



Immer mit der Ruhe, auch  
wenn es einmal eng wird:  
Skipper Björn und  
Autorin Fuhljahn begut-  
achten den rasch knapper  
werdenden Raum zum  
Manövrieren

# Das gefühlte Können

**D**en coolsten Anleger meines Lebens erlebte ich 2001 in Nyborg. Aber dabei stand ich nicht am Ruder, sondern an der Achterleine. Fünf Freunde auf einem Charterschiff in der Boxengasse, uns erwartete Seitenwind, Strömung und eine lauernde Meute voll hämischer Vorfrende. Wir erhielten vom Skipper ein preußisches Briefing und schwupp, lagen wir am Steg. Die zuschauende Elbsegler-Fraktion trollte sich unter beifälligem Raunen. „Wie der die seitliche Strömung mit eingerechnet hat – Hut ab!“ Unser Skipper, noch keine 30, schmünzelte vielsagend. In den Stolz der Crew jedoch mischte sich Verwirrung. Das hatten wir super hinbekommen. Aber wie eigentlich?

Auf der Suche nach einer Antwort soll ein Training helfen, bei dem in der Praxis Verständnis und Gefühl geschult werden, wie sich ein Schiff unter welchen Bedingungen verhält. Auch unter widrigen. Also, auf zum Kursus nach Heiligenhafen.

Ende April treffen sich dort vier Männer und eine weitere Frau, alle zwischen 30 und 40. Alle vom Können her angesiedelt zwischen fortgeschritten und Nochkein-Skipper. Alle mit einem latenten Horror vorm Anlegen und dem Bedürfnis nach mehr Sicherheit – egal ob als Mitsegler oder demnächst als Verantwortlicher.

Unser Skipper ist Björn Bennewitz. Der 29-Jährige, Segelmacher von Beruf, wirkt mit seinen halblangen, wuscheligen Haaren und dem lässigen Auftreten eher wie ein Surfer. Er gibt seit vier Jahren

Skippertraining. Seine Anekdoten, die er beständig einstreut, könnten die zwei Tage mühelos im Stil einer 48-Stunden-Lesung füllen.

Erste Übung: rückwärts fahren. Die Sonne strahlt nur selten an den grauen Wolken vorbei. Über uns kreischen die Möwen, im Hafen schlagen beständig Wanten, Flaggen knattern. Gut vier Beaufort, nichts Besonderes, an Bord fühlt es sich nach deutlich mehr an. „Fahrt mal ein bisschen im Hafenbecken herum, damit ihr das Boot kennen lernt“, sagt Björn. „Wenn ihr euch sicher fühlt, mal ein län-



**Skeptischer Blick, obwohl auf dem Achterschiff alles glatt geht: Die Heckleine liegt wie geplant über dem Pfahl**

geres Stück rückwärts – und zwar ganz gerade.“ Keiner spricht es aus, aber das Erstaunen über diesen kinderleichten Auftrag ist spürbar.

Kristina, 36, erinnert ein wenig an die junge Christine Kaufmann. Mit ihrem Mann Jan, der auch mit an Bord ist, will sie im Sommer auf Törn. Sie steht als Erste am Steuer. Lektion Nummer eins: nicht so schnell fahren. „Pass auf, da ist tierisch viel Druck auf dem Rad“, ruft Björn noch, bevor er selbst in die Speichen greift. Keinem Rudergänger vor mir gelingt die ach so einfache Aufgabe auf Anhieb. Ich versuche zu erkennen, was die anderen falsch machen – und fahre mit der „Jean“, einer Bavaria 35, trotzdem genauso schief rückwärts wie alle.

Am Ruder stellt sich schnell ein ebenso vertrautes wie unerwünschtes Gefühl ein: So richtig habe ich die Sache nicht im Griff. Ich komme zwar irgendwie zurecht. Aber den Ablauf wie aus dem Effeff zu beherrschen ist etwas ganz anderes.

Wie steuern, wenn der Wind das Schiff schräg vertreibt? Und in welche Richtung? Wie stark? Wie schnell? Wie wirkt die Strömung? Viele Variablen wollen einkalkuliert werden. Selbst wenn jemand erklären würde, wie bei diesen Bedingungen zu reagieren ist: Das Schwierige ist ja, die Theorie im entscheidenden Moment entschlossen in die richtige Tat umzusetzen.

