



Mein Sommer mit MARY READ



1366 Seemeilen über die südwestliche Ostsee / rund Fyn



vom 26. Juni bis zum 1. September 2015



Ein Reisebericht von Gisela Müller-Plath



 Crew 1: Detlev Plath

 einhand

 Crew 2: Gerhard Müller

 Studentische Crews:
 Crew 3: Imke Bewersdorf, Xenia Maier und Michael Weng
 Crew 4: Benjamin Müller, Julian Ohm und Kristin Seigies
 Crew 5: David Jung, Markus Pellhammer und Lennart Schorling

Mein erster Einhandtörn rund Rügen und Usedom 2014 hatte mir Mut gemacht, im darauffolgenden Jahr mit der MARY READ, dem Erbe meines unvergessenen Kapitäns, eine längere Reise zu unternehmen. Dass mir als Hochschullehrerin ein Forschungsfreisemester zustehen würde, kam meinen Plänen entgegen. Als Wahrnehmungspsychologin im Bereich Mensch-Technik-Interaktion an der TU Berlin hatte ich mich kürzlich mit Gestaltung und Auswirkung von Navigationsgeräten beim Autofahren beschäftigt. Warum nicht etwas Ähnliches für das Segeln untersuchen? Ich könnte dann eine mehrwöchige Urlaubsreise verbinden mit Törns für mein Forschungsprojekt, auf die ich Studenten mitnehmen würde, und den ganzen Sommer mit MARY READ auf der Ostsee verbringen! Meiner Idee war Glück beschieden: Die Fakultätsleitung bewilligte mein Projekt, auf der Bootmesse in Hamburg fand ich Kooperationspartner unter den Herstellerfirmen der Navigationsgeräte, und von Studentenseite war der Zulauf so groß, dass ein Berliner Segelausbilder ihnen vergünstigte Kurse zum Sportbootführerschein See anbot. Für den Urlaubsteil der Reise signalisierten nicht nur mein inzwischen 83jähriger Vater Interesse, mir auf einem Teilabschnitt Gesellschaft zu leisten, sondern auch Detlev, mein Freund aus Studentenzeiten, erster und Ex-Ehemann. Nach Jahrzehnten waren wir beide wieder allein. Warum also nicht zusammen segeln? Die konkrete Planung konnte beginnen.

Vorbereitungen

Voller Elan investierte ich einen Großteil des Winters und Frühjahrs in die Vorbereitung der Reise im Allgemeinen und meines Forschungsprojektes ANeMoS (*Analysis of Use and Impact of New Media on Sailboats*) im Besonderen. Da mir zwar das Segeln von Kind an vertraut war, meine Erfahrung als Skipperin einer Fahrtenyacht sich aber auf einen einzigen Sommer beschränkte, überlegte ich, wie ich der Verantwortung für meine Crews, die überwiegend aus Neulingen auf See bestehen würden, gerecht werden könnte. Schließlich belegte ich den Winter über einen wöchentlichen Kurs zum Sportseeschifferschein und legte zwischen Januar und März alle vier theoretischen Prüfungen ab. Im Frühjahr nahm ich an einem praktischen ISAF-Sicherheits- und Hafenmanövertraining in Neustadt teil. In den Gebrauch der Rettungsinsel eingewiesen, ergänzte ich die Ausrüstung der Mary Read um eine solche. Das Boot erforderte auch sonst viel Aufmerksamkeit: Beim Auskranken im Herbst hatte ich Osmosebläschen feststellen müssen, deren professionelle Sanierung die Mary Read länger als erwartet an die Werft fesselte. Bereits im Winter hatte ich den Motor überholen und einen Angelschnurabschneider (eine der wiederum zahlreichen guten Ideen meines Vaters) montieren lassen für den Fall, dass jemandem eine Leine in die Schraube geraten würde. Nun musste ich noch mit der Versicherung verhandeln, dass sie die Törns mit den TU-Studenten als „Freizeitgebrauch“ anerkennt. Zur Törnplanung zog ich See- und Hafenhandbücher heran sowie eine Software, mit deren Hilfe ich die digitale Seekarte aus dem Plotter auf dem PC bearbeiten konnte. Wegen der zu erwartenden vorherrschenden Westwindlage legte ich die gesamte Reise so an, dass ich in den Urlaubswochen das Boot eher gegen den Wind über Bornholm und Schweden nach Westen voranbringen wollte, die Projektörns dann aber hoffentlich mit mehr Rückenwind nach Osten zurück führen könnten. Bei der Auswahl der Häfen richtete ich mich für die Urlaubsabschnitte nach der (von den Törnführern bzw. meinem Vater angepriesenen) touristischen Attraktivität. Für die Projektabschnitte hingegen war die zu erwartende Anzahl Gastlieger ausschlaggebend, die wir befragen wollten, sowie möglichst abwechslungsreiche navigatorische Anforderungen der Strecken zum Testen der Geräte und deren Auswirkungen auf Blickverteilung, Segel- und Orientierungsleistung. Am Ende wurde die Zeit fast knapp: Am 19. Juni brachte der Tieflader die MARY READ aus der Werft an den Wannsee, am 22. Juni wurden die Navigationsgeräte montiert, am 24. fuhr ich mit zwei Studenten eine Testrunde, und am 25. schließlich waren Detlev und ich bis spätabends beschäftigt, das Boot zu beladen.

