

Dänischer Sommer - mit dem Seekajak rund Falster, Lolland und Møn

Dänemark

Mit Dänemark verbinde ich wenig. Kopenhagen und Carlsberg, Rock in Roskilde, Königin Margrethe und Gitte. Ein Blick auf die Karte lässt das Interesse wachsen. Dänemark ist ein Inselreich hat dadurch eine sehr lange Küstenlinie. Auf einer Fläche so groß wie die Niederlande leben 5,5 Millionen Einwohner, also nur ein Drittel der niederländischen Bevölkerung. Schon statistisch spricht somit einiges für einsame Strände. Und Dänemark liegt um die Ecke. Die Fähre von Rostock nach Gedser braucht keine zwei Stunden. Schneller lässt sich ein attraktives Seekajakrevier kaum erreichen.

Lolland, Falster und Møn bilden den südlichen Abschluss Dänemarks. Lolland und Falster trennt dabei der Guldborgsund, Falster und Møn der Grønsund. Die Inseln liegen stellenweise nicht mehr als einen Kilometer auseinander. Falster und Lolland sind eng miteinander verknüpft und bilden seit der Kommunalreform 2007 die gemeinsam Kommune „Guldborgsund“. Møn gehört politisch zu Seeland. 73.000 Menschen leben auf den drei Inseln, die zusammen etwas größer als Rügen sind. Lässt man die Befahrung der beiden Sunde aus, beträgt die Gesamtstrecke für die Umrundung ca. 300 Kilometer. Das in 2 ½ Wochen bequem zu schaffen und lässt Raum für Pausentage.



Start in Gedser

Punkt 13.00 Uhr verlassen wir die Prins Joachim. Der Yachthafen (*Lystbådehavn*) von Gedser liegt nordwestlich des Fährhafens. Wir packen schnell und 90 Minuten nach unserer Ankunft sitzen wir bereits in den Booten. Als wir Hafeneinfahrt queren, nähert sich aus Rostock schon die Kronprins Frederik, das Schwesterschiff der Joachim. Wir nehmen Kurs auf die Gedser Odde, den südlichsten Punkt Dänemarks

und damit zugleich Skandinaviens. Wie viele andere geographisch herausragende Orte in der Ostsee hatte auch die Gedser Odde im 2. Weltkrieg und später im kalten Krieg militärische Bedeutung, war mithin Sperrgebiet. Erst seit 1989 ist sie wieder für die Öffentlichkeit zugänglich. Einen Überwachungsposten unterhält das dänische Militär aber bis heute. Für uns hat sie eine ganz andere Bedeutung. Der Wind bläst hier für den südlichen Abschnitt unserer Tour am stärksten und so ist sie Orientierungspunkt für den Seewetterbericht über das mobile Internet. Heute macht die Umfahrung des Kaps keine Schwierigkeiten, aber ein Anlanden wäre nicht möglich. Schon bei den moderaten Bedingungen, knallen die Wellen gegen die Bühnen und lassen Wasser und Gischt hoch spritzen. Die rund sechs Meter hohe Steilküste wird bald von einem typischen Ostseestrand abgelöst und wir fahren Richtung Norden. Die Anzahl der Menschen am Strand lässt auf die Siedlungsstruktur des Hinterlandes schließen. Dort, wo der Strand menschenleer ist, gibt es keine Ferienhausiedlung, die für Dänemark wohl ebenso typisch ist, wie Lakritzeis und Pølser, die ins leichte Knallrot tendierende dänische Wurst. An den belebten Strandabschnitten wird dagegen mehr deutsch als dänisch gesprochen. Zum späten Nachmittag halten wir Ausschau nach einem Campingplatz. Erfolg haben wir nicht. Auf unserer Karte, der Cykelkort Danmark 1: 100.000, sind zwar mehrere Plätze hier in der Nähe verzeichnet. Sie vom Wasser aus zu erkennen, ist aber nicht möglich. Zwei- bis dreimal steigen wir dort aus, wo sich nach Kartenangaben ein Platz befinden könnte. Selbst von den Dünen aus kann man aber keinen Hinweis erkennen. Dabei zieht sich der Himmel bedrohlich zu und ein Gewitter auf. Etwa in der Höhe von Tåstrup gehen wir notgedrungen an Land. Das Zelt steht noch keine zwei Minuten, als die Gewitter- und Sturmfront über uns hinweg zieht.



