

SCHALENTIERE & SEGELSCHIFFE

SHELLFISH & SAILING SHIPS

DER LIMFJORD IST
UNTER GOURMETS VOR
ALLEM FÜR
SEINE MUSCHELN UND
AUSTERN BERÜHMT.
DER MARITIME
HÖHEPUNKT DES
JAHRES IST JEDOCH
DIE ALLJÄHRLICHE
REGATTA DER
SEGELNDEN
TRADITIONSSCHIFFE,
IMMER IM HERBST UND
ZUM ENDE DER
SEGEL- UND
CHARTERSAISON. EIN
FEST VOR ALLEM FÜR
ALLE, DIE BEIDES
GENIESSEN KÖNNEN:
FRISCHE AUSTERN UND
ALTE SCHIFFE

TEXT: DETLEF JENS



EIN WALD AUS HÖLZERNE MASTEN

zeigt es schon von Weitem. Die Party ist in der Stadt! Der Hafen, der Kanal und die Kais des normalerweise verschlafenen Fjorddorfs Løgstør sind voll belegt mit traditionellen hölzernen Segelbooten und Schiffen aller Art und Größe. Heute wird hier gefeiert, morgen segelt die Flotte weiter zum nächsten Ort, Thisted. 63 Schiffe haben sich zur alljährlichen »Limfjorden Rundt« versammelt, einer Woche voller Segeln, Rennen und Feiern. Für viele der teilnehmenden Charterschiffe ist es das Saisonende, das nun im Herbst mit dieser Veranstaltung einen furiosen Abschluss findet.

So ist dies, wie einige scherzhaft meinen, wie die dänische Antwort auf Antigua. Auch die »Antigua Race Week« ist ja einst als Partywoche der professionellen Chartercrews und deren Yachten am Ende der karibischen Chartersaison entstanden. Und hier wie dort segeln nun auch etliche private Yachten und Schiffe mit, weil es einfach einen so gigantischen Spaß macht. Und es gibt auf beiden Events die Möglichkeit, auch als Chartergast mitten im Geschehen dabei zu sein.

Aber der Limfjord ist weit weg von den tropischen Inseln unter dem Winde. Der lange Sund zwischen Jütland im Süden und der nordjütischen Insel Vendsyssel-Thy bietet kein Ozeansegeln im Passat, dafür aber eine liebevolle Landschaft und ein weit verzweigtes Gewässer, das an ausgedehnte Binnenseen erinnert. Im

westlichen Teil dieser Gewässer geht es nun in mehreren Etappen »um den Limfjord«, der im Norden Dänemarks die Nordsee mit der Ostsee verbindet. Das war übrigens nicht immer so, zwischen 1100 und 1825 war die Landzunge im Westen des Fjords geschlossen und ohne Durchfahrt zur Nordsee. Erst eine besonders heftige Sturmflut im Februar 1825 brach die Landenge wieder auf, seitdem kann man bei Thyborøn auf die Nordsee hinausfahren.

Doch 700 Jahre lang war dieser breite, verzweigte westliche Teil des Fjords weit entfernt von der See, und das Wasser war hauptsächlich brackig, bis heute schwankt der Salzgehalt vor allem in den Seitenarmen des Limfjords erheblich. Vielleicht liegt es auch daran, dass der Fjord für kulinarische Köstlichkeiten aus eben diesen flachen Gewässern berühmt ist. Muscheln und Austern vom Limfjord werden von FeinschmeckerInnen weltweit geschätzt. Die hier heimischen Miesmuscheln gedeihen in großen natürlichen Vorkommen, mit bis zu 12.000 Muscheln pro Quadratmeter. Die Muschelbänke werden sorgfältig und nachhaltig gepflegt, und so hat die Zahl der Muscheln trotz steigender Beliebtheit in den letzten Jahren sogar zugenommen.

