



Kommandos zwischen Dänemark und Schweden

Da sitzen wir zuerst auf dem Trocken: in Oiten, dem Verkehrsabel der Schweiz im Bahnhofsbüfett zur Törnbesprechung. Acht interessante Gestalten mittleren Alters, die vor haben, eine Crew zu werden – alles kommt an Bord: Yvonne, die noch nie auf einer Yacht gewesen ist, die Jollen-Erfahrene Mirjam, Helen, die es sich nicht erlauben will, sich vom letzten Kommando CCS-Skipper den Segelspass für immer verderben zu lassen. Martin, Skipper 1, der schon bei der Törnbesprechung einen so vertrauenswürdigen Eindruck macht, dass Helen bestimmt weitersegeln wird. Regula, die vor manchen Jahren schon mit Martin auf einer CCS-Yacht gesegelt ist, und jetzt einen neuen Versuch wagt. Dann drei weitere Männer: Jörg, der als Skipper 2 uns die Sicherheit verklart: Es gar nicht erst so weit kommen lassen! Stefan, der nach der 1000. Meile seine Seetaufe verabreicht bekommt: eine Pütz voll kaltem Ostseewasser über Haupt und Glieder – und ich, nach einer 25 jährigen CCS-Pause wieder dabei.

Anfang Oktober treffen wir uns in Kopenhagen: Die CCS-Bürokratie (Schiffsübernahme) geht schnell über die Bühne. So besteigen wir eine vom Blitz getroffene Cruising Swiss: Einige Anzeigen (Wind, el. Kompass, GW-Funk, Navtex) sind defekt. Immerhin, die 14 Tonnen-Dame lässt sich auch unter den harten Bedingungen der kommenden Tage erstaunlich leicht steuern. Allerdings bleiben ihre zwei Ruder bei Manövern unter Motor

gewöhnungsbedürftig. Der Strahl der Schraube geht auch im Rückwärtsgang ziemlich unbeeinflusst zwischen den Rudern hindurch.

Acht Leute – jeder im Beruf gewohnt, andere zu führen – auf ca. 25 qm „Wohn“-Fläche für eine Woche: Wie werden wir miteinander auskommen? Glück gehabt, alle sind genügend tolerant um die Besonderheiten der übrigen Crewmitglieder schätzen zu können. Beim Segeln – wir werden am Ende nur 10% der gesamten Strecke



Wie macht man einen Palstek? – ganz einfach:

Der Delphin springt aus dem Kreis heraus - fängt einen Fisch - taucht links von der Schote unten auf die rechte Seite durch und verschwindet mit eine Sprung wieder in den Kreis hinein.



den Motor gebraucht haben – sitzen wir meist an Deck, die Augen sind auf unendlich gestellt und jeder besichtigt sich mehr oder weniger von Innen. Das Wasser tut seine Wirkung: Die Seele geht langsam in stressfreies Sein auf – üble Zungen würden von ‚Dösen‘ sprechen. Für Yvonne ist das allerdings kein Zustand in dem sie über zehn oder mehr Stunden verschaukelt werden will. Andere dagegen schätzen genau dieses fließend-wellende Chaos.

Mit Jürg bildet Martin ein Vertrauen erweckendes Führungsteam. Er ist als Psychotherapeut natürlich auf uns bestens vorbereitet: Mit ruhiger Stimme aus dem Hintergrund gibt er seine Anweisungen. Aber er kann auch anders: In einer Fahrt in die Nacht hinein halte ich Kurs auf ein rotes Licht (Fahrwassertonne), das sich mit 2 kn langsam nähert. Plötzlich kommt er aus der Navigationsecke an Deck: „Abfallen.“ Ich: „ich habe die Tonne im Auge“ und behalte den Kurs bei, da ich das Ding ja schon seit geraumer Zeit ansteuere. „Abfallen!!!!“ Hoppla! Ich grummele etwas in mich hinein und falle ab. Ok, die Tonne kam dann doch (etwas) näher vorbei, als ich erwartet hatte.

Kommandostrukturen müssen also klar sein: Ich stehe als Navigator neben Helen als Rudergängerin, die mir beim Einlaufen in den Hafen von Kopenhagen zu weit Backbord steuert: „Mehr Steuerbord!“ Nachdem ich den Eindruck habe, dass der Kurs sich immer weiter verschlimmert, greife ich ihr schliesslich ins Ruder: „Guck mal, so!“ „Übernimm Du das Ruder“ versetzt sie nicht ohne einen gewissen Unterton. Oha! Kardinalfehler: Kompetenzüberschreitung. Sie ist

die Rudergängerin– ich der Navigator, also keine Übergriffe! Später stellt sich auch noch heraus, dass es widersprüchliche Anweisungen gegeben hat: Während ich direkt die Einfahrt ansteuern will, kommt vom Skipper die Anweisung, auf dem Tonnenstrich zu fahren. (Backbord!)

Offenbar sind an Bord die *strategischen* Entscheidungen gut durch Konsens lösbar: „Was wünscht Ihr Euch für heute? Das Wetter bietet folgende Möglichkeiten...“ Die *operativen* Entscheidungen dagegen müssen – auch wenn sie autoritär wirken – klar und eindeutig sein. Widerrede sinnlos! Eine gute Führung versucht natürlich die Weichen so frühzeitig zu stellen, dass es gar nicht erst zum Durchgreifen kommen muss. („Ein guter Zwinger zwingt nicht“). Das geht umso besser, je eingespielter die Mannschaft ist.

So geraten wir auf hohe See: Am zweiten Tag nimmt der Wind so heftig zu, dass wir am 3. und 4. Tag an Land bleiben und die tosenden Wellen lieber von der sicheren Kante des Kalkriffs anschauen. Dann ein langer Schlag (12h) nach Norden. Am 5. Tag feiern wir Yvones 50. Geburtstag mit einem an Bord gebackenen Kuchen und vergnüglichem Segeln. Dann geht’s schon zurück: Kopenhagen.

Fazit nach unserer Woche lautet wie bei eBay: „gerne wieder!“ Yvonne würde dem allerdings nur zustimmen, wenn es auch ohne Segeln ginge....

Andreas Heertsch

Zeichnung: Mirjam Koechlin, Bilder: Stefan Rssandi, Andreas Heertsch