Am nächsten Morgen haben wir schönsten Rückseitenwetter. Das ist der Vorteil von Kaltfronten. Es kracht und donnert, blitzt und hagelt, schüttet und stürmt eine Stunde oder vielleicht auch zwei. Aber dann hat der Spuk ein Ende. Jedenfalls für einige Stunden kommt die Sonne hervor und meist reicht diese Zeit, Zelt und Zeug wieder trocken zu bekommen. Warmfronten hingegen kommen gemächlich daher. Ein bisschen Nieselregen, ein wenig Grummeln, ein leichter Wind. Und dann: Zwei Tage Dauerregen. Warmfront! Ein Euphemismus der Wetterfrösche dieser Welt. Ab und an kommen Spaziergänger vorbei. Die ohne Hund grüßen freundlich und gehen ihres Weges. Die mit Hund sind gesprächiger. Von wo wir kommen, wohin wir wollen. Eine ältere Dame spricht uns auf den Namen „GrüneGräte“ an und was er zu bedeuten habe. Wir parlieren über den Hornhecht und darüber, dass auch in Dänemark im Mai Hornhechtzeit ist. Doch darum geht es ihr nicht: „Grünbeine“ – so unsere Gesprächspartnerin – wurden die Wehrmachtssoldaten genannt. Offensichtlich hat der Name meines Bootes bei ihr sofort Assoziationen an die Besetzung Dänemarks durch die Deutschen ausgelöst. Dann verweist sie auf die große goldene Plakette, die sie an ihrem Pullover trägt und das dänische Staatswappen zeigt. Offizierswitwe sei sie und dieses Abzeichen habe ihr verstorbener Ehemann von einem Oberst verliehen bekommen. Mit Hinweisen, wo wir den Campingplatz – möglicherweise – hätten finden können, werden wir verabschiedet. Wir fahren weiter Richtung Norden, die Sonne steht strahlend am wolkenlosen Himmel lässt das Wasser südseeblau erscheinen. Der Pausenplatz am Mittag ist paradiesisch schön: weißer Strand, Findlinge, die in der Sonne glitzern und ein kleiner Bach plätschert in die Ostsee.

Im Hafen von Hesnæs

Wir fahren weiter und wollen in der Marina von Hesnæs nach einer Übernachtungsmöglichkeit Ausschau halten. Ich bin mir sicher, dass das kein Problem sein wird. In den Seglerhäfen in Deutschland haben wir immer einen Zeltplatz gefunden. Lohme auf Rügen, Stralsund und Cuxhaven – um nur einige Orte zu nennen, wo wir für eine geringe Gebühr unser Zelt aufschlagen durften. Auch hier sieht alles danach aus, dass wir einen schönen Platz gefunden haben: Eine kleine Wiese und der auf Dänisch und Deutsch gehaltene Aushang, dass Rücksichtnahme auf den anderen hier erstes Gebot sei. Silke macht sich auf den Weg ins Dorf, um uns beim Hafenmeister anzumelden. Reine Formsache und ich will schon anfangen, mein Boot auszuladen. Ich habe den Lukendeckel noch nicht in der Hand, da werde

ich von einem Segler aus Deutschland angesprochen, ob dies diese Boote seien, die früher aus Stoff waren. Ich murmele noch etwas von Seekajak, aber Details interessieren den älteren Herren nicht. Schnell errät er unsere Absicht, hier die Nacht verbringen zu wollen. Ich verweise darauf, dass Silke gerade auf dem Weg zum Hafenneister ist. Da, so meint er, wären wir die ersten, denen dieses Privileg zuerkannt würde. Und dann geht es los: Der Hafenneister sei ein komischer Kauz, auch wenn er zu ihm und seiner Ehefrau ja ganz freundlich sei. 18 Jahre käme man jetzt regelmäßig hier her, aber Dänemark Was folgt, ist eine ausführliche Schilderung der Vorzüge und Nachteile von Hesnæs und seinem Hafen, die allerdings einen deutlichen Schwerpunkt auf die Mängel setzt. Also das mit der Telefonzelle. Die dänische Telefongesellschaft hat sie abgeholt. Obwohl der Handy-Empfang hier katastrophal sei. Und warum. Weil die angeblich keinen Gewinn abgeworfen habe. Stimmt aber gar nicht. Immer habe er aus der Telefonzelle telefoniert. Nach Deutschland. Und was war tatsächlich? Drei Jahre haben sie den Münzspeicher nicht geleert. Hat sich keiner drum gekümmert. Und dann heißt es plötzlich, die Telefonzelle werfe keinen Gewinn ab und die aus Kopenhagen holen sie ab. Und auch das mit dem Kaufmann Bald weis ich alles über das Fischerdorf an der Ostküste von Falster. Als Silke aus dem Ort zurückkommt überrascht sie mich nicht mit der Info, dass wir weiterpaddeln müssen. Dabei ist Hesnæs keine Ausnahme. Das Zelt- und Campingverbot gilt für fast alle Seglerhäfen. Grund sind wohl die Wohnmobile, die die Häfen zeitweise in Massen bevölkert haben sollen. Wir können es nicht ändern und fahren weiter, wobei wir von Einheimischen den Hinweis bekommen, einige Kilometer nach der Einfahrt zum Grønsund ließe sich ein schöner Übernachtungsplatz finden.

Stubbekøbing

Am nächsten Tag geht es den Grønsund hinauf nach Stubbekøbing. Der Wind hat die vergangenen Tage aus Nordwest geblasen und auch heute hält er aus dieser Richtung an. Schon bald nach dem Einsetzen haben wir das Gefühl uns schneckengleich den Sund hinaufzuquälen. Grund ist die Gegenströmung. Die gerade mal neun Kilometer nehmen so fast zwei Stunden in Anspruch. Die Strömung hat nichts mit den Gezeiten zu tun, die hier zu einem Tidenhub von rund 30 Zentimetern führen. Es ist eine reine Windströmung, die sich bei länger anhaltendem Wind aus Nordwest oder Südwest in den Sunden aufbaut. Paddler sollten sich darauf

