

Sommertörn 2012, mit der SY DIVA durch die Schären Schwedens, Alands und Finnlands nach Helsinki.

Von Peter und Karin Schmidt

Vorwort

Im Fokus unserer diesjährigen Törnplanung standen zunächst die baltischen Länder. Und hier besonders Estland. Aber dieses Vorhaben gaben wir auf, als wir vergeblich versuchten die kompletten Kartensätze zu erwerben. Von den erforderlichen drei Kartensätzen für Estland waren nur zwei lieferbar. Der dritte sollte erst im Juni verfügbar sein.

Unsere Planungen waren nun zielgerichtet auf Finnland angelegt. Unser Anspruch hier, die Durchquerung der Archipele Schwedens, Alands und Finnlands mit ihren tausenden Inseln und Schären. Eine schier unerschöpfliche Vielfalt, die uns bisher immer wieder aufs neue fasziniert und herausgefordert hat.

Im März 2012 holen wir unser neues Beiboot aus Wedel. Wir hatten es im Oktober 2011 auf der "Hanseboot" in Hamburg geordert.

Am 19.04.2012 fahren wir mit unserem vollgepackten Wagen nach Fehmarn. Hier in Sahrendorf steht unsere DIVA im Hallenwinterlager. Wir übernachten einige Tage in einem Appartement und erledigen die vorm Abslippen anfallenden Routinearbeiten. Der aus dem Mastenlager bereitgestellte Mast wird auf Böcken abgelegt. Ich montiere Salinge und Wanten. Windex, UKW-Antenne und Windmessanlage werden später am Kran montiert.

Am 24.04.2012 ist Krantermin. Um 0900 Uhr geht die DIVA ins Wasser. Kranen und Maststellen wird in einem Arbeitsgang erledigt. Wir verlegen die DIVA in einen freien, zuvor mit dem Hafenmeister abgesprochenen Stand, der nicht an einen Dauerlieger vermietet ist.

Vorrangig sind hier der Masttrimm und die Sicherung der Wantenspanner. Die DIVA wird gründlich vom Staub und Schmutz befreit. Die Mastelektrik wird angeschlossen, der Plotter wird installiert.

Wir entladen das vollgepackte Auto und deponieren die Plünnen im Schiff. Aus Großenbrode holen wir die von "Jan-Segel" überholten Segel ab und nutzen die momentane günstige Wetterlage aus um sie gleich einzuziehen.

Wir bunkern 100 Liter Getränke, diverse haltbare Lebensmittel und Diesel. Ordern neben zwei nachgefüllten Gasflaschen eine neue dritte Gasflasche.

Aus Heiligenhafen holen wir eine bei Oeverdick und Heinritz in Auftrag gegebene PVC-Tasche für das Beiboot ab. Mit Spanngurten laschen wir die Tasche an Deck fest.

Die im Winter bei "Stoffwechsel" hergestellten neuen Polster holen wir aus Burg ab.

Wir bringen unser gewaschenes Auto in die Halle, klemmen die Batterie ab und decken es mit einer Staubplane ab.

Jetzt warten wir auf günstige Prognosen des Deutschen Wetterdienstes. Vor allem aber auf Wind aus westlichen Richtungen, denn unser Kurs richtet sich zunächst nach Osten.

Törnverlauf

Tagelang weht es aus Ost mit zum Teil 8 Bft. Dabei immer wieder Regenschauer. Den Stationsmeldungen des Deutschen Wetterdienstes entnehmen wir: Westausgang Skagerrak Wellenhöhe 5m, Visby auf Gotland meldet eine Lufttemperatur von minus 2°C. Fehmarn hat immerhin morgens plus 3°C.

Verantwortlich für das Wetter ist eine von der Zentralen Ostsee bis nach Frankreich reichende Kaltfront, die nach Südosten zieht.

Am 14.05.2012 schließlich sind die Prognosen günstig, der Wind hat endlich auf West gedreht. "Südsüdwest" 4 bis 5 in Böen 5 bis 6 abnehmend" meldet der Deutsche Wetterdienst.

Um 1245Uhr machen wir die Leinen los. Bei Südwest 4 bis 5 segeln wir mit einem Reff bei zunächst grober See, später etwas abnehmend nach Lolland -Süddänemark- und machen hier im Hafen von Nysted nach 34 Seemeilen in sieben Stunden zwischen Pfahl und Steg fest.

"Südost 3 bis 4 zunehmend 5 auf Südwest drehend Schauerböen" heißt es in den Wettermeldungen am folgenden Tag.

Wir machen die Leinen los, in den Schauerböen bis 6 Bft. segeln wir mit einem Reff und nehmen bei einer groben See viel Wasser über, ehe wir die Südküste von Mön erreichen und im Hafen von Klintholm festmachen. Im Kielwasser der DIVA liegen 47 Seemeilen, für die wir acht Stunden benötigten.

Zwei Tage wehen wir hier bei Schauerwetter und stürmischen Winden ein.

Es ist immer noch sehr kalt. Mäßiger südöstlicher Wind, bei leichtem Seegang, sind optimale Verhältnisse auf unserem Kurs nach Südschweden. Für die quer über die viel befahrenen Tiefwasserwege der Großschifffahrt führende, 60 Seemeilen lange Strecke, benötigen wir elfeinhalb Stunden, ehe wir im Hafen von Ystad festmachen. Die schwedische Gastflagge weht jetzt unter der Steuerbord-Saling.

Nach einem Hafentag kreuzen wir bei eisigem Wind, wir hatten buchstäblich unsere kompletten wärmenden Sachen an, um Sandhamaren herum in die Hanöbucht -auch kleine Biscaya genannt-. Ziel ist der große Fischerei- und Sportboothafen Simrishamn, den wir nach 45 Seemeilen in achteinhalb Stunden erreichen.

Hartnäckiger Wind aus nordöstlichen Richtungen hält uns hier drei Tage fest, ehe wir Hällevik erreichen. Trotz schwachem Wind, waren wir einer starken Dünung ausgesetzt für die die Hanöbucht, aufgrund des hier querlaufenden Stroms und der extrem unterschiedlichen Tiefenverhältnisse, berüchtigt ist.

Hier in Hällevik ist ein stop over nötig, denn mir geht's saumäßig. Wir rekapitulieren, was die Ursache sein könnte. Nach Studium unseres Gesundheitsbuches kommen wir zu der Erkenntnis, dass die Symptome, Erbrechen und Durchfall, darauf hinweisen, dass das in Simrishamn genossene offene Milchspeiseeis damit im Zusammenhang stehen muss. Das bestätigt sich auch einen Tag später, als die schwedische Presse von Bakterien in der Milch berichtet.