26. Juni bis 14. Juli

Mit Detlev Plath

von Berlin über Usedom, Rügen und Bornholm nach Schweden (Kanalfahrt + 259 sm)

Unter Motor mit gelegtem Mast brachen wir am Morgen des 26. Juni auf Richtung Oderberg und Stettin. Obwohl ich nach wie vor einen gewissen Respekt vor den Schleusen hatte, war mir die Kanalfahrt inzwischen vertraut. Weniger vertraut war mir das korrekte Aussehen der Motorabgase. Als kurz hinter der Schleuse Spandau die Anzeige der Betriebstemperatur in den roten Bereich stieg und uns gleich darauf andere Segler per Handzeichen auf den Wasserdampf aus unserem Auspuff hinwiesen, war unsere erste Tagesetappe schon in Henningsdorf zu Ende. Weder die hilfsbereiten Bemühungen eines dortigen Bootseigners (Kühlwasserschlauch) noch



Start am Wannsee mit gelegtem Mast



Fehlersuche: Ist der Kühlwasserschlauch nicht durchgängig? (oben); Der Übeltäter: Verrosteter Thermostat (rechts)



des Hafenmeisters (Impeller) brachten Erfolg, so dass wir mehr als glücklich waren, an einem Freitagnachmittag schließlich noch einen Motorspezialisten aus Berlin an Bord zu bekommen. Dieser identifizierte einen verrosteten Thermostaten als Problemursache, öffnete

ihn per Zange und meinte beruhigend „Dieses Problem werden Sie nie wieder haben.“ Wir sollten lediglich in den nächsten Wochen ein Ersatzteil beschaffen. Wir begossen unseren nun hoffentlich erfolgreichen Urlaubsstart beim Henningsdorfer Griechen und legten am nächsten Morgen frohgemut ab. Bereits nach zwei Stunden hatten wir wieder *dieses* Problem: Die Betriebstemperatur stieg in den roten

Bereich, aus dem Auspuff kam zu viel Wasserdampf. Mit etwas Mühe machten wir unser Boot an einem Dalben mitten im Kanal fest und holten uns den telefonischen Rat, nach Abkühlen des Motors den Thermostaten ganz auszubauen. Unter Deck werkelnd blieben wir wenigstens vor dem einsetzenden Platzregen verschont. Danach erreichte der Motor gar nicht mehr seine Betriebstemperatur, brachte uns aber zuverlässig, wenn auch in der Abenddämmerung und einem weiteren ungemütlichen Gewitterschauer, nach Oderberg und am nächsten Tag nach Stettin. Das Maststellen und Anschlag der Segel gestaltete sich problemlos. Nachdem ich mithilfe des Internets bei einer Hamburger Firma einen neuen Thermostaten für meinen immerhin 35jährigen Motor ausfindig machen und per Post nach Sassnitz hatte ordern können, konnten wir am nächsten Tag, dem 30. Juni, die Odermündung passieren und „in See stechen“.



Die Kanalfahrt wird zum Knotenüben genutzt

Die Etappen nach Mönkebude, Krummin, Thiessow und Sassnitz mit den beiden Zugbrücken im Peenestrom kannte ich bereits vom letzten Jahr. Da sich inzwischen eine Hochdrucklage mit schönstem Sommerwetter, aber wenig Wind eingestellt hatte, legten wir in Mönkebude und Thiessow jeweils einen Strandtag ein. Für Detlev, der nie zuvor gesegelt war, war es das ideale Wetter, um mit Segeln und Leinenführung erste Erfahrungen zu sammeln. Auch die Koppelnavigation, die ich ganz klassisch auf der Seekarte machte – die digitalen Plotter ließen wir zunächst nur zur schnellen Positionsbestimmung mitlaufen –, wollte er unbedingt lernen. Die größte Bereicherung allerdings war sein Talent, Festmacherleinen über mehrere Meter entfernte Heckdalben zu werfen. In Krummin applaudierten sie von allen benachbarten Booten.



Segel setzen vor der Kreideküste

In Sassnitz wurde es aufregend, denn von hier sollte es nach Bornholm gehen: fünfzig Seemeilen über die offene Ostsee, ein Großteil davon ohne Landsicht. Ob die Insel wie berechnet am Horizont auftauchen würde? Der Seewetterbericht sagte für den nächsten Tag Starkwind voraus infolge des Durchzugs der Kaltfront eines abziehenden Tiefs, dann mit nur einem Tag Pause ein neues Tief mit mehreren Tagen Sturm. Da ich die Verlagerungsgeschwindigkeit des zweiten Tiefs bereits über mehrere Tage beobachtet hatte, traute ich mich, das eintägige Wetterfenster für die Überfahrt zu nutzen. Idealerweise wehte es aus West mit 3-4 Bft bei überwiegend klarem Himmel, nur war die Dünung

noch hoch, und nach Passieren der Kreideküste bauten sich aus der Tromper Wiek Kreuzseen auf. Glücklicherweise wurde keiner von uns beiden seekrank. Der Schiffsverkehr war rege. Während Detlev als Jurist interessiert die KVR studierte und ich jederzeit bereit zu einem Manöver war, stellten wir doch zufrieden fest, dass selbst große Motorschiffe und Fähren ihrer Ausweichpflicht nachkamen. Mittags schief der Wind ein – offenbar kündigte sich die herannahende Warmfront durch Winddrehung an –, und tatsächlich: Eine Stunde später frischte es wieder auf, nunmehr aus Südost. Noch bei Tageslicht waren wir fest in Rønne.