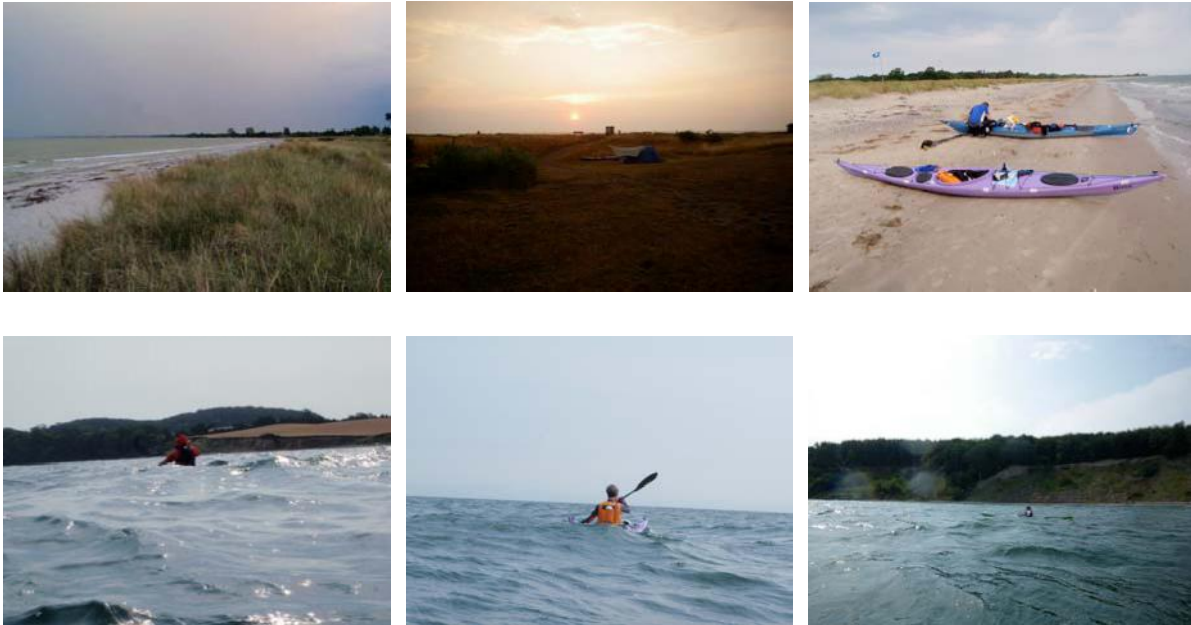
einstellen. Am Abend stoßen Susanne und Daniel zu uns. Die verabredete Møn-Umrandung verschieben wir aufgrund der Wetterprognosen auf den übernächsten Tag. Wir nutzen die Pause zu einem Rollen- und Kentertraining im Grønsund, testen die Pølserbude am Hafen und besuchen die Kirche des 2000-Seelenortes, deren älteste Teile aus romanischer Zeit zu stammen scheinen.



Møn

Um halb zehn sitzen wir in den Booten. Der Himmel ist verhangen. Aber es wird sich im Laufe des Tages aufklaren. Wir queren den Grønsund. Der Damm, der Møn und die kleinere Insel Bogø verbindet, hat in der Mitte eine Durchfahrt von rd. 10 Metern. Offensichtlich haben wir ablaufendes Wasser, denn es strömt uns durch die Enge entgegen. Es ist natürlich die Tide, die das Wasser durch dieses Nadelöhr zwingt. An der Westküste von Møn paddeln wir bis zur Dronning Alexandrines Bro hoch. Kurz hinter der Brücke hat man einen schönen Überblick über die Stege Bugt, die einen zu drei Vierteln geschlossenen Kreis bildet. Genau in der Mitte liegt das Eiland Lindholm. Wir wollen die Bucht queren und dann die Durchfahrt zwischen der kleinen Insel Nyord und der zu Møn gehörenden Halbinsel Ulvshale zu nutzen, um an die Nordküste von Møn zu gelangen. Dazu halten wir mit einem Kurs von rd. 30° auf das gegenüberliegende Ende der Bucht zu. Nyord besteht zu großen Teilen aus vorgelagerten Salzwiesen. Es ist eine wunderschöne Landschaft. Die Nordspitze von Ulvshale bildet Bøgenæs-Sand, eine Sandbank, die durch den Abrieb der Kreidelfelsen von Møns Klingt hier aufwächst. Natürlich ist sie Brutgebiet für Vögel und weiträumig zu umfahren. Nicht nur die leichten Brandungswellen lassen ihre Konturen erkennen. Auch gelbe Andreaskreuze, Sperrgebietszeichen zeigen ihre Lage an. Vor Bøgenæs-Sand liegt Ægholm Sand, eine große Sandbanklandschaft und eine der wenigen Stellen in der Ostsee, wo sich Seehunde aufhalten. In der Ferne können wir sie erkennen. Das ganze Gebiet vor Ulvshale ist eine fast amphibische Landschaft, die stark an das Wattenmeer erinnert. Im Schein der Nachmittagssonne, ein wenig Wind, Einsamkeit und Stille genießend umfahren wir

Bøgenæs-Sand. Kurs nehmend auf den südöstlichen Teil von Ulvshale gleiten wir über klares Wasser. Wieder kommt Südseefeeling auf. Die grüne Fahne des Campingplatzes in den Dünen ist gut zu erkennen. Wir gehen an Land.