Wie das Zusammenleben auf engstem Raum so ist, gehen die Bakterien nahtlos auf Karin über. So habe ich die Gelegenheit mich für die liebevolle Fürsorge tags zuvor, jetzt bei ihr zu revanchieren.

Für die folgenden Tage setzen wir uns auf Diät. Wir genießen mit Wasser gekochten Haferschleim.

Auf den Weg nach Karlskrona kommen unserem labilen Gesundheitszustand, der schwache Wind und das platte Wasser zugute.

Durch den gut betonnten Torhamnsfjärden gelangen wir in den südlichen Kalmarsund und erreichen bei Südwest 3 bis 4 unseren Zielhafen Kristianopel.

Unser Gesundheitszustand ist immer noch labil, darunter leidet auch die Konzentrationsfähigkeit. Nur so ist es zu erklären, dass wir in einem Augenblick der Unachtsamkeit, im Torhamnsfjärden etwas neben eine Fahrwassertonne gerieten und eine ärgerliche Grundberührung hatten.

Bei achterlichem Wind aus Südsüdwest, drehte der Wind später auf Westnordwest mit Stärke 4 bis 6. Hoch am Wind bei einer starken Dünung können wir Kalmar anliegen und machen hier zwischen Heckboje und Kai fest.

Den folgenden Hafentag nutzen wir, um dringend benötigte Lebensmittel einzukaufen. In einem gut sortierten Laden für Yachtbedarf erhalten wir eine Schwimmleine, die wir später als Schleppleine für unseren Tender benötigen.

Bei schwachem Wind aus Ost ist im nördlichen Kalmarsund der kleine Fischereihafen Sandvik, an der Westküste Ölands, unser Ziel.

Hier haben auch hamburger Segler festgemacht, die wir ab und an auf dem Weg hierher getroffen hatten. Wir verabreden uns zum Grillen, Bänke und ein Grillplatz stehen zur Verfügung.

Dick angezogen, es ist immer noch sehr kalt, genießen wir unser gegrilltes Fleisch nach dem Motto bei Sonne und warmen Wetter kann jeder grillen.

Immer die markante kleine Insel Bla Jungfrun im Blick und in der Ferne das Atomkraftwerk Simpevarp, haben wir bei gutem Segelwind Krakelund voraus. Am Leuchtfeuer Soen erreichen wir das enge Schärenfahrwasser und machen im Naturhafen Stora Vippholmen als zweite Yacht an einer SXX-Boje bei strömenden Regen fest.

Wir sind Mitglied des Svenska Kryssarklubben und sind berechtigt an den ausgelegten Bojen festzumachen.

Es ist der 31.05.2012, wir sind in den ostschwedischen Schären angekommen. Knapp 400 Seemeilen liegen nunmehr im Kielwasser der DIVA.

Nach den Seestrecken ist jetzt die Schärennavigation vorrangig, eine Vielzahl von Kartensätzen stehen uns hierfür künftig zur Verfügung.

Bei 11°C und Regenschauern navigieren wir durch die Schären und gelangen nach Durchquerung des engen Sparösunds nach Solbergsudde, den Klubhafen des Wästerviks Segelsällskap.

Hier genießen wir bei Nordwest 6 zwei Tage Gastrecht. Stockholmradio meldete auf Kanal 23 West 9 bis 12 m/sek.

Hafentage sind zuweilen Arbeitstage. Wir bauen das Display der Selbststeueranlage aus um an die Verkabelung heranzukommen. Ein Wackelkontakt hatte den Datenbus lahmgelegt. Wir befestigen die sich gelockerten Kabelschuhe, befestigen das Display und dichten es mit Sikaflex wieder ein.

Im 3km entfernten Västervik kaufen wir ein und haben mit dem Fußmarsch dorthin gleichzeitig etwas für den Bewegungsapparat getan.

Bei schwachen bis mäßigen südwestlichen Winden ist die Ankerbucht Trolholmen unser Ziel. Abseits des Fahrwassers gelegen ist sie menschenleer. Der Anker fällt auf 6,80m Wassertiefe.

Ein bedeutender Tag, nicht nur wegen meines heutigen Geburtstages, den erlebe ich zum 20.Male auf der DIVA und zum x-ten Male auf einem Schiff. Sondern wir blasen heute zum ersten Male unser neues Schlauchboot auf, lassen es zu Wasser und taufen es auf den Namen KLEINE DIVA.

Die folgende Exkursion verläuft außerordentlich zufriedenstellend.

Wie in jedem Jahr stellt Karin, anlässlich meines Geburtstages, eine Kerze auf den Frühstückstisch und zur Feier des Tages stoßen wir mit einem Glas Sekt an, außerdem gibt es ein gekochtes Frühstücksei. Ich freue mich über die Geburtstagsgeschenke, einen Kugelschreiber von rotring "rapid PRO" sowie über das Buch "Jessica Watson, Solo mit der Pink Lady. Mit 16 die Welt erobert".

Die Einsamkeit hier in der Bucht vermittelt uns das Gefühl autark zu sein, fernab jeder Zivilisation.

Am folgenden Tag frühstücken wir bei Sonnenschein im Cockpit. Der Seewetterbericht verheißt nichts Gutes "Süd 3 bis 4, abnehmend, Schauerböen.

Ankerauf, wir müssen den auf den Flunken sitzenden Lehm regelrecht abspachteln. "Guter Ankergrund" vermerke ich in der Seekarte.

Bei mäßigem Wind aus Südost segeln wir über das äußere, offene Schärenfahrwasser und erreichen die Ankerbucht Lisselön an der Südseite der Insel Haskö.

An einer freien SXX-Boje machen wir fest. An der Stirnseite der Bucht hat sich ein Fischer etabliert. Der Anleger an seiner Hütte ist bei den Schweden sehr beliebt, sie liegen hier vor Heckanker. Bänke und Tische laden zum Verweilen ein. Der Geruch des Räucherofens zieht durch die Bucht.

8°C Lufttemperatur sind es am nächsten Morgen. Bei wechselhaften Winden ist der bedeutende Handelshafen von Oxelösund unser Ziel. Über ein breites Schärenfahrwasser, dem engen Brändösund und dem Lundasundet sowie über ein weitgehend ungeschütztes Fahrwasser erreichen wir den schon von weitem sichtbaren Hafen.

