



Østligste del af Langerak. Vrag
af fladbundet, klinkbygget kåg.

"Limfjordsexplorer 2010"

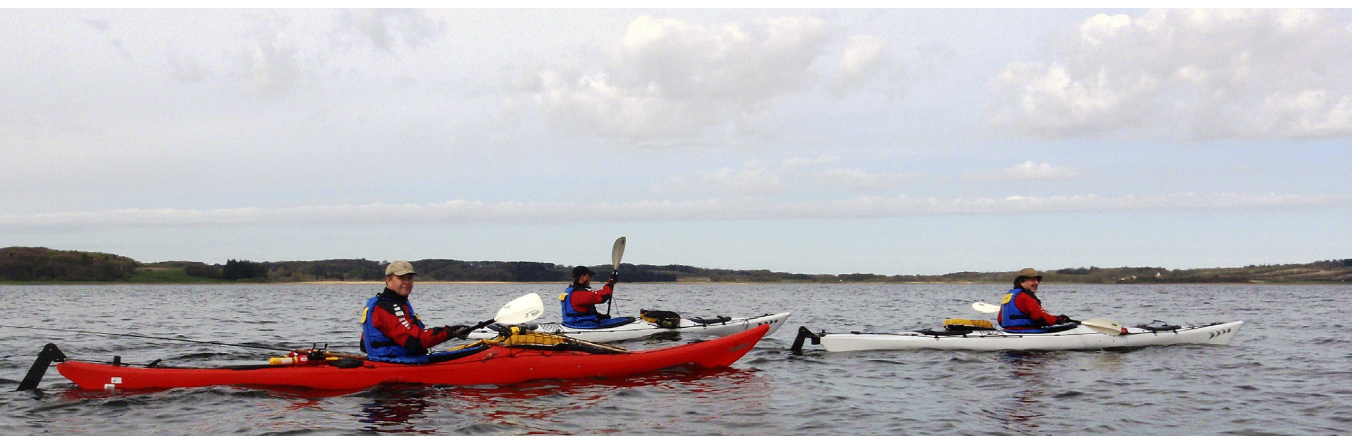
I havkajak fra Halkær til Hou

Mandag morgen d. 3. maj satte ekspeditionen havkajakkerne i Halkær Å for de næste fire dage at padle 80 kilometer langs Limfjordens bredder og op langs Kattegatkysten, fra Halkær Å til Hou Havn. Deltagerne var: Ole Henrichsen og Esben Buch, begge naturvejledere ved Aalborg Kommune, i havkajakker, Klaus Godiksen i følgebåd og Ole Sørensen i følgebil, marinbiolog fra Miljøcenter Aalborg Finn Andersen i havkajak og naturvejleder ved Nordjyllands Historiske Museum Tommy Jensen ligeledes i havkajak. Undervejs blev vi fulgt af et tv-hold fra Aalborg Produktionsskole, der producerer indslag på Kanal Aalborg+.

Det konkrete formål var dels at undersøge og besøge de primitive kystnære lejrpladser langs Limfjorden i Aalborg Kommune, dels at lave formidling om Limfjorden med offentlige arrangementer undervejs samt for mit vedkommende at gribe muligheden for at opleve Limfjorden fra søsiden i et ganske lille fartøj. Denne oplevelse var jeg sikker på kunne være gan-



Afgang fra Halkær Å (etape 1)



Halkær Bredning (etape 1)

ske nyttig i formidlingen af den østlige Limfjords marine landskab i fortid og nutid. Der ville også blive tid til at fundere over landskabet og sejlmulighederne i oldtiden. Det siges ofte, at det var lettere at færdes til vands end til lands i vikingetiden, men gjaldt det også både uden sejl? Hvad krævedes der for at sejle fra Sebbesund til Nørholm eller måske helt til Aalborg?

Det overordnede formål med Limfjordsexplorer 2010 er at åbne nye muligheder for kystnært friluftsliv. Aalborg Kommunes geografiske udstrækning indbefatter en kyststrækning på ca. 150 km, og inden længe kan man benytte et klikbart kort, hvor man kan finde nyttige oplysninger om overnatningsmuligheder, frie fiskepladser m.m.

