man sich jedoch von diesem Fahrwasser fernhalten, das bei rauer See und wegen den vielen Untiefen ein unangenehmer Ort sein kann.

Rudkøbing Løb (Rudkøbing Passage)

Der Hafen von Rudkøbing mit alten Holzschiffen am Kai in Søndre Bassin. Foto: Ole Mortensen

Nördlich von Bredningen liegt Rudkøbing Løb. Ein „løb“ ist eine natürliche oder gegrabene Rinne, die durch einen seichten Abschnitt eines Fahrwassers führt. Rudkøbing Løb war ursprünglich ein Abfluss für den Binnensee, der Bredningen nach der Eiszeit war. Dort, wo der Abfluss der Küste am nächsten kam, gab es einen guten Ladeplatz und hier entstand die Stadt Rudkøbing, die einen Schiffssteg, bis 1826 jedoch keinen eigentlichen Hafen hatte. Größere Schiffe konnten nicht am Schiffssteg anlegen und dies, zusammen mit einer kleinen Geschützbatterie auf dem Schiffssteg verhinderte im Oktober 1658 während der Dänisch-Schwedischen Kriege zwei Mal, dass schwedische Soldaten bei der Stadt an Land gehen konnten. Zum Leid der Langeländer gelang es den Schweden später doch, in Nordlangeland an Land zu gehen und die gesamte Insel zu erobern, die daraufhin gründlich ausgeplündert wurde.

Im 19. Jahrhundert wuchs der Schiffsverkehr, und da die Dampfschifffahrt aufzublühen begann, wurden gute und sichere Fahrwassermarkierungen notwendig. Es wurde eine Lotsenstation in Rudkøbing eingerichtet. Die Passage hatte ihre natürliche, etwas geschnörkelte Rinne und diese wünschte man aus Rücksicht auf die Schiffsfahrt zu begradigen und zu vertiefen. Heute ist die Rinne drei Meter tief und die Passage wird von drei Leitfeuerstationen erhellt.

Rudkøbing Løb verläuft weiter vom Hafen von Rudkøbing aus in Richtung Norden und heute liegt die Passage in der 80 Meter breiten Durchfahrtspassage in der Mitte der Langelandsbrücke, die 1962 Langeland mit Siø verband. Die Höhe der Brücke beträgt 26 Meter. Die Rinne verläuft ein gutes Stück weiter nach Norden und endet an der nördlichen Einfahrtsboje auf Höhe von Pæregård auf Langeland und Vemmenæs Skov bei Tåsinge. Auf der Langelandsseite gibt es eine Reihe von Untiefen: Der Brücke am nächsten liegt Bagergrunden, danach Rifbjerg Grund und am längsten in Richtung Norden Middelgrund. Die Strömung in Rudkøbing Løb verläuft entweder in Richtung Norden oder Süden – und ändert sich alle sechs Stunden. Für einen kurzen Zeitraum herrscht „slækstrøm“. Man muss sich vor der Strömung in Acht nehmen; sie kann zeitweise 4-5 Knoten schnell sein.

Pæregårdsbugten (Pæregårdsbucht)

Nördlich von Rifbjerg und Klavsebølle auf Langeland liegt eine kleine Bucht, Pæregårdsbugten, im Windschutz des vorspringenden Punkts Næshoved. An diesen Ort kamen oft Stellnetzfischer aus Rudkøbing und hier werden gelegentlich große Thunfische gefangen. Die Stellnetze standen nah an der Küste im südfünischen Gebiet, heute sind sie aber alle weg. Der Fang ist zu gering für die kapitalintensive Stellnetzfischerei.

Siøsund

Der Siøsund erstreckt sich von Rudkøbing Løb und zwischen Vemmenæs und Siø. Der Sund ist nicht markiert, stellenweise aber drei bis vier Meter tief. 1960 wurde der erste Teil der Bauarbeiten der Verbindung Fünen-Tåsinge-Langeland abgeschlossen – ein Damm und eine niedrige Brücke, die quer über den westlichen Teil des Siøsunds führen. Dieser Teil des Sundes ist nie befahren worden, da er „blind“ endet, d.h. mit weniger als einem Meter Tiefe in Tåsinge Grund (Untiefe von Tåsinge). Der östlichste Teil wurde jedoch rege benutzt, in erster Linie von Fähren, die von Vemmenæs nach Rudkøbing fuhren. Früher tat man dies rudernd oder segelnd mit Fährbooten und Lastkähnen.