Diese Erfahrung kann nur nach dem Prinzip „Trial and error“ gesammelt werden. Das Ganze erinnert ein wenig an >

Wie es geht, wissen alle. Unsicherheit bleibt trotzdem. YACHT-Redakteurin Heide Fuhljahn hat im Hafen Manöver und ihr Selbstbewusstsein trainiert



**Leinenarbeit auf dem Achterschiff. Hundertmal geübt, das klappt im Schlaf. Die Yacht ist vernünftig an ihren Liegeplatz gekommen. Nun wartet der Vorschiffmann nur noch darauf, dass der Bug nahe genug an den Steg gelangt, damit er die Landleine ausbringen kann**

das vielzitierte Treffen zweier Männer in New York, bei dem sich der eine erkundigt: „Entschuldigen Sie bitte, wie komme ich zur Carnegie Hall?“ Der andere antwortet: „Üben, üben, üben.“

Ausprobieren hilft tatsächlich. Nach mehreren Anläufen fahren wir alle schnurgerade achteraus. Na also, wirklich nicht schwer.

Zweite Übung: Drehen in der Boxengasse – sehr praxisnah angesichts der Enge in den meisten Häfen. Viel Platz ist auch hier nicht. Das Schiff fühlt sich zwischen den Pfahlreihen unangenehm groß an.

her kommt. Wie nah ist zu nah? Das Schwierige ist, so viel auf einmal beachten zu müssen: den Abstand schätzen, nach hinten gucken, nach vorn, Gas geben, Ruder legen, die Mannschaft im Blick behalten. „Am Steuer müsst ihr überall ein Auge haben“, sagt Björn. Ein falscher Handgriff, und wir kleben irgendwo drauf. „Jetzt muss es schnell gehen“, ruft der Skipper. „Volle Kraft voraus, Ruder hart Backbord.“ Geschafft!

Wir wussten alle vorher, was wir zu tun haben. Dass es bei der praktischen Umsetzung in der Vergangenheit oft ha-

kann kommen: vorwärts einparken in einer Box. Christian ist als Erster dran. Der Biologe, 28, der gestern beim Treffen noch so viel Ruhe ausgestrahlt hat, sieht aus wie alle an Bord: nervös, angespannt.

Mein Job ist die Bedienung der Achterleine an Backbord. Schon Hundertmal gemacht, das klappt bestimmt im Schlaf. Auch diesmal. Nur muss ich fieren und fieren, da das Boot weit nach Steuerbord abdriftet: wieder der vermaledeite Seitenwind. Wenigstens waren die anderen Boxen leer, und wir haben kein anderes Boot angeditscht. Sieht trotzdem blöd aus.

**„Immer die Ruhe bewahren, gerade wenn was schief geht. Das ist das Wichtigste“**

„Ihr müsst immer den Wind berücksichtigen“, sagt Björn. „Welche Drehrichtung unterstützt er, welche hemmt er?“ Das Manöver klappt bei allen ordentlich. Jetzt versuchen wir, aus einem verunglückten Dreher wieder herauszukommen. „Ich werde ab jetzt nur eingreifen, wenn es unbedingt sein muss“, erklärt Björn.

Ich stehe am Ruder, als der Pfeiler mit der gelben 16 von achtern bedrohlich nä-

her kommt, das steht mal fest, hat gar nicht so viel mit mangelndem Know-how zu tun. Eher mit mangelnder Souveränität. Wie die gefühlte Temperatur fürs Wohlbefinden entscheidend ist, so ist es das gefühlte Können fürs Selbstvertrauen. Wir werden immer besser.

Während wir ordentlich Gas vor und zurück geben, werden Boot und Hafen zusehends vertrauter. Die nächste Übung

Nach viel Gezerre liegen wir endlich in der richtigen Box.

Ich bin an der Reihe. Blick zur Bugspitze, die linke Hand am Steuerrad, die rechte am Gashebel, auf den Wind achten, die Crew und den Steg, der immer näher kommt. Es fühlt sich ganz gut an, nur geht alles so ungeheuer schnell. „Zwei Meter“, ruft Jan von vorn, „einer“, schon steht er auf dem Steg. Doch ob vorn oder

hinten, irgendwas klappt bei den Leinen nicht. Und plötzlich schrammen wir am Steuerbordpfahl entlang. Wieso? Keine Ahnung. Mist.

Also wieder raus aus der Box. Die Yacht treibt erst gerade nach achtern, aber plötzlich ist der Murks drin. Wieder ohne dass ich hinterher sagen könnte, woran es lag. Mit einem Mal jedenfalls klemmt die Yacht quer über drei Boxen an den Innenseiten der Pfähle. Und nun? Außer Skipper Björn sind alle hektisch. Jeder weiß, wie es funktioniert, auch wenn wieder keiner von seinem Wissen völlig überzeugt ist. „Ihr müsst immer die Ruhe bewahren, gerade wenn was schief geht“, sagt Björn. „Das ist das Wichtigste.“ Dank einer Spring und seiner Kommandos befreien wir uns.

Familientörn, die erste Woche noch in der Flottille. Warum ist denn seine Frau nicht beim Training dabei? „Daran habe ich auch schon gedacht“, sagt er, „ich hätte sie mitbringen sollen.“ Wir einigen uns, wer mit der Leine an Land geht und wie wir sie dort und an Deck belegen.

