

---

## **Sommertörn 2016 mit MARY READ: Urlaubs-, Forschungs- und Ausbildungsreise**

742 Seemeilen nach Polen, Rügen, Hiddensee und Møn  
vom 17. Juli bis zum 2. September 2016

---



**17. – 31. Juli**

Urlaub mit Partner

**5. – 12. und 19. – 26. August**

Ausbildung und Forschung im  
Projekt ANeMoS

mit zwei studentischen Crews  
und Tagesgästen



**26. August – 2. September**

Urlaub mit Vater

Ein Reisebericht von Gisela Müller-Plath

## Einleitung

Mein diesjähriger Sommertörn war weniger durch weite Distanzen oder Besonderheiten des Reviers gekennzeichnet als vielmehr durch die bunte Vielfalt seiner inhaltlichen Schwerpunkte.

Die *Mary Read* ist das Erbe meines unvergessenen Kapitäns. Nachdem ich sie im Jahr 2014 einhand rund Rügen gesegelt und 2015 von Berlin bis in die dänische Südsee geskippt hatte, stand für meinen dritten Sommer vor allem die Fortsetzung meines dort begonnenen Forschungsprojektes an. Aber natürlich sollte auch der Urlaub unter Segeln nicht zu kurz kommen. Leider konnte ich nicht wie im Vorjahr, in dem mir als Hochschullehrerin ein Forschungsfreisemester zugestanden hatte, monatelang meinem Dienort fernbleiben. Also komprimierte ich sämtliche unaufschiebbaren Dienstpflichten (mündliche Prüfungen, Betreuung von Masterarbeiten, Gremiensitzungen, Auswahl von Studienbewerbern u.a.) auf zweimal wenige Tage im August und organisierte in der freundlichen Marina Neuhof bei Stralsund einen Liegeplatz, auf dem mein Boot während der Reiseunterbrechungen auf mich warten konnte.

## Vorbereitungen

Die Vorbereitungen erstreckten sich zum einen auf das Seglerische und Seemännische, zum anderen auf das Wissenschaftliche. Mein zweijähriges Forschungsprojekt hatte ich ANeMoS (*Analysis of Use and Impact of New Media on Sailboats*) getauft. Worum ging es? Als Wahrnehmungspsychologin im Bereich Mensch-Technik-Interaktion an der TU Berlin hatte ich mich zuvor mit Gestaltung und Auswirkung von GPS-gestützten digitalen Navigationsgeräten im Auto beschäftigt. Längst haben diese ja auch Eingang in die Navigation auf See gefunden, sind aber noch nie empirisch untersucht worden. Wie müssen die Geräte gestaltet sein, damit sie effektiv, effizient und zufriedenstellend die Navigation unterstützen können (so genannte „Usability“)? Und wie sollten Segler mit ihnen umgehen, um optimal von den zusätzlichen Möglichkeiten zu profitieren, ohne Einbußen an Sicherheit, Raumorientierung oder navigatorischen Fähigkeiten zu erleiden? Um diese Fragen in standardisierten Experimenten auf See zu untersuchen, wählte ich (mit Unterstützung der Zeitschrift *Yacht*) zwölf typische, aber verschiedenartige Fahrtensegler aus dem deutschsprachigen Raum als Probanden aus, die das Fahrtgebiet noch nicht kannten. Acht von ihnen würden im August für jeweils drei Tage als Gäste auf der *Mary Read* mitsegeln. Die Crew würde aus jeweils zwei Studenten bestehen, die noch keine Erfahrung im Fahrtensegeln mitbrachten. Ein Berliner Segelausbilder bot ihnen vergünstigte Kurse zum Sportbootführerschein See an und brachte ihnen die klassische Navigation mit Karte und Kompass bei. Die Praxisausbildung (Steuern, Segelsetzen, -bergen, -reffen und -trimmen) oblag mir. Bereits im Vorjahr hatte ich daher die vier theoretischen Prüfungen zum SSS abgelegt, an einem praktischen ISAF-Sicherheits- und Hafenmanövertraining teilgenommen und die Ausrüstung der *Mary Read* entsprechend aktualisiert (siehe Tabelle). Zur Törnplanung zog ich See- und Hafenhandbücher heran sowie eine Software am PC.