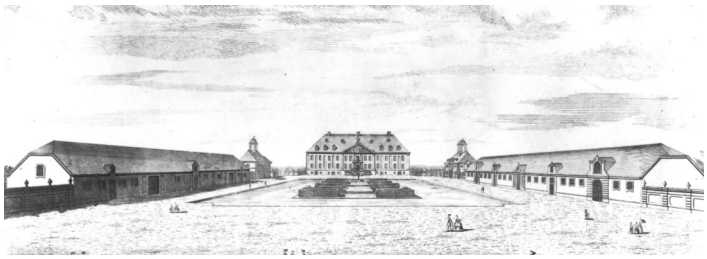
Stenodden

Dieses Riff liegt nordöstlich von Vemmenæs und ist keine angenehme Bekanntschaft. Eine einzelne Schifffahrtsmarkierung zeigt den östlichsten Punkt des Riffs an und glücklicherweise geschieht es selten, dass die Markierung übersehen wird, wenn Jachten von Svendborg nach Rudkøbing fahren oder umgekehrt.

Lunkebugten (Lunkebucht)

Nördlich von Vemmenæs erstreckt sich Lunkebugten. Die Küstenlinie ist 12 Kilometer lang und bietet eine Aussicht, die in der Dänischen Südsee selten ist. Die stabilen Strömungs- und Wetterverhältnisse in der Bucht sorgen für gute Voraussetzungen zum Boot fahren, obwohl die „Lumskebugten“ („lumsk“ bedeutet hinterlistig, tückisch) für Überraschungen gut ist. Im Sommer ist besonders der äußere Teil von Lunkebugten befahren und die Bucht funktioniert als Sammlungsort für Verkehr westlich durch den Sund.

Valdemars Slot (Schloss Waldemar)



Ein Prospekt von Valdemars Slot von der See aus gesehen von G.D. Tschierscke, dem Architekten der Torhäuser, Wagen- und Stallanlagen und des Teepavillons. Der Teepavillon ist jedoch nicht mit im Bild.

Die Bewohner von Tåsinge hatten schon immer eine sehr enge Verbindung mit Valdemars Slot in Tronøret an der Nordseite von Lunkebugten. Das große Gut umfasste einmal fast die gesamte Insel. Ein Schmied aus Troense, der sein eigenes Haus

und einen kleinen Garten besaß, konnte daher mit Fug und Recht behaupten: „Ich und der Baron, wir besitzen die gesamte Insel“.

Das Hauptgebäude ist genNorden zum See hin ausgerichtet – und das ist kein Zufall, denn das Schloss hat in den letzten 350 Jahren der Familie Juel gehört, seit Admiral Niels Juel das Schloss erworben hatte – nämlich mit dem Geld, das er als Belohnung dafür erhalten hatte, dass er die schwedische Flotte an einem Sommertag 1677 in Køge Bugt mit Bravour besiegt hatte.

Valdemars Slot erhielt sein heutiges Aussehen durch eine Restaurierung Ende des 19. Jahrhunderts. Das Schloss wurde jedoch in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts erbaut, als Christian IV. beschloss, dass sein Sohn Valdemar Christian seine eigene Residenz haben sollte. Valdemar Christian ist jedoch nie im Schloss gewesen.

Thurø und Troense

Foto von Schonern in Thurøbund ca. 1915 mit FALKEN im Vordergrund. Rechts im Bild sieht man Kidholm.

Vor 200 Jahren sagte man auf Thurø über die Fischer, dass sie „so arm seien, dass sie am Wasser leben müssen“. Heute ist es umgekehrt. Bei Svendborg sind die Ufer des Sundes dicht bebaut. Damit so viele Menschen wie möglich die begehrte Aussicht aufs Meer haben können, sind sowohl die Küste als auch die Hügel bebaut worden. Die reichen Bewohner von Svendborg bauten die ersten Villen auf der Strecke zwischen der Stadt und St. Jørgens Kirche Ende des 19. Jahrhunderts. Da die Eigenheimbebauung sich in den 1960ern von der Kirche bis Rantzausminde erstreckte, entstand das, was heute Guldkysten (Goldküste) genannt wird.