In Gudhjem auf Bornholm

Nach mehrtägigem Aufenthalt auf Bornholm – das Einwehen kam unserem Interesse nach ausgiebiger Inselerkundung entgegen, unter anderem erwanderten wir von Sandvig aus den Hammerknuden mit Opalsee – legten wir am 12. Juli ab gen Schweden. Obwohl der Wind auf 3-4 Bft abgeflaut war, blieb es auf der Überfahrt trübe und regnete mehrfach. Ystad empfing uns mit genau dem Wetter, das Henning Mankell in seinen „Wallander“-Krimis so eindringlich beschreibt. Die Stadtbesichtigung wurde dadurch aber fast schöner. Schnell näherte sich die Zeit mit Detlev nun ihrem Ende. In zwei Tagesetappen kreuzten wir gegen den ständig aus Westen wehenden frischen Wind an. Man konnte es als „Segelkurs für Fortgeschrittene“ bezeichnen, und da wir überwiegend sonniges Wetter hatten, genossen wir die Fahrt vor der Kulisse farbenfroher schwedischer Holzhäuschen und Schäfchenwolken sehr. In Gislövsläge bei Trelleborg ging Detlev von Bord.

15. bis 24. Juli

Einhand

von Schweden durch Grønsund und Smålandsfahrwasser nach Kerteminde/Fyn (134 sm)

Trotz Wehmut über Detlevs Abreise freute ich mich auf diese Etappe besonders: Noch einmal würde ich an die Erlebnisse des letzten Sommers, den ich allein auf der MARY READ verbracht hatte, anknüpfen und die Weite des Meeres, die Herausforderungen der Schiffsführung und die gemütlichen Abende in den Häfen – gewissermaßen die ganze Bandbreite der Freiheit – für mich allein genießen können. Für diese Etappe hatte ich mir zum einen vorgenommen, das Boot nach Kerteminde auf Fyn zu segeln, wo mein Vater zusteigen wollte, und dabei das von ihm gepriesene Smålandsfahrwasser landschaftlich zu erleben. Zum anderen musste ich das Alleinsein für die Vorbereitung der Projektarbeit nutzen, d.h. ich musste dringend den Fragebogen entwerfen, den die Studenten in den Häfen verteilen sollten, und mich mit den beiden digitalen Multifunktionsplottern und dem seetüchtigen Tablet mit der Seekarten-App vertraut machen, die die Hersteller uns freundlicherweise für unsere Untersuchungen zur Verfügung gestellt hatten.



Die MARY READ im Hafen Vejrhø

Die erste Etappe war gleich die Anspruchsvollste: Von Gislövsläge an der schwedischen Südküste ging es noch einmal über die offene See zur Insel Møn. Dabei waren nicht nur die Fährrouen von Trelleborg zu kreuzen, sondern leider stand der Wind auch gegenan. Aus dem erhofften Anliegerkurs wurde nichts: Vor dem neuen Windpark fuhr ich die erste Wende, weitere folgten. Der Autopilot half mir nicht nur, das Boot durch den Wind zu bringen, sondern nahm mir auch einige Stunden am Ruderstand ab. Ich sah auf die See hinaus, beobachtete andere Segler, und übte mich – auch um die Batterie zu schonen - im Steuern exakter Kurse per Hand. Als ich endlich in Klintholm einlief, war nur noch ein Liegeplatz im Päckchen frei. Dieser nötigte mich zum Frühaufstehen am nächsten Morgen, so dass ich das gute Wetter dann auch gleich zur Weiterfahrt nutzte. Wegen des anfangs leichten, dann stark auffrischenden Windes wechselte ich unterwegs mehrfach die Besegelung, was ohne Crew mit größerem Aufwand verbunden ist. Als sich der Grønsund verbreiterte und ich mich bei achterlichem Wind unter Autopilot endlich zu einem gemütlichen Mittagsimbiss im Cockpit niederlassen wollte, wurde ich durch einen heraufkreuzenden Segler, der es jedes Mal schaffte, mir auf seinem Backbordbug zu begegnen, zum Halsen genötigt. Im Hafen Stubbekøbing war ich froh, dass einige Helfer am Steg meine Leinen annahmen, denn es wehte inzwischen mit 5-6 Bft von der Seite.

Am nächsten Tag legte ich einen Ruhe- und Arbeitstag ein: Ein erster Entwurf des Fragebogens entstand, und zumindest einen der Multifunktions-Kartenplotter beherrschte ich nun. Es folgten zwei weitere schöne und nicht zu lange Überfahrten auf die Inseln Vejrhø und Omø. Vejrhø erkundete ich abends zu Fuß, wobei mich vor allem die Größe der dortigen Feldhasen erstaunte. Auf Omø legte ich einen weiteren Hafentag ein, an dessen Ende der Fragebogen fertig war und ich auch den zweiten Kartenplotter beherrschte. So lässt es sich arbeiten! Am 22. Juli brachte meine vorerst letzte Einhand-Etappe die MARY READ und mich planmäßig nach Kerteminde auf der Insel Fyn.

Die erste Etappe war gleich die Anspruchsvollste: Von Gislövsläge an der schwedischen Südküste ging es noch einmal über die offene See zur Insel Møn. Dabei waren nicht nur die Fährrouen von Trelleborg zu kreuzen, sondern leider stand der Wind auch gegenan. Aus dem erhofften Anliegerkurs wurde nichts: Vor dem neuen Windpark fuhr ich die erste Wende, weitere folgten. Der Autopilot half mir nicht nur, das Boot durch den Wind zu bringen, sondern nahm mir auch einige Stunden am Ruderstand ab. Ich sah auf die See hinaus, beobachtete andere Segler, und übte mich – auch um die Batterie zu schonen - im Steuern exakter Kurse per Hand. Als ich endlich in Klintholm einlief, war nur noch ein Liegeplatz im Päckchen frei. Dieser nötigte mich zum Frühaufstehen am nächsten Morgen, so dass ich das gute Wetter dann auch gleich zur Weiterfahrt nutzte. Wegen des anfangs leichten, dann stark auffrischenden Windes wechselte ich unterwegs mehrfach die Besegelung, was ohne Crew mit größerem Aufwand verbunden ist.



