
LEON SCHULZ
GABY THEILE

**ZU
ZWEIT
AN
BORD**

SPIELREGELN
FÜRS
PAARSEGELN



Inhalt

Vorwort	9
Einführung	10
Skipper und Crew	16
Der Skipper als Coach.....	22
Die guten Absichten des Führer-Skippers.....	24
Verstehen, was der Skipper will.....	26
Die vier Rollen der Crew.....	30
Gemeinsam zum Skipper heranwachsen	43
Respekt und Vertrauen	47
Von den Profis lernen: CRM	48
Im Konsens reden – der Skipper entscheidet	53
Man muss nicht segeln können.....	57
Der Schritt von Land auf See.....	59
Das Dilemma	62
Das Segelvirus	70
Die fünf Grundbedürfnisse	74
Umgang mit dem Segelvirus:	
Schnittmengenbildung	103
Die Schnittmenge: Als Paar Gemeinsamkeit herstellen.....	109
Die Segelmodi	115
Wünsche und Beweggründe.....	116
Das Puzzle der Schnittmenge	118
Die Interessen des anderen	123
Paarsegeln – Männer und Frauen	129
Erwartungen prägen unser Handeln	131
Behauptete Unterschiede beim Segeln	135
Clipper Round The World Race	137

Persönlichkeitsdimension und Segeln	142
Segeln als Katalysator	147
Gelegenheit zum Gespräch schaffen	150
Kommunikation bestimmt das Leben – auch beim	
Segeln	152
Das Vier-Seiten-Modell der Kommunikation.....	154
Kommunikationsfähigkeit trainieren	158
Erfolg ist eine Frage der Perspektive	164
Segelausbildung: Ist das notwendig – und wenn ja,	
für wen?	172
Auf die Denkweise kommt es an	173
Segeln kann dynamisches Denken fördern.....	175
Das Wesentliche prüfen	176
Der Segelschein	177
Vorteil: Beide können segeln.....	181
Segelkurse für Frauen	183
Das Lernumfeld.....	191
Segelkurse als Paar besuchen	205
Seekrankheit & Angst	207
Seekrankheit.....	208
Gewöhnung an das Leben an Bord.....	210
Zentrale Auslöser der Seekrankheit	212
Gibt es Geschlechterunterschiede	
bei Seekrankheit?	212
Vertrauen	213
Traumatisierung.....	217
Mit der Angst umgehen.....	218
Die langsame Steigerung.....	219
Wie groß ist das Risiko?.....	223
Das Geschehen verstehen und voraussehen	223
Mit dem Restrisiko umgehen.....	225
Stimmung an Bord	227

Ein Zuhause für zwei: das Boot, seine Ausrüstung und das Segelrevier	233
Der Psychopath und sein Luxusboot.....	233
Den Partner einbeziehen.....	236
LED-Lichter machen das Boot schneller.....	238
Wollen nur schwedische Frauen soziale, sichere, schicke und smarte Schiffe?	239
Frischwasser.....	241
Heizung und Strom	242
Bekleidung	243
Sicherheitsausrüstung.....	244
Not- und Sicherheitsausrüstung.....	245
Segelreviere	246
Man muss nicht unbedingt segeln	251
Nachwort	254

Vorwort

Als mein Freund Leon und ich über sein neues Buchprojekt sprachen, wie man Paaren dazu verhelfen könne, mehr Spaß beim gemeinsamen Segeln zu finden, gefiel mir das Thema sehr.

Denn nicht alle haben das große Glück wie ich. Meine Frau Ros ist wohl nicht so wie die meisten Frauen. Ros wollte nämlich nichts anderes im Leben als Abenteuer. Und als ich mit ihr vor vielen, vielen Jahrzehnten über ein gemeinsames Segelleben sprach, sah sie sofort die Möglichkeit, genau das umzusetzen. Bis heute ist ihr Wunsch nach Abenteuern unverändert lebendig geblieben. Ich musste nicht irgendwelche Überzeugungsarbeiten leisten, um sie zum Segeln zu bekommen. Sogar Stürme, aufgewühlte See und 40 Jahre zusammen auf den Weltmeeren haben nichts daran ändern können. Ich glaube, es war reines Glück, dass wir uns damals, 1969, an den Ufern des Hamble River neben einem im Schlamm liegenden kleinen Segelschiff gefunden haben.