Forud for dette tog havde vi trænet i havkajaksejls og specielt i at bjærge sig op i kajakken, når vi kæntrede. Vandtemperaturen i begyndelsen af maj var ikke over 8 grader, og der kunne stadigvæk forekomme nattefrost, så det var vigtigt, at sikkerheden var på plads og det korrekte udstyr afprøvet. Alle roere var klædt i neopren våddragter, sko og handsker samt redningsveste, og havkajakkerne var afprøvet og fundet i orden. En væsentlig detalje var følgebåden, som kunne træde til, hvis vi kom i problemer eller blev trætte. Det personlige udstyr og andet grej blev mellem overnatningsstederne transporteret i en følgebil.

1.etape. Fra Halkær Mølle til Nørholm

Langsomt gled havkajakkerne gennem Halkær Å, der løber næsten fra Års og ud i Halkær Bredning, og forude lå en dags-sejls på ca. 6 timer og en distance på ca. 20 km. Vejret var perfekt, solskin og svag vind. Vel ude af åen tog vi retning mod



Nørholm (etape 2)

Skt. Nikolajs Bjerg ved Sebbersund, hurtigt kom vi ind i en god rytme, og kajakkerne skød en god fart.

Fra kajakken var der rig mulighed for at betragte landskabet og fornemme, hvordan istidens gletschere har skabt Halkær Å tunneldal. Langs bredningen står stenalderhavets kystskrænter stejlt, og mod nord rejser morænebakken Sct. Nikolajs Bjerg sig markant med sine ca. 30 m. Mod nordvest ligger det tidligere Sebbær Kloster. Hele området rummer en enestående kulturhistorie, og der er foretaget flere omfattende arkæologiske undersøgelser ved Skt. Nikolajs Bjerg, der blandt andet er med til at kaste lys over den tidlige kristendom i Limfjordsegnen. Desuden er der udgravet en handels- og håndværksplads fra vikingetid. Hele området indgår i Nibe Bredning vildtreservat og er udpeget som EU-fuglebeskyttelsesområde, EU-habitatområde og Ramsarområde.

Vi gik i land ved Sebbersund Kro for at undersøge mulighederne for overnatning. Halkær Bredning er særdeles velegnet til havkajaksejlads. Her er en god vanddybde og roligt vand. Faktisk kunne Sebbersund være et glimrende udgangspunkt for dagture i havkajak, på hvilke man både kunne nå ind til Halkær Mølle og til Nibe Marina på samme dag.

Vi satte atter kajakkerne i vandet, gled under broen og ud i Nibe Bredning, og her mærkede vi betydningen af strømforholdene og vindretningen. Sejladsen blev mere krævende, og der skulle lægges flere kræfter i for at nå vort næste mål, Sølyst camping. Vi fulgte den gamle, naturlige sejlrende, som også må have været kendt tilbage i vikingetid, hvor skibe besøgte han-

delspladsen ved Skt. Nikolajs Bjerg. Inde på stranden holdt vores følgebil med forplejning og Nibe lokalavis' udsendte. Det var tid til et velfortjent hvil.

Med højt humør fortsatte vi sejladsen de resterende 13 km til vores natlogi, shelterpladsen ved Nørholm. Vi havde nu fået følgeskab af vores motorjolle, og undervejs blev der fisket efter aftensmaden. Ved Nibe Marina stævnede vi ind for at undersøge faciliteterne. Her er god mulighed for at gøre holdt og eventuelt få en frokost. På et luftfoto kan man tydeligt se, hvordan sejlrenden er gravet ret ud fra havnen, faktisk på tværs af strømretningen, hvilket betyder, at renden ofte sander til. Mod land så man de gamle kystlinier, nu trukket længere tilbage fra kysten og afløst af store lavtliggende engarealer af hævet havbund. Det marine landskab er stort, og Nibe Bredning virkede som et hav, set fra havkajakhøjde. Jeg kunne levende forestille mig, at det ville kræve sin mand at sejle fra Sebbersund til Nørholm med ugunstig vind og strøm. Vi havde en idé om at sejle ind ved Klitgård fiskerleje, men ombestemte os hurtigt, da fjordbunden her var overstrøet med kridt og flintesten, aflejringer fra Nørholm knold, kombineret med lav vandstand.

