

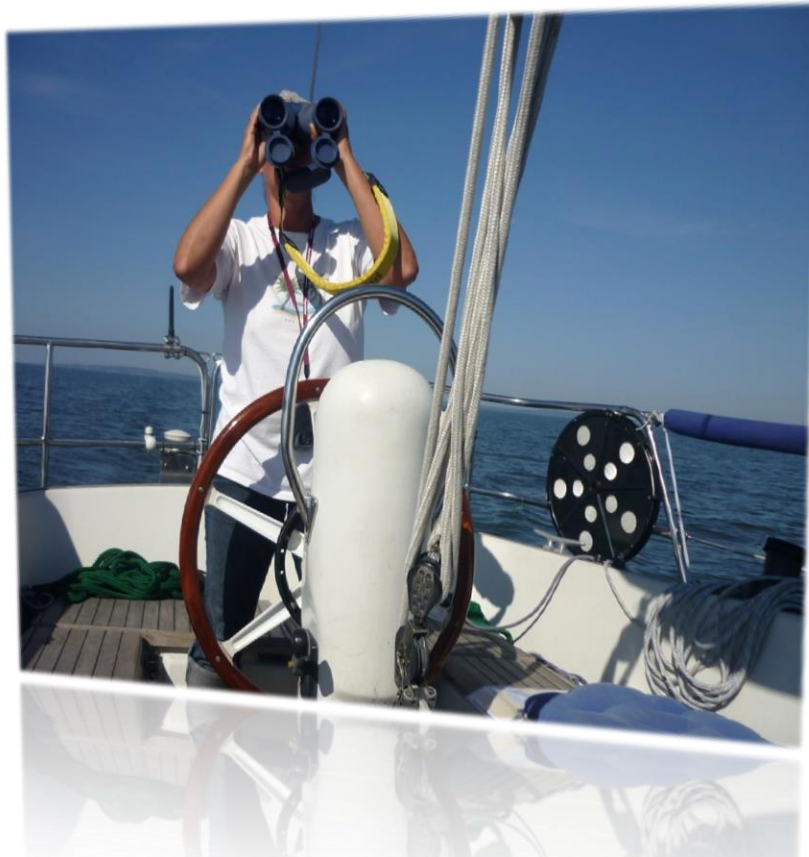
Für Gerd

Allein mit der MARY READ

Wie ich zur Skipperin einer Fahrtenyacht wurde

Rund Rügen und Usedom vom 25. Juli bis zum 9. September 2014

Ein Reisebericht von Gisela Müller-Plath



„Wirklich segeln und ein Boot führen lernt eine Frau erst, wenn kein Mann mehr hinter ihr steht, der ihr in kritischen Augenblicken die Pinne fortnimmt, sondern wenn sie alles allein machen muss und vor allem selbst die Verantwortung trägt.“

Käthe Bruns, Eine Frau segelt durch Leben. Delius Klasing 1960, S. 48.

... Diesen Satz schrieb Käthe Bruns zu einer Zeit, als das Segeln von Frauen noch Pionierleistung war. Angesichts der zahlreichen beim Auslaufen aus den Häfen auf dem Vorschiff Leinen aufschießenden Frauen, deren Mann am Ruder steht, kann man ihm auch heute seine Gültigkeit nicht absprechen. Im Folgenden möchte ich einen Törn schildern, dessen Streckenführung nichts Besonderes sein mag. Für mich war es die Reise, auf der ich von der eher sporadischen Jollenseglerin zur Fahrtenseglerin auf eigenem Kiel wurde.

Das Buch von Käthe Bruns las ich unterwegs. Diese Frau, die nahezu ein Jahrhundert vor mir gelebt hatte, wurde mir im Geiste zur Gefährtin und zum Vorbild. Stellvertretend für meine eigene Geschichte möchte ich sie noch in einigen weiteren Zitaten zu Wort kommen lassen.

„Auf der ersten Fahrt, als der erprobte Segler noch selbst das Ruder führte, warf er das Boot um. Meinen Vater störte das nicht weiter, er glaubte, das gehöre dazu. Als er das letzte Mal kenterte, [...] war er neunundsiebzig. Es hat ihn auch da nicht gestört.

Von ihm habe ich segeln gelernt.-“ (S. 8)

„In den Sälen war es heiß und überfüllt, deshalb stahl ich mich hinaus auf die Terrasse, wo ein herrlich kühler Seewind wehte. Auf dem Wasser flimmerten tausend farbige Lichter, [...]. Langsam zog eine verspätete Yacht vorbei, wie ein großer müder Vogel. – Ohne dass ich es gemerkt hätte, war mir jemand gefolgt. [...] Stumm blickten wir hinaus in diese nächtliche Welt von Himmel, Meer und Schiffen, mir fremd und doch, als sei es meine eigentliche Heimat. Dann gaben wir uns die Hände.