Gern würde ich vielen anderen Paaren ein ähnliches Glück schenken, wie Ros und ich es beim gemeinsamen Segeln erleben. Ich wünsche deshalb allen Lesern, dass sie einen für sich individuellen Weg finden können, um diese Leidenschaft zu teilen.

Tom Cunliffe, 2016,
www.tomcunliffe.com

Skipper und Crew

Als wir vor nicht allzu langer Zeit in dem kleinen Hafen von Ystad an der Südküste Schwedens lagen, beobachteten wir, wie ein Schiff unter holländischer Flagge spät-abends in der hellen Sommernacht von offener See kommend langsam das Hafenbecken ansteuerte. Der Mann kam gerade aus dem Niedergang, während die Frau die schon langsame Fahrt auf fast null drosselte, um sich umzuschauen. Es war deutlich, dass die beiden hier noch nie gewesen waren, denn sie lagen lange im Hafenbecken still, mit dem Heck zum Wind gedreht, während die Frau die Stege mit der Beschreibung im Hafenhandbuch verglich, das sie in der Hand hielt. Dann wurden ganz leise, für uns nicht verständliche Worte gewechselt, und ein Nicken bestätigte einen Plan. In den Blicken des Paares, die wir bald deutlich erkennen konnten, lagen Ruhe, Freude, Gelassenheit, totale Kontrolle und gegenseitiger Respekt. Wir dachten: Hier stimmt die Kommunikation!

Der Mann, der um die 50 Jahre alt sein mochte, ging langsam an Deck, und wir verfolgten, wie ruhig und ohne Worte er die bereitgelegten Taue und Fender anbrachte, während die elegant aussehende Frau langsam das Schiff drehte und ganz behutsam, wie mit einem Dickschiff, unter voller Kontrolle galant gleich hinter uns am Steg breitseits anlegte. Worte wurden zwischen dem Paar dabei nicht gewechselt, geschweige denn Befehle erteilt. Es war offensichtlich, dass der Mann von der Mitte des Schiffes mit seiner Springleine an Land steigen wollte, um sie dann

nach achtern an einer Klampe an Land zu belegen, während seine Frau vorsichtig in die Spring eindampfte, bis die Leine gespannt war. Dabei behielt sie den Vorwärtsgang eingelegt und stellte das Ruder so, dass das Schiff parallel zum Steg blieb, verließ dann das Steuer und reichte ihrem an Land wartenden Mann die Leinen. Das Boot blieb derweil bewegungslos liegen, wurde von achtern durch die Mittspring gehalten, während der langsam laufende Propeller es nach vorn hielt.

»Das war nicht das erste Mal«, murmelte ich Gaby zu und wurde neugierig, was das denn für ein erfahrenes Paar sein musste, das so perfekt eingespielt war.

Sie sind bestimmt seit Jahrzehnten zusammen unterwegs, dachte ich, und davor wahrscheinlich bereits als Kinder mit ihren Eltern gesegelt, denn sie hatten die Hafenanöver in Fleisch und Blut. Später sah ich sie eine klassische Öllampe aus Messing an den Baum hängen, die das Cockpit in einem wunderbar warmen Licht gedämpft ausleuchtete. Eine Flasche Wein wurde mit einem lautstarken Plopp entkorkt, wonach sie sich ins Cockpit setzten und heiter miteinander zu plaudern begannen.