Sidst på eftermiddagen nåede vi shelterpladsen ved Nørholm. Vi trak kajakkerne på land for natten og begav os lidt stive i kroppen op til pladsen. Her mødte vi en meget nedslidt shelterplads, som skulle være ekspeditionens base for aftenen og natten. Efter aftensmaden, der blev tilberedt på bål, gjorde

*Kæntring ved Aalborg Marina
Fjordpark (etape 2)*





Aalborg Østhavn (etape 3)

vi klar til mødet med TV-Nord og andre interesserede, som vil høre noget om Limfjordsexplorer 2010. Tv-mediet ville have levende, spændende billeder, så vi måtte atter i kajakkerne for at lave direkte tv. Tidligt på aftenen gik alle til ro. Natten var kold, og stjernerne blinkede.

2. etape. Fra Nørholm til Hesteskoen ved Østhavnen

Om morgenen tidligt var vi klar til turens længste etape på ca. 22 km. Men vinden var taget til, og der var udsigt til regn. Det betød, at vi havde en noget hårdere dag foran os, og kl. 18.00 var der i Hesteskoen tilrettelagt et større arrangement

Vi satte kursen mod Aalborg og kom så til næste forhindring, Dynen og Egholm Hage, som er et stort, lavvandet område lidt sydvest for Egholm. Enten skulle vi vælge den direkte kurs over Dynen eller søge ud i sejlrenden. Vi valgte på grund af vejret den direkte kurs, men var noget besværet af den lave vandstand. Skal man have god fart i kajakkerne, kræves der vand under pagajerne. Fjordens landskab skiftede karakter fra de store åbne bredninger til et smalt løb med Egholm om bagbord. Efterhånden stod bølgerne ind over havkajakkerne, der blev presset mod land. Vi valgte at søge nødhavn i Marina Fjordparken og satte kursen mod indsejlingen. Kajakkerne kom i havn, og vi kunne slappe af oven på strabadserne. Plud-

selig fik jeg en forkert sø fra bolværket og kajakken vendte rundt. Vandet var koldt. Jeg fik mig imidlertid frigjort fra kajakken. Finn havde fulgt kæntringen og indfanget situationen med sit kamera. Han gled op på siden af min kajak, og ved fælles hjælp kom jeg op i kajakken igen. Sikkert i land tilbød Aalborg Vandrehjem os husly og et varmt bad. Vi valgte at transportere kajakkerne over land til Hestekoens, idet det var for risikabelt at fortsætte sejladsen, og desuden ville vi bruge for mange kræfter på at nå frem i tide. Følgebåden fortsatte gennem Aalborg til bestemmelsesstedet. Interessen for aftenens Limfjordsarrangementer var stor, og ikke førend sidst på aftenen kunne vi gå til ro i nogle meget fine shelters.

3.etape. Hestekoens til Hals Havn

Vejret betyder meget for oplevelsen i havkajak, hvor en let medvind og høj sol giver ideelle betingelser, og det fik vi. Vi planlagde dagens 20 km sejlads således, at vi kunne nyde vores frokost ved Mou Bro, inden vi skulle krydse sejlrenden ved indsejlingen til Limfjorden. Det østlige forløb, Langerak, former sig som en bred flod med flade strandenge og inddæmmede marker mod syd, og først langt inde på land kan man se bakkelandskabet og litorinahavets kystlinier. Vi gled forbi Aalborg Østhavn og passerede store skibe, der lå til kaj for at blive lastet med varer til blandt andet Grønland. En stor del af de skibe, der i dag anløber Aalborg Havn, når sjældent længere end til Østhavnen. Set fra en havkajak var det en noget

Hals jollehavn (etape 3)





*Limfjordsexplorer deltagerne:
Fra venstre Tommy Jensen,
Klaus Godiksen, Ole Henriksen,
Ole Sørensen, Medlem af Hou
Havkajakklub, Finn Andersen,
Medlem af Hals roklub og Esben
Buch, fotografen. (etape 4)*

voldsom oplevelse at sejle så tæt på skibene, der blev losset eller lastet. Undervejs blev der tid til at ligge stille på vandet og nyde roen, mens der blev fisket efter hornfisk. Vi havde stor fornøjelse af følgebåden, hvorfra vi bl.a. kunne få ekstra vand og chokolade.