Muschelfischerei war schon immer einer der wichtigen Berufszweige hier, neben der Küstenschifffahrt und Leinenfischerei. So gibt es hier eine große Vielfalt historischer Arbeitsboote unter



DIE FLOTTE SEGELT DURCH
DEN NÆES-SUND //
THE FLEET SAILING
THROUGH NÆES-SUND

EIN WALD AUS HÖLZERNEN SPIEREN//
A FOREST OF WOODEN SPARS



BEIM REGATTASTART//
AT THE START OF A RACE

Segel, wie man sie heute auch bei »Limfjorden Rundt« finden kann. Diese einwöchige Spaßregatta zieht sogar noch mehr Boote in die ehemaligen Fischer- und Handelshäfen entlang der Route, als diese selbst in der Blütezeit der Arbeitsschiffe unter Segeln, also im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, gesehen haben: Viele teilnehmende Schiffe kommen nicht nur aus anderen Teilen Dänemarks, sondern auch aus Deutschland, Schweden und Norwegen angesegelt. Und die Veranstaltung zieht auch die Menschen an Land an. Männer mittleren Alters aus einem 100 oder mehr Kilometer entfernten Biker-Klub donnern mit ihren Harleys an den Kai, um mitzufeiern, ebenso wie der örtliche Klub, der sich der Restaurierung alter Traktoren widmet. Deren beste Exemplare sind, stolz und glänzend, auf einem nahe gelegenen Parkplatz aufgereiht.

Die Flotte weist eine interessante Vielfalt auf, die vom kleinen offenen Fischerboot *Embla* mit nur acht Metern Länge bis zum mächtigen Dreimast-schoner und ehemaligen Feuerschiff mit dem treffenden Namen *Store Bjørn* (Großer Bär) und allem dazwischen reicht. Die von Colin Archer entworfenen Doppelender, die in Skandinavien so beliebt sind, bilden eine Klasse für sich, und nicht wenige von ihnen sind von Norwegen aus nach Süden gesegelt, um teilzunehmen, andere sind von Schweden her über das Kattegat gekommen.

Die *Embla* wird von einer gemischten Dreier-Crew gesegelt, zwei Männern und einer Frau, und der Skipper besitzt und segelt normalerweise auch einen Colin Archer. Unglücklicherweise brach dessen Mast jedoch vor dem Start dieser Veranstaltung, die natürlich trotzdem nicht verpasst werden sollte. Also wandte er sich an das örtliche »Limfjordens Museum« und lieh sich eines der dortigen, segeltauglichen Exponate. Diese Art von doppelendigen, geklinkerten, offenen Fischerbooten mit einer einfachen Sprietsegel-Takelung war hier früher sehr verbreitet. Diese Boote sind unkompliziert und dennoch robust genug für die zuweilen recht ruppigen Gewässer des Limfjords und haben dabei nur wenig Tiefgang. Dies war nicht nur nützlich, um kleinere Buchten zum Fischen zu erreichen, sondern auch, um den

Fischereikontrollschiffen zu entgehen, die viel größer waren und den kleinen Booten nicht durch enge Fahrwasser oder in flache Gewässer folgen konnten.

Genau dort lagen und liegen meistens auch die Austernbänke. Mehr noch als die Limfjord-Muscheln sind es die Austern, die heute immer mehr Feinschmecker in das Land im Norden Jütlands ziehen. Neben der Pazifischen Auster, die mittlerweile in ganz Europa weit verbreitet ist, gedeiht hier auch die ursprüngliche Europäische Auster. Die kalten Temperaturen in diesen nördlichsten Austernbänken Europas sowie der Salz- und Mineraliengehalt des Limfjords garantieren ein langsames Wachstum und somit auch die besonders gute Konsistenz und den typischen Geschmack.

Mehr als die Austern des Limfjords liebt Niels Sohn allerdings die historischen Segelschiffe hier. »Limfjorden Rundt« wird von ihm, einem Techniker auf einer Schiffswerft in Skive, größtenteils im Alleingang organisiert. »Ich liebe es einfach«, sagt er. »Ich habe mein ganzes Leben lang mit traditionellen Segelbooten und Schiffen herumgespielt. Vor etwa hundert Jahren fuhren rund tausend Segelschiffe auf dem Limfjord. Wir müssen zumindest einen kleinen Teil dieser Tradition am Leben erhalten!« Bei der ersten Veranstaltung vor 33 Jahren war er Steuer- mann auf dem Schoner *Bonavista*, der immer noch teilnimmt. In der Tat gibt es mehrere Schiffe, die in all den Jahren keine einzige »Limfjorden Rundt« ausgelassen haben.