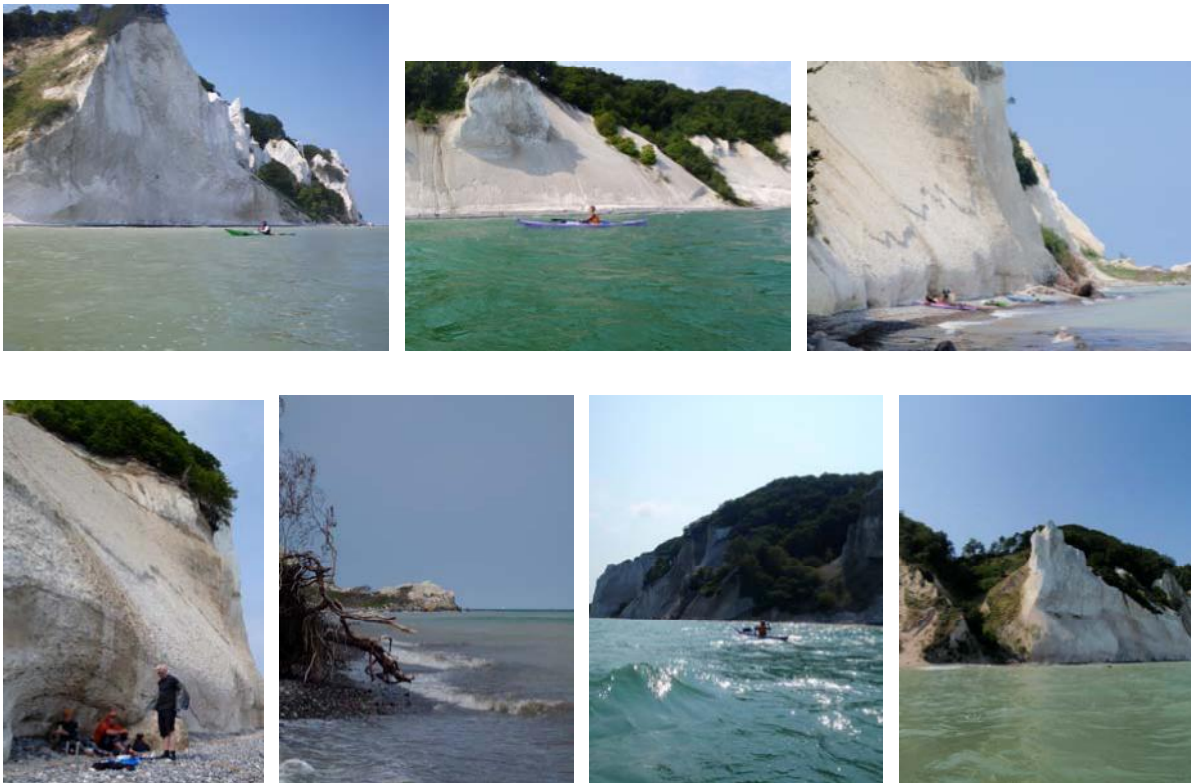


Am nächsten Morgen kommt der Wind aus Nordwest mit 4 bft. Vor der Nordküste von Møn baut sich eine schöne Welle auf. Meistens schauen nur noch die Köpfe heraus, manchmal verschwinden meine Mitpaddler ganz hinter den Wellenbergen, die also ca. 90 Zentimeter hoch sind. Es macht Spaß, dass wir vom Wasser geschoben werden und uns nicht Meter um Meter vorarbeiten müssen. Im Surf nähern wir uns schnell der Nordostspitze von Møn. An eine Pause ist allerdings nicht zu denken. Steilküste und Steinstrand erlauben bei dieser Brandung keine schadensfreie Landung. Wir fahren um Hellehavns Nakke und bald sehen wir sie: Møns-Klint - ein Spiegelbild der Kreidefelsen auf Rügen. Rolf Reinicke schreibt darüber in seinem lesenwerten Buch über die „Inseln der Ostsee“:

„Ach ja – die Kreideküste auf Rügen’, irrt so mancher Betrachter von Fotos der hoch aufragenden Kreidekliffs auf Møn. Tatsächlich gibt es in den Ansichten beider Uferabschnitte frappierende Ähnlichkeiten. Weitere Gemeinsamkeiten rechtfertigen durchaus, von ‚Jasmunds Schwester’ zu sprechen. Auch auf Møn bestehen die Steilufer aus der rund 70 Millionen alten Schreibkreide mit ihren charakteristischen Feuerstein-Einlagerungen. Versteinerte Seeigel, Donnerkeile und andere Fossilien sind dort ebenso am Strand zu finden wie auf Jasmund.“

Wir sehen Spaziergänger, die in sich versunken den Blick auf den Boden gerichtet haben und den Strand nach ebendiesen Versteinerungen absuchen. Auch wir landen jetzt an. Zwar ist die Brandung hier nicht ganz so stark, wie an der Nordküste. Aber

ein Skegseil muss daran glauben und die Unterschiffe werden scharfen und kantigen Ufersteinen ausgesetzt. Doch der Ort entschädigt und auch ich falle bald in kontemplatives Schweigen und scanne den Spülsaum nach Donnerkeilen ab, Überreste von urzeitlichen Tintenfischen, die vor 350 bis ca. 65 Millionen Jahren gelebt haben. Und immer wieder geht der Blick nach oben auf die bewaldete Klippe der an einigen Stellen über 120 Meter hohen Kreidefelsen, die damit sogar etwas höher sind, als ihre rügischen Verwandten. Nach einer Stunde brechen wir auf. Bald haben wir die Kreidefelsen hinter uns gelassen und die Südküste Møns erreicht. Etwa in der Höhe von Sølyst gibt es einen ausgewiesenen Übernachtungsplatz, wo wir die Zelte aufschlagen.