Efter frokosten ved Mou Bro sejlede vi mod øst forbi færgelejet og tværs over sejlrenden, ind i Hals jollehavn. Hals Roklub skulle være vort næste natlogi. I forbindelse med aftenens formidling var der arrangeret åbent skib på miljøskibet Musling, der sammen med Limgrim udfører en kontinuerlig miljøovervågning i Limfjorden og den nordlige del af Kattegat. Siden 1973 har man opsamlet vigtige måledata af især saltindhold, ilt, lys og temperaturforhold samt algeforekomster i Limfjorden, hvilket i dag giver en god basis for vurderingen af Limfjordens miljøtilstand. Skibene hører i dag under Miljøministeriet. Generelt har Limfjordens vandmiljø det ikke så godt. Ålegræsset kæmper en hård kamp for at overleve, mængden af fisk er stærkt reduceret, og iltsvind forekommer jævnligt. Fra havkajakkerne så vi dog små lyspunkter, idet vi observerede store områder med ålegræs og banker af muslinger.

4.etape. Hals havn til Hou Havn

På miljøskibet Musling havde vi aftenen før fået dugfriske vejrmeldinger, og det så ud til, at vi kunne tilbagelægge de 13 km til Hou Havn inden det blæste op i Kattegat. Dagen star-

tede med sol og en svag østenvind. Deltagerantallet var fra morgenstunden øget med tre roere fra Hou Havkajakklub og en roer fra Hals Roklub, og sammen fulgte vi sydsiden af den krumoddeformede barriereø Nordmandshage, der mod nord flankerer Limfjordens udløb. Faktisk padlede vi ca. 1 sømil ad sejlrenden, inden vi drejede mod nord og padlede op langs kysten. Vejret blev efterhånden hårdere, pålandsvinden fik bølgerne til at skylle ind over havkajakkerne, og det krævede både styrke og koncentration at holde kursen i havkajakkerne. Flere gange fik vi hjælp af Klaus i følgebåden. Vi var kommet på havet. Efter flere timers padlen fik vi indsejlingen til Hou havn i sigte og kunne sejle sikkert ind.

Overordnet set var Limfjordsexplorer 2010 meget vellykket. Vi havde oplevet, hvilke herlige muligheder, men også begrænsninger, havkajaksejls i Limfjorden og langs kysten kan byde på. Der var stor interesse for projektet både fra publikums og pressens side. Standarden på de forskellige shelterpladser var meget svingende, og helt ude ved Limfjordens udløb manglede der primitive overnatningsmuligheder. Vind- og strømforholdene spiller en stor rolle, ikke kun på havet, men så sandelig også på fjorden, og man forundres over de store forskelle på høj- og lavvande, som også har betydning for sejlmulighederne, selv for en havkajak. Det er vigtigt at have sikkerheden i orden og ikke tage chancer.

Deltagerne oplevede et meget flot landskab set fra søsiden, med store bredninger og smalle fjordløb, fornemmede fortidens kystlinjer, de store inddæmmede landsbrugsområder, ålegræsset og manglen på samme. Så var der spørgsmålet om stammebådens anvendelighed til transport over større afstande. Her tror jeg ud fra erfaringen med havkajakken, at stammebåden må have været velegnet til at skyde genvej over vand ved smalle passager eller til at krydse fjorden med. Selv en habil kanoroer ville nok ikke begive sig ud på længere distancer i en stammebåd. Det ville være mere sikkert at færdes til lands. Noget andet er selvfølgelig at føre skib med sejl.