Der prächtige 3-Mast-Schoner *Fulton* ist ein beeindruckendes Schiff und einer der immer wiederkehrenden Teilnehmer. Er lief 1915 in der damals berühmten »Skipperstadt« Marstal vom Stapel, zu dieser Zeit Heimathafen von bis zu 170 weltweit segelnden Handelsschonern. Wie viele von ihnen beförderte die *Fulton* ursprünglich gesalzene Kabeljau von Neufundland bis tief ins Mittelmeer und nahm später Ladung auf, wohin auch immer in der Welt sie unterwegs war. Diese Schoner konkurrierten schon bald mit den neuen Dampfschiffen und wurden hart und schnell gesegelt. Es war die goldene Zeit der dänischen Segelkapitäne und Mannschaften mit ihrer hervorragenden Seemann-

schaft. Heute gehört die *Fulton* dem Dänischen Schiffahrtsmuseum und wird von diesem betrieben.

Rund 35 dieser großen Schoner sind wieder in Fahrt. Viele von ihnen sehen äußerlich noch originalgetreu aus, sind aber mit moderner Technik und Sicherheitsausrüstung ausgestattet und nehmen zwischen sechs und 60 Gäste an Bord, zu privaten Feiern ebenso wie Firmengruppen und Schüler. Die Dänen sind zu Recht stolz auf dieses besondere Kapitel ihres maritimen Erbes, und dies ist der Weg, es am Leben zu erhalten. Diese Art des traditionellen Segelns ist professionell organisiert und bietet echte Karriereperspektiven für die Kapitäne und Besatzungen.

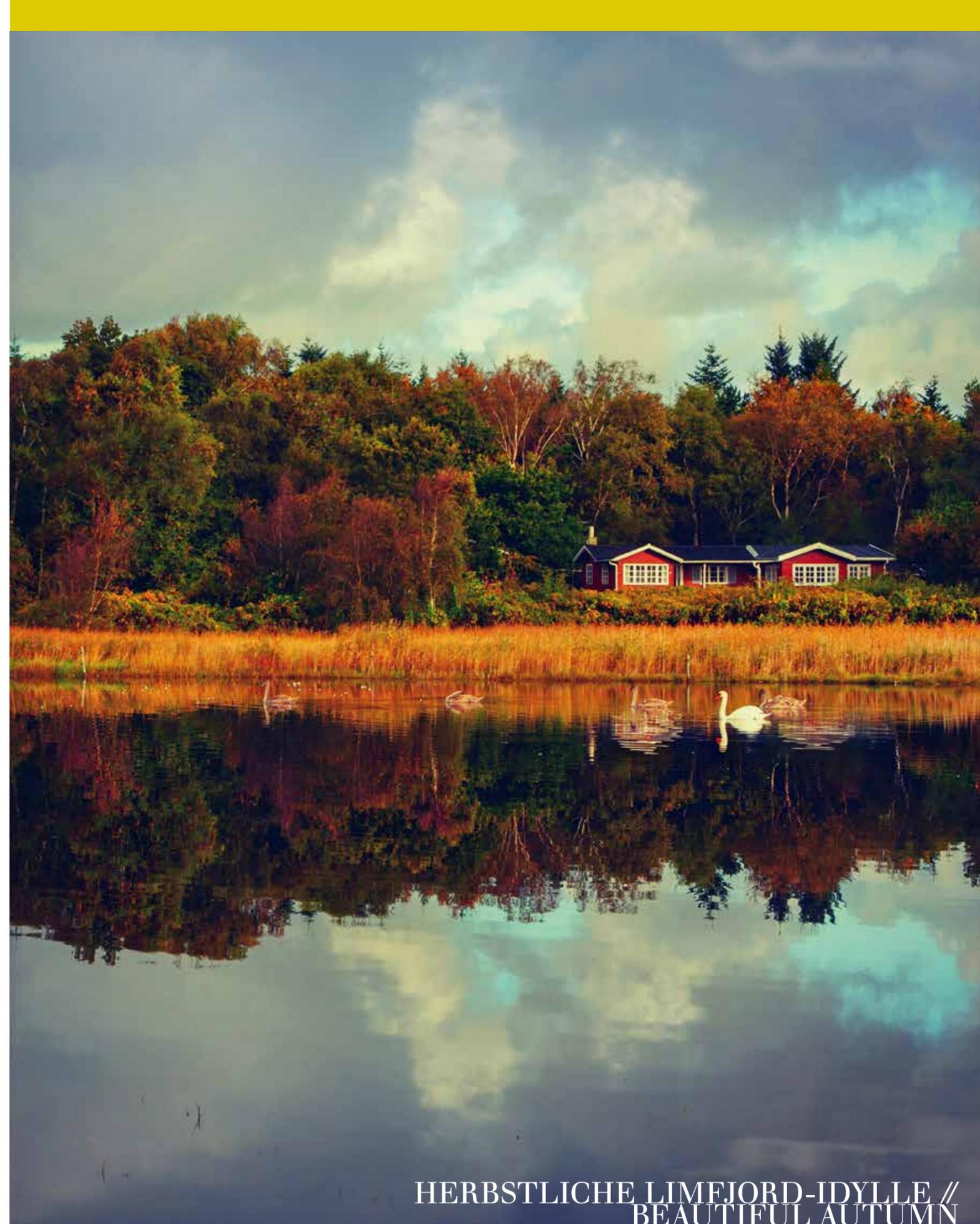
Zum Beispiel auf der *Haabet*, einem 34 Meter langen Frachtschoner, der 1914 für die Ostsee gebaut wurde. Nach einem wechselvollen Leben wurde sie Mitte der 1990er-Jahre von vier Privatleuten gekauft, restauriert und wird seitdem als Charterschiff eingesetzt. An Bord gibt es zwei ständige Kapitäne, die sich regelmäßig abwechseln. Einer von ihnen ist Jesper Frederiksen. Er begann seine Karriere als Seemann auf einem dänischen Ausbildungsschiff, fuhr dann auf einem Handelsschiff und anschließend auf verschiedenen traditionellen Segelschiffen. Jetzt hat er ein Kapitänspatent für kommerzielle Segelschiffe bis zu 500 Tonnen. Aber er sagt: »Es ist nicht leicht, eine Stelle auf einem traditionellen Segelschiff zu bekommen. Es gibt nicht so viele Stellen, weil die meisten Kapitäne selbst Eigner sind. Aber die Patente sind international anerkannt, man kann also auch anderswo anheuern.«