## 17. bis 31. Juli

### Mit Detlev Plath

#### von Berlin über Stettin nach Dievenow im Osten und Hiddensee im Westen (Kanal+ 223 sm)

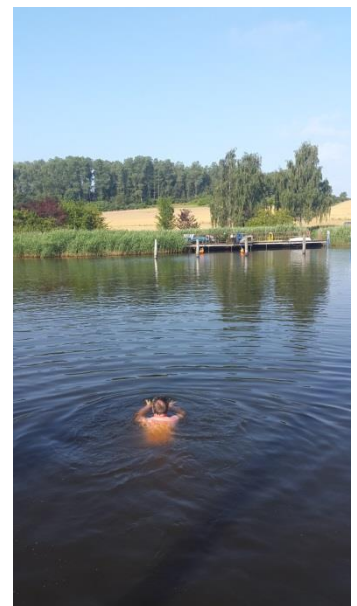
Endlich vorlesungsfreie Zeit! Am Sonntag legten wir in aller Frühe im VSaW ab, um vor Einbruch der Dunkelheit das Zwischenziel Oderberg zu erreichen. Immerhin zwei Schleusen und das Schiffshebewerk galt es zu passieren. Dass Oderberg eigentlich „Regenberg“ heißen müsste, bestätigte sich auch dieses Jahr wieder: Kurz vor Erreichen begannen die Schauer. Nachdem wir am Montagnachmittag Stettin erreicht und am



Neuer Yachthafen in Dievenow (Dziwnow)

Dienstag in aller Ruhe den Mast gestellt hatten, konnten wir am Mittwoch, dem 20. Juli, endlich „in See stechen“. Drei Ziele wollten wir in unseren zwei gemeinsamen Wochen gern anlaufen und mit jeweils mindestens einem Hafentag ausgiebiger erkunden: Das polnische Dievenow (Dziwnow) mit seinem beliebten Seebad, das stille Seedorf an der tief ins Land eingeschnittenen Bucht Having an der Südküste Rügens und die naturbelassene, malerische Insel Hiddensee.

Inzwischen hatte sich eine stabile Hochdrucklage ausgebildet und sollte uns eine Woche Sommerwetter mit mäßigem Ostwind bescheren. Nach Dievenow bedeutete das zwar Kreuzkurs, aber das war die sichere Variante. Die 20 Seemeilen entlang der Küste gestalteten sich dann doch unerwartet lang und anstrengend, da der Wind stetig zunahm und die *Mary Read* sich gegen die von der offenen See heranrollende immer höher aufbauende Welle immer mühsamer vorankämpfte. Als wir gegen Abend endlich die Mündung der Dievenow erreichten, setzte dort bereits so starker Strom, dass einige Yachten abdrehten und Kurs zurück auf Swinemünde nahmen. Wir schafften es zwar, in die Mündung zu gelangen, fanden zum Festmachen allerdings nur noch die Möglichkeit im Päckchen im Fischerhafen vor. Leider verursachte mein im Schwell im Hafenbecken tanzendes Boot dabei einen kleinen Schaden an einer Relingstütze der Nachbaryacht. Am nächsten Morgen konnten wir in den neuen Yachthafen verholen (der, obwohl 2013 fertiggestellt, auch in der neuesten Auflage des Hafenhandbuches fehlt!) und den Strand genießen.



Im stillen Seedorf an der Having

Mit einem langen Schlag nach Nordwesten erreichten wir am 23. Juli Seedorf, wegen Flaute größtenteils unter Motor. In der Having erschwert ein quer setzender Strom, dessen Richtung



Letzter Abend: Ankern vor Barhöft

unvorhersehbar wechselt, das Anlegen. Detlev als frisch gebackener Sportbootführerschein-Inhaber freute sich umso mehr über sein gelungenes Hafenmanöver. Nach Durchqueren des Boddens und Strelasundes machten wir am 25. Juli in Vitte auf Hiddensee fest. Leider schlug das Wetter um, so dass wir zwei Hafentage einlegten, um den Dornbusch und das Dorf Kloster bei Sonne zu sehen. Zurück segelten wir entlang der Westküste Hiddensees, ankerten über Nacht vor Barhöft und erreichten am 30. Juli Neuhof.