Im Fischereihafen machen wir fest, freundlich begrüßt vom Hafenmeister. Er kennt unsere DIVA. "Das schöne, alte Schiff" wie er sagt.

Es ist der 06.06.2012, schwedischer Nationalfeiertag. Die Geschäfte haben am heutigen Tag geschlossen. Aber der ICA-Supermarkt ist geöffnet, so dass wir uns mit Lebensmitteln versorgen können.

Ein über 3 km langer Weg führt in die Innenstadt. Bewegung kann nicht schaden.

Der folgende Hafentag ist Wasch- und Einkaufstag. Diesmal geht's mit Rucksack in die Stadt um die schwereren Lebensmittel, wie etwa Kartoffeln und Gemüse zu transportieren. Von Bewegungsmangel kann jetzt nicht mehr die Rede sein.

Während unseres Aufenthalts hier, lief der Heizlüfter Tag und Nacht, es ist immer noch lausig kalt.

Ein herrlicher Segeltag führt uns in der Folge durch die inneren und äußeren Fahrwasser in die Ankerbucht Soviken, nördlich von Landsort.

Hier machen wir an einer SXX-Boje fest, ehe wir am nächsten Morgen den großen Yacht- und Fährhafen Nynäshamn erreichen.

Wir sind jetzt im weitläufigeren Stockholmer Schärengarten angekommen.

Bei raunen bis achterlichem Wind aus Südwest der Stärke 4 bis 5 Bft. ist am folgenden Tag die rundherum geschützte Ankerbucht Ornö Kolnäsviken unser Ziel. Hier liegen wir idyllisch in einer wunderschönen Natur.

Bei wechselnden Winden laufen wir tags darauf Norrviken Runmarö an, ein Ausflugshafen des Svenska Kryssarklubben. Hier haben sich die Mitglieder ein wahres Idyll geschaffen.

Wir nehmen einen der Grillplätze in Anspruch, inmitten einer herrlichen Natur.

Zunächst liegt nur eine schwedische Yacht hier, später machen noch zwei weitere fest

Paradisviken heißt die folgende Ankerbucht. Geschützt durch die umliegenden Inseln ist dies eine seeartige Wasserfläche. Bei allen Windrichtungen findet man hier gute Ankerplätze.

Wir ankern südlich der Insel Idholmen auf einer Tiefe von 8m.

Nur wenige Yachten liegen hier, wo sonst viele Schweden mit ihren Booten an den Felsen vor Heckanker festmachen.

Wir rudern mit unserem Beiboot an Land und laufen zu einem kleinen 2km entfernten Kaufmann auf der anderen Seite der Insel. Er hat alles für den normalen Tagesbedarf.

Wieder zurück nehmen wir die KLEINE DIVA aus dem Wasser. Jetzt wird sie wieder an Deck gefahren, nachdem wir sie längere Zeit im Schlepp hatten.

Knapp 37 Seemeilen sind es bis Arholma, einer unter Naturschutz stehenden, autofreien Insel.

An der Südostseite der Insel machen wir zwischen Heckanker und Gästesteg fest.

Zwei Kilometer sind es bis zu einem kleinen Kaufmann an der Westseite der Insel. Hier befindet sich auch ein Fähranleger.

Neben der absoluten Idylle, dient uns der Hafen als Sprungbrett zu den Alandinseln.

Es ist der 14.06.2012, 0600 Uhr morgens, dichte Nebelschwaden ziehen über die Bucht. Um 0700 Uhr -0500 UTC-, lasse ich mir die aktuellen Wetterdaten von Meeno Schrader "WetterWelt" aufs Handy in

form einer SMS übermitteln. Um präzise Angaben zu erhalten, gebe ich in meiner Anfrage die Koordinaten unseres jetzigen Standortes ein. Für 0600 UTC lauten die Prognosen: Süd 3 bis 4, Böen 4, See 0 - 0,5m, Schauer, für 1200 Uhr UTC: Südsüdost 4, Böen 4 bis 5, See 0,5 bis 0,8m, Schauer. Von Nebel ist nicht die Rede.

Um 0815 Uhr gehen wir ankerauf, der Nebel hat sich verzogen. Dicht am Ostufer von Arholma entlang laufend, erreichen wir die Nord-Untiefentonne Storgrund. Von hier segeln wir mit Kurs Nordnordost, bei südlichen Winden 4 bis 5, über die Alandsee Richtung Mariehamn. Wir sind gute drei Stunden unterwegs, im Kielwasser der DIVA liegen 19 Seemeilen bei einer zum Teil groben See, zieht dichter Nebel auf. Wir können kaum die Bugspitze der DIVA ausmachen.

Wir haben die Tiefwasserwege der Großschifffahrt gerade passiert und hören die Nebelsignale ringsum.

Eine Stunde später wird die Sicht etwas besser, eine Kabellänge voraus taucht schemenhaft das Leuchtfeuer Marhällan auf.

Wir haben das nach Mariehamn führende Fahrwasser erreicht.

Wir sind froh, dass die Sicht immer besser wird, denn wir haben jetzt engsten Kontakt zu den riesigen Fähren, die ständig aus Stockholm kommend in Mariehamn anlegen. Nur wenige Meter fahren sie dicht in beiden Richtungen an uns vorbei.

Nach 33 Seemeilen in gut 5 Stunden machen wir im Westhafen, unmittelbar nördlich der POMMERN und der Fähranleger fest.

Ein traumhafter Segeltag, bei optimalen Windverhältnissen, liegt hinter uns. Aber der dicke Nebel hat Substanz gekostet.

Am folgenden Hafentag haben wir einiges zu erledigen. Hier gilt die osteuropäische Zeit, die Uhren werden um eine Stunde vorgestellt. Wir wechseln die Gastflagge. Die Alands gehören zu Finnland, haben aber eine eigene Flagge und einen autonomen Status (schwedischsprachig, keine Militärpflicht, eigenes Parlament)

Karin hat die Waschmaschine belegt. Am Bankomaten heben wir Geld ab, denn hier ist die Landeswährung der EURO. Wir ergänzen unsere Lebensmittelvorräte, bunkern Diesel und Wasser und machen Reinschiff.

Es bleibt noch Zeit um bei sonnigem Wetter quer durch die Stadt zu flanieren, Kaffeetrinken zu gehn, am anderen Ende der Stadt den historischen Hafen zu besichtigen und zum Osthafen zu laufen.