Besonders und ebenfalls immer bei »Limfjorden Rundt« dabei ist die *Marilyn Anne*, die 1919 in Marstal für die Neufundlandfahrt gebaut wurde. Von 1939 bis 1958 war sie als *Vestvåg*

in Nordeuropa unterwegs, danach verdiente sie ihren Lebensunterhalt als Zementfrachter. Im Jahr 1968 wurde sie von einem Amerikaner gekauft, der sie vollständig restaurieren wollte. Obwohl er das Projekt nie abschloss, gab er ihr den neuen Namen *Marilyn Anne*. 1979 kaufte schließlich die Gemeinde Struer das Schiff. Seitdem werden an Bord alternative Unterrichtskonzepte für örtliche Schulen angeboten, hauptsächlich für Schüler der neunten und zehnten Klassen. Die Jugendlichen leben eine Zeit lang an Bord und lernen dabei auch viel über Seemannschaft, dänische Seefahrertradition und das maritime Leben im Allgemeinen.

Die Akzeptanz der traditionellen Segelschiffe und ihrer Besatzungen, egal ob Profis oder Amateure, ist in der dänischen Bevölkerung hoch, die Bemühungen um ihren Erhalt werden auch vom Staat gefördert. »Limfjorden Rundt« hingegen ist privat organisiert, gefördert durch Sponsoren aus der näheren Umgebung. Allen voran die Firma Moland, ein Hersteller von Holzfußböden und anderen hölzernen Produkten – das passt natürlich zu den hölzernen Schiffen. Und es ist ein Spektakel, das wirklich Zu-

schauer anlockt, wie die vielen Schaulustigen an den Starts und in den Häfen beweisen. Auch die Städte unterstützen die Veranstaltung, und das vielleicht nicht nur, weil die Touristensaison zu dieser Zeit zu Ende geht. In Løgstør ist die Hafenkneipe am Abend vor dem Start gut besucht – normalerweise sitzt dort vielleicht nur ein einsamer Fischer vor seinem Bier. Und die Gemeinde sponsert das hervorragend organisierte Frühstück für die 500 Teilnehmer im Zelt am Hafen am nächsten Morgen, damit alle gut gestärkt in einen weiteren Tag des Festes der traditionellen Holzschiffe starten können. //



HERBSTLICHE LIMEJORD-IDYLLE //
BEAUTIFUL AUTUMN

AMONG GOURMETS THE LIMFJORD IS MOST FAMOUS FOR ITS MUSSELS AND OYSTERS. HOWEVER, THE MARITIME HIGHLIGHT OF THE YEAR IS THE ANNUAL REGATTA OF TRADITIONAL SAILING SHIPS, ALWAYS IN THE AUTUMN AND AT THE END OF THE SAILING AND CHARTER SEASON. A FESTIVAL ABOVE ALL FOR THOSE WHO CAN ENJOY BOTH: FRESH OYSTERS AND TRADITIONAL VESSELS.