## 5. bis 12. August

Mit Marcel Schumacher und Paula Wagner-Görmar

Greifswalder Bodden „rundherum“ (179 sm)



Marcel, Paula und die *Mary Read* im Hafen Neuhof

Nach einigen Tagen beruflich bedingter „Zwangspause“ in Berlin ging ich am Freitagnachmittag, dem 5. August, mit meiner ersten Studentencrew in Neuhof wieder an Bord. Zunächst stand Einkaufen auf dem Programm, denn wir mussten das Boot nicht nur für uns, sondern auch für unsere Tagesgäste verproviantieren. Nachdem die Ladung zwei riesiger Einkaufswagen im Boot verstaut war, lud ich Marcel und Paula zum Abendessen in die hübsche Hafentaverne ein, die „Tapas“ und „keine Tapas“ im Angebot hatte. Ein wenig

Sorgen bereitete mir das Wetter: Marcel war erfahrener Hobicat-Segler und Motorbootfahrer, aber zum ersten Mal auf einer Fahrtenyacht. Paula war bisher nur einmal bei ihrem Onkel in Südfrankreich mitgesegelt. Und nun waren für die ganze Woche Regenschauer und 5-6 Windstärken angesagt ... Am nächsten Morgen erklärte ich zuerst den Unterschied zwischen stehendem und laufendem Gut in Bezug auf Festhaltungsmöglichkeiten auf dem Schiff, dann folgte die eigentliche Sicherheitseinweisung. Nachdem wir gemeinsam die Routenplanung auf der Papierseekarte vorgenommen und alle Kurse, Distanzen und Zeiten eingetragen hatten, verholten wir die *Mary Read* an den Kopfsteg zum Reffen. Aus der letzten Box in der engen Gasse kamen wir bei dem auflandigen Starkwind nur mit Mühe (und kräftigem Eindampfen in die Spring) heraus. Mit zwei Reffs im Groß und halber Genua ging es schließlich durch den Strelasund nach Greifswald. Die raumschots einfallenden Böen eines nahen Gewitters ließen die *Mary Read* trotzdem streckenweise bis zu 7 kn laufen. Paula, die (entgegen meiner Packliste) weder Gummistiefel noch Regenhose mithatte, fror auch mit der von mir ausgeborgten Kleidung schließlich so, dass sie am nächsten Tag mit Halsschmerzen erwachte und nach drei Tagen von Bord musste. Seglerisch erwiesen sich beide jedoch als begabt und beherrschten schon am ersten Abend alle Standardmanöver.

In Greifswald-Wieck begrüßten uns am nächsten Morgen die Sonne und unsere beiden Probanden Hauke aus Hamburg und Werner aus Wiesbaden. Heute stand das Navigationsexperiment auf dem Programm: Während Hauke uns per Koppelnavigation zu den Tageszielen dirigierte und Positionsbestimmungen per Kreuzpeilung vornahm, hatte Werner ausschließlich den GPS-Multifunktionsplotter zur Verfügung. Paula protokollierte ihren Zeitbedarf und ihr Vorgehen, Marcel testete auf jeder Teilstrecke zweimal ihr Situationsbewusstsein: Unerwartet bat er beide unter Deck und fragte mithilfe vorgefertigter Materials die aktuelle Position, Richtung und Distanz zum Start- und zum Zielhafen, aktuellen Kurs und Fahrt über Grund sowie Richtung und Stärke des scheinbaren Windes ab. Bis zu unserem Mittagsziel Lubmin war alles „Probe“; am Nachmittag auf der Strecke nach Gager wurde es „Ernst“. Bevor es nach dem Anlegen schließlich das ersehnte Bier gab, mussten beide noch - zum Test ihrer während der Navigation erworbenen Raumvorstellung - eine Skizze der gefahrenen Route mit Landmarken zeichnen und uns in einem Interview standardisierte Fragen beantworten. Nach einem gemeinsamen Abendessen begaben sich die Gäste in die für sie gebuchte Pension. Am darauf folgenden Tag auf der Strecke nach Baabe und Lauterbach wiederholte sich das Spiel mit umgekehrten Rollen. Bei der Ausfahrt aus Baabe saßen wir allerdings plötzlich mitten in der Fahrrinne auf Grund. Das Freikommen gestaltete sich vor allem deshalb schwierig, da ich nicht wusste, in welcher Richtung das tiefe Wasser lag ... Nach einer halben Stunde Wühlens durch den Sand und Krängens des Bootes kamen wir glücklicherweise doch noch aus eigener Kraft frei.