Ich wusste: Dieser war „der Richtige“. (S. 31)

„... ich hatte einen Kapitän gefunden, bei dem ich künftig fahren wollte, und zwar unkündbar und auf Lebenszeit.“ [S. 32)



Mit „meinem Kapitän“ Gerd Schwietzer an Bord seiner MARY READ vor dem VSaW

Bei mir wurden daraus nur drei Jahre und 120 Seemeilen von Bornholm nach Stettin mit zwei Kanalfahrten durch die Schleusen von und nach Berlin sowie einige Wochenenden auf dem Wannsee. Unsere gemeinsamen Segelreisen verblieben alle im Planungsstadium. Am 13. Mai 2014 hat mein Kapitän seine Augen für immer zugemacht.

In derselben Nacht beschloss ich, im Sommer mit seiner MARY READ allein auf die Ostsee zu fahren. „Das Boot sollst du haben“, hatte er gesagt.

Vorbereitungen

Die erste Reaktion meines Vaters „du kannst das Boot nicht alleine fahren.“ beantwortete ich mit „ich kann das Boot *noch* nicht alleine fahren“. Aber er hatte ja Recht: Seitdem ich als Fünfjährige auf der Alster in einem Optimisten von ihm gelernt hatte, mit Boot und Wind umzugehen, hatten sich meine Erfahrungen im Segeln fast ausschließlich auf Jollen beschränkt. Ein Nord- und ein Ostseetörn auf dem Kielschwertkreuzer der Uni Hamburg lagen mehr als zwanzig Jahre zurück. Die Segelfreunde meines Mannes waren ähnlich skeptisch.

Ich begann, allein auf dem Wannsee zu üben: die MARY READ, ein Fahrtenboot vom Typ Hornet 32 und immerhin 6t Gewicht, im Hafen ab- und anlegen. Unter Motor zur Pfaueninsel, ankern, übernachten. Zu Pfingsten schlug ich die Segel an. Es folgten Wenden und Halsen bei Windstärke 2, Ausweichmanöver auf dem überfüllten See, Kreuzkurs allein mit der Genua. Die gelungenen Versuche machten mir Mut und überzeugten auch meinen Vater, der mir fortan mit Rat und Tat bei den Vorbereitungen zur Seite stand. Seine Zeit und Erfahrung waren von unschätzbarem Wert. Zahllose Telefonate, Emails und Postpäckchen gingen zwischen Berlin und Hamburg hin und her, und schließlich stellte er sich mit 82 Jahren sogar noch einmal als Crew für die ersten Tage zur Verfügung - Kanal, Schleusen und erste Schläge unter Segeln im neuen Revier.

Glücklicherweise hatte ich, von der Liebe und den Plänen als Eheleute auf der MARY READ inspiriert, im vorletzten Winter in Berlin einen Theoriekurs zum Fahrtensegeln belegt und Anfang 2013 den SBF See und die theoretische Prüfung zum SKS abgelegt. Ein Reiseverlauf durch die Boddengewässer und entlang den Küsten von Rügen und Usedom, der fast ausschließlich innerhalb der Dreimeilenzone bleiben würde, erschien mir also passend für meinen ersten Einhandversuch (Karte S. 13).

Ich begann die Reise akribisch vorzubereiten. Nichts sollte dem Zufall überlassen bleiben. Zum Glück hatte mein Mann sein Schiff, mit dem er schon einhand bis zu den Ålandinseln gesegelt war, hervorragend ausgestattet. Seine Freunde und bewährte Schiffshandwerker konnte ich gewinnen, mir mit den erforderlichen technischen Wartungen, Instandsetzungen, Einweisung in Motor und Schiffelektronik sowie der Erprobung des Autopiloten zu helfen. Ich sichtete und ergänzte die Bordbibliothek um verschiedene Bücher zu Hafenmanövern, Festkommen und Abbringen oder Wetter, belegte einen Funkkurs, erneuerte Rettungsmittel und Seenotsignale und stand vor der Frage: Kartenplotter oder Papierseekarten? Ich entschied mich für letztere, ergänzte sie aber um mein Outdoor-Garmin Oregon 650t, für das ich eine elektronische kleine Seekarte erstand und eine Halterung an der Kajütentür mit Verbindung zur 12V-Batterie montierte. Mein Vater nahm mir nicht nur das aufwändige Berichten der Papierseekarten ab, sondern reiste auch noch ein Wochenende von Hamburg nach Berlin, um mit mir das Reffen des Großsegels zu üben. Auch die glorreiche Idee, Lazyjacks zu montieren, ging auf sein Konto. Als ich am 17. Juli die Funkprüfung bestanden und am 18. Juli mit tatkräftiger Unterstützung des Werftmeisters im VSaW den Mast gelegt hatte, waren die MARY READ und ich bereit zum Ablegen.