Wie bekamen die das so toll hin? Wir wurden neugierig und gingen frech zu dem Paar hinüber, um mehr herauszufinden. Wir beglückwünschten die beiden zu ihrem Manöver und stellten ein paar Fragen, da wir ja Material für unser Buch sammelten. Als wir ihre Antworten hörten, staunten wir nicht schlecht. Nein, sie segelten noch nicht lange zusammen. Klaas, aus Holland, und Antje aus Düsseldorf waren erst vor ein paar Jahren zusammengekommen. Klaas, der sein Schiff schon lange hatte und es wie seinen Augenstern hegte, ließ uns über das *shipshape* aufgeräumte Boot staunen, Antje erzählte fröhlich, dass sie – bevor sie Klaas kennengelernt hatte – noch nie auf einem Schiff gewesen sei und alles von Klaas gelernt habe. Er würde sie nie kritisieren, stets positiv verstärken und sie Fehler machen lassen. Sie schielte ver-

liebt zu ihrem Skipper, der ohne Worte glücklich und zufrieden strahlte. Man konnte sehen, wie stolz er auf seine Partnerin war.

Antje fuhr gesprächig mit ihrem rheinländischen Akzent fort: »Eigentlich war ich recht nervös, als ich eben angelegt habe. Hat man das nicht gemerkt? Da bin ich aber froh! Ich bin ja noch nie in diesem Hafen gewesen, und die Informationen im Hafenfürher stimmen gar nicht mit den Stegen überein!«

Da hatte sie recht, denn der ganze Hafen von Ystad war erst vor Kurzem völlig umgebaut worden.

Nach einer kurzen Pause fing sie an, von ihrem Klaas zu schwärmen: »Klaas ist so ein netter, ruhiger Mensch! Ich habe ihn vor ein paar Jahren auf einer Fortbildung kennengelernt, und damals konnte ich kaum einen Baum im Wald von einem Mast unterscheiden. Ich dachte, Kiel sei eine Stadt in Norddeutschland, und Kielwasser müsse daher die Ostsee sein, wenn nicht ein dort gebrannter Schnaps.« Sie lachte und machte mit ihrer unbekümmerten heiteren Art dem Ruf der fröhlichen Rheinländer alle Ehre. Doch dann fuhr sie mit ernster Stimme fort: »Klaas vertraut mir voll, was manchmal etwas zu weit führt, finde ich. Ich hätte es lieber, wenn er die schwierigen Manöver selbst fahren würde, aber er steht mir zumindest immer zur Seite, wenn ich meine Fehler mache – und er schimpft nie. Er behauptet stattdessen, dass er noch viel schlimmere Fehler in seinem Leben gemacht habe, damals, als er selbst mit dem Segeln angefangen hat. Dass er sich daran überhaupt noch erinnern kann! Es ist ja schon einige Jahrzehnte her. Eigentlich glaube ich ihm überhaupt nichts, wenn er von seinen eigenen Fehlern spricht, denn er scheint mit dem Meer seelenverwandt zu sein.«

Klaas ergänzte souverän, dass die Schrammen von damals für ihn viel schlimmer gewesen seien, denn er habe kein Geld für Reparaturen gehabt. Jetzt läge sein Schiff regelmäßig in einer Werft im Winterlager, denn er wolle in seinem Alter lieber zügig

zum Segeln gehen, als Boote zu reparieren. Antje lächelte ihn an. Sie war hübsch zurechtgemacht und geschminkt und sah absolut nicht aus wie eine typisch salzige Bootsfrau. Ihre Funktionsklamotten bestanden dem nordischen Klima entsprechend aus modernsten Materialien von renommierten Markenherstellern samt atmungsaktiven eleganten Bootsstiefeln aus Leder mit Herkunft aus Irland. Irgendwie passte dieses Outfit gar nicht zu dem alten, klassischen Schiff, auf dem eher eine Öllampe ihr Zuhause findet. Antje strahlte und sah glücklich aus, ob mehr wegen des Segelns oder wegen Klaas war nicht zu erkennen. Doch zumindest schien ihr das neue Leben zu gefallen, denn sie erwähnte, dass sie jeden Urlaub und die meisten Wochenenden auf dem Schiff verbrachten. Es sei besonders herrlich im Herbst, wenn der Sturm draußen pfeife, beide unten in der warmen Kajüte bei gemütlicher Beleuchtung, wunderschöner Musik und nach einem guten Essen noch mit Muse ein Buch lesen würden und sie mit ihrem geliebten Klaas in aller Ruhe reden könne, der ihr gern zuzuhören schien.