Genau wie im Westhafen haben auch hier nur wenige Gastyachten festgemacht.

Nur wenige Seemeilen sind es nach Rödhamn, unserem nächsten Zielhafen am folgenden Tag. Er liegt auf einer Insel und hatte früher die Funktion eines Lotsenhafens. Wie der Westhafen von Mariehamn auch, wird er vom ASS (Alandska Segelsällskapet) betrieben. Der ASS hat die Insel gepachtet, sie ist mit ihrem Anleger der Außen- und Ausflughafen von Mariehamn.

Hier liegen wir geschützt hinter einem hohen Felsen zwischen Heckboje und Steg in einer absoluten Idylle. Es gibt weder Wasser noch Strom, aber darauf sind wir eingestellt und vorbereitet. Der Verwalter des Hafens hält eine kleine Auswahl an Kaffee, selbstgebackenen Kuchen, Brötchen und geräucherten Lachs bereit.

Oberhalb der Felsen haben wir einen herrlichen Ausblick über die Schärenlandschaft, hier steht auch das alte Lotsenhaus und ein kleines Museum mit der zu besichtigen Technik vergangener Tage.

Es ist kalt und regnerisch, wir machen unseren Petroleumofen an.

Nur wenige Yachten liegen hier, wo sonst eine drangvolle Enge herrscht.

Bei Sprühregen, im Wechsel mit Regenschauern machen wir tags darauf in Degerby Lotsudden fest. Hier verbringen wir bei starkem Wind aus West eine unruhige Nacht. Der Schwell des nach Westen völlig offenen Hafens war so stark, dass die fingerdicken Schäkel brachen an denen wir festgemacht

hatten.

Eilig machen wir am folgenden Morgen die Leinen los. Unser Ziel bei Südwest 5 bis 6 ist die Insel Husö, eine Empfehlung von Wilfried Erdmann in seinem Buch "Ostsee-Blicke" aus dem Jahre 1993.

An der Südseite der zur Kommune Sottunga gehörenden Insel, machen wir zwischen Heckanker und Steg fest.

Der Holzsteg ist mit Bändern abgesperrt, wir lassen uns davon nicht beeindrucken und laufen über den desolaten Anleger um die Insel zu erkunden. Am Ende des Steges ist mit großen Lettern STOPP PRIVAT aufgemalt. Weit und Breit ist keine Menschenseele zu sehn. Es existieren keine Wege, die Ferienhäuser sind unbewohnt.

Wir sind hier, anders als Wilfried Erdmann vor neunzehn Jahren, offensichtlich nicht willkommen.

In Anbetracht des stürmischen Wetters, entschließen wir uns über Nacht hier zu bleiben.

Am späten Nachmittag läuft noch eine kanadische Yacht ein, die aber gleich wieder den Hafen verlässt.

Bei schauerartigem Regen gehen wir am nächsten Morgen ankerauf und verlassen die ungastliche Stätte.

Bei Südost 4 bis 5 navigieren wir bei eingeschränkter Sicht mit Kurs Südsüdost gegenan, durch die zum Teil offenen Schären. Bei einer zum Teil groben See nehmen wir viel Wasser über.

Ziel ist die Inselgruppe Kökar, Alands südlichste Kommune. In Helsö machen wir fest. Hier herrscht gähnende Leere, nur ein Schwimmsteg steht zu Verfügung, der im vorderen Teil genug Tiefgang aufweist. Ein zweiter Schwimmsteg hat keine Landverbindung.

Ein traumhafter Segeltag, bei mäßigem Wind aus Nordwest, führt uns in der Folge in nordöstlicher Richtung nach Korpoström. Gastflaggenwechsel, wir legen im ersten Hafen Finnlands an.

Ein guter Versorgungshafen, direkt an einem vorbeiführenden Fahrwasser gelegen und deshalb etwas unruhig, aber sehr komfortabel.

Dreißig Seemeilen, bei schwachem Wind, sind es am folgenden Tag zur Insel Högsara.

Enge Durchfahrten, durch ein dichtes Insel- und Schärengebiet erfordern viel Aufmerksamkeit.

In einer geschützten Bucht machen wir im Kejsarhamnen, an der Nordspitze der Insel Högsara, an einem Gästesteg fest.

Am folgenden Tag feiern die Finnen Mittsommer, es ist Freitag, der 22. Juni 2012.

Wir sind die einzige ausländische Yacht, ausschließlich Finnen haben hier festgemacht. Überwiegend Familien, die aus den umliegenden Häfen kommend hier angelegt haben.

Am Nachmittag wird mit vereinten Kräften ein zuvor geschmückter Maibaum aufgestellt. Es werden Reden gehalten und alle Anwesenden aufgefordert einen Kreis zu bilden. Sich an den Händen haltend wird singend um den Baum getanzt.

Traumhaftes Wetter, Lufttemperatur 24° C, Kaiserwetter im Kejsarhamnen. Den Namen verdankt die Bucht der Tatsache, dass Zar Alexander III. hier zwischen 1885 bis 1887 häufig ankerte. Bis zum Jahre 1985 befand sich hier eine Lotsenstation.

Kontrastprogramm am folgenden Tag, Schauerwetter, wir bleiben in der Bucht.

Wie locker schon der Nachwuchs der Finnen das Wetter nimmt, zeigt sich auf dem finnischen Nachbarschiff. Ein etwa 3-jähriger Knirps steht am Heckkorb mit seiner Angel dick verpackt mit Schwimmweste. Es schüttet sintflutartig, ungerührt vor sich hinrällend betrachtet er gut gelaunt und ausdauernd die Pose seiner Angel.

Auch am nächsten Tag Regenschauer. In einer von Meeno Schrader "WetterWelt" erhaltenen SMS heißt es: "West 3, Böen 6, Schauer".

Gegen Mittag hört der Regen auf, wir machen die Leinen los. Ziel ist Hanko, der größte Hafen

Finnlands. Bei West 3 bis 4 machen wir nach 27 Seemeilen und etwas mehr als fünf Stunden im Osthafen von Hanko zwischen Heckboje und Steg fest.

Der Hafen ist übervoll, die Finnen haben Ferien, es ist das erste Wochenende nach Mittsommer. Aus Helsinki kommend sind sie auf dem Weg in die Schären, zu den Alands aber auch nach Schweden. Nur wenige ausländische Yachten verlieren sich hier.

Wir bleiben am kommenden Tag bei Ostnordost 6 bis 7 und schauerartigem Regen im Hafen. Karin ist vom Einkaufen aus der Stadt zurück. Sie bekam nur das Nötigste, denn die Regale im Supermarkt sind leergekauft.