25./26. Juli, Kanalfahrt Berlin – Oderberg – Stettin

Die Kanalfahrt wurde zu einer letzten Familienunternehmung vor längerer Trennung: Zusätzlich zu meinem Vater hatte ich kurzfristig nämlich auch noch mein Bruder Martin samt Frau Julia und knapp zweijährigem Sohn Lasse als Crew anwerben können, welche anschließend für zwei Jahre in China leben würden. Dank Ebay hatte ich schnell eine kleine Schwimmweste an Bord. Da sie am Freitag noch arbeiten und von Hamburg anreisen mussten, wurde ihr Zustieg in Eberswalde geplant und mit Hilfe des Wasser- und Schifffahrtsamtes und *Google Maps* ein idealer Anlegeplatz ausgeguckt.

Mein Vater war am Vorabend nach Berlin angereist und hatte mir das Schiff beladen geholfen. Um 9 Uhr legten wir (fast) problemlos im VSaW ab (dass der Motor nicht startete, weil der Hauptschalter umgelegt war, war schnell vergessen). Bei wechselhaftem Schauerwetter passierten wir die Schleusen Spandau und Lehnitz und erreichten gegen 18 Uhr den avisierten Platz in Eberswalde. Die App *Glympse* in unseren Smartphones hatte uns die gegenseitige Annäherung avisiert, so dass die kleine Familie winkend an der Kaimauer bereitstand. Große Freude beim Zustieg. Kurz darauf erreichten wir das Schiffshebewerk Niederfinow, dessen Technik die Ingenieure der Familie faszinierte, und kurz vor Einbrechen der Dunkelheit waren wir im Nachtquartier aller Berliner Kanalfahrer, der Marina Oderberg, fest und konnten uns an der guten Küche, Bier und Wein der gemütlichen Hafentaverne laben.



Die erste Crew: Mit Gerhard Müller (82), Julia (32), Lasse (2) und Martin (39) im Schiffshebewerk Niederfinow

Beim Frühstück an Deck markierte ich alle Abzweigungen in der Binnenschiffahrtskarte orange, so dass wir gut orientiert – mit nur kurzer Ratlosigkeit angesichts West- und Ostschleuse Hohensaaten – weiter vorankamen. Unterwegs genossen wir bei herrlichstem Sommerwetter ein leinengesichertes Bad im Kanal, Kraniche und Schwäne, und erreichten gegen 17 Uhr unser Ziel, die Marina Hotele in Stettin, wo wir gleich noch den Dieseltank auffüllen konnten.

Das Maststellen am nächsten Tag gestaltete sich problemlos dank des routinierten *Bosman*¹ und unserer großen Crew. Elektrotechnik-Ingenieur Martin gelang eine Adhoc-Reparatur des Anschlusses meiner Funkantenne, welche unbekannte Clubkameraden im VSaW mit ihren Wanten noch kurz vor Abfahrt am gelegten Mast „angesägt“ hatten. Nachdem die kleine Familie von Bord gegangen war, nahm ich mir Wetterbericht, Seekarte, Heft, Zirkel und Dreiecke und plante die Kurse für den ersten Schlag unter Segeln wie im Theorieunterricht gelernt: Missweisung im Stettiner Haff +3,4° für 2014.

28. Juli, Stettin - Altwarp

Jetzt waren wir nur noch zu zweit, aber mit meinem Vater als erfahrenem Segelausbilder an Bord fühlte ich mich sicher. Klar, wir waren uns einig, die Schiffsführung oblag mir; aber er würde es schon merken, wenn ich einen Fehler machte... Einen Fehler machte ich nicht, aber in der Odermündung bei 4-5 Bft und zunehmender Welle starb der Motor ab. Was tun? Viel Raum nach Lee war nicht, das Boot trieb auf die Insel Chelminek zu. Ein Segel setzen (ungünstig, da Wind von vorn), oder doch lie-

¹ Hafenmeister in polnischen Häfen, oft gleichzeitig Kranführer.

ber ankern? Zum Glück startete der Motor beim zweiten Versuch wieder. Offenbar hatte die Drehzahl von 2000 U/min das Kühlwassersystem bei dieser Welle überfordert. Nach einigen Kreuzschlägen über das Haff und rechtzeitiger Sichtung der Stellnetze (die Argusaugen hatte ich mir zwei Jahre zuvor hier schon angewöhnt) konnten wir am späten Nachmittag in Altwarp festmachen.