Die Hügel, Wälder, Kirchtürme und Leuchtreklamen des Sundes dienten früher als Hilfsmittel, um durch das Labyrinth des Sundes zu führen. Heute sorgen Richtfeuerlinien, GPS und Markierungen für eine sichere Durchfahrt. Die Passage durch den Sund ist mit der Zeit einfacher geworden. Vertiefungen und Begradigungen der schlimmsten Kurven haben die Durchfahrt wesentlich vereinfacht.

Thurø, Troense und Svendborg waren in einem Zollgebiet zusammengefasst, das etwa der Ausdehnung der heutigen Svendborg Kommune entspricht. Das Gebiet war ein maritimes Zentrum und Svendborg war für mehrere Jahrzehnte im 19. Jahrhundert die größte Seefahrtsstadt der Provinz. Bei den zeitweise mehr als 29 Schiffsbauplätzen wurde im 19. Jahrhundert über die Hälfte der gesamten Holzschifftonnage Dänemarks gebaut. Die Reeder investierten ihr Geld in lokale Schiffe und die Schiffbauer unterstützten die Reedereien, was zu reger Aktivität führte: Die Schiffbauer in Svendborg, Thurø und auf Tåsinge brachten in den Jahren 1870 bis 1910 ganze 370 Schiffe zu Wasser. Bei Pilekrogen, westlich von Troense, im Hafen von Svendborg und in Thurø Bund waren die vielen lokalen Schiffe für den Winter vertäut. Die traditionelle Segelfahrt kam jedoch nach dem Ersten Weltkrieg in ernsthafte Schwierigkeiten, nachdem die Zahl der Dampfschiffe gewaltig zugenommen hatte und die Frachtpreise nach den Rekordpreisen des Krieges wieder gefallen waren.

Thurøbund hat immer noch zwei Werften. Es werden jedoch keine Schoner mehr gebaut, sondern luxuriöse Jachten. Etwas bescheidener ist der alte Fischerort Gambøt mit seinen kleinen Schuppen, Werkzeugen und Bootsstegen und bezeugt die Vergangenheit der Fischerei. Mitten in Thurøbund liegt die halbmondförmige Insel Kidholm, die heute unbewohnt ist.

Das Fischerdorf Troense mit seinen gut erhaltenen Fachwerkhäusern liegt auf einem fast rechtwinkligen Landvorsprung auf dem östlichen Teil von Tåsinge in Richtung Thurø Bund. Von Troense aus gingen die Seeleute auf große Fahrten, es wurden aber auch Schiffe gebaut. Die spezielle Unterteilung von Troense in mehrere hundert Meter lange Grundstücke zeigt, dass es hier umfangreichen Obstanbau gab. In fast allen Gärten findet man alte Obstbäume. Der Obstanbau gab einer ganz besonderen Form von Schiff seinen Namen: Den Pæreskuderne (in etwa: Birnensegler), die Obst aus Südfünen in die Hauptstadt Kopenhagen brachten. Die Tradition wird immer noch am Leben erhalten. Jedes Jahr im Oktober starten Boote aus ganz Südfünen von Troense aus zum jährlichen Apfelwettlauf, bei dem die Jahresernte nach Svendborg gebracht wird und dort direkt von der Reling aus verkauft wird.

Durch Skaarupsund nach Thurø

Nach Aspelunds Hoved dreht sich die Küste nach Westen in Richtung Skaarup Sund, der Fünen von Thurø trennt. Die Route zum Svendborgsund geht in südlicher Richtung weiter, da der Skaarup Sund für größere Schiffe nicht zugänglich ist. Der Sund ist ein ca. vier Kilometer langes und einen Kilometer breites Flachgewässer mit variierenden Tiefen von 0,6 Metern bis 5 Metern – typischerweise jedoch unter 2 Metern Tiefe. Auf dem Bild sieht man Færgegården auf Thurø.