Wer ist hier eigentlich der Skipper? Warum funktioniert alles auf einigen Booten ausgezeichnet und auf anderen nicht? Könnte die Antwort auch im Agieren des Skippers zu finden sein? Wie sollte ein guter Skipper sein, damit er seine Herzensdame mit an Bord bekommt?

Wir erinnerten uns an ein anderes Anlegemanöver, welches wir einige Jahre zuvor in einem Hafen an der deutschen Ostseeküste beobachteten und das uns schließlich sogar unsere Antenne am Heck gekostet hatte. Wir saßen damals gemütlich im Cockpit, als ein größeres Schiff mit recht hoher Geschwindigkeit in den Hafen lief. Mann am Ruder, Frau an Deck. Dabei eilte die Frau auf Deck hektisch umher und hantierte unsicher mit den Fendern. Sie versuchte, möglichst schnell einen Fenderknoten hinzubekommen, denn ihr Mann wollte anscheinend so rasch wie möglich in eine

freie Box, bevor ein anderer sie nehmen konnte. Der Bugstrahler kündigte laut eine Schiffsdrehung an, und der Rückwärtsgang gab die Vollbremsung. Der Mann rief der Frau Befehle zu, die vor allem bewirken sollten, dass sie sich beeilte, während ich rasch einen Fender zwischen ihr Boot und das Heck meines Bootes hielt. Der Wind hatte bereits die Kontrolle über ihren Bug übernommen, während die Geschwindigkeit aus dem Boot genommen war. So driftete das Schiff, dem Bugstrahler zum Trotz, in einer rasanten Drehbewegung auf mein armes Boot zu. Ich tat alles mir Mögliche, um behilflich zu sein, aber es war schon zu spät: Der vorbeirauschende Bugkorb mit hervorstehendem Anker riss meine Heckantenne mit.

Offensichtlich irritiert fuhr der Kapitän in die Box, während die Frau mit verdrießlicher Miene und voller Schuldgefühle zu mir schaute. Einige Minuten später kam der Mann auf unser Boot, entschuldigte sich vielmals und gab uns hundert Euro mit der Erklärung: »Es tut mir sehr leid, was da gerade passiert ist, aber wissen Sie, ich habe eine neue Frau!«

Er lächelte – seiner Skipper-Rolle zum Trotz – unsicher und suchte mit seinen Blicken Verständnis. Es war deutlich: Es war sein Schiff, er war der Skipper, er konnte alles. Er war sozusagen Einhandsegler, er machte keine Fehler.

Da wurde sehr deutlich: Effektiv gemeinsam als Crew auf einem Boot zusammenzuarbeiten, stellt eine große Herausforderung dar. Wie soll man als guter Skipper agieren, um seinen Partner so einzusetzen und anzuweisen, dass man als Team ein gemeinsames Ziel erfolgreich erreichen kann?

Ich weiß noch, wie bei einem meiner Vorträge über »Segeln als Paar« auf einer der großen Bootsmessen ein älterer Herr mit einer Seemannsmütze, die ihn besonders erfahren und »salzig« aussehen ließ, auf mich zukam. Er war der Skipper auf seinem Schiff, daran gab es keinen Zweifel.