Der dritte Tag war für das Segelexperiment reserviert. Hier sollte sich die Nützlichkeit oder Überflüssigkeit der digitalen Anzeigen samt „Laylines“ auf dem Plotter erweisen. Die Ansteuerungstonne Lauterbach war das Ziel, als Start wurde ein Punkt genau 1,0 Seemeilen in Lee von ihr auf dem Plotter markiert. Der Proband war der Steuermann, segelte zweimal die Kreuz vom Start zum Zielpunkt und durfte dabei einmal alle digitalen Instrumente benutzen, das andere Mal waren sie verdeckt. Die Crew hatte kritiklos seine Kommandos zu Manövern und Trimm auszuführen. Nach einer Probestecke erhielt der Proband eine Spezialbrille, die seine Blicke aufzeichnet. So konnten wir nicht nur die Effizienz seines Kreuzens (gesegele Streckenlänge) zwischen den beiden Bedingungen vergleichen, sondern auch seine Aufmerksamkeitszuwendung auf die Umgebung, die Segel, die klassischen und die digitalen Instrumente. Hätten sich die beiden Probanden nicht als so versierte Segler erwiesen, hätte ich an diesem Tag das Experiment allerdings abgebrochen: Bevor die Blickmessbrille überhaupt eingesetzt werden und die Teststrecken gesegelt werden konnte, mussten wir zwei Schauer mit Starkwindböen von mehr als 30 Knoten abwettern. (Beobachtung am Rande: Die Ansteuerungstonne Lauterbach war auf der Vektorkarte des Plotters nicht zu finden.) Erschöpft waren wir kurz vor 20 Uhr endlich in Greifswald fest. Während Hauke und Werner begeistert von Bord gingen, brauchte ich selbst unbedingt ein paar Stunden Erholung, bevor am nächsten Morgen die nächsten beiden Probanden zusteigen würden: Im „Utkiek“ genoss ich für mich allein ein Steak, einen Rotwein und den Sonnenuntergang über dem Meer.

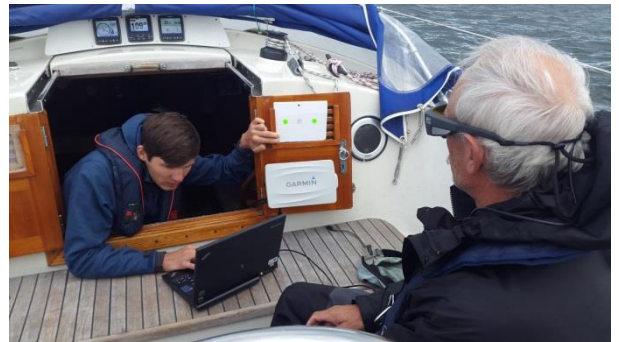
An den nächsten drei Tagen wiederholten wir das Programm mit den beiden Münchnern Stefan und Walter und den Zielhäfen Freest, Lauterbach und Neuhof. Das Wetter blieb schlecht mit vielen Wolken, Regenschauern und 5-6 Windstärken. Der Begeisterung der Probanden und dem Engagement von Marcel tat das keinen Abbruch, lediglich ich fühlte meine Kräfte auf die Probe gestellt. Aber als ich nach diesem Reiseabschnitt nach Berlin zurückkehrte, war ich glücklich, dass alles wie geplant geklappt hatte, alle Mitsegler Spaß gehabt hatten und nichts passiert war.

## 19. bis 26. August

### Mit Sina Gierig und Sven Spröde

#### entlang Rügens Süd- und Ostküste (185 sm)

Am Freitag, dem 19. August traf ich mit meiner zweiten Studentencrew in Neuhof ein. Es wiederholte sich der Großeinkauf und das Abendessen mit „Tapas“ und „keine Tapas“. Ich war mir nicht sicher, ob Sina und Sven so konzentrierte Versuchsleiter sein würden wie zuvor Marcel, denn sie waren vor allem mit Lernen beschäftigt: Am Tag nach dem Törn hatten sie sich zur Prüfung zum SBF See in Stralsund angemeldet. Entsprechend sah man sie in jedem freien Moment mit der App ihres Smartphones auf dem Vorschiff sitzen. Freudig stellten sie aber bald fest, dass sich mancher Lern-