Um kurz nach neun machen wir uns bei sehr ruhigem Wetter am nächsten Morgen zu unserer Schlussetappe um Møn auf. An Klintholm Havn lässt sich der Strukturwandel ablesen, der die Region schrittweise erfasst. Der Fischfang spielt kaum noch eine Rolle. Der Fischereihafen wird durch eine Marina für schicke Segelschiffe unter deutscher und niederländischer Flagge verdrängt. Durch Zufall treffe ich auch Claas-Heinrich wieder, meinen alten Bekannten aus Lohme. Als ich ihn sehe, erschrecke ich mich. Von seinem früheren Biss ist nichts mehr übrig. Flügellahm ist er geworden und so schleppt er sich nur noch an der Kaimauer und an den Bootsstegen entlang. Er ist ein Schatten seiner selbst. Um die Fludern

kämpfen jetzt Jüngere. Claas-Heinrich tut uns leid, wir werfen ihm Brotkrumen hin. Gierig schluckt er sie herunter. Als wir ablegen, schaut er uns mit traurigen Mövenaugen hinterher. Wir bleiben relativ dicht unter Land. Bei Hjelm Nakke nimmt die sonst etwas langweilige Küste noch einmal das Thema der Kreidefelsen auf. Längst nicht so hoch und schön, aber immer noch ganz eindrucksvoll. Die Steilküste endet bei Madses Klint und als wir uns wieder dem Grønsund nähern, nimmt die Küste die Gestalt eines von Dünen bestandenen Sandstrandes an. Am späten Nachmittag erreichen wir wieder Stubbekøbing. Wir haben Møn in drei Tagen umrundet.



Nach Vålse Vig

Am Montagmorgen geht es den Grønsund weiter hinauf. Der Nordwestwind bläst uns heute mit 4 bft. von vorne ins Gesicht. Es gibt zwei Arten des Seekajakfahrens: Mit dem Wind und gegen den Wind. Die beiden Arten unterscheiden sich grundlegend, wobei es nicht so sehr darum geht, auf die eine Art schneller und auf die andere Art langsamer zu fahren. Auch der vermeintlich unterschiedliche Kraftaufwand ist nicht das Entscheidende. Es ist die Psyche, die unterschiedlich in Anspruch genommen wird. Das Paddeln gegen den Wind ist technisch relativ leicht. Das Boot liegt in der Spur, die Geschwindigkeit erscheint gleichmäßig, allenfalls das Auf und Ab der Bugspitze sorgt für ein wenig Abwechslung. Wenn ich gegen den Wind paddele, falle ich in Trance, komme aber nicht ins Grübeln. Die notwendige Restaufmerksamkeit verhindert das Abrutschen in diese destruktive Form der Auseinandersetzung mit sich und der Welt. Das mit dem Wind Paddeln dagegen ist Adrenalin. Vier oder fünf Windstärken schräg oder direkt von achtern: Das heißt beschleunigen, surfen, stützen und immer wieder das Boot laufen lassen. Es ist die Konzentration auf das Paddeln, die nächste Welle und darauf, dass man im Surf nicht kollidiert. Heute aber ist der Tag innerer Einkehr. Kilometer für Kilometer arbeiten wir uns vor. Es geht auf die Farøbroen zu, eine elegante Hängebrücke im

Stil der Hamburger Köhlbrandbrücke. Der Grønsund geht in den Størstromen, den Sund zwischen Falster und Seeland über. In Gåbense machen wir Pause. Es ist eine recht große Marina, die wenig einladend aussieht und jedenfalls nicht auf den Besuch von Paddlern eingestellt ist. Der kleine Sandstrand ist unmissverständlich als Privateigentum gekennzeichnet und der Hafen verfügt über keine Slipanlage. Erst nach einigem Suchen finden wir einen Bootssteg, der sich zum Aussteigen und eine kurze Pause eignet. Unter der Storstrømmenbro hindurch, sie ist übrigens Teil der Bahnverbindung Berlin – Kopenhagen, nehmen wir Kurs auf die kleine Vogelschutzinsel Dyrefod. Sie scheint nicht größer als zwei oder drei Fußballfelder und auf ihren entlaubten Bäumen haben es sich Kormorane und Möwen gemütlich gemacht – Guano Island. Der Wind lässt jetzt am Nachmittag nach. Als wir die Vålse Vig passieren, können wir an ihrem westlichen Ufer einen flachen, mit Dünen bestandenen Sandstrand erkennen. Dort finden wir einen geschützten Übernachtungsplatz.



