

Havnen i Hooge ved lavvande. Indsejlingen er ganske smal, så man skal holde tungen lige i munden under indsejling ved højvande, men er man først inde, er der god plads.



Et anderledes sejladsområde



Kun små 60 sømil fra de indre danske farvande, gennem Kielerkanalen, ligger et sejladsområde, der er helt ukendt for de fleste. Herfra strømmer årligt i tusindvis af tyske sejlere til Danmark, men kun meget få danske både sejler den anden vej. Det er synd, for her venter en helt anderledes verden end den, vi kender fra hjemlige sunde og bæltter.

Kielerkanalen er i sig selv en oplevelse. Den er godt 50 sm lang og kan uden videre gennemsejles på en dag, hvis man har travlt. Kanalen krydses flere steder af høje broer, hvor den mest spændende er jernbanebroen ved Rendsburg. Ad store spiralformede ramper bringes jernbanen op i 40 meters højde.

Under broen hænger en lille gondol, der fungerer som en færge for den lokale trafik. Et ophold i Rendsburg er bestemt et besøg værd. Byen rummer en mængde smukke gamle bygninger, og den er spændende, fordi den, som gammel dansk fæstningsby på grænsen mel-

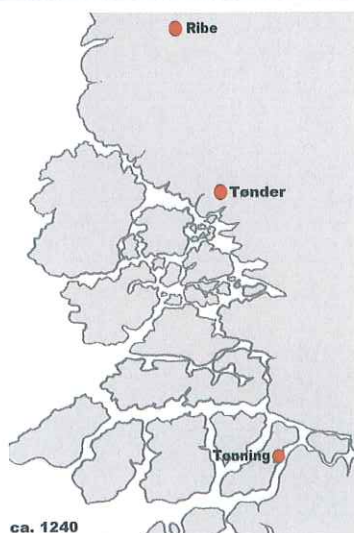
lem Slesvig og Holsten, har stor historisk interesse.

Yderligere 20 sm mod vest nås den lille Gieselaukanal, hvorfra man kan sejle ind i floden Ejderen. Over en strækning på 60 sm slynger floden sig gennem det lave landskab ud mod Nordsøen. Ejderen var helt tilbage i vikingetiden en vigtig handelsvej. Her kan man sejle for sejl og tilbringe adskillige dage for anker eller ved små anløbsbroer. De første 42 sm sejles i helt strømfrit farvand, men herefter sluses man ud i tidevandet, hvor man i beskyttet farvand kan gøre sig de første erfaringer med tidevandssejlad og anløbe de to gamle dan-

ske byer Friderichstadt og Tönning. Vælger man imidlertid at fortsætte gennem Kielerkanalen, når man til Brunsbüttel. Her kan der overnattes inden for slusen, inden man skal prøve kræfter med tidevandet. Hvis det er højvande, er det imidlertid muligt at anløbe Brunsbüttels gamle havn, der ligger med indsejling direkte fra Elben, og som er langt mere interessant. Men så må man indstille sig på at tørre ud i det dybe mudder ved lavvande, for havnen kan kun besejles fra tre timer før til tre timer efter højvande.

By med danske aner

Er man først ude i Elben, skifter alt karakter. Elben er en af Europas store floder, og her i den ydre del er den mere end 2 sm bred. Bare 9 sm SØ for Brunsbüttel kan man besøge Glücksburg. Det er områdets næststørste by, og danskere vil føle sig hjemme her, fordi mange bygningsværker virker bekendte. Det er ikke så underligt, for byen er i sin tid anlagt af Christian den IV som en konkurrent ▶



Kortene viser Hal-
lighavets
udvikling
gennem
de seneste
750 år

Brunsbüttels gamle havn ved lavvande. Selv store kølbåde kan, med kølen dybt begravet i muddret, ligge her.