A FOREST OF WOODEN MASTS

can be seen from afar. The party has arrived in town! The harbour, the canal and the quays of the normally sleepy fjord village of Løgstør are crowded with traditional wooden sailing boats and ships of all shapes and sizes. Today they are celebrating here, tomorrow the fleet sails on to the next town, Thisted. 63 vessels have gathered for the annual »Limfjorden Rundt«, a week of sailing, racing and celebrating. For many of the participating charter vessels, it is the end of the season, which now comes to a boisterous conclusion with this event in autumn.

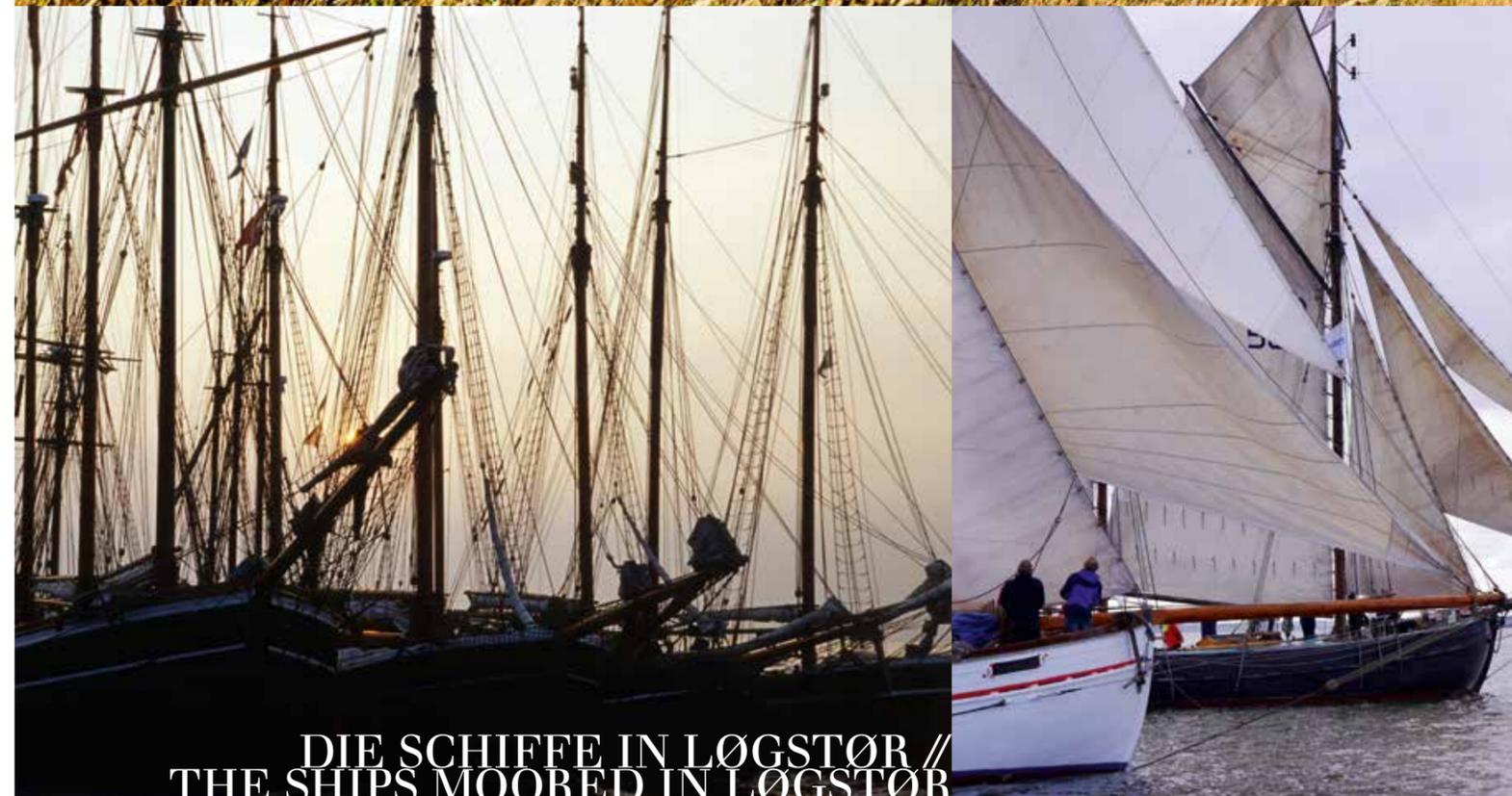
As some have jokingly suggested, this is the Danish answer to Antigua. The »Antigua Race Week« also originated as a party week for professional charter crews and their yachts at the end of the Caribbean charter season. And here as well as there, quite a few private yachts and ships are now sailing along because it's just such a fantastic party. And at both events there is the possibility to be in the middle of the action as a charter guest.