Askø, Lilleø, Fejø

Das Wasser der Vålse Vig ist fast spiegelglatt. Vom gestrigen Nordwest-Wind ist nichts mehr übrig geblieben. Wir brechen bei strahlendem Sonnenschein auf. Vor der Querung des Guldborg Sunds kommen wir an Suderø vorbei, eine der vielen kleinen Inseln und Sandbanken, die Falster und Lolland vorgelagert sind und das Paddeln abwechslungsreich machen. Es ist keine Schärenlandschaft, aber die Eilande dienen uns als Zwischenziele und Peilpunkte, wie auch Vigsø, das am anderen Ende des Guldborg Sunds der Nordostspitze von Lolland vorgelagert ist und auf das wir Kurs nehmen. Von dort geht es weiter Richtung Westen, zur Doppelinsel Askø und Lilleø. Diese beiden bewohnten Inseln mit 43 bzw. 5 Einwohnern sind seit 1915 durch einen künstlichen Damm miteinander verbunden. Auf Askø gibt es eine Kirche und immerhin 220 Sommerhäuser. Lilleø soll über ein besonderes Mikroklima verfügen. 25 verschiedene Apfelsorten werden hier angebaut

und als wir bei Dragets Odde für die Mittagspause kurz an Land gehen, erblicken wir Weinreben, die hier in Reih und Glied stehen. Es lebe der Klimawandel. Weiter geht es Richtung Südspitze von Fejø. Diese Insel ist mit 16 km² etwa so groß wie Spiekeroog. Auf Fejø wollen wir wenigstens eine Nacht bleiben. Darauf freue ich mich. Ein kleines Ferieneiland, um das man herumlaufen kann, mit einem Dorfkaufmann und vielleicht sogar einer kleinen Kneipe oder doch wenigstens einer Pølserbude. Doch zunächst versperrt uns ein langes weißes Band, das sich in ein bis zwei Kilometern vor uns auftut, die Zufahrt nach Fejø. Hunderte von Schwänen sammeln sich in dem Archipel, den Fejø, Femø und Askø bilden, scheinbar um in südlichere Gefilde zu ziehen. Skandinavische Schwäne sollen so etwas angeblich machen. Mich treibt die Sorge, dass die Schwäne tausende von Kilokalorien verheizen, wenn wir auf die Gruppe zufahren, die Tiere in Panik geraten und sich einer nach dem anderen in die Lüfte erhebt. Ganz Fejø wird davon aus seinem Mittagsschlaf gerissen und die Ranger werden uns mit Vorträgen über naturgerechtes Verhalten beim Paddeln und einer saftigen Geldbuße im Hafen in Empfang nehmen. Wenn wir Glück haben, werden die Boote nicht konfisziert. Andererseits: Wir sind hier nicht die einzigen auf dem Wasser. Segelboote kreuzen hin und her und von Lolland gehen ständig Fähren nach Fejø und Femø. Jetzt, wo wir vielleicht 1000 Meter von den Tieren entfernt sind, sieht man, dass sie uns bemerkt haben und sich das geschlossene Band ein wenig öffnet. Die Schwäne ermöglichen uns eine Durchfahrt. Ich ändere den Kurs und halte auf diese Lücke zu. Die meisten Tieren schwimmen in weitem Abstand ruhig beiseite, managen die Situation recht professionell – wie Daniel anschließend zutreffend bemerkt. Offensichtlich ist aber auch unter Schwänen Mut unterschiedlich verteilt. Einige Angsthassen zieht es erst in die eine, dann in die andere Richtung. Dann geht es wieder zurück – es nervt. Wir kommen näher: 99% des Federviehs hat sich längst mit uns abgefunden und baut ruhig schwimmend den Fluchtabstand auf. Doch dann setzt der erste der Unentschlossenen flügel Schlagend zum Start an. Na prima – also doch noch die Panik. Aber die meisten Vögel interessiert das wilde Getue ihrer Artgenossen nicht und schwimmen ruhig weiter. Wir erreichen bald Avernakke Hage, Fejø's Südspitze. Der Campingplatz – so zeigt es die Karte – liegt westlich vom Vester Havn. Der Wind hat seit dem Morgen ganz ordentlich zugenommen und er schiebt uns schön an der Südwestküste vorbei. Jetzt nur noch die Hafeneinfahrt passieren und dann sind wir da. Susanne erkennt als erste den Campingwagen,

dessen Dach aus dem Gestrüpp aus Brombeersträuchern, Knöterich und Hopfen gerade noch so herausragt und im gleichen Moment wissen wir alle: Diesen Campingplatz gab es einmal. Wir gehen an Land. Freundlich werden wir darauf hingewiesen, dass sich in nordöstlicher Richtung bei Dybvig Havn eine Zeltwiese befinden soll. Das sind von hier aber gut vier Kilometer, die wir überwiegend gegen den Wind paddelnd bewältigen müssten. Wir entschließen uns kurzerhand, unseren Plan aufzugeben. Kein Fejø, kein Ferieneiland und kein Inselkaufmann. Eine halbe Stunde später sind wir in Kragenæs auf Lolland. Ein schöner Seglerhafen mit einem modernen Campingplatz. Es gibt schlimmere Zugeständnisse.