29. Juli, Altwarp – Mönkebude



Mein Vater nach dem Klarieren der Fock vor Mönkebude

Sonniges Wetter, 4-5 Bft und ein Kurs mit halbem Wind zum nächsten Hafen – so macht Segeln Spaß! Da die geplante Etappe kurz war, konnten wir uns Zeit lassen. Wir überlegten, wie ich Segel, Leinen und Fender handhaben würde, wenn ich allein segle. Ergebnis: Ich suche mir vor dem Ablegen auf der Seekarte schon geeignete Orte zum Setzen und Bergen der Segel und Klarmachen der Leinen und Fender, und trage diese in die Logbuchkladde ein. Am Ort würde ich dann langsam mit Motor unter Autopilot fahren, so dass ich genügend Zeit für alle Handgriffe hätte und zum Schluss ggf. auch nochmal das Hafenhandbuch mit Liegeplatzplan und Luftaufnahme ins Cockpit holen konnte, um das Anlegemanöver zu planen. In der Theorie alles gut: Eine Seemeile von Mönkebude sollte das Segelbergen beginnen, und ich gebot meinem Vater Nichtstun, um den „Ernstfall“ zu proben. In der Praxis ließ sich leider aber die Rollfock nicht einrollen, sondern schlug wild am Vorstag und brachte das Boot aus dem Autopiloten-Kurs. Schließlich musste mein Vorschoter vorne die Reffleine klarieren.

Im Hafen brachte ein Vergleich unserer Furlex-Rolle mit der der anderen Boote des Rätsels Lösung: Beim Maststellen hatten wir offenbar das Vorstag falsch herum angebolzt. Am nächsten Tag gelang es uns mit einiger Mühe, sie umzusetzen, so dass uns ein erneuter Mastkran erspart blieb. Nach einem Bad am feinsandigen, aber (zu) flachen Strand ging mein letztes Crewmitglied von Bord. Ich war allein, mit gemischten Gefühlen. Abends brachte ein heftiges Sommergewitter einen Vorgeschmack auf das, was in den nächsten Tagen noch kommen sollte.

1. August, Mönkebude – Krummin/Usedom

Mein erster Schlag alleine begann mit totaler Flaute. Nun ja, ich war nicht böse, so konnte ich mich erst einmal ganz auf das Navigieren konzentrieren. Da ich bis zur Öffnung der Zugbrücke Zecherin genügend Reservezeit eingeplant hatte, gestaltete sich das Motoren gemütlich. Vogelschwärme, Fische, Inseln. Die Wartezeit vor der Brücke nutzte ich zum Rückwärtsfahren-Üben. Meine Hoffnung,

dass auf Höhe des Achterwassers der Fetch für den Nordostwind ausreichen würde, meine Genua zu blähen, erfüllte sich: Über die Krumminer Wiek konnte ich segeln. Der leichte Nordost war auch freundlich für meinen ersten Einhand-Anleger, so dass ich gegen 15 Uhr im Naturhafen fest war und zufrieden die französischen Leckereien in der „Naschkatze“ probieren konnte.



Erster Schlag allein: Bei Windstille und gleißender Sonne über das Haff und durch die Zugbrücke Zecherin