Schreibtisch im Hafen Omø

25. bis 31. Juli

Mit Gerhard Müller

von Kerteminde rund Fyn nach Sønderborg (104 sm)

Nachdem ich noch zwei Tage Zeit gehabt hatte, Masterarbeitsentwürfe der Studenten für das Projekt zu lesen und rege per Skype und Email die Versuchsplanung zu konkretisieren, begrüßte ich am Abend des 24. Juli freudig meinen Vater am Busbahnhof in Kerteminde. Vielleicht würde es unsere letzte Gelegenheit sein, zusammen zu segeln: „Ob ich mich auf dem Boot sicher genug bewegen kann?“, hatte er angesichts seiner fortgeschrittenen Hüftarthrose gezögert. „Sicherer als an Land“, hatte ich angesichts seiner über 60jährigen Segelerfahrung geantwortet, und humorvoll hinzugefügt: „Nur wenn Du beim Anlegen nicht auf den Steg übersteigen kannst, gehst Du vielleicht besser unter Deck. Einer Einhandseglerin hilft eher jemand als einer Crew, deren eines Mitglied scheinbar faul an Deck herumsitzt ...“

Nun ja, zunächst kam es zu solchen Versuchen nicht, denn wir wehten ein. Da ich für die Etappe mit meinem Vater sämtliche bislang angefallenen Reparaturarbeiten und Ausrüstungsergänzungen angesammelt hatte, nutzten wir die beiden Tage, um unter anderem neue Vorleinen, Gummibändsel, Sitzkissen, Windbändsel, Bordchemikalien u.ä. zu beschaffen, einen neuen Steuerkompass nach Sønderborg zu bestellen, verschiedene Holzteile zu reparieren und das neue Tauwerk zu betakeln. Am dritten Tag mussten wir trotz Regens und 5-6 Bft. Wind los, denn die Wettervorhersage für die kommenden Tage war nicht besser. Zum Glück hatte ich inzwischen genug Erfahrung mit meinem Boot, um die von schräg hinten



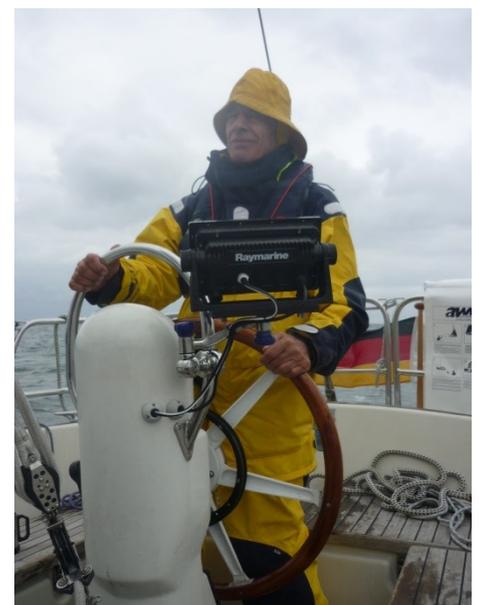
Holzarbeiten in der Kajüte



Haarscharf an der Gewitterfront vorbei

heranrollende Zweimeter-Welle auszusteuern. Am späten Nachmittag machten wir fest in Bogense und genossen vor allem die heiße Dusche im Hafen. Die nächsten Tage waren ähnlich hart. Auf dem Schlag nach Middelfart entkamen wir knapp einem Gewitter, dessen Böenwalze und Starkregen in Sichtweite auf die See niedergingen. Von Middelfart nach Dyvig banden wir das zweite und unterwegs noch das dritte Reff ins Großsegel, und ich bewunderte, wie mein Vater bei Böen von 30 und mehr Knoten durch gefühlvolles Aussteuern den Wind aus den Segeln nahm, ohne Fahrt zu verlieren („gelernt ist gelernt“, sein Kommentar). Er umgekehrt bewunderte mein Anlegemanöver bei dem auflandigen Starkwind. Zur Belohnung schien auf der letzten kurzen Etappe nach Sønderborg die Sonne! Mit keinem anderen hätte ich bei diesem Wetter rund Fyn fahren mögen.

Heranrollende Zweimeter-Welle auszusteuern. Am späten Nachmittag machten wir fest in Bogense und genossen vor allem die heiße Dusche im Hafen. Die nächsten Tage waren ähnlich hart. Auf dem Schlag nach Middelfart entkamen wir knapp einem Gewitter, dessen Böenwalze und Starkregen in Sichtweite auf die See niedergingen. Von Middelfart nach Dyvig banden wir das zweite und unterwegs noch das dritte Reff ins Großsegel, und ich bewunderte, wie mein Vater bei Böen von 30 und mehr Knoten durch gefühlvolles Aussteuern den Wind aus den Segeln nahm, ohne Fahrt zu verlieren („gelernt ist gelernt“, sein Kommentar). Er umgekehrt bewunderte mein Anlegemanöver bei dem auflandigen Starkwind. Zur Belohnung schien auf der letzten kurzen Etappe nach Sønderborg die Sonne! Mit keinem anderen hätte ich bei diesem Wetter rund Fyn fahren mögen.



Gelernt ist gelernt: Schlechtwettersegeln

1. bis 7. August

Mit Imke Bewersdorf, Xenia Maier und Michael Weng

durch die „dänische Südsee“ nach Kiel (147 sm + 69 sm einhand nach Travemünde)



Yachthafen Sønderborg

Da am Nachmittag des 1. August traf meine erste Studentencrew aus Berlin eintraf, war ich tagsüber eifrig mit dem Herrichten des Bootes beschäftigt. (Wann kommt das schon vor, dass eine Professorin für ihre Schüler die Toilette putzt und die Betten bezieht, grinste ich innerlich, als ich die SMS absetzte „Die MARY READ wartet in der Box A 20 auf Euch“). Den Ankömmlingen stand eine ähnlich freudige Erregung im Gesicht. Keiner der drei war bisher auf einer Yacht gewesen, und lediglich Imke hatte als Schülerin Jolle gesegelt. Ich erklärte also zuerst einmal den Unter-

schied zwischen stehendem und laufendem Gut in Bezug auf Festhaltungsmöglichkeiten auf dem Schiff ... Dann kam die eigentliche Sicherheitseinweisung.

Am Abend arbeitete ich im Beisein der Crew die Navigation zur Insel Lyø auf der Papierseekarte aus. Da für diese Etappe das Vertrautmachen mit dem Boot auf dem Programm stand, war es nicht schlimm, dass wir mangels Wind größtenteils motoren mussten. Bei Ankunft war der kleine Hafen voll und wir mussten wir uns außen am Kai ins Päckchen legen, aber für unser Projekt war das ein Glück! Hochmotiviert zogen sich die drei ihre TU-T-Shirts über und zogen mit den Fragebögen von Boot zu Boot „Es hat super geklappt, alle wollten mitmachen!“, berichteten sie gutgelaunt, als wir uns nach einer Badepause zum Abendessen wieder an Bord trafen. Anschließend stand noch das individuelle Einarbeiten in die digitalen Navigationsgeräte an, von denen jedes Crewmitglied eines zur Usability-Analyse zugeteilt bekommen hatte. Bis zum Ablegen am nächsten Morgen sollten sie die von mir auf der Papierkarte ausgearbeitete Route nach Ærøskøbing in ihre Geräte einprogrammiert haben. Dass es auf dieser Etappe kräftig gegenanwehte, tat der Begeisterung keinen Abbruch, denn endlich konnten wir segeln! Auf der Kreuz konnte jeder zwei bis drei Wendemanöver üben, und dank des regen Gegenverkehrs wurden nebenbei auch gleich die Ausweichregeln gelernt. Im Yachthafen Ærøskøbing bekamen wir den letzten freien Platz. Michael erwies sich als begeisterter Hobbykoch, aber bevor wir seine Gemüsepfanne genießen konnten, schwärmte die Crew erst einmal wieder zur Befragung aus ... Nach so vielen neuen Eindrücken waren alle rechtschaffen müde, so dass ich für den 4. August einen Strandtag „genehmigte“.



Crew 1: Xenia, Michael, Imke (v.l.)

Auf den drei nächsten Etappen stand die Usability-Analyse der drei Digitalgeräte im Mittelpunkt: Jeweils ein Student sollte die Navigation auf seinem Gerät ausarbeiten und mich als Steuermann damit unterwegs anleiten. Fehler und Schwächen des Gerätes wurden durch „lautes Denken“ offen gelegt und von einem anderen Crewmitglied protokolliert. Sicherheitshalber überprüfte ich vor Fahrtantritt alles auf der Papierkarte. Am Vormittag des 5. August navigierte uns Michael also mit dem Neptune-Tablet und der DK-App von Ærøskøbing nach Skarø, am Nachmittag Xenia mit dem Garmin-Multifunktionsplotter von Skarø nach



Crew 1: Usability-Analyse des Kartenplotters

Troense, und am nächsten Tag Imke mit dem Raymarine-Multifunktionsplotter von Troense in die Bucht Lindelse Nor, wo wir auf Wunsch der drei zur Mittagspause ankern wollten. Die Beurteilung der Geräte wird im Projektbericht nachzulesen sein. Einige Erlebnisse sind jedoch berichtenswert. Im berühmten Svendborgsund lief zwar kein Strom, dafür kam aber eine große Fähre von hinten auf. Um sie nicht direkt unter der Brücke neben uns zu haben, stoppte ich unser Boot vor der Brücke auf. Die hoch aufragende Schiffswand erschien furchterregend nah. In Troense

lernten wir ein echtes „Original“ als Hafenmeister kennen, welcher im Oldtimer, weißem Anzug und Schirmmütze zur abendlichen Flaggenparade anrollte und sich die Hilfe „einer jungen Dame“ zum Zusammenlegen des Danebrogts erbat. Wir schoben Xenia vor. Dass ein großer und ausgerechnet deutsch beflaggter Segler die Flaggenparade missachtete, empörte meine Crew dann sehr. An den restlichen Abenden unseres Törns kontrollierten sie mich ... Vor der Brücke bei Rudkøbing machten wir auch noch unsere Stromerfahrung: Nachdem beim Kreuzen im engen Fahrwasser einige Wenden leider misslungen waren, mussten wir schließlich den Motor mitlaufen lassen, um voranzukommen. Umso mehr freuten wir uns auf die Ankerpause. Nach einem, wie ich meinte, schulmäßigen Ankermanöver erklärte ich noch die „Ankerpeilung“, dann kochten wir Kaffee und schmierten Brötchen. „Ist das normal?“, fragte mich Xenia und zeigte auf den GPS-Track auf ihrem Plotter. In der Tat, der Anker slippte. „Leider Schluss mit Pause, Rettungswesten an, Klarmachen zum Ankerlichten“, reagierte ich. „Wir treiben doch nur ganz langsam“, baten die drei. Aber ich ließ nicht mit mir reden, denn wir waren drifteten manövrierunfähig nach Nordwesten. Der Anker, den Michael mit Mühe hochholte, brachte des Rätsels Lösung: Dichter Bewuchs mit Schlingpflanzen hing daran und hatte offenbar verhindert, dass unser M-Anker wirklich im Grund fasste.

Wir nahmen Kurs auf die Marstal Bugt. Aufgabe sollte das Steuern eines vorgegebenen Kompasskurses ohne Landsicht sein. Wir wollten vergleichen, mit welcher Medienunterstützung das am besten gelingt, und mit einer Spezialbrille messen, wohin der Steuermann dabei seine Blicke richtet. Leider wurde Michael, unsere erste Testperson, bald seekrank. Das Kalibrieren der Blickbewegungs-Messbrille in Fahrt und bei der Welle war zu viel gewesen. Während er sich leinengesichert im Cockpit zu erholen versuchte, fuhren die beiden anderen tapfer als Testpersonen ihre Kurse. Nachdem wir gegen 21 Uhr endlich im Hafen Marstal fest waren, bewunderte ich die Energie der jungen Leute: Sie ließen es sich nicht nehmen, sogleich zu einem Supermarkt auszuschwärmen, um Grillkohle und –zutaten einzukaufen, denn einmal sollte doch in einem dänischen Hafen noch gegrillt werden! Lange nach Mitternacht kamen wir in die Kojen.

Der letzte lange Schlag nach Kiel brachte mit dem Ende der Schönwetterperiode den dreien die Erfahrung, wie sich Segeln im Regen anfühlt. (Zwei – ich verrate die Namen nicht – zogen es vor, unter Deck auf dem Smartphone Filme zu sehen.) Als es aufklarte, fungierten Michael und ich nochmals als Testpersonen im Steuerexperiment, bevor wir schließlich in der Abenddämmerung den Leuchtturm Kiel und bald darauf die Tonne Kleverberg-Ost passierten. Erfüllt und glücklich mit den Erlebnissen ihres ersten Segeltörns gingen meine drei Crewmitglieder am nächsten Morgen von Bord. Ich selbst war zufrieden mit dem Gelingen des ersten Projektörns, aber auch so erschöpft, dass ich gleich drei Hafentage in Kiel einlegte. Mit etwas Wehmut besichtigte die Stadt, in der ich vor dreißig Jahren gelebt, studiert und 470er gesegelt hatte. Das Schild des Segelzentrums der Christian-Albrechts-Universität auf dem Gelände des Yachthafens war unverändert. Schließlich hatte ich zwei lange Einhand-Etappen vor mir, denn am 13. August sollte meine nächste Crew in Travemünde zusteigen. Petrus war mir hold, wie man so schön sagt: Es wurden Halbwindkurse.

13. bis 20. August

Mit Benjamin Müller, Julian Ohm und Kristin Seigies

rund Fehmarn, nach Rødby und Kühlungsborn (170 sm + 76 sm einhand nach Stralsund)



In Timmendorf/Poel: Kristin, Benjamin, Julian (v.l.)

Nun kannte ich es ja schon: Vor dem Eintreffen der neuen Crew musste vor allem das Boot geputzt und Wäsche gewaschen werden. Das Programm war prinzipiell das gleiche wie auf dem ersten Projektörn: Am ersten Tag Vertrautmachen mit Boot und Segeln, dabei arbeite ich die Navigation auf der Papierseekarte aus. Am zweiten Tag überträgt jeder meine Navigation in „sein“ Gerät. Auf den drei Folgetappen navigiert jeweils einer verantwortlich mit seinem Gerät und testet dabei dessen Usability, während ich nach Anweisung steuere und mit der Papierkarte Kontrollfunktion

übernehme. Weiterhin werden jeden Nachmittag in den Häfen Fragebögen verteilt, und gegen Ende fahren wir einige Experimente, um die Mediennutzung auf die Leistung und Blickverteilung zu untersuchen. Im Unterschied zur ersten Crew sollte es hier diesmal nicht um das Steuern eines vorgegebenen Kurses gehen, sondern um das Situationsbewusstsein beim Navigieren sowie die Leistung beim Segeln am Wind.

Die zweite Crew bestand nicht aus reinen Anfängern: Alle drei brachten einen frisch erworbenen Sportbootführerschein See mit; Benjamin und Julian waren außerdem den ganzen Sommer mit Jollen auf dem Wannsee gesegelt. Dennoch war ich froh, dass ich auf dem ersten Projektörn bei Sommerwetter und leichtem Wind die Projektarbeit und -anleitung gewissermaßen hatte einüben können. Gleich für den ersten Tag, an dem es nur zwölf Seemeilen nach Neustadt gehen sollte, war diesmal frischer, in Böen starker Wind vorhergesagt. Ich gab die Regel aus: Wenn bis maximal 5 Windstärken vorhergesagt sind, segeln wir auf jeden Fall. Wenn bis 7 oder mehr vorhergesagt sind, segeln wir auf jeden Fall nicht. Bei Vorhersage bis maximal 6 entscheidet die Crew. Alle drei wollten unbedingt ablegen, und mit Reff im Großsegel war der Schlag kein Problem. Auch die zweite Etappe, auf der wir bei Schwachwind und Regenschauern nach Timmendorf auf Poel motorten, verlief planmäßig. Die dritte Etappe nach Burgtiefe auf Fehmarn wurde recht lang, da wir kreuzen mussten. Langweilig wurde es jedoch keinem, denn die Bücher zum Segeltrimm fanden reges Interesse und direkte praktische Erprobung. Spätabends in einer Pizzeria studierten wir gemeinsam den Wetterbericht für die Folgetage: Sturm war angesagt. Klar, Sturmtag ist Hafentag: Mit Julian plante ich im Gruppenraum am Hafen die Experimente zum Situationsbewusstsein; die beiden anderen arbeiteten sich weiter in ihre Geräte ein und lasen aus der Bordbücherei die Bücher über Segeln im Sturm und Seeunfälle. Gruppendynamisch schwierig wurde der zweite Starkwindtag. Immer noch 6 Bft. waren vorhergesagt. Julian und Benjamin wollten trotz meiner eindringlichen Schilderung der Situation bei zwei Meter hoher Welle unbedingt fahren. Ich merkte, dass ich einen Fehler gemacht hatte, indem ich der Crew eine Entscheidung übertragen hatte, die allein der Schiffsführer treffen sollte, und ordnete an, wir bleiben im Hafen. Die zunächst enttäuschte Stimmung der beiden Jungs („dann leihen wir uns jetzt gleich hier irgendwo eine Jolle“) wurde durch einen Ausflug nach Burgstaaken gerettet, auf dem sie großen Erfolg mit