Bevor Thurø 1934 durch einen Damm mit Fünen verbunden wurde, gab es mehrere Verbindungsstellen zwischen der Insel und Fünen. Die vielen zum Sund führenden Straßen von der Stadt Thurø stammen aus dieser Zeit, da jeglicher Kontakt über den Seeweg ging. Præstelandingen (Priesterlandung oder Priesterankunft) bei Thurø Kirke (Thurø Kirche) war der Ort, an dem der Priester eine Zeit lang von Fünen aus herübergesegelt wurde, da Thurø keinen eigenen Priester hatte.

Südwestlich von Thurø sticht Thurø Rev (Thurø Riff) gefährlich in den kleinen Belt hinaus und „revprikken“ (”Riffpricke”) muss mit gutem Abstand passiert werden. Thurø Rev wurde durch Ablagerungen auf der Süd- und Ostküste gebildet und hat im Lauf der Zeit Strandwälme geschaffen. Die Gezeiten strömen durch die natürlichen Rinnen und die empfindliche Natur der Salzwiese steht unter Naturschutz.

Svendborgsund

Das Bild einer Übergangszeit von der Jahrhundertwende. In der ersten Reihe Richtung Sund sind Anleger-Plätze, Badehäuschen und Jollen zu sehen, während neugebaute Villen langsam das Terrain und die Aussicht erobern.

Das kleine, winkelige Fahrwasser zwischen Tåsinge und Fünen heißt Svendborgsund. ”Sund” ist eine alte Bezeichnung für das Schwimmen, aber trotzdem war der Sund schon immer eines der am meisten befahrenen Fahrwasser Dänemarks. Der Sund erstreckt sich über 13 Kilometer von Grasten im Osten bis Lehnskov im Westen und hat seinen Namen von der Stadt Svendborg, die an einem der besten Naturhäfen in der Dänischen Südsee entstanden ist.

Der Svendborgsund ist lang und voller Strömungen. Die Strömung ist sehr unregelmäßig, da sie stark vom Wind beeinflusst wird. Nordwestliche Stürme bringen normalerweise westliche Strömungen mit einer Geschwindigkeit von bis zu sechs Knoten mit sich. Das Gleiche gilt bei östlichen Stürmen. In extremen Fällen kann die Strömung mehrere Tage lang in die gleiche Richtung gehen. Bei ruhigen Windbedingungen ändert sich die Strömung ca. alle sechs Stunden und hat eine Geschwindigkeit von 2-3 Knoten.

Vom Sund aus führte der Weg sowohl in die weite Welt als auch in die anderen Teile der Dänischen Südsee, obwohl es schon immer als schwieriges Fahrwasser galt. Die zahlreichen Riffe und Sandbänke, abrupt ändernde Tiefen und veränderliche Strömungen haben die Durchfahrt zu einem riskanten – aber schönen – Unterfangen gemacht. Die Fahrrinne führt steil den breiten, fast trockenen Landgrund auf beiden Seiten hinauf und schlängelt sich durch Sandbänke und Holme. Abgesehen von einem bewaldeten Steilhang zwischen Øksnebjerg und Christiansminde ist die Küste auf der Seite von Fünen flach mit grünen Böschungen.

In den 1960ern wurde eine Reihe von Brücken gebaut, die – quer über Tåsinge – Langeland mit Fünen verband und somit auch Tåsinge, Langeland und Siø miteinander verknüpfte. Die Svendborgsund-Brücke wurde 1966 fertiggestellt und beendete das historische Fährenmonopol des Sunds. Von den 1930ern bis 1966 war die Überfahrt von Svendborg nach Vindeby auf Tåsinge die am meisten befahrene Fährenroute in Dänemark nach der Route über den Großen Belt. Eine Million Autos wurden Anfang der 1960er jährlich übergesetzt.