Erlebnisse im Hafen Krummin. Es war nicht Freitag der 13., sondern Montag, der 3., als die unglücklichen Ereignisse sich häuften. Begonnen hatte alles mit meinem Versuch am Vortag, den Ölstand des Motors zu messen. Der war zwar gut. Als ich aber nach dem Auslaufen und Durchsegeln der Krumminer Wiek vor dem Einlaufen in den Peenestrom den Motor wieder starten wollte, um die Segel zu bergen, spuckte dieser Öl und starb ab. Ein zweiter Versuch – das Gleiche. Also unter Genua zurück in den Hafen. Etwas mulmig war mir schon zumute, denn mit einem Dickschiff unter Segeln angelegt hatte ich zuletzt im Jahr 1980. Zur „Schleichfahrt“ reffte ich die Genua auf 1/3 und übte zweimal den Aufschießer, ein drittes Mal mit Fock back. Ja, das Boot kam unterschiedlich schnell zum Stehen, es musste klappen. Dachte ich. In der engen Boxengasse zeigte sich, dass der Wendekreis unter Segel größer war als unter Motor. Mein Boot drehte nicht in die freie, sondern die besetzte Nachbarbox - Schot los, aber ich konnte gar nicht so schnell auf dem Vorschiff sein, trotz Schleichfahrt - rumms! Eine Beule im nachbarlichen Heckkorb blieb zum Glück der einzige Schaden der Reise, und hilfsbereite Stegpassanten halfen mich in die richtige Box zu ziehen. Der Motormann am nächsten Morgen stellte fest, dass ich beim Öldruckmessen den Vakuumverschluss der Ölwanne gelockert hatte...Ich beschloss, im Winter in Berlin an einem Motorseminar teilzunehmen.

Damit nicht genug. Als ich gemütlich beim Abendessen im Restaurant saß, zogen so schwarze Wolken mit einer Geschwindigkeit auf, wie ich es in Deutschland noch nie gesehen hatte. Geld auf den Tisch, Laufschrift zum Hafen. Eine nette Autofahrerin öffnete mir ihre Beifahrertür, denn es pladderte und stürmte schon. Im Hafen hieben die Böen quer über den Steg, und die Boote rissen im Seegang an ihren Vertäuungen. Ich verkroch mich in meins, zog mir trockene Kleidung an und hoffte, dass überall die Leinen halten würden. Der Windmesser zeigte 55-65 kn. Nachtschwärze um 19 Uhr. Das Boot tanzte wild, die Leinen schrieten. Der Landstrom fiel aus. Als der Spuk schließlich nachließ und die Segler aus ihren Booten krabbelten, war bei fünf Booten die Genua zerfetzt, und bei einem war der Mast aus dem Bootsboden gerissen, durch das Kajütdeck gebrochen und lag nun quer über dem Steg. Während weiterer Gewitter arbeiteten wir mit 6-7 Personen mehrere Stunden, bis das gesamte Rigg des Havaristen gelöst, an Land gebracht und das Loch im Deck notdürftig abgedichtet war. Als

sich gegen 23 Uhr das Wetter wieder beruhigt hatte, tuckerte im Mondschein noch ein Segelboot herein. „Ich dachte, ich sterbe“, sagte die Frau, der wir die Hände zum Übersteigen reichten. Während des Orkans hatten sie in der Krumminer Wiek geankert. Ihr Danforth-Anker war verbogen.



Orkan im Hafen Krummin: Ein Mast ist gebrochen, im Hintergrund eine zerfetzte Fock.

5. August, Krummin/Usedom – Thiessow/Rügen

Zwei Tage später war der Wetterbericht wieder friedlich, und so startete ich den zweiten Versuch zu meiner zweiten Etappe: Durch die Krumminer Wiek, den Peenestrom mit Zugbrücke Wolgast und über den Greifswalder Bodden sollte es nach Seedorf auf Rügen gehen; alternativ, wenn der Wind das nicht erlaubte, nach Thiessow. Die Navigation für beide Zielhäfen hatte ich in Karte und Logbuchkladde vorbereitet und zusätzlich die Wegpunkte als Route in mein Garmin-Handgerät eingespeichert. Die Seekarte legte ich wasserdicht verpackt und mit einem Sitzkissen beschwert neben mich in die Plicht, die Logbuchkladde mit Stift ins Schwalbennest, das Garmin angebändselt in die Hosentasche. In der Kajüte lag griffbereit das Hafenhandbuch mit Lesezeichen.

Die Etappe klappte problemlos und wurde wunderschön. Über den Greifswalder Bodden ergab sich ein Kreuzkurs, den ich nur mit der Genua segelte. In der roten Abendsonne lief ich in Thiessow ein. Der kleine Fischerhafen war mehr als voll war mit Sportbooten, so dass ich mich ins Päckchen legen musste, hatte dadurch aber gleich Hilfe beim Festmachen.

Da sich das navigatorische Vorgehen bewährt hatte, übernahm ich es für alle weiteren Etappen.