Wir haben 11° C Lufttemperatur und bei dem kalten stürmischen Wind permanent den Heizlüfter in Betrieb.

Auch am folgenden Tag bleiben wir bei Schauerwetter im Hafen, denn noch immer kommt der Wind aus östlichen Richtungen.

Nach zwei Hafentagen dreht der Wind endlich auf West. Wir nehmen das Schauerwetter in Kauf, segeln durch zum Teil enge aber gut betonnte Fahrwasser, erreichen den geschützten Barösund und machen hier an dem Anleger eines Supermarktes fest. Hier legen die Finnen an um sich zu versorgen. Für uns ist der Anleger zusätzlich ein kostenloser Übernachtungsplatz.

Auf dem Weg nach Helsinki legen wir noch einen Stopp in der Porkala-Marina ein, ehe wir bei herrlichem, aber windarmen Wetter den Helsingfors Norraharnnen, erreichen, Domizil des Helsingfors Motorbatsklubbs, dessen Mitglieder aber überwiegend Segler sind. Der Hafen liegt verkehrsgünstig, die City Helsinkis ist in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar.

Wir legen an der Gästebrücke an und lassen uns im Hafbüro einen freien Platz zuweisen.

Vier Tage sind wir Gast hier und genießen die Stadt bei überwiegend schönem Wetter in vollen Zügen.

Wir laufen kreuz und quer durch die Stadt, Machen eine Sightseeingtour mit den offenen Doppeldeckerbussen "Hop on Hop off", flanieren durch den Esplanadenpark, auf dessen Rasenflächen eine Unmenge von Menschen in der Sonne liegen. Auch auf den Bänken ist kaum ein freier Platz zu bekommen. Die Straßenkaffees sind bis auf den letzten Platz belegt. Am Nordufer des Södra harnnen sind die Marktbuden eng umlagert. Die riesigen Kreuzfahrtschiffe und Fähren sowie zahlreiche Ausflugsdampfer liegen hier an den Kais.

Die Finnen haben ihre eigene Vorstellung vom sommerlichen Wetter, 20°C sagen sie, sind optimal, 25°C sind grenzseitig und 30°C sind eine Katastrophe.

Neben dieser prallen Atmosphäre zieht es uns wieder zur Felsenkirche (Tempeliaukio-Kirche). Die Felswände und die kupferne Kuppel tragen die Handschrift der Architektenbrüder Timo und Tuomo Suomalainen. Die Kirche ist eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten Helsinkis und eine beliebte Konzertstätte.

Die Fülle in der Stadt begründet sich auch in der Tatsache, dass hier z.Z. die Leichtathletik-Europameisterschaften stattfinden.

Am zweiten Tag unseres Aufenthaltes hier, haben wir unseren 53. Hochzeitstag. Wo kann man ihn atmosphärisch besser verbringen als in dieser heiteren Stadt.

Am 04.07.2012 treten wir die Rückreise an, bei wechselnden Winden erreichen wir die Porkala-Marina und in der Folge den Servicehamn des Supermarktes im Barösund.

Es ist Freitag, bis einschließlich Sonntag kann Hanko wegen eines Events nicht angelaufen werden. So entschließen wir uns bei Ostnordost 5 bis 6 einen Abstecher nach Tammisaari Ekenäs zu machen. Böen mit zum Teil 27 Knoten machen uns das Leben schwer, bevor wir zwischen einer noch freien Heckboje und Kai festmachen. Der Hafen ist übervoll.

Drei Tage verbringen wir hier, ehe wir bei Südwest 5 bis 6 Hanko anlaufen.
Wie auf einer Autobahn führen finnische Yachten dem Schärenfahrwasser folgend rauf und runter.
Grober Seegang an den zur See offenen Stellen sorgte dafür, dass wir viel Wasser übernahmen.

Am folgenden Tag wehen wir bei Südsüdwest 5 bis 6 ein. Der Hafen ist restlos überfüllt.
Eine internationale Starbootregatta wurde wegen des starken Windes abgeschossen.
Turkuradio gibt eine Galewarnung heraus mit bis zu 14 m/sek.

Das alles hält uns aber nicht davon ab in der Villa Orrman Kaffeetrinken zu gehen. In einer in die Jahre gekommenen Villa mit Antiquariat und Kunstgewerbe neben einer gemütlichen Kaffeestube

“Südost 3 bis 4, zunehmend 4 bis 5, Schauer- und Gewitterböen, See 1,5m“, lauten die Prognosen des Deutschen Wetterdienstes am nächsten Morgen.

Wir machen die Leinen los, erreichen den Kejsarhamnen und machen hier nach sechs Stunden an der Gästebücke fest. Im Kielwasser der DIVA liegen 27 Seemeilen bei gutem Segelwind aus südwestlichen Richtungen der Stärke 4 bis 5. Nur wenige Yachten haben hier festgemacht.

Bei mäßigem Wind aus Südwest segeln wir in der Folge durch ein Labyrinth von Inseln und Schären und erreichen unseren Zielhafen Korpoström.
Auf dem Weg hierher waren in der Ferne Blitze auszumachen. Beeindruckt haben uns die riesigen Konvektionswolken, die sich zu mächtigen Wolkenbergen auftürmten und größere Teile des Himmels bedeckten.

West-südwest 5, bei einer Generalrichtung von 265° sind am folgenden Tag nicht geeignet um auszulaufen. Die Prognosen für den nächsten Tag sind östliche Winde.

Bei trübem, regnerischem Wetter und mäßigem östlichem Wind, segeln wir am folgenden Tag zunächst durch ein enges Schärenfahrwasser, ehe wir das Hauptfahrwasser der Finnland-Fähren im Außenschärenbereich erreichen.

Bei Sottunga gelangen wir wieder in geschützte Schärenfahrwasser. Der Anleger von Sottunga ist überfüllt, so dass wir auf Degerby absetzen. Zwischen Heckboje und Steg machen wir hier fest.
Finnland liegt jetzt achteraus, wir haben die Alands erreicht und wechseln die Gastflaggen.

Zielhafen ist in der Folge Rödhamn. Bei West 4 bis 5 gegenan. Wegen der kurzen Distanz sind wir bereits mittags im Hafen.
Der Gästesteg ist noch leer, aber das ändert sich im Laufe des Tages. Am späten Nachmittag müssen bereits die ersten Yachten vor Anker gehen.