Das Kalibrieren der Blickmessbrille ist bei Seegang schwer



Die zukünftige Yachtskipperin Sina am Ruder

stoff besser durch die Anschauung einprägte: Die Kardinaltonnen sichteten wir sofort, eine Einzelgefahrentonne fand sich in der Hafeneinfahrt Lubmin, und auch die Tagzeichen eines manövrierbehinderten Fahrzeugs, das Unterwasserarbeiten ausführte, boten sich zur Bestimmung an. Unterwegs boten sich nicht nur Gelegenheiten, das Rettungsmanöver mit einer 5-Tonnen-Yacht zu üben, sondern auch An- und Ablegemanöver. Die Segel der *Mary Read* lernten sie als erstes beim Ausreffen kennen: Im Kontrast zur ersten Projektwoche hatte uns diesmal nämlich der Sommer empfangen mit warmem Ostwind und lediglich vereinzelten Gewitterzellen. Von Neuhof ging es am nächsten Morgen nach Lauterbach, wegen Schwachwindes leider streckenweise unter Motor. Ich wollte vor den Sommergewittern im Hafen fest sein.

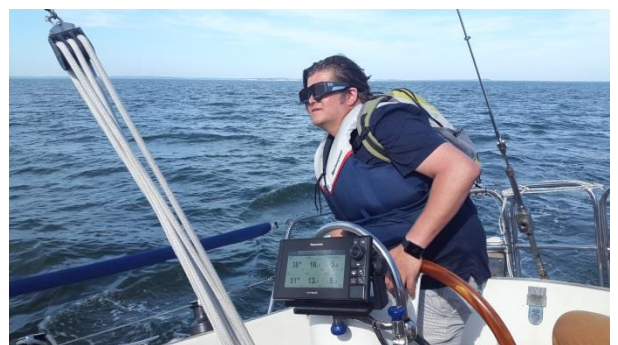


Navigationsexperiment: Abfrage zum Situationsbewusstsein

Am Sonntag, dem 21. August kamen als Probanden Ute aus Schwerin und Rudi aus der Schweiz an Bord. Während Ute bisher lediglich mitgesegelt war und gerade den SBF See besaß, hatte Rudi Hochseeregatta-Erfahrung und war sogar schon als Navigator auf einer Volvo-Ocean-Race-Yacht gefahren. Ich hoffte, dass ich seglerisch vor ihm würde bestehen können ... Unser erster Schlag (Navigationsexperiment) führte uns nach Seedorf, wo wir zur Mittagspause festmachten, und nach Gager, der zweite am Montag zur Greifswalder

Oie, für deren Hafen ich vorab extra eine Sondergenehmigung eingeholt hatte, und nach Sassnitz. In Ergänzung zur ersten Woche sollten nämlich auch Strecken über das offene Meer ohne ausgeprägte Landmarken dabei sein. Am dritten Tag segelten wir für das Kreuzexperiment mit der Blickmessbrille hinaus zur Ansteuerungstonne Sassnitz. Als ich Ute das Ruder übergeben wollte, zeigte sich, dass sie noch nie am Ruder gestanden hatte. Nach einer Stunde gelang es ihr mit Mühe, einen geraden Kurs zu steuern. Nein, ein Experiment mit Regatta-ähnlichem Charakter würde unter diesen Umständen keine Aussagekraft haben. Während sie sich überschwänglich bei mir für den Segelunterricht bedankte („den Zettel mit den Voraussetzungen, den du mir zugeschickt hast, muss ich übersehen haben“), ärgerte ich mich über den verlorenen Aufwand. Der Regattasegler Rudi stellte nach dem Experiment hingegen befriedigt fest, dass er „den Plotter geschlagen“ hatte: Ohne Medien war er effizienter gesegelt.

In Sassnitz kam am 24. August schließlich auch unsere letzten beiden Probanden an Bord: Niels, ein in Kiel lebender Däne, und Daniel aus Kiel. Für das Navigationsexperiment segelten wir nach Thiessow, wobei wir zur Mittagspause vor Sellin ankerten, am nächsten Tag über den Bodden nach Lubmin und weiter nach Greifswald-Wieck. Dort konnten wir mithilfe der Handy-Kamera endlich die Ursache für die täglichen Wasseransammlungen in der Motorbilge ergründen: Die leckende Seewasserpumpe. Sofort vereinbarte ich die Reparatur für den 3. September in Neuhof. Von Wieck aus starteten wir am 26. August unser letztes Kreuzexperiment. Daniel, der erst seit wenigen Jahren segelt, profitierte bei der Wahl der Kreuzschläge als einziger klar von den auf dem Plotter dargestellten „Laylines“. Zum Lernen scheinen sie ihre Nützlichkeit somit bewiesen zu haben. Als wir in der roten Abendsonne wieder im Hafen Wieck einliefen, war mein Vater schon am dortigen Busbahnhof eingetroffen. Am nächsten Tag sollte ich eine WhatsApp bekommen, die zwei druckfrische Sportbootführerscheine zeigte.