Et anderledes sejladsområde



til Hamburg. Vælger man derimod at sejle mod NV, videre udad, når man efter bare 9 sm til Otterndorf. Her på sydsiden af Elben er man rigtigt i Tyskland, og byen, der ligger et par kilometer fra havnen, fik rettighe-der allerede i 1400-tallet og har mange smukke gamle huse. Havnen kan, som Brunsbüttels gamle havn, besejles fra tre timer før til tre timer efter højvande. Længst ude mod Nord-

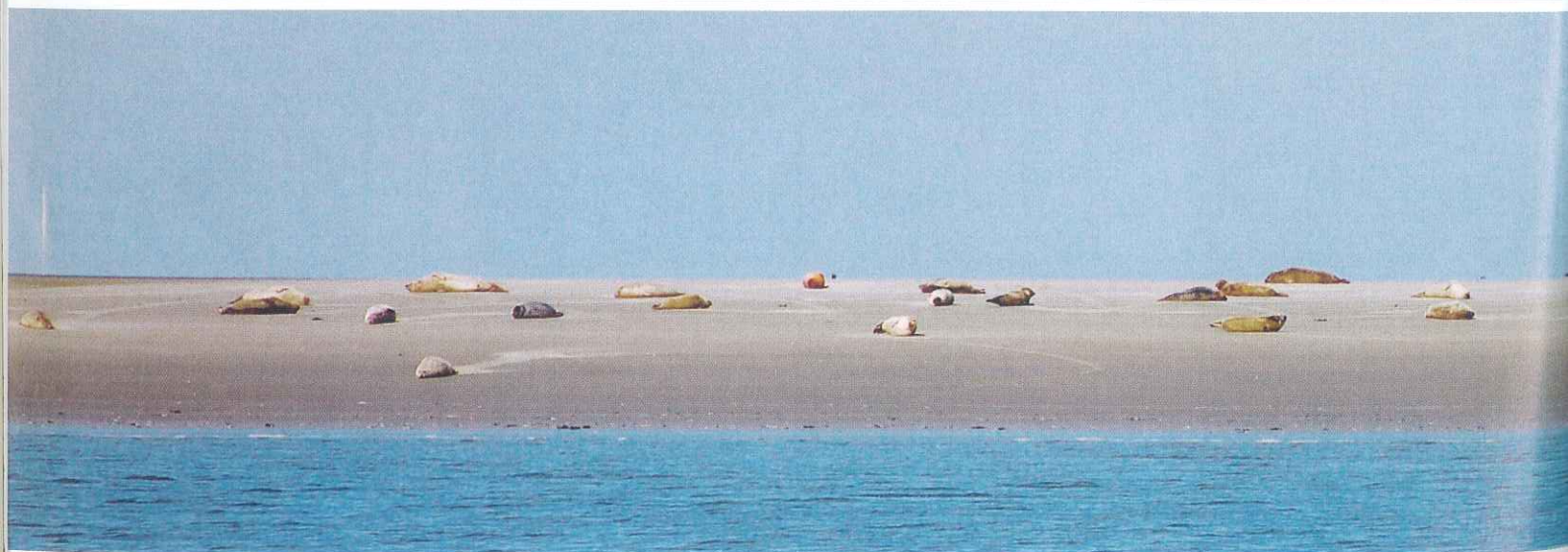
søen ligger Cuxhaven, som er områdets største by. Havnen her kan anløbes under alle stadier af tidevandet, og byen har alle tænkelige provianteringsmuligheder. Fra Cuxhaven kan man fortsætte nordpå til Vadehavet, eller man kan vælge en afstikker til Helgoland.

Som en lille oase, ca. 25 sm fra land ude i Nordsøen, ligger Helgoland. Denne ø adskiller sig helt fra alle andre øer i

området, fordi den bl.a. består af en høj rød sandstensformation, der når helt op i over 60 meters højde. Set med sejlerøjne har Helgoland har to væsentlige attraktioner. Dels er øen told- og momsrit område, så det er muligt at proviantere til meget rimelige priser. Dels en meget stor og velbeskyttet havn, der kan anløbes og forlades også ved lavvande. Den er derfor et meget velegnet ud-

gangspunkt for anløb af mere problematiske farvande som fx turen mod Husum og Hallighavet eller mod Ejderen, hvor anvendningen helst skal ske i passende tid før højvande, så man får strømmen med sig ind.