Nach einem Hafentag, ist der Osthafen von Arholma unser Ziel. Bei schwachem Winden überqueren wir die Alandsee. Mit zwei schwedischen Segelyachten laufen wir gleichzeitig ein und bekommen gerade noch einen freien Stegplatz. Vor Heckanker machen wir fest.

Jetzt weht wieder die schwedische Gastflagge unterhalb der Saling. Hier gilt die Mitteleuropäische Sommerzeit, wir stellen die Uhren um eine Stunde zurück.

Am folgenden Tag segeln wir bei schwachem bis mäßigem Wind aus Südost bis Süd durch das gut betonnte Hauptfahrwasser Richtung Stockholm, im engen Kontakt zu den überdimensionalen Fähren, die sich hier mit verhaltener Kraft nach Finnland bewegen oder in der Gegenrichtung Stockholm anlaufen.

Beeindruckend und zugleich bedrohlich ist es wenn die hohen Aufbauten dieser Riesen, wie aus dem Nichts von achtern aufkommen oder der riesige Bug vor einem auftaucht. Das verlangt höchste Aufmerksamkeit.

Westlich der Insel Nykvarnsholmen gehen wir, an der Festlandseite in dem Werft- und Sportboothafen Nykvarn, längsseits an einen Schwimmsteg. Stockholm ist in greifbare Nähe gerückt.

Tags darauf passieren wir bei schwachem Wind die Festungsanlage bei Vaxholm und erreichen den

Langholmsfjärden. Von allen Seiten, kreuz und quer mit hohem Tempo fahrende Ausflugsdampfer erfordern viel Aufmerksamkeit, denn sie genießen absolute Vorfahrt.
Voraus sind die Anleger der Finnland-Fähren und der riesigen Kreuzfahrtschiffe auszumachen.

Der zentral gelegene Wasahamnen ist unser Ziel. Es ist noch zeitig und wir hoffen im meistbesuchten Gästehafen Stockholms einen Liegeplatz zu bekommen.

Wir gehen in den engen Innenhafen, da man hier am wenigsten dem Schwell ausgesetzt ist und machen zwischen Auslegern fest. Es ist der einzige noch freie Platz.

Überwiegend finnische Yachten liegen hier. Der unmittelbar südlich des Hafens gelegene Vergnügungspark "Gröna Lunds Tivoli" ist für die finnischen Kinder ein Hauptanziehungspunkt.

Für uns ist das nahe, in zwanzig Minuten erreichbare Zentrum, von Relevanz.
Bequem erreichen wir am Strandvägen entlang und über die Strömbron die verschachtelten engen Gassen der "Gamla Stan".

Das von Kreuzfahrtschiffen aus aller Welt angefahrene Venedig des Nordens mit seinen beeindruckenden Sehenswürdigkeiten haben wir bereits in den vergangenen Jahren intensiv genossen, so dass wir die Stadt nur noch atmosphärisch erleben wollen.

Nach einem wunderschönen Hafentag, machen wir die Leinen los und verholen uns, quer über das Hauptfahrwasser fahrend, zur Danviks Bron.
Vierzig Minuten warten wir hier, ehe die Brücke öffnet und wir durch den Danvikskanal die Hammerbysslussen erreichen. Nach der Schleusung passieren wir einige Brücken von denen nur die 14,70m hohe Lijeholms Bron problematisch ist. Aber wir passen gerade so durch und müssen nicht auf die Öffnung der Brücke warten.

Durch den Mälaren gelangen wir nach 27 Seemeilen zur Schleuse in Södertälje. Zuvor müssen wir nach einer kurzen Kanaldurchfahrt durch die 15m hohe Mälärbron fahren. An den Seiten ist sie nur 13,80m hoch, so dass wir sehr genau die Mitte der Brücke anpeilen müssen. Damit sparen wir eine längere Wartezeit bis zu Brückenöffnung.

Die Schleuse hat gerade geöffnet und wir können hineinfahren. Aber nicht ohne Schwierigkeiten, denn durch eine starke Strömung innerhalb der Schleusenkammer dreht sich die DIVA, so dass wir mit dem Heck zur Fahrtrichtung an der Schleusenwand festmachen müssen..

Rückwärts fahrend müssen wir nach Öffnung der Schleusentore die Schleuse verlassen.
Im Gästehafen, unmittelbar südlich der Schleuse machen wir zwischen Auslegern fest..

Wir erfahren hier, dass die Schleuse defekt ist und dadurch diese unkontrollierbare Strömung herrührt, der wir ausgesetzt waren. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass wir keine Schleusengebühren bezahlen mußten.

Nach einem Hafentag, an dem wir uns mit frischen Lebensmitteln und Diesel versorgten, machen wir die Leinen los. Nach kurzer Wartezeit, ein großer Kümo kommt uns entgegen, passieren wir die Södra Kanalbron. Es folgt eine Kanaldurchfahrt, ehe wir offenes Wasser erreichen und Segel setzen können.

Ziel ist Stora Arkholmen, eine reizvolle Insel, die an beiden Seiten, je nach Windrichtung immer einen geschützten Liegeplatz bietet.

Der Rangsta Batklubben hat hier an den Felsen Holzstege angebracht an denen man vor Heckanker festmachen kann.

Bei Südwest 4 gehen wir an die Nordseite der Bucht und liegen hier idyllisch und geschützt zwischen einheimischen Seglern.

Schwacher Wind führt uns am Folgetag in das Naturreservat Ringsön. Ein Schärenarchipel mit zahlreichen Ankerbuchten.
Östlich der Insel Marsholmen fällt der Anker auf 4,50m Wassertiefe. Der Wind war zu schwach um zu

segeln.

Auch am nächsten Tag müssen wir, auf dem Weg nach Oxelösund, den Motor in Anspruch nehmen. Im Fischereihafen werden wir freudig vom Hafenmeister empfangen.

Der lange Weg in die Stadt ist obligatorisch, denn wir brauchen frische Lebensmittel.

Einen perfekten Segeltag bei Ost 3 bis 4, genießen wir in der Folge. Über das Brändöfährwasser und im weiteren Verlauf durch ein geschütztes Schärenfährwasser segelnd, verlassen wir das Hauptfährwasser als wir das Leuchtfeuer Enskär Steuerbord querab haben und liegen die Ankerbucht Lisselön, südlich der Insel Haskö, an.

An einer freien SXX-Boje machen wir fest. Unzählige Schweden kamen uns entgegen, sie sind offensichtlich auf Heimatkurs.