Unvermittelt sprach er mich an: »Also, Herr Schulz, Sie mit Ihrer Schmusepädagogik! Damit kommen Sie nicht weit, das funktioniert überhaupt nicht! Ich muss das einmal sagen: Ich segle schon seit 60 Jahren mit meiner Frau, und das geht ganz einfach: Sie macht, was ich sage, und wir haben überhaupt keine Probleme. Außerdem geht das überhaupt nicht, Frauen, die nicht mit der Seefahrt seit Kindesbeinen aufgewachsen sind, je in eine Bootsfrau zu verwandeln. Frauen müssen sich schon als Kind ans Segeln gewöhnt haben. Aber wie viele Frauen von der Sorte gibt es? Fast keine! Mein Segelklub, in dem ich schon seit Jahrzehnten Mitglied bin, hat es schon oft versucht mit so Frauensegelkursen. Aber wissen Sie was? Da kommen keine Frauen! Die wollen nicht! Denn das Meer ist nichts für die weichen Frauen von heute! Warum verschwenden Sie so viel Energie damit zu versuchen, Frauen zum Segeln zu bringen? Das ist doch ein Männersport! Da soll die Frau erst einmal rausgehen bei Windstärke neun oder zehn. Das ist nichts für die ... Das ist nass, kalt und elendig. Da soll man den Frauen gar nichts vormachen, so wie Sie es tun, von wegen das ist nett und bei Sonnenschein und so ... Also, ich halte von Ihrem Vortrag gar nichts!«

Das waren klare Worte. Ich antwortete ehrlich, dass es mich aufrichtig freue, dass sie als Paar so gut zurechtkämen. Denn ein funktionierendes System soll man nicht stören. Einige Frauen finden es vielleicht sogar gut, keine Verantwortung übernehmen zu müssen und alles in die erfahrenen Hände ihres Skippers zu legen. Es liegt mir fern, etwas abzuwerten, was gut zu funktionieren scheint, auch wenn ich mir sicher bin, dass nicht alle Frauen so geduldig sind und immer nur das tun wollen, was ihre Männer ihnen vorgeben.

Höflichkeit und Freundlichkeit im Umgang miteinander gehören zu den oft geäußerten grundlegenden Wünschen vieler Frauen. Grundsätzlich sollten insbesondere Befehle und Anweisungen an

Bord höflich formuliert werden. Wenn die Zeit nicht einmal dafür ausreicht, hat der Skipper die Situation wohl nicht mehr ganz unter Kontrolle, was sich zeigt, indem er kurze, harsche Befehle gibt.

Es soll allerdings auch Paare geben, die diese geforderte Höflichkeit während eines nicht ganz geglückten Hafenanmarschs auf die Spitze treiben: »Liebling, ich glaube, du bist gerade in das schwimmende Tau dort gefahren?« – »Oh, Schatz, das tut mir nun aber leid. Ja, der Motor ist auch plötzlich stehen geblieben! Was soll ich nur tun?« – »Ach, meine Liebste, das ist nicht so schlimm. Es ist ja nicht deine Schuld! Versuch einfach, mit dem Ruder auf die Pier dort zuzuhalten. Geht das? Ich halte dann die Fender dazwischen und springe an Land. Glücklicherweise haben wir ja nicht so viel Wind. Könntest du mir bitte das Tau dort reichen?« – »Aber klar doch, das tu' ich gern, mein Schatz. Du bist ja so lieb. Dafür koche ich dann was Tolles heute Abend, ja?« – »Ja, und ich tauche währenddessen und versuche, mit dem Messer den Propeller freizuschneiden. Ach, ich liebe dich so! Und du bist wirklich toll am Ruder!«

Der Skipper als Coach

Es gibt so viele Führungsstile wie Skipper, wobei einige Modelle vielleicht Erfolg versprechender sind als andere. Die RYA propagiert vor allem einen Führungsstil, der sich ermutigend und teambildend auswirkt. Ziel ist, dass die gesamte Crew demselben Ziel durch gegenseitige Unterstützung sowie durch positive Verstärkung zuarbeitet und bei allen Manövern aktiv und mit Spaß mitwirkt.

RYA: Auszug aus dem Yachtmaster-Curriculum (G158)

Ein guter Skipper führt die Crew und kommuniziert mit ihr.