Der Sund hatte immer eine wichtige Bedeutung in Bezug auf Machtstrukturen. Entlang des Sundes liegen mehrere mittelalterliche Festungsorte. Auf der Seite vonTåsinge war Kærstrup das Zentrum der Macht. Weiter westlich, nach dem Abknicken des Sundes bei Svendborg, lagen die beiden Mittelalterburgen Horseslot und Saksenborg ganz nah am Wasser des Sundes. Als Standort für die Überwachung des Sundes eignete sich Saksenborg, da die Burg prominentauf einer kleinen Landzunge platziert war, die südlich von Iholm in den Svendborgsund ragt. Das Gleiche kann man von Horseslot behaupten, das in Horseskov (Horsewald) einen Kilometer länger östlich nah an der Küste lag. Die Burgen konnten Zoll verlangen oder Piraterie betreiben. Auf Fünen übernahmen Skattertårnet in der befestigten Stadt Svendborg und die Königsburg Ørkild die Kontrolle des Sundes.

Die Burgen stammen aus der Zeit, als die Dänische Südsee ein exponiertes Gebiet war. Im 12. Jahrhundert suchten wendische Piraten das Gebiet heim und seitdem bildete die Dänische Südsee das Grenzgebiet zwischen dem Königreich Dänemark und den Herzogtümern Schleswig und Holstein.

Der nahe Sund wurde von Fähren und Paketbooten bedient. Die Sundfähre Helge aus dem Jahr 1924 fährt immer noch. Helge hat fünf Anlaufstellen bei Grasten, Troense, Valdemar Slot, Vindeby Øre und Christiansminde.

Dødemanden und Iholm

Dass der Sund seinen Zoll gefordert hat, sieht man anhand der Untiefe „Dødemanden“ (Der Tote Mann) außerhalb von Kogtved. Der Name ist seit der ersten Seekarte des Gebiets von 1962 bekannt und hängt mit dem niederländischen Wort für Wasserleiche zusammen. Die Wassertiefe fällt plötzlich bei Dødemanden und trotz der Markierungen und GPS gibt es immer noch viele, die bei Dødemanden „auf den Grund gehen“.

In den 1690ern ragte ein Teil der heutigen Untiefe über Wasser, als die erste Seekarte gezeichnet wurde. Sie war deutlich größer auf älteren Seekarten. Vor der Begradigung der Fahrrinne war Dødemanden mit Middelgrunden verbunden. 1922 wurde ein Teil der Barriere weggegraben, um die Seefahrt zu erleichtern. Dødemanden ist heute eine unabhängige Untiefe, die in weniger als zwei Meter unter der Oberfläche liegt und lauert.

Lundeborg Bælt oder Langelandssund

Lieb Kind hat viele Namen – aber verwirrend ist es, dass das Fahrwasser zwischen Ostfünen und Langeland entweder namenlos ist, wie auf Seekarte Nr. 142 und als Teil des Großen Belts betrachtet wird oder verschiedene Namen hat. Dieses Fahrwasser ist, im Unterschied zu einem großen Teil der Dänischen Südsee, tief, breit und frei von Untiefen. Aus dem gleichen Grund wurde es oft von Schiffen befahren – vor allem die Strecke von und nach Svendborg und Rudkøbing. Thurørev (Thurø Riff) ist die einzige gefährliche Untiefe bei der Fahrt in diesem Gebiet, wo es ansonsten tiefes Wasser 8-9 Meter, an der Küste Fünens gibt. Auf Langeland liegen die Häfen Dageløkke und Lohals und auf Fünen Lundeborg. Wo Langeland aufhört – bei Hov – beginnt der Große Belt.

Der Hafen in Dageløkke wurde 1897 angelegt. Åsø Bro und Dageløkke Havn waren an Sommertagen das Ausflugsziel für Sonntagsausflüge, unter anderem von Svendborg aus und ein Wirtshaus sorgte für Verpflegung der Reiselustigen. Der Hafen diente in erster Linie als Warenhafen und Anlegestelle. Heute ist der Hafen ein reiner Jachthafen und die Aktivitäten an Land sind durch das nahegelegene Feriencenter und Badegäste geprägt.

Die Küste Langelands hat eine Reihe küstennaher Untiefen und die Ortsnamen an Land werden für die Untiefen verwendet: Korsebølle Rev (Korsebølle Riff), Helletofte Sand, Egeløkke Rev (Egeløkke Riff), Stoense Løb (Stoense Passage), Skattebølle Røn (Skattebølle Holm). Eine Ausnahme ist Rødgrund. Stoense Løb liegt zwischen Rødgrund und Skattebølle Røn und wurde früher von kleineren Segelschiffen verwendet, die den Hafen von Stoense ansteuerten.