Von Kragenæs nach Ydø

Das Wetter wird sich in den kommenden Tagen verschlechtern. Das steht fest. Nur wie schlecht es wird, ist noch offen. Wir müssen erst gen Westen und dann weiter Richtung Süden. Das bedeutet, dass uns der Wind am kommenden Tag wieder mit drei oder vier Windstärken von vorne ins Gesicht bläst. Und das Ganze mindestens 20 Kilometer lang. Bei dieser Windvorhersage ist es kaum möglich, das rund 30 Kilometer entfernte Tårs, den nächsten Ort für den unsere Karte einen Übernachtungsplatz verzeichnet, mit einem angemessenen Kraftaufwand zu erreichen. Außerdem liegen für die Gesamtumrundung der drei Inseln gut im Zeitplan. Also wettern wir einen Tag in Kragenæs ab. So wird Fejø noch einmal mit der Fähre aufgesucht. Der Hinweis von gestern auf die Zeltwiese bei Dybvig Havn bestätigt sich, auch gibt es in Østerby einen Kaufmann. In der Gegend um Kragenæs hat die Eiszeit einige hügelige Spuren hinterlassen, die „Alpen von Lolland“. Wir schauen uns das sagemumwobene „Glentehøj“ an. Dabei handelt es sich um ein Ganggrab, das vor rd. 5000 Jahren erbaut wurde - ungefähr 5 m hoch und 30 m breit.



Am nächsten Tag ziehen schwarze Wolken auf und es werden starke Regenfälle erwartet. Noch ist mir das egal. Jedenfalls hat der Wind nachgelassen und so werden wir ohne Schwierigkeiten nach Tårs und womöglich noch weiter kommen. Entlang der Nordküste von Lolland ist das Wasser sehr flach. Obwohl wir teilweise einen Kilometer von der Küste entfernt fahren, beträgt die Wassertiefe gerade einmal 80 Zentimeter. Bald haben wir Rågø hinter uns gelassen. Von weitem sehen wir schon Vindeby Havmøllepark, einen kleinen Offshore-Windpark, hinter dem schemenhaft Langeland erkennbar ist. Dann setzt der Regen ein. Als wir im Seglerhafen von Onsevig Pause machen, regnet es bereits Bindfäden. Dies ist keine Kaltfront. Dies ist dänischer Dauerregen bester Qualität. Unter einer überdachten Terrasse sitzend schauen auf ein Fischerboot, das auf Kiel liegt und bei dem Welle und Schraube abmontiert sind. Eigner und Schiffsmechaniker diskutieren miteinander. Der Eigner macht kein fröhliches Gesicht. Es ist klar, dass er viel Geld für die Reparatur bezahlen muss. Zuviel vielleicht, um das Schiff noch halten zu können, denn mit dem Fischfang wird hier kein Geld mehr verdient. Als wir weiterfahren, donnert und blitzt es. Und es regnet und regnet und regnet.



Wir kommen an einem weiteren Windpark vorbei. Die Windräder stehen an Land, eine starke Befestigung schützt die Küste vor der nächsten Sturmflut. Vensholm, nicht mehr als eine Sandbank, passieren wir landseitig. Der Regen prasselt auf unsere Mützen, Hüte und Südwester. Je mehr wir uns allerdings Tårs nähern, umso heller wird es. Vier Stunden nachdem der Regen eingesetzt hat, präsentiert sich der Himmel wieder in verschiedenen Dunkelgrautönen. Als wir in Tårs ankommen, tröpfelt es nur noch. Wir gehen kurz an Land und sind bald wieder in den Booten. Der Seglerhafen ist alles andere als einladend. Zur Not könnte man zwischen verrosteten Yachten und anderem maritimen Schrott das Zelt aufschlagen. Aber abgesehen von einem heruntergekommenen Sanitärhaus gibt es nichts. Der Wind hat gedreht, der Regen fast aufgehört und so soll es durch den Nakskov Fjord vorbei an Enehøje nach Ydø gehen. Ein spannendes Teilstück. Der Nakskov Fjord gilt als

die inselreichste Bucht Dänemarks, ist natürlich Landschaftsschutzgebiet und Teil Pilotprojekts „Natura 2000“ mit dem die EU den Rückgang der Artenvielfalt stoppen will. Wetter und Tageszeit treiben uns weiter. Aber auch an diesem grauen Regentag ahnt man, dass im Naskov Fjord mehr als eine Naturschönheit entdeckt werden kann. Der Nordwind verschafft uns schönsten Seekajakwetter und so surfen wir die rückwärtigen Wellen ab. Am südwestlichen Teil des Fjords hat sich im Laufe der Jahrhunderte ein Sandhaken gebildet, die Halbinsel Albuen. Zusammen mit einem künstlichen Damm, der von Langø aus in den Naskov Fjord hineinreicht, umschließt sie Søndernor, eine Bucht in der Bucht. Wir finden die Einfahrt zu Søndernor und halten auf Ydø zu. 42 Kilometer sind wir heute gefahren. Unsere längste Tagesetappe. Der Campingplatz liegt hinter dem Deich. Gut 400 Meter müssen wir die Boote rollern. Die Zelte sind gerade erst aufgebaut, dann setzt der Regen wieder ein.

... und die Sonne wird wieder scheinen

Was dann folgt erlebt man nicht alle Tage. Die Himmelsschleusen sind weit geöffnet und bald steht der Campingplatz unter Wasser. In nassen Paddelklamotten sitzen wir vor den Zelten und bald stimmt einer der Mitreisenden ein fröhliches Lied an: „... und die Sonne wird wieder scheinen, für die Großen und für die Kleinen...“ . Es ist erstaunlich, wie viele Sonnen- und Regenlieder es so gibt. „Regentropfen, die an mein Fenster klopfen...“, „Raindrops keep falling on my head...“ und „Und immer, immer wieder geht die Sonne auf...“, um nur die Bekanntesten zu nennen. Gerade als die Idee entsteht, der TKV könne als weiteres Standbein die Sparte „Männergesang“ aufbauen und erste Kostproben dieses Schaffens sollten schon auf der Weihnachtsfeier präsentiert werden, hört der Regen schlagartig auf.



Rødbyhavn

Am nächsten Morgen setzten wir nicht wieder in Søndernor, sondern seeseitig und machen uns entlang der Südküste nach Rødbyhavn auf. Der Westwind bringt uns gut voran. Insgesamt haben wir allerdings einen recht langweiligen Tag vor uns. Die ersten acht Kilometer der Küste sind mit Basaltsteinen verbaut. Ein Aussteigen ist hier unmöglich. Es folgt ein menschenleerer und unspektakulärer Sandstrand. Rødbyhavn erkennen wir drei Stunden vor unserer Ankunft. Ein riesiges Speichergebäude ist gut 15 Kilometer weit zu sehen. Wer einmal auf Warnemünde zugespaddelt ist, weiß um die Qualität des Hotel Neptuns als Landmarke. Genauso verhält es sich hier. Man glaubt, man hat es gleich geschafft, aber dann zieht es sich Stunde um Stunde. Wir beobachten derweil den Fährverkehr vor Rødbyhavn. Bug und Heck haben diese Schiffe nicht. Ohne zu Wenden pendeln sie zwischen Rødbyhavn und Puttgarden hin und her. Wir erreichen die Hafeneinfahrt etwa zur gleichen Zeit, wie die „Schleswig-Holstein“. Wir haben es nicht eilig, überlassen ihr den Vortritt und fahren dann direkt in den Seglerhafen, der von See kommend im linken Teil des Hafens liegt. Ein freundlicher Restaurantbesitzer weist uns den Weg zur Zeltwiese. Sie liegt versteckt inmitten von einigen verrosteten Yachten und anderem maritimen Schrott, ist aber von kleinen Apfelbäumen bestanden. Anders als in Tårs gibt es auch ein ganz ordentliches Sanitärgebäude und der kleine Ort verfügt über ein wenig Infrastruktur. Auch an Rødbyhavn kann man den Strukturwandel ablesen. Im Hafenbecken liegen keine Fischerboote mehr, sondern dänische, britische, niederländische und deutsche Arbeitsschiffe. Ingenieurgesellschaften haben Büros bezogen. In einer Ecke des Hafens tragen gut gesicherte Container die Aufschrift „Bodenproben“. Rødbyhavn bereitet sich auf den Bau der Fehmarnbelt-Brücke vor. 19 Kilometer lang wird sie in absehbarer Zukunft nicht nur Dänemark und Deutschland miteinander verbinden. Erstmals wird es dann eine durchgehende „Landverbindung“ zwischen Skandinavien und Mitteleuropa geben. Mehr als fünf Milliarden Euro soll das Projekt kosten. Diese Summe wird nicht durch den Skandinavientourismus der Deutschen gerechtfertigt. Norweger, Schweden und Dänen erhoffen sich von der schnelleren Verbindung vor allem eine bessere Verzahnung ihrer Märkte mit dem Mitteleuropa. Rødbyhavn wird es dann in dieser Form nicht mehr geben. Der Regen hat wieder eingesetzt. Wir bleiben einen Tag länger, wettern ab.

Nysted und Gedser

Die Tour neigt sich ihrem Ende zu. Es ist Sonntag, bis Gedser sind es noch rund 50 Kilometer und unsere Fähre geht erst am Donnerstag. Wir werden deshalb nach Nysted fahren, dort ein Standquartier aufschlagen und dann mit den Kajaks zur letzte Etappe nach Gedser aufbrechen, um die Autos zu holen. Die Fahrt nach Nysted gestaltet sich beschaulich. Die Südküste von Lolland geht in einen Sandhaken über, Hyllekrog. Der Leuchtturm, 19 Meter hoch, stammt aus einer anderen Zeit. Der größte Windpark, den wir auf unserer Reise gesehen haben, steht ihm gegenüber. 160 Windkrafträder, alle 110 Meter hoch, mit einem Rotordurchmesser von 82 Metern ragen aus der Ostsee hoch. Das sieht nicht schön aus, ist aber womöglich alternativlos. Übrigens wurde nicht weit von hier in Gedser 1957 das weltweit erste Windkraftrad modernen Typs auf einem Stahlbetonturm montiert. Den Turm kann man noch sehen. Der Rotor ist abmontiert. Wir fahren an der Ostspitze von Hyllekrog vorbei in die und nehmen Kurs auf Errindlev Havn. Von dort geht es nach Nysted. Eine Puppenstubenstadt, einstmals sicher sehr wohlhabend, heute von der Landflucht betroffen. Gedser erreichen wir nach einer schönen Querung der südlichen Einfahrt des Guldborg Sunds mit Rückenwind. Nach 320 Kilometern und 12 Paddeltagen gehen wir an Land. Bald fängt es an zu regnen. Doch die Sonne wird wieder scheinen.