In der Nacht finden wir kaum Schlaf, der Anker einer holländischen Yacht hält nicht. Hektische Betriebsamkeit mit Scheinwerferlicht und einholen der Kette ist die Folge. Mehrere Versuche den Anker einzufahren gelingen nicht, bis es scheinbar klappt. Aber weil der Holländer in Luv von uns liegt sind wir weiterhin beunruhigt.

Nach einer schlaflosen Nacht hieven wir mit dem Großfall unser Beiboot ins Wasser, bringen den Müll an Land und machen einen Abstecher zu dem Fischereibetrieb an der Nordseite der Bucht um geräucherten Lachs zu kaufen.

Die folgende Nacht erleben wir ruhiger, denn der Holländer hat sich an eine freigewordene SXX-Boje verholt.

Bei schwachem bis mäßigem Wind und schauerartigem Regen können wir nur eine Teilstrecke segeln, ehe wir am folgenden Tag unseren Zielhafen Solbergsudde erreichen.

Den anschließenden Hafentag nutzen wir für ein lange vermißtes Duschbad, für einen Fußmarsch nach Västervik und für die Reinigung unseres Beibootes, das fortan wieder an Deck gefahren wird.

Über Klintemala, erreichen wir in der Folge den Stadthafen von Oskarshamn. Durch den vorgelagerten, schmalen Schärenzügel mit wenig Schutz bietenden niedrigen Schären, zum Teil unterbrochen von weiten, offenen Wasserflächen war auch wegen der schwachen Windverhältnisse segeln nicht möglich.

Wir haben jetzt die ostschwedischen Schären achteraus und die Seestrecken voraus.

Für den folgenden Hafentag hat sich Karin eine Waschmaschine reserviert. Es bleibt noch Zeit für einen Stadtbummel und für die Besichtigung der im Jahre 1876 gebauten Oskarshamn-Kyrka.

Eine absolute Institution ist hier im Hafen EMIL, er hat die Funktion des Hafenmeisters. Abends kommt er kassieren im Schlepptau immer seine Frau. Für jeden hat er ein paar nette Worte auf Lager. EMIL ist auch außerhalb des Hafens ein stadtbekanntes Original.

Zielhafen ist am nächsten Tag Borgholm, die einzige Stadt auf Öland. Bei der Ansteuerung sind die Ruinen der mächtigen Burg weit sichtbar.

Südwärts folgen wir dann dem nördlichen Kalmarsund und erreichen die bedeutende Industrie- und Handelsstadt Kalmar, am Norra Kajen machen wir zwischen Heckboje und Kai fest.

Bei schwachem, später frischem Wind gegenan, konnten wir nur eine Teilstrecke segeln.

Auch am folgenden Tag müssen wir auf dem südlichen Kalmarsund motoren um unseren Zielhafen Kristianopel zu erreichen. Hier werden wir musikalisch mit Klaviermusik und Gesang empfangen, denn hier findet das jährliche Hafenfest statt.

Nach drei Hafentagen, bei zum Teil stürmischem Wind, machen wir die Leinen los, segeln bei Westnordwest 3 bis zur Untiefentonne am Eingang zum Torhamnsfjärden und nehmen hier bei Wind gegenan die Segel weg.

Über den Västrafjärden gelangen wir zur Möcklösundbrücke, die zur jeder vollen Stunde öffnet und erreichen kurz nach der Brückendurchfahrt den kleinen Fischereihafen Hallarna.

Längsseits gehen wir hier an die Innenseite der Mole.

Dreißig Seemeilen sind bis zu unserem Zielhafen Hällevik am folgenden Tag.

Nachdem wir das enge Schärenfahrwasser passiert haben, setzen wir an der südlichen Untiefentonne Nalsten die Segel. Der relativ schwache Westnordwest 1 bis 2 läßt uns nur langsam vorankommen.

Als der Wind ganz einschlüft, nehmen wir die Segel weg und setzen die Fahrt unter Motor fort. Nach knapp 23 Seemeilen erreichen wir die Insel Hanö. Die vielen Masten die wir dort sehen, lassen darauf schließen, dass der Hafen sehr voll ist. Für uns ein Grund mehr weiter auf Hällevik abzusetzen.

Aber wir kommen vom Regen in die Traufe. Auch hier ist der Hafen nahezu überfüllt. Wir machen längsseits an einer englischen Yacht fest.

Was wir nicht wussten, hier findet ein 3-tätiges "Trad-Jazz-Festival" statt, vom heutigen Freitag bis Sonntag.

Wegen einer Eventveranstaltung waren wir vor ein paar Tagen schon Karlskrona nicht angelaufen, weil der Hafen dort sogar zum Teil gesperrt sein sollte.

Trotz der wirklich guten Musik der vielen Bands, legen wir am nächsten Tag ab und müssen, bei einer starken Dünung, mangels Wind den Motor zu Hilfe nehmen um Simrishamn zu erreichen.

Bei schwachem Wind bleiben wir am folgenden Tag im Hafen, wir haben das Fahren unter Motor satt. Ein 11 Kilometer langer Fußmarsch, hin und zurück, zum Südhafen von Brantevik, bringt uns auf andere Gedanken.

Anderntags haben wir bei Ost 3 bis 4, bei einer zum Teil groben See, optimalen Wind um Ystad anzuliegen.

Unser Gang führt uns, gleich nach dem Anlegen, zum nahen Yachtausrüster "TACKEL & TÄG", denn kurz vor der Einfahrt in den Hafen wehte unsere betagte Seekarte "SE 839" über Bord und ich brauche für die Weiterfahrt eine neue.

Diesen urigen Yachtausrüster kennt wohl jeder der schon einmal in Ystad gewesen ist.

Beim Betreten des Ladens ist man überwältigt von der Fülle maritimer Gegenstände aus vergangenen Epochen. Die Regale sind voller Antiquitäten. Daneben ist er aber auch Boots- und Yachtausrüster. In einem kleinen Sortiment erhält man maritime Kleidung, insbesondere dicke Wollpullover aus Norwegen.

In der Folge segeln wir mit achterlichem Wind an der Südküste Schwedens entlang und erreichen Gislövs läge.

Einen Tag später machen wir den Versuch unseren Spinnaker zu setzen, aber er ist noch gar nicht ganz oben, da schläft der Wind ein.

Statt nach Klintholm zu fahren, ändern wir unseren Kurs und setzen unseren Kurs auf Stevns Klingt ab. Es sind weniger Seemeilen dorthin und damit weniger Motorstunden.