But the Limfjord is far from the tropical windward islands. The long sound between Jutland in the south and the northern Jutland island of Vendsyssel-Thy does not offer ocean sailing in the trade winds, but a lovely landscape and widely branching waters reminiscent to extensive inland lakes. In the western part of these waters the route is sailed in several stages »around the Limfjord«, which connects the North Sea with the Baltic Sea in the north of Denmark. Incidentally, this was not always the case; between

1100 and 1825, the headland in the west of the fjord was connected and had no passage to the North Sea. It was not until a particularly violent storm surge in February 1825 that the isthmus broke open again, and since then it has been possible to sail out to the North Sea at Thyborøn.

But for 700 years, this wide, branched western part of the fjord was far from the sea and the water was mainly brackish; to this day, the salinity fluctuates considerably, especially in the side arms of the Limfjord. Maybe this is the reason that the fjord is famous for culinary delicacies from these same shallow waters. Mussels and oysters from the Limfjord are appreciated by gourmets worldwide. The mussels native to this area thrive in large natural deposits, with up to 12,000 mussels per square metre. The mussel beds are carefully and sustainably tended, and so the number of mussels has actually increased in recent years, despite increasing popularity.

Mussel fishing has always been one of the important occupations here, along with coastal shipping and line fishing. As a result, there is a great variety of historic working boats under sail here, as can be found today at »Limfjorden Rundt«. This week-long fun regatta attracts even more boats to the former fishing and trading ports along the route than they saw even in the heyday of working boats under sail, i. e. in the late 19th and early 20th centuries: many participating ships come sailing not only from other parts of Denmark, but also from Germany, Sweden and Norway. And the



DIE SCHIFFE IN LØGSTØR // THE SHIPS MOORED IN LØGSTØR



DER SCHOONER FULTON//
THE SCHOONER FULTON



event also attracts people ashore. Middle-aged men from a biker club 100 or more kilometres away thunder onto the quay on their Harleys to join in the celebrations, as does the local club dedicated to restoring old tractors. Their best examples are lined up, proud and gleaming, in a nearby car park.

There is an interesting variety in the fleet, ranging from the small open fishing boat *Embla*, just eight metres long, to the mighty three-masted schooner and former lightship aptly named *Store Bjørn* (Big Bear) and everything in between. The Colin Archer-designed double-enders that are so popular in Scandinavia are in a class of their own, and quite a few of them have sailed south from Norway to take part, others have come across the Kattegat from Sweden.

The *Embla* is sailed by a mixed crew of three, two men and a woman, and the skipper also normally owns and sails a Colin Archer. Unfortunately, however, the latter's mast broke before the start of this event, which of course was still not to be missed. So, he turned to the local »Limfjordens Museum« and borrowed one of the sailing exhibits there. This type of double-ended, clinker-built, open fishing boat with a simple spritsail rig was once very common here. These boats are uncomplicated and yet robust enough for the sometimes quite rough waters of the Limfjord, despite their having little draught. This was not only useful to reach smaller bays for fishing, but also to avoid the fishing control vessels, which were much larger and could not follow the small boats through narrow fairways or into shallow waters.

This is exactly where the oyster beds were and still are. Even more than the Limfjord mussels, it is the oysters that today attract more and more gourmets to the country in the north of Jutland. Besides the Pacific oyster, which is now widespread throughout Europe, the original European oyster also thrives here. The cold temperatures in these northernmost oyster beds in Europe and the salt and mineral content of the Limfjord guarantee slow growth and thus also the particularly good consistency and typical taste.