Kreuzen ohne Medienunterstützung.  
Die Spezialbrille zeichnet die Blicke ins Segel auf.

## 26. August bis 2. September

Mit Gerhard Müller

von Greifswald zu den Inseln Møn und Hiddensee (137 sm)



Mit achterlichem Wind in den Strelasund

sollte sich die Ostwindlage halten, bevor ein Tief mit teilweise starken Westwinden dieses Ziel voraussichtlich für den Rest der Woche vereiteln, die Rückfahrt hingegen begünstigen würde. In der Tat kamen wir gerade noch hin. Zwischen Hiddensee und Møn hatte sich die von Nordosten heranrollende See zu Wellen von zwei, teilweise drei Metern Höhe aufgebaut und ließen das Boot stundenlang so stark rollen, dass trotz halben Windes mit 3-5 Bft die Genua nicht und das Groß nur mit Bullentalje stabil standen. Es machte keinen Spaß. Nebenbei: Vor der Westküste von Hiddensee beobachteten wir Kompassmissweisungen von teilweise mehr als dreißig Grad, für die weder einer von uns noch das Internet eine Erklärung boten. Nach zwei Erholungstagen auf der Insel, an denen wir den Kreidefelsen erwanderten und uns einigen Kleinrepa-



Møn liegt hinter uns, Kurs auf Hiddensee

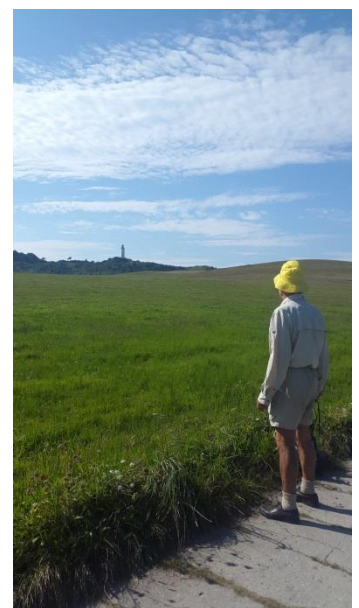
turen am und Ausrüstungsergänzungen für das Boot widmeten, segelten wir am 31. August nach Kloster. Hier musste ein Hafentag eingelegt werden, damit mein Vater dem Dornbusch nach über 60 Jahren noch einmal einen Besuch abstatten konnte. Abends brachte er mir einige Taklinge bei. Am letzten Tag, dem 2. September, nahmen wir einen Kollegen von mir an Bord, um ihn auf der Strecke zurück nach Neuhoft in das Schiff einzuweisen: Er wollte die *Mary Read* im September segeln und dann für mich das Vorbereiten des Winterlagers samt Mastlegen und Kranen übernehmen. Ein Bilderbuchwetter (West 4 und Sonne) rundete meinen Sommertörn ab.

Für diese letzte Woche hatten wir uns noch einmal einen längeren Schlag über See vorgenommen: Klintholm auf der dänischen Insel Møn war unser Ziel. Außerdem wollte mein Vater unbedingt Kloster auf Hiddensee anlaufen, das er bei seiner B-Schein-Ausbildung im Jahr 1953 kenngelernt hatte. Zunächst segelten wir allerdings nach Stralsund und besichtigten am Nachmittag die großartige Backsteingotik. Die Wettervorhersage ließ es ratsam erscheinen, als nächstes Møn anzusteuern: Noch genau einen Tag



Am Hafentag erwandern wir den Kreidefelsen auf Møn.

raturen am und Ausrüstungsergänzungen für das Boot widmeten, segelten wir am 31. August nach Kloster. Hier musste ein Hafentag eingelegt werden, damit mein Vater dem Dornbusch nach über 60 Jahren noch einmal einen



Wiedersehen mit dem Dornbusch nach über 60 Jahren