Er stellt sicher, dass seine Crew das Geschehen versteht, und hört ihr auch gut zu, wenn sie dem Skipper etwas zu sagen hat. Ein Skipper ruft nicht einfach eine Reihe Befehle aus, die die Crew in einem unsicheren Durcheinander zurücklässt. Ruhig zum Ausdruck gebrachte Kompetenz führt zum Vertrauen der Crew, sich sicher zu fühlen, dass der Skipper die richtigen Entscheidungen trifft. Die Kommunikationsfähigkeit des Skippers ist ein wesentlicher Teil der Yachtmaster-Prüfung.

Ähnlich wie ein Coach seinen Sportlern Teamgeist vermittelt, ist es beim Segeln wichtig, sämtliche Personen an Bord einzubeziehen und entsprechend ihren Fähigkeiten einzusetzen. Es geht darum, die Mitsegler zu motivieren, ohne autoritär zu wirken und sie zu verängstigen. Freude und Enthusiasmus sollen vermittelt werden. Gute Coachs reden übrigens in der Wir-Form, denn sie fühlen sich mitten ins Geschehnis involviert, statt sich selbst als Führer an der Spitze zu sehen. Ein motivierender Skipper steht auch nicht ständig am Ruder oder sitzt ewig in der Navi-Ecke, um das Schiff von dort zu führen, sondern sieht eine persönliche Freude darin, wenn sich die Crew mit Eigeninitiative und Lernbegierde entwickeln möchte und Eigenverantwortung übernimmt. Ebenso hilft es wenig, einen Schuldigen für ein Missgeschick zu suchen, um ihm die alleinige Verantwortung in die Schuhe zu schieben. Stattdessen analysieren gute Skipper ein Problem anschließend gemeinsam mit der Crew und streben dabei hilfreiche Lösungsstrategien für den zukünftigen Umgang mit diesen oder ähnlichen Schwierigkeiten an. Oftmals ist hierbei kreativer Einfallsreichtum gefragt, wenn beispielsweise Klebeband und Stahldraht eingesetzt werden, um die verrücktesten Reparaturen notdürftig durchzuführen, bis Zugang zu einer besseren Möglichkeit gegeben ist. Anstatt ausschließlich Wissen und Kompetenzen zu vermitteln,

soll die Crew zu aktiver Problemlösung aufgefordert werden. Was zudem den wunderbaren Nebeneffekt hat, dass der Skipper nicht alles im Alleingang lösen muss.

Eine konstruktive Grundhaltung – besonders wenn die Crew noch sehr mit ihren mangelhaften Fähigkeiten zu kämpfen hat – ist dabei für den Skipper-Coach, sich immer wieder selbst an seine unerfahrenen Zeiten und eigenen Schwierigkeiten und Fehlleistungen zu erinnern. Ein guter Coach erkennt die Fähigkeiten, das Potenzial sowie die Grenzen jedes einzelnen Mitglieds seiner Crew. Entsprechend versucht er, jeden nach dessen Möglichkeiten und persönlichen Zielen individuell zu fördern und einzusetzen.

Die guten Absichten des Führer-Skippers

Den richtigen Führungsstil als Skipper zu finden, kann sehr schwierig sein. Die Absicht des eigenen Handelns als Skipper und die daraus resultierende Wirkung auf die Crew passen nicht immer harmonisch zusammen. Oftmals haben Skipper die beste Intension, agieren oder drücken sich dann aber so ungeschickt aus, dass alles unglücklicherweise völlig anders bei der Crew ankommt als beabsichtigt.