Auf meinen bisherigen Törns habe ich fast immer die Achterleinen bedient. Durch die Rotation beim Training – jeder muss im Wechsel jede Position übernehmen – wird überdeutlich, dass die Zusammenarbeit der Crew ein unterschätzter Faktor ist. Gerade wenn alle nur mittlere Kenntnisse haben, kommen schnell Unsicherheit und Gereiztheit auf. Was noch verstärkt werden kann, wenn die Stimmung etwa nach einem verregneten Tag

Panik gar nicht erst auf, wenn etwa die Vorschiffsscrew weiß, dass die Geschwindigkeit passt. Zudem entwickelt sich ein Gespür dafür, ob zum Beispiel der Kollege an der Achterleine ein Problem hat und möglicherweise eine Hand braucht.

Christian steht wieder am Ruder. Der Schiffbauingenieur steuert so besonnen, wie es seiner Art entspricht. Wie uns allen mangelt es ihm am Bewusstsein, jetzt der Skipper zu sein, der unumstrittene Chef, der das alleinige Sagen hat. Keine Manöverbesprechung vorweg, kaum klare Kommandos. Jeder von uns geht, wenn er am Ruder steht, offenbar davon aus, dass die anderen schon machen werden, was sie zu tun haben. Doch einer, so viel wird deutlich, muss unbedingt das Zu-

## „Nicht mit Karacho voraus! Die wenigen Meter Manövrierraum sind sonst ruck, zuck weg“

Mittagspause. Beim Fischbrötchen im Cockpit folgt allgemeine Manöverkritik: „Bei der Anfahrt zur Box sollte das Boot möglichst gerade vor dem Loch liegen. Ihr fahrt noch zu steil an“, erklärt Björn. „Außerdem seid ihr alle viel zu schnell. Auch bei weniger Speed habt ihr noch gute Ruderwirkung. Nicht immer mit Karacho voraus! Und immer dran denken: Die Geschwindigkeit im Boot müsst ihr beim Aufstoppen erst einmal herausbekommen und dann noch Fahrt in Gegenrichtung aufnehmen. Die wenigen Meter Manövrierraum sind sonst ruck, zuck weg.“

Er sieht in leicht zweifelnde Gesichter und versucht zu beruhigen: „Keine Bange.“ Mit einem Tipp fürs Leben nach dem Training beschließt er die mittägliche Auszeit: „Ihr müsst weiter oft üben. Am besten mit jemandem, mit dem ihr nicht zusammen oder befreundet seid. Das ist entspannter, Paare bekommen sich bei Fehlern leicht in die Haare.“

Noch einmal anlegen, und wieder und wieder. Die Nachmittagssonne strahlt die Häuser auf der Halbinsel Graswarder an, der Wind hat etwas aufgefrischt. Mit Christian bin ich für die Vorleinen verantwortlich. Der 39-Jährige geht im Sommer mit Frau und zwei Kindern auf

eh nicht die beste ist und ein verpatztes Hafenmanöver als Ventil zum Frustabbau missbraucht wird.

Aber durch das wachsende Verständnis dafür, was gerade am Ruder, auf Vor- und Achterschiff abläuft, lässt sich das Geschehen bestens einordnen. So kommt



**Die linke Hand am Steuerrad, die rechte am Motorhebel, den Blick auf Schiff und Crew. Und zwar alles gleichzeitig**

sammenspiel koordinieren. Kein Orchester ohne Dirigent.

Ein Rudergänger ist beim An- und Ablegen für Schiff und Crew verantwortlich. Das muss man nicht nur können, sondern auch wollen. Es ist unter anderem eine Mentalitätsfrage. Ein Steuermann darf sich nie scheuen, eine gewisse, dem Militär entlehnte Ordnung einzufordern.

Es geht aufs Ende eines anstrengenden Tages zu. Die letzten Anleger waren immer noch keine Bravourstücke, aber wir hätten uns damit in jeder Marina der Welt durchaus sehen lassen können. „Das war echt okay, bei dem Wind hier“, schmeichelt Björn beim Abschluss-Bier. „Vorhin, die 37er, die hat genauso Probleme gehabt – trotz Bugstrahlruder.“ Recht hat er. Im Vergleich dazu waren unsere Anleger unglaublich cool.

Das beschriebene Skippertraining wird zweimal jährlich vom Yacht- und Charterzentrum Heiligenhafen an der Ostsee veranstaltet, zusätzlich gibt es einen reinen Frauenkurs. Die nächsten Termine: Frauen 22. bis 24. 8., Anfänger 6. bis 8. 10. 2006. Die Teilnahme kostet 249 Euro/Person. Kontakt: Tel: 04362/73 23, [www.charterzentrum.de](http://www.charterzentrum.de).