Nach 34 Seemeilen machen wir im Fischereihafen von Rödvig fest. Der erste Hafen in Dänemark, Gastflaggenwechsel.

Wieder laufen wir wegen Windmangel am folgenden Tag nicht aus, machen aus der Not eine Tugend und laufen oberhalb der Kreidefelsen einen Wanderweg entlang, von dem wir einen herrlichen Fernblick haben.

“SW 3, auf SE drehend, Nebelfelder” lauten die Prognosen des Deutschen Wetterdienstes um 0640 Uhr am nächsten Tag.

Wir können die Fischkutter auf der anderen Seite des Hafens wegen des dichten Nebels nicht ausmachen.

Um 0930 Uhr lichtet sich der Nebel und wir laufen bei einer leichten Brise aus West bis Südwest aus. Nach einer halben Stunde haben wir wieder dichten Nebel, aber wegen der weit entfernten Großschiffahrtswege machen wir uns keine Sorgen.

Mittags wird die Sicht besser, aber kurz vor Mön haben wir wieder dichten Nebel. Die nahen Kreidefelsen sind nicht auszumachen. Erst als wir Kurs auf Klintholm nehmen wird die Sicht besser.

Nach sechs Stunden machen wir in Klintholm fest, 27 Seemeilen liegen im Kielwasser der DIVA.

Wir werden lautstark empfangen von Seglern, die wir sonst immer weit entfernt getroffen haben. Auch sie sind heute angekommen. Die “Kymm” aus Sonderborg, die “Milanda” aus Kiel und die Lady X” aus Orth.

Schwacher südlicher Wind bei einer starken Dünung sind nicht geeignet um auszulaufen, wir machen einen Hafentag.

Mäßiger Wind aus südwestlichen Richtungen am Folgetag, wir müssen kreuzen mit leichten Vorteilen zu einer Seite und erreichen unseren Zielhafen Hesnaes nach einer zurückgelegten Distanz von 17 Seemeilen.

Wir bleiben tags darauf im Hafen bei Südwest bis West 5 bis 6 und fahren mit dem Bus nach Stubbeköbing um einzukaufen.

Betagte hamburger Segler kennen unsere Centurion, sie sind mit einer gepflegten Holzjacht hier. Sie fahren eine feste Baumfock und sind davon überzeugt, dass diese einer Selbstwendefock überlegen sei.

Der ablandig wehende Westwind der Stärke 3, ist optimal um Richtung Süden in Lee der Küste von Falster entlang zu segeln.

Wir erreichen das Gedser Rev, nehmen kurzzeitig die Fock weg und segeln bei Westsüdwest 4 bis 5 Richtung Fährhafen, durch die betonnte Rinne am Yachthafen von Gedser vorbei und gelangen hoch am Wind zum Eingang der eng betonnten Rinne nach Nysted. Hier bergen wir die Segel und motoren in den Hafen. Zwischen Pfahl und Steg machen wir in Nysted fest.

Wir haben viel Wasser übergenommen, trotz des flachen Wassers stand eine unangenehme See.

Zwei Hafentage bei West 6 bis 7 verbringen wir hier, ehe wir am Freitag den 24.08.2012 bei schwachem Wind nur eine Teilstrecke nach Fehmarn segeln können und nach über acht Stunden in Burgtiefe, unserem Heimathafen, in einem freien, grün gekennzeichneten Stand zwischen Pfahl und Steg festmachen.

Im Kielwasser der DIVA liegen nunmehr 1712 Seemeilen, die wir in 103 Tagen bewältigten, das sind etwas mehr als drei Monate.

Fazit

Immer wieder kommen wir zu der Erkenntnis, dass wir auf vieles verzichten können und mit wie wenig Komfort wir auskommen. Das ist der wünschenswerte Kontrast zwischen den verschiedenen Lebensbereichen. Das Erreichen selbst gesetzter Ziele ohne Zeitdruck, niemandem etwas beweisen zu müssen. Dabei aber doch gewisse Risiken in Kauf zu nehmen um bei Wind und Wetter zu segeln und dabei den Elementen ausgesetzt zu sein, bedeutet Entspannung und Abstand vom alltäglichen Leben. Nach unserer Rückkehr müssen wir uns stets wieder an die Hektik und den Großstadtlärm gewöhnen. Berge liegengeliebener Post müssen gesichtet werden, die Realität des Alltags mit seinen Verpflichtungen und Terminen sind wieder Realität.

Die Bewertung des Wetters ist weitgehend subjektiv. Nach unserer Wahrnehmung kam es zu häufigen Niederschlägen, an vielen Tagen wehte es mit Starkwind oder Sturmstärke. Bis in den Juli hinein war es zu kalt. Die häufigen Frontdurchgänge und die über uns hinweg ziehenden Tiefdruckgebiete sorgten insgesamt für unbeständiges Wetter.

Ein stabiles Hoch über Skandinavien, eine anhaltende Schönwetterphase mit mäßiger Brise fehlte fast völlig. Speziell auf dem Rückweg wehte es entweder schwach oder stürmisch.

Besonders auffällig war der Trend zu starken Böen. Meeno Schrader gab in jedem seiner Wetterberichte die Böenstärken an. Bei mäßigem Wind wehte es in den Böen häufig mit 6 bis 7 Bft. Das stimmte exakt mit den Prognosen Schraders überein. Damit ist das Segeln anspruchsvoller und sportlicher geworden.

Aber das wechselhafte Wetter konnte uns letztendlich nicht davon abhalten unseren geplanten Törn durchzuführen und zu genießen.

Die Erkenntnis bleibt, wir können das Wetter nicht beeinflussen und müssen es so nehmen wie es ist. Und was die kühlen Temperaturen anbelangt, wir segeln in den nordeuropäischen Gewässern und nicht in den Badehosenrevieren des Mittelmeeres.

Insbesondere in dänischen und schwedischen Häfen ist es jetzt üblich, die Hafengebühren mit Kreditkarten zu bezahlen. Automaten ersetzen den Hafenmeister, der allenfalls nur noch zeitweise im Hafen anzutreffen ist. Auch das Tanken ist nur noch so möglich.

Der bisherige persönliche Kontakt zu einem Hafenmeister ist damit nicht mehr gegeben. Ein Stück Atmosphäre geht damit verloren

Es ist wie im täglichen Leben, Automaten ersetzen den Menschen, es passt sicherlich in unsere heutige Zeit.