Länger Richtung Norden liegt Lohals – eine Landzunge, die später dem Hafen und der Bebauung ihren Namen gab. Die erste Hafenanlage des Ortes wurde während der Napoleonischen Kriege 1807 bis 1814 erbaut. Die Anlage verfiel nach

dem Krieg und wurde von einer steinernen, ca. 18 Meter langen Landungsbrücke mit einem Windschutz Richtung Südwesten ersetzt. Die Brücke wurde besonders in Verbindung mit dem Fährverkehr nach Nyborg, Skælsør und Korsør verwendet. 1841 benutzten 547 Reisende den Hafen. Die ersten Liniendampfschiffe, Raddampfer, hielten außerhalb von Lohals und Passagiere konnten mit Booten von und zu den Dampfschiffen geführt werden.

Die Seefahrt war um das Jahr 1800 ein wichtiges Gewerbe an Langelands Nordspitze und eine Reihe Bootsführer und Skipper in Hou hatten Deckboote und kleine Jachten, mit denen sie Fracht zwischen Langeland, Fünen und Seeland hin- und hertransportierten.

Lohals wurde auch ein Fährhafen. Die südfünische Dampfschiffgesellschaft befuhr ab 1897 die Route Lohals-Korsør. 1932 bis 1963 fuhr die Motorfähre M/S Lundeborg zwischen Lohals und Lundeborg. Der Hafen von Lohals war durch die hier liegenden Frachtschiffe geprägt. Die Anzahl der Schiffe sank nach und nach, der große Niedergang geschah jedoch erst in den 1950ern. Die Fischerei war ebenfalls wichtig in Lohals und wurde in den Zwischenkriegsjahren der wichtigste Erwerbszweig mit 30 bis 40 Motorfischerbooten sowie Fischereivereinigungen und Verkaufsvereinigungen, heute gibt es die Fischerei hier jedoch nicht mehr. Als 1998 die Autobrücke über den Großen Belt eröffnet wurde, wurde die Route Lohals-Korsør eingestellt. Die einzige Aktivität des Hafens von Lohals ist jetzt der Besuch von Jachten und Touristen im Sommer. Außerhalb von Lohals liegt Smørstakken und Smørstakkeløbet. Smørstakken ist ein kleiner, jetzt überfluteter Holm und Smørstakkeløbet gleich südlich davon ist markiert. Von Smørstakken aus geht eine Untiefe weiter Richtung Norden, mit seichtem Wasser und teilweise trockenen Steinen bis zur Sandinsel Vresen. Es gibt jedoch eine markierte Passage bei Kobberdybet. Die alte Markierung ist die Kirchturmspitze von Svindinge Kirke zusammen mit der Schifffahrtsmarkierung bei Teglgårds Huse.

Segelt man Richtung Norden entlang der Küste Fünens, kommt man nach der Insel Thurø und der Einfahrt zum Skaarup Sund bei Skaarupøre an der Küste an einem Gebäude vorbei. Weiter im Norden passiert man die hervorspringenden Punkte Aspelunds Hoved und Elsehoved. Dortgibt es auch einen kleinen Leuchtturm am Strand. Zwei Seemeilen weiter nördlich liegt Lundeborg, umrundet von Wald und mit Aussicht nach Lohals. Es gibt keine Schwierigkeiten bei der Einfahrt in den Hafen, der heute aus einem neuen Jachthafen besteht, der in Schneckenform gebaut ist, und dem alten Fischerei- und Fährhafen.

Lundeborg ist heute ein gut besuchter Ferienort mit großen Campingplätzen in der Nähe, einem Badestrand und einem gut bewahrten Hafenmilieu rund um das Lagerhaus und den Kaufmannshof, wo es ein Restaurant und eine Ausstellung gibt. Der Hafen wird auch von der Oure Idrætsskole (Oure Sportschule) benutzt, die mehrere Segelboote besitzt, auf denen die Schüler im Sportsegeln und Navigation unterrichtet werden.