More than the oysters of the Limfjord, however, Niels Sohn loves the historic sailing ships here. »Limfjorden Rundt« is organised

mostly single-handedly by him, a technician at a shipyard in Skive. »I just love it,« he says. »I've been playing around with traditional sailing boats and ships all my life. About a hundred years ago there were about a thousand sailing ships on the Limfjord. We have to keep at least a small part of that tradition alive!« At the first event 33 years ago, he was helmsman on the schooner *Bonavista*, which still participates. In fact, there are several ships that have not missed a single »Limfjorden Rundt« in all these years.

The magnificent 3-masted schooner *Fulton* is an impressive ship and one of the recurring participants. She was launched in 1915 in the then famous »skipper town« of Marstal, at that time the home port of up to 170 merchant schooners sailing worldwide. Like many of them, the *Fulton* originally carried salted cod from Newfoundland deep into the Mediterranean, and later took on cargo wherever she went in the world. These schooners soon competed with the new steamships and were sailed hard and fast. It was the golden age of Danish sailing captains and crews with their excellent seamanship. Today, the *Fulton* is owned and operated by the Danish Maritime Museum.

Around 35 of these great schooners are back in service. Many of them still look original on the outside, but are equipped with modern technology and safety equipment and take between six and 60 guests on board, for private parties as well as company groups and schoolchildren. The Danes are justifiably proud of this special chapter of their maritime heritage, and this is the way to keep it alive. This type of traditional sailing is professionally organised and offers real career prospects for the captains and crews.

The *Haabet*, for example, is a 34-metre-long cargo schooner built in 1914 for the Baltic Sea. After a chequered life, she was bought by four private individuals in the mid-1990s, restored and has been used as a charter ship ever since. There are two permanent captains on board, who take turns regularly. One of them is Jesper Frederiksen. He started his career as a sailor on a Danish training ship, then sailed on a merchant ship and then on various traditional sailing ships. Now he has a captain's licence for commercial sailing ships up to 500 tonnes. But he says: »It is not easy to get a job on



a traditional sailing ship. There are not so many of these available because most captains are also the owners. But the licences are internationally recognised, so you can also work abroad.«

A special vessel that is also always present at »Limfjorden Rundt« is the *Marilyn Anne*, built in Marstal in 1919 for the Newfoundland route. From 1939 to 1958, she sailed as *Vestvåg* in Northern Europe, after which she earned her living as a cement freighter. In 1968, she was bought by an American who wanted to restore her completely. Although he never completed the project, he gave her the new name *Marilyn Anne*. In 1979, the municipality of Struer finally bought the ship. Since then, alternative teaching concepts for local schools have been offered on board, mainly for ninth and tenth grade students. The young people live on board for a while and also learn a lot about seamanship, Danish seafaring tradition and maritime life in general.

The acceptance of traditional sailing ships and their crews, whether professionals or amateurs, is high among the Danish

population, and efforts to preserve them are also supported by the state. »Limfjorden Rundt«, on the other hand, is privately organised, supported by sponsors from the surrounding area. First and foremost is the company Moland, a manufacturer of wooden flooring and other wooden products – which naturally is most appropriate in respect to the wooden ships. And it is a spectacle that really attracts spectators, as the many onlookers at the starts of the races and in the harbours prove. The cities also support the event, and perhaps not only because the tourist season comes to an end at this time. In Løgstør, the harbour pub is well attended the night before the start – normally there might only be a lonely fisherman sitting in front of his beer. And the municipality sponsors the excellently organised breakfast for the 500 participants in the marquee by the harbour the next morning, so that everyone can start well fortified into another day of the festival of traditional wooden ships. //

Fotos: Dorte Jans, Mette Johnson, Christian Faber

vocatium

**Fachmessen für
Ausbildung+Studium**

**Ihre zukünftigen
Auszubildenden und
Studierenden treffen
Sie auf der vocatium!**

Persönlich oder online:

Die vocatium Präsenzmessen und Videochats bringen Sie in Kontakt mit interessierten Schüler*innen und unterstützen Sie dabei, geeignete Nachwuchskräfte zu finden.

Terminierte Gespräche:

Wir organisieren für Sie gut vorbereitete terminierte Gespräche mit Schüler*innen. Online und offline.

Bundesweit:

vocatium-Messen in allen Bundesländern. Insgesamt rund 80.

www.erfolg-im-beruf.de