Befragung in Burgstaaken: Zu Gast auf der NORDSTERN

ihrer Fragebogenaktion hatten – ich traf sie an Bord der „Nordstern“ an, wo sie im Zuge der Befragung bereits zu mehreren Bier eingeladen worden waren. Als wir am nächsten Tag, dem 19. August, zu einem langen Schlag rund Fehmarn und nach Rødby ablegten, war nicht nur Julian froh, dass er seine Situationsbewusstseins-Experimente bei schönstem Wetter im Fehmarnsund durchführen konnte. Die beiden Jungs kamen anschließend durchaus auf ihre Kosten, denn westlich Fehmarn stand die Welle mehr als zwei Meter hoch. Benjamin und Julian entlasteten mich, indem sie ausdauernd das Aussteuern der Welle aus den Büchern in die Praxis umzusetzen übten. Wir überquerten den Fehmarnbelt so hoch am Wind wie möglich (sogar ein Kreuzfahrtschiff wich uns auf unsere Bitte per Funk aus); dann ließ ich angesichts der anstrengenden Welle und fortgeschrittenen Zeit die Segel bergen. Etlichen Stellnetzen galt es auf der Motorfahrt unter der Küste noch auszuweichen. Schließlich war nur noch Benjamin an Deck, um mit mir in Hafennähe den Fährverkehr per Funk zu verfolgen und das Anlegemanöver zu fahren; die beiden anderen waren längst in ihren Kojen eingeschlafen.



Situation Awareness vor der Fehmarnsundbrücke ist leicht



Bei Sonnenuntergang ist Rødby immer noch nicht erreicht.

Auf dem letzten, ebenfalls langen Schlag nach Kühlungsborn erwarteten wir Sonne und halben Wind aus Ost. Ideal für die Segelexperimente - dachten wir. Dann kam etwas, was ich noch nie erlebt und trotz Wetterkundeunterrichts auch nicht erwartet hatte: Nebel. Meine Crew war erstaunt, wie lang die Fünf- und Einsekunden-Töne im Schallsignal lang-kurz-kurz wirklich sind. Ich hingegen war erstaunt, wie schnell das gasbetriebene Nebelsignalhorn seinen Geist aufgibt. Als wir unser zweites und letztes in Betrieb hatten, Positionsangaben anderer Boote über Funk empfangen und uns der Großschifffahrtroute näherten, ließ ich die Segel bergen und beschloss: Bei diesem Nebel queren wir sie nicht, notfalls fahren wir sogar nach Rødby zurück. Am Tag zuvor hatten wir gesehen, wie schnell ein großes Schiff direkt vor einem stehen kann - heute würden wir es erst sehen, wenn es zu spät ist. Aber glücklicherweise löste sich der Nebel gegen Mittag auf. Wir setzten Segel, nahmen Kurs auf Kühlungsborn, absolvierten jeder ein Experiment mit Blickaufzeichnung und liefen in der rot untergehenden Sonne in den Hafen ein. Was für ein Tag!

Nachdem alle von Bord gegangen waren und ich einen Erholungstag am wunderschönen Strand verbracht hatte, segelte ich die Mary Read am 22. August nach Warnemünde und am 23. auf einem langen Schlag von 58 Seemeilen um die Halbinsel Darß herum nach Stralsund.

25. August bis 1. September

Mit David Jung, Markus Pellhammer und Lennart Schorling von Stralsund nach Hiddensee und rund Rügen (134 sm)

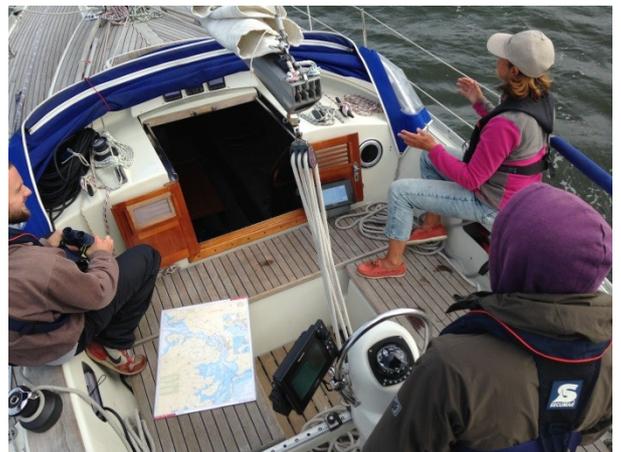


Crew 3: Lennart, David und Markus (v.l.)