Wenn ein Skipper beispielsweise versucht, klar verständliche Anweisungen zu geben, kann es stattdessen bei der Crew so ankommen, als hätte sich der nette Skipper unvermittelt in den bösen Captain Bligh verwandelt, sobald er das Deck seines Schiffes betreten hat. Obwohl der grundsätzlich liebe Ehe-Skipper in bester Absicht die Seefahrertradition hochhalten möchte, also sein Schiff auf eine klare Weise führen will, wie es vor ihm schon die vielen Kapitäne der alten Rahsegler getan haben, kann es sein, dass er von seiner Crew völlig missverstanden wird. Nicht selten werden klare Anweisungen als Unfreundlichkeit, Dominanzge-

baren oder Anschreien aufgefasst, obwohl der Skipper nur mit etwas lauterer Stimme den Motor und den Wind übertönen wollte, die Totallänge seines Bootes mit der Länge eines Rahseglers verwechselt hat und verständlich und deutlich zu erklären versuchte, wie das Manöver zu fahren ist, damit alle »Mann« in der Besatzung es verstehen.

Versucht der liebe Skipper andererseits, motivierend zu wirken, kann dies beispielsweise als »ungeduldig« aufgefasst werden. Und wenn er sich einer bestimmten Aufgabe mit voller Konzentration widmet, kann dies als »engstirnig« und »einseitig« von der Crew interpretiert werden.

Sogar wenn der Skipper nach dem Anlegen hilfsbereit zu seiner Crew aufs Vordeck läuft, um beim Festmachen der Leinen zu helfen, kann diese Hilfestellung falsch ankommen. Die nette Geste führt nämlich leicht dazu, dass sich die Crew kritisiert fühlt, demotivierende Schuldgefühle für ihre »Dummheit und Fehler« entwickelt oder sich sogar gemobbt vorkommt: Diesem Skipper kann man nichts recht machen! Denn dummerweise hat die unwissende Crew den Knoten rechtsrum gelegt, obwohl man ihn besser hätte linksrum legen sollen, erklärt der pädagogisch übermotivierter Lehrer-Skipper und belehrt seine Crew fachmännisch über kleine, mehr oder weniger bedeutungsvolle Fehler und entfernt auch noch schnell selbst den gerade gemachten Knoten, um ihn richtigrum auf den Poller zu legen. Währenddessen steht der Gescholtene passiv da und denkt: Ich bekomme nicht einmal den einfachsten Knoten zustande, ich bin segeltechnisch völlig unbegabt. Und überhaupt: Das nächste Mal kann er selbst seinen blöden Knoten machen!

Ein anderer, ebenfalls als wenig hilfreich erlebter Verhaltensstil eines Skippers ist, viele Nicht-Botschaften zu senden. So kann ein Skipper seine Crew nach dem Anlegen etwa auf folgende Weise über das gerade geglückte Manöver informieren: »Was ein

Glück, dass wir heute keinen Starkwind von der Seite hatten und keine Strömung, dann wären wir vielleicht abgetrieben und in die Pier gekracht, aber ich habe es ja gut hingekommen. Doch wenn der Motor ausgefallen wäre, hätte alles passieren können. Zum Glück habe ich den Motor erst kürzlich selbst gewartet. Also: Alles in Ordnung! Es kann nichts passieren.« Hier ist es nützlich zu wissen, dass unser Gehirn Nicht-Botschaften nicht gut versteht, das heißt, es wird gerade erst die Vorstellung im Gehirn generiert, die dann als nicht zutreffend aufgefasst werden soll. Positive Formulierungen sind hier bei Weitem zielführender. Klar, dass die oben genannten Aussagen primär Angst bei der Crew auslösen können, besonders wenn diese noch unerfahren ist. Insbesondere, da es auf einem gut ausgestatteten Boot zusätzlich viele weitere Hinweise dafür zu geben scheint, dass das Segeln grundsätzlich eine gefährliche Angelegenheit sein könnte. Wofür sollten sonst überall an Bord gut sichtbar die unterschiedlichsten Notfallsysteme angebracht sein: Mann-über-Bord-System, Notsender, EPIRB, Notlenzpumpe, Leckpfropfen, Feuerlöscher?

Möglicherweise bezweifelt die Crew zudem, dass die ganze Notausrüstung auch so funktioniert wie gedacht. Und denkt darüber nach, wer sie bedienen kann ... Eine unerfahrene und daher eher ängstliche Crew hat oftmals