I dagtimerne præges øen af endagsturister, men ved aftenstid, når de sidste forlader øen, er det tid til at gå en tur rund på "Oberland". Her er der en fantastisk udsigt over øen og





Jernbanebroen over Kielerkanalen ved Rendsborg med den lille gondol, der fungerer som færge for lokaltrafik.

Nordsøen, og på øens nordvestlige del kan man endda komme helt tæt på et rigtigt fuglefjeld og se bl.a. suler på helt tæt hold.

Naturkatastrofer

Ditmarsken er den del af Holsten, der ligger mellem Elben og Ejderen. Farvandet er vanskeligt at besejle og måske knap så interessant; men kommer man nord herfor, åbner der

sig et fantastisk sejladsområde: "Hallighavet".

Det er et farvand, opstået som et resultat af to store naturkatastrofer, som i dag ville have udløst de helt store avisoverskrifter og hjælpeprogrammer. I middelalderen bestod området af store lavtliggende landområder, der bl.a. levede af saltproduktion, som den vi i lille skala kender fra Læsø i dag. Saltet blev sydet med brug af lokal

tørv. Tørvelaget havde imidlertid en beskyttende effekt mod de oversvømmelser, der jævnligt fandt sted, og efter århund-

di man overraskes af den sproglige mangfoldighed. Ud over tysk, der naturligvis tales af alle, støder man ofte på sprog,

” Store dele af landet blev skyllet væk og hele byer udslettet af naturkatastrofen.

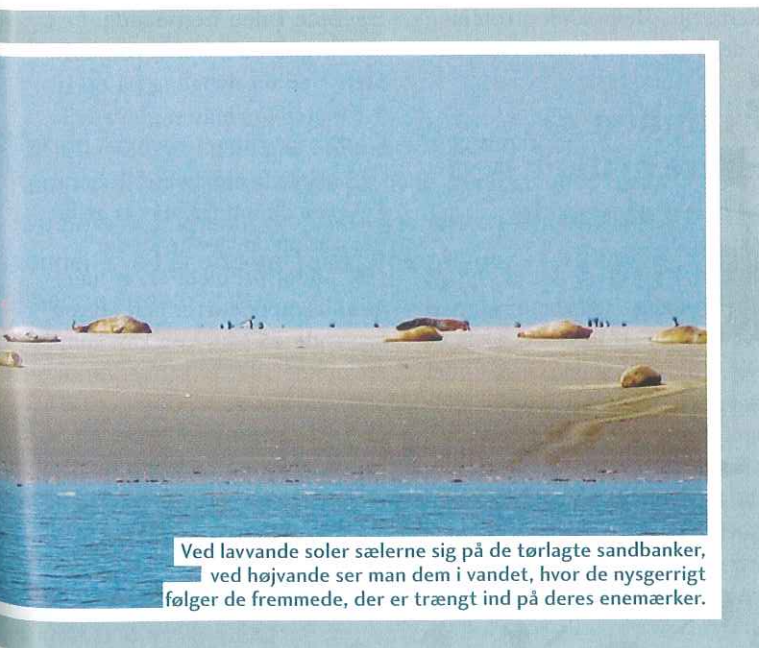
reders overforbrug, hvor tørven var blevet fjernet, ramte en naturkatastrofe af enorme dimensioner området i 1362. Mere end 10.000 mennesker menes at være druknet i forhold til Danmarks nuværende befolkning ville det svare til 100.000 omkomne! Store dele af landet blev skyllet væk, hele byer blev udslettet, og tilbage lå en række ubeskyttede kystområder, der til stadighed var udsatte for ny angreb fra havet. Frem til en stormflod i 1632 havde naturen overtaget, men siden da har kystbeskyttelse og marskdannelser nogenlunde holdt naturen i skak.

Fire forskellige sprog

Kulturhistorisk er området også meget interessant, bl.a. for-

der synes næsten uforståelige og alligevel bekendte. Faktisk tales der i dagligdagen hele tre forskellige sprog af forskellige befolkningsgrupper. Nordfrisisk er udbredt på Sylt, Amrum og Föhr, plattysk tales mest på halligerne og i de kystnære områder, og endelig støder man indimellem på dansk. Ex findes der danske skoler bl.a. på Föhr, i Husum og i Tönning.