Herausforderung für die Navigation auf dem dritten Projektörn sollten die engen Fahrwasser entlang Hiddensee sein. Mit achterlichem Wind nur unter Genua blieben wir auf der ersten Tagesreise nach Vitte manövrierfähig und konnten gleichzeitig Segeln üben. Die kontinuierlich abnehmende Frauenquote auf meinen Projektcrews hatte den ungünstigen Nebeneffekt, dass einer der langen Männer mit der kurzen Hundekoje vorlieb nehmen musste. Aber die Geburtstagsfeier für Markus in der zweiten Nacht half darüber hinweg: Da für den angesagten Regen ein Hafentag eingelegt

werden sollte, konnte ich als Schiffsführerin nicht nur das Kartenspiel „Wizard“, sondern auch die zahlreichen Ouzo genehmigen. Die Crew revanchierte sich mit einem Fußmarsch Im Regen zum neuen Hafen Kloster zwecks Fortsetzung der Fragebogenaktion.

Am dritten Tag musste ich das Boot mit der Blickbewegungsbrille aus dem Hafen Langer Ort bis zur Tonne Rot-Weiß-Hiddensee steuern, da wir die Blickverteilung bei der Orientierung in engen Fahrwassern mit und ohne digitale Medien vergleichen wollten. Ohne Kartenplotter beobachtete ich besonders sorgsam meine Umgebung und sah bald den Segler, der bei der Tonne K2 auf Grund gelaufen war. Helfen konnten wir nicht, aber Seenotrettungskreuzer Nausikaa war schon unterwegs.



Tag 1: Kennenlernen des Bootes, klassische Navigation

Nach Ende des Experimentes setzten wir die Segel und nahmen mit achterlichem Wind und Schmetterling Kurs auf Kap Arkona. Alle drei Crewmitglieder brachten Jollenerfahrung mit, so dass ich ihnen umschichtig



Regentag - was gibt denn die Bordbibliothek her?



Mit Schmetterling bei 5 Bft rund Kap Arkona

die Steuerung anvertraute. Markus brach mit 7,8 kn den Geschwindigkeitsrekord der MARY READ. Anschließend refften wir die Genua und nahmen Kurs auf Glowe.



5 Bft., Kurs auf Glowe

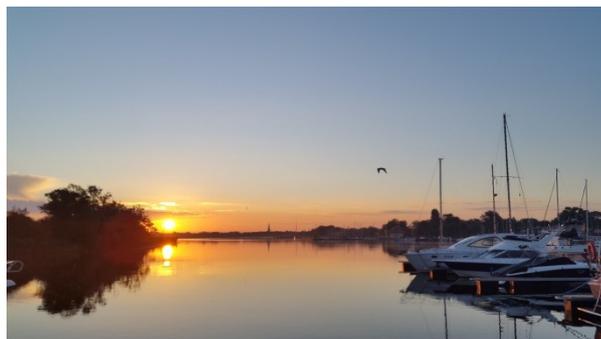
Der Hafen in Glowe war fast verwaist, da abgesunkene Algenteppiche übelriechende Gase entwickelt hatten. Am 29. August fuhren wir weiter nach Sassnitz und begannen mit den Usability-Analysen. Auch dort kaum Befragungs„opfer“: Das Saisonende kündigte sich offenbar an. Am 30. August herrschte trübes Wetter und Flaute. Unter Motor führten wir ein weiteres Experiment zum Situationsbewusstsein durch, bei dem jeweils zwei Crewmitglieder die Navigation bis nach Lauterbach entweder klassisch, inklusive Positionsbestimmung per Kreuzpeilung, oder digital durchführten. Unterwegs sollten die Navigatoren mehrfach Position, Peilung von Start- und Zielhafen sowie wahre und

scheinbare Windrichtung angeben. Wer besser abschnitt, wird im Projektbericht nachzulesen sein – sicherheitstechnisch waren wir jedenfalls doppelt abgesichert und kamen gut in Lauterbach an. Auch auf unserer nächsten Etappe nach Lubmin ließ der Wind zunächst auf sich warten. Markus nahm ein leinengesichertes Bad im Bodden. Als es gegen Mittag endlich auffrischte, konnten wir die Segelexperimente fahren. Mir schien allerdings, dass bei dieser Crew eher die Segelerfahrung als die Nutzung der digitalen Anzeigen bestimmte, wie effizient jemand seinen Kurs und die Segelstellung auf der Kreuz wählte. Aussagekräftige Ergebnisse würden wir wohl erst erhalten, wenn wir – das ist für den kommenden Sommer geplant – erfahrene Fahrtensegler als Testpersonen einsetzten.

Beim Abendessen auf dem Restaurantschiff in Lubmin planten wir unseren letzten Tag: Zwei Journalisten von der Zeitschrift YACHT wollten an Bord kommen, um eine Reportage über unser Forschungsprojekt zu schreiben. Für die Bildperspektive ließ sich der Photograph sogar mitten auf dem Greifswalder Bodden im Bootsmannsstuhl in den Mast hochwünschen. Leider bekamen wir nur weder die vorhergesagten vier Windstärken noch die Sonne.

Im Zielhafen Kröslin ging am 1. September nach sorgfältiger Boots- und Datensicherung die Crew samt Schiffsführerin von Bord. Vom 17.-20. September schließlich brachte ich die Mary Read mit Detlevs Hilfe über Swinemünde und Stettin nach Berlin zurück. Alles hatte geklappt, nichts war kaputtgegangen und niemand hatte sich verletzt.

Nur in einem Punkt hatte ich mich geirrt: der vorherrschenden Windrichtung.



Sonnenaufgang in Stettin



Herbstliche Kanalfahrt