10. August, Thiessow/Rügen – Sassnitz/Rügen

In Thiessow genoss ich zunächst einige Tage den Strand und die interessante Geschichte des Lotsenwesens. Als das Liegen im Päckchen mir zwar nette Kontakte, aber auch ein zunehmend beengtes Gefühl bescherte, machte ich mich auf zur nächsten Etappe. Von dieser sind zwei Erfahrungen berichtenswert: Erstens funktionierte das inzwischen bewährte Kreuzen nur mit der Genua nicht um den Thiessower Haken herum, das Südostkap Rügens; offenbar setzte hier Strom. Mit zusätzlich gesetztem Groß ging es dann. Zweitens hatte ich über folgendes Phänomen schon gelesen, es in der Praxis leider aber doch nicht realisiert: Auf dem Raumschotkurs nach Nord wurde die MARY READ immer schneller und machte schließlich 7,5 kn Fahrt, ich genoss den flotten Ritt vor der Welle auf Auto-pilot, trank Kaffee, aß Brötchen, der Windmesser zeigte nach wie vor 15 kn, also 4 Bft, offenbar ließ

der angesagte Starkwind also auf sich warten, was mir nur recht sein konnte... Als ich vor Sassnitz anluvte, um die Segel zu bergen, bemerkte ich das Malheur: Die 15 kn waren nur der scheinbare Wind gewesen, jetzt zeigte der Windmesser 22. Die Segelfläche war viel zu groß. Mit dichtgeholtem Groß unter Motor Kreise fahrend, kämpfte ich fast eine Stunde mit der Rollfockeinrichtung und der Welle, dabei nahm der Wind weiter zu. Bei 6-7 Bft lief ich endlich hinter der langen Mole ein, über die Brecher und Gischt gingen. (Gerade sah ich draußen noch einen Leidensgenossen, dessen wild schlagende Fock komplett im Meer versank, als die Stagreiter ausrauschten ...) Voller Erleichterung nahm ich die erste beste Box, welche viel zu lang war, woraufhin ich die Festmacher verlängern und dann auch noch entsprechende Liegegebühr zahlen musste.



Der nächste Tag brachte Erholung und die Bekanntschaft mit zwei berühmten Sehenswürdigkeiten Rügens: Eine Wanderung zu den Kreidefelsen und den abendlichen Besuch der Störtebeker-Festspiele in Ralswiek.

13. August, Sassnitz/Rügen - Glowe/Rügen

Ein Reff im Groß und die Fock II statt der Genua schienen mir passend für die nächste Etappe mit vorhergesagten 4-5 Bft. Da ich zunächst auf die glorreiche Idee gekommen war, den Kopf der Fock II mit einem Stopperstek am Vorstag zu fixieren, um dieses zur Mitnahme des Tuches beim Rollen zu zwingen, dieser aber leider vor allem bewirkte, dass sich die Fock nicht mehr herunterholen ließ, mussten der Bootsmannsstuhl und nachbarschaftliche Hilfe in Anspruch genommen werden, bevor ich ablegen konnte. Die geplante Strecke war zum Glück nicht weit. Mit achterlichem Wind und Schmetterling (Großsegel mit Bullentalje gesichert) genoss ich zunächst die Fahrt entlang der Kreideküste, dann ging es mit halbem Wind weiter in Richtung Glowe. Fallwinde von der Küste sorgten für Dreher und Böen, so dass ich über meine kleine Segelfläche froh war. Wegen meines Tiefgangs von 1,80m wählte ich in Glowe wieder eine Box in der ersten Reihe, wieder war sie zu lang. Da es ein ruhiger warmer Abend war, brachte ich meine Festmacher aus, in dem ich zu den Pfählen schwamm.

22. August, Glowe/Rügen – Vitte/Hiddensee

In den nächsten Tagen frischte es erheblich auf; der Seewetterbericht sprach jeden Tag von 6-7 Windstärken aus westlichen Richtungen mit 2-3 m Welle. Meine nächste Etappe sollte um Kap Arkona nach Hiddensee führen, und dafür wollte ich auf ruhigere Bedingungen warten. Diese ließen allerdings tatsächlich auf sich warten: Neun Tage lag die MARY READ in Glowe. Ich selbst reiste für

einige Tage mit der Fähre nach Bornholm und erkundete das Kap Arkona mit dem Fahrrad. Auch mit dem Abhören des Funks unterhielt ich mich. Auf Kanal 16 riefen täglich mehrere festgekommene Segelyachten um Hilfe. So befragte ich den Hafenmeister. „Das ist alles vor Hiddensee“, erfuhr ich, man dürfe dort keinesfalls das Fahrwasser verlassen, „auch nicht einen Meter“, und „lassen Sie sich nicht einschüchtern von den vielen Fähren“. Dieser Rat war Gold wert, wie ich später noch merkte.



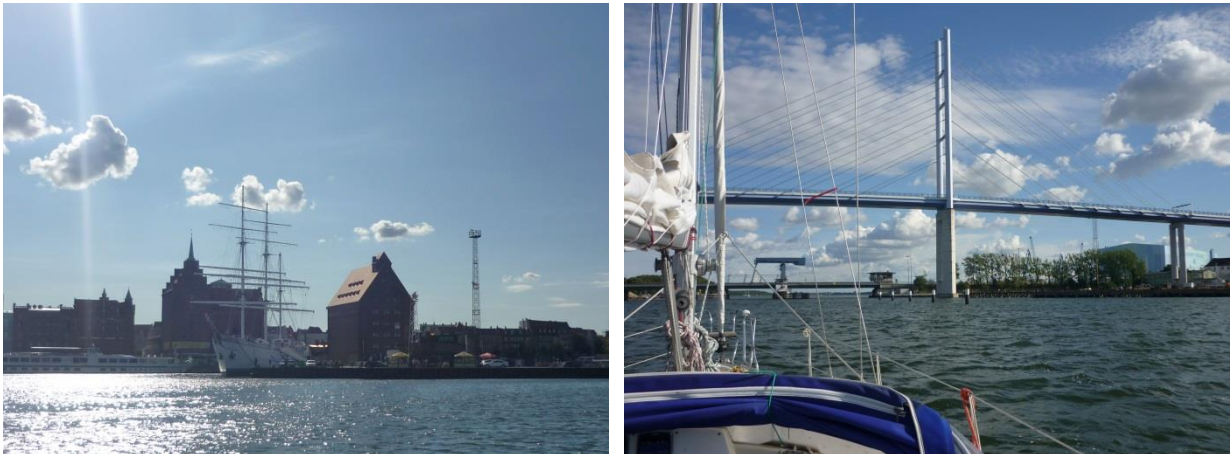
Mit kleiner Fock rund Kap Arkona

Dann hieß es jetzt oder nie: Für den 22. August versprachen die verschiedenen Wetterberichte einhellig SW 4, ab dem 23. aber schon wieder zunehmend 5-6. Mit Fock II ging es rund Kap Arkona, für den Amwindkurs setzte ich zusätzlich das Groß mit einem Reff. Auf der Kreuz bliesen dann doch (scheinbar) 20-22 kn, und in der Welle, die natürlich nicht kleiner geworden war, wurde ich leider seekrank. Neptun empfing sein Opfer aber erst, nachdem ich bei der Tonne rot-weiß Hiddensee die Segel geborgen hatte. Dank meiner Route im Hand-Garmin und der Warnung des Hafenmeisters konnte ich exakte Kurse nach Tonnen steuern. In Vitte/Langer Ort machte ich an dem Liegeplatz fest, an dem die MARY READ vor einem Jahr gelegen hatte, als ich meinen Mann für ein Wochenende an Bord besuchte. Damals hatten wir per Rad den Dornbusch und die Inseldörfer erkundet.



Links oben: Meine Freundin Irmela (links) kommt zu Besuch aus Halle;
links unten: Inschrift in der Kirche in Kloster; rechts: Die MARY READ in Vitte/Langer Ort.

27. August, Vitte/Hiddensee – Neuhof



Stralsund (links) und der Rügendamm (rechts)

In Vitte hatte ich in den letzten Tagen miterlebt, wie mehrere Yachten vor der Hafeneinfahrt oder später nach dem Auslaufen festgekommen waren und von dem kleinen Seenotrettungskreuzer „Nau-sikaa“ freigeschleppt werden mussten. Deshalb beschloss ich, auf dieser Etappe zu motoren und mich auf die Navigation zu konzentrieren. Das zahlte sich aus, denn es wurde ein geruhsamer Schlag, und vor Stralsund traute ich mich dann doch noch, ein paar Meilen zu segeln. Der Sonnenuntergang auf der Veranda in Neuhof war so malerisch wie im Hafenhandbuch versprochen.

30. August, Neuhof – Seedorf/Rügen

Auch auf dieser Etappe geschah nichts Spannendes. Das Wetter war trübe, und der Wind ließ immer mehr nach, bis er auf dem Greifswalder Bodden fast ganz einschlief. Unter Schmetterling machte das Schiff noch knapp 2 kn Fahrt, ich kochte Kaffee, übte Kreuzpeilungen... Als „Deadline“ zum Motoranwerfen hatte ich mir 16 Uhr gesetzt – um 15.45 Uhr drehte der Wind, frischte auf, und ich segelte nach Seedorf!



Bei zwei Windstärken von achtern ist der Greifswalder Bodden groß...

Die Crew, die ich mir für die Schleusenfahrt nach Berlin organisiert hatte – zwei Studenten aus Stettin – wollte am 8. September an Bord kommen. Ich rechnete rückwärts, wie viele Tage ich noch in Seedorf verbringen konnte, denn in diesem idyllischen Hafen an der Having fühlte ich mich wohl. Es waren fünf. Die ersten zwei regnete es ohne Unterlass, und ich beschäftigte mich mit der Reparatur der Pumpe zum Entwässern der Motorbilge sowie dem Versuch, der Ursache des sonstigen Bilgen-

wassers auf die Spur zu kommen. Als Hauptverdächtiger wurde der Überdruckschlauch des Warmwasserboilers entlarvt. - Die folgenden Sonnentage genoss ich per Mietfahrrad in Sellin am Strand.



In Seedorf an der Having



4. September, Seedorf/Rügen – Swinemünde/Usedom

Dieser letzte Segeltag versprach noch einmal interessant zu werden, denn es ging außerhalb der Dreimeilenzone über die See, von der Wind und Welle mit langem Fetch heranrollten. Vorhergesagt waren 4 Bft aus Ost, was auf dem berechneten Kurs von 135° einen Anlieger erhoffen ließ. Sollte ich kreuzen müssen, wäre Swinemünde allerdings nicht zu schaffen. Für diesen Fall hatte ich mir den kleinen Nothafen auf der Insel Ruden ausgesucht. Aber ich hatte Glück. Obwohl es dann doch mehr als die vorhergesagten vier Windstärken wurden, stimmte die Richtung.

Über den Greifswalder Bodden kreuzte ich gut mit der Genua. Das Motoren durch das Osttief wurde dann aber zu einer Herausforderung für mein Boot, denn Wind und Strom setzten stark gegenan. Um den Kühlwasserkreislauf in der Welle nicht zu stark zu beanspruchen, ließ ich nur 1700 U/min laufen, und so machten wir schließlich kaum mehr zwei Knoten Fahrt über Grund. Nachdem ich aber die Segel gesetzt hatte (Groß plus gereifte Genua) und das Boot auf Zielkurs hatte, machte es die Verzögerung wieder wett: Es lief fünf, später sechseinhalb Knoten. Nur die Welle wurde immer größer, je weiter sich das Land entfernte. Als einzelne Brecher über die Plicht gingen, stellte ich den Autopiloten ab und versuchte die Wellen auszusteuern. Vier Stunden auf diesem Kurs mit Lage waren anstrengend, aber schön, und vor Sonnenuntergang war die Mary Read fest in Swinemünde.

Der nächste Tag mit Strand und Lutherturm gehörte noch einmal der Erinnerung.



5 Bft, Anliegekurs 135° entlang Usedom



Die Wellenhöhe ist auf dem Photo nicht gut zu erkennen

6. September, Swinemünde/Usedom – Stettin

Der allerletzte Segeltag ließ sich mit schönstem Wetter an, aber schließlich „verhungerte“ mein Boot auf dem Stettiner Haff auf der Kreuz, und ich musste die Segel bergen. Die zweite Hälfte dieses langen Schlags bestand aus Motorfahrt auf der Oder bis zu unserer vertrauten Marina Hotele in Stettin.

Für den nächsten Tag hatte stand es mir ein wenig bevor, den Mast allein mit dem *Bosman* zu legen, und zu allem Überfluss war der in Urlaub. Mit den Vorbereitungen war ich sechs Stunden ohne Pause beschäftigt, aber dann klappte es mit dem „Vertretungskran“ beim Akademischen Segelclub zum Glück reibungslos. Nicht nur vor Erleichterung fiel ich um halb acht wie tot in die Kojе.

8./9. September, Kanalfahrt Stettin – Oderberg – Berlin



Mit gelegtem Mast, Anlegebrett und dicken Fendern ging es bei schönstem Spätsommerwetter durch die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße, Havel-Oder-Wasserstraße und den Niederneuendorfer See zurück in Havel und Wannsee.

Die Stettiner Studenten Mark und Pat waren eine große Hilfe in den Schleusen (rechts: Lehnitzschleuse). Um 20.30 Uhr waren wir fest im VSaW. Zum Schluss waren noch die Positionslaternen zum Einsatz gekommen.





Karte der gefahrenen Strecke (Track-Aufzeichnungen des *Garmin* Hand-GPS)