I dag består området af en række øer, der er adskilt af dybe render, sandbanker og flade områder, som ligger tørt ved lavvande. Mod nord er de relativt store ferieøer Sylt, Amrum og Föhr, hvis lave dele er beskyttede af høje diger. I den sydlige del ligger en række små øer, de såkaldte halliger, der er de sidste rester af det land, der ►



Ved lavvande soler sælerne sig på de tørlagte sandbanker, ved højvande ser man dem i vandet, hvor de nysgerrigt følger de fremmede, der er trængt ind på deres enemærker.



Et anderledes sejladsområde

forsvandt under de store stormfloder. Halligerne er ikke beskyttet af diger, så ved ekstremt højvande oversvømmes de helt, og kun de såkaldte værfter ligger oven vande. Det er kunstige bakker på op til 4 meters højde, hvor bebyggelsen er samlet, og hvor mennesker og dyr kan søge tilflugt under stormflod.

Tidevandets stadige vekslener præger området. Det betyder nemlig, at alt helt skifter karakter hver 6. time.

Ved lavvande ligger op mod 80% af området tørt, og store flokke af sæler soler sig på de store sandbanker. Ved højvande derimod, hvor der er mellem 3 og 3½ meter større dybde end søkortets angivelser, er der vand, så langt øjet rækker, kun afbrudt af små klumper af land, hvor de flade halligers bebyggelse ses på værfterne. Men på grund af de store fladvandede områder er der, selv når det kuler op ude i Nordsøen, relativt

roligt og bølgeløst. Selv i dårligt vejr kan man flytte sig og opleve noget nyt.

Bortset fra de udfordringer, som sejlads i tidevand altid vil være, er det mest overraskende ved området måske dets store variation. Halliger, som Hooge, Langeness og Oland, byder på natur med et fantastisk dyreliv og fugleliv. På Hooge er der

” Som oftest er bunden så blød, at man bare synker ned i dyndet og bliver stående.

lidt turisme, men da der overvejende er tale om dagturister, er alt meget fredeligt i morgen- og aftentimerne. På de øvrige halliger derimod, møder man stort set kun lokalbefolkningen.

Anderledes er det på ferieøerne som Amrun, Föhr og Sylt. Her er der en udbredt badeturisme med ferielejligheder, hoteller, restauranter, et væld af

butikker, og alt hvad det indebærer.

Tidevandet bestemmer

Sejlads i tidevandsområder adskiller sig helt fra det, vi er vant til fra de indre danske farvande, fordi det helt er tidevandet, der bestemmer, hvornår man kan sejle. Dels løber strømmen i de dybe render ofte med me-

re end 3 knob, så det er vigtigt at planlægge sejladsen, så man får strømmen med sig. Dels er det, for at komme inden om øerne, nødvendigt at sejle mellem de dybe render. Her sejles ad små ruter, der er afmærkede med birkeris stukket ned i havbunden, og hvor man omhyggeligt må beregne, hvornår der er vand nok, fordi man pas-

serer steder, der ved lavvande ligger op til 1,5 meter over kortets "0".

Selv om vadehavssejladens måske ikke er den enkleste form for sejlads, kan det varmt anbefales at forsøge sig. Bådens dybgang sætter selvfølgelig visse begrænsninger (og vi er privilegerede i den henseende, fordi "Troldand" har svingkøl). Men med en dybgang på op til 1,5 meter kan man sagtens sejle rundt i området.

Vi havde fx aldrig mindre end 1,9 på ekkolodden, når vi sejlede; selv på de laveste steder.

Et andet problem er, at mange af havnene tørrer helt ud ved lavvande, så man kun kan komme ind og ud et par timer før og efter højvande.

Nogle steder kan det være et problem for kølbåde, men som oftest er bunden så blød, at man bare synker ned i dyndet og bliver stående helt stille de næste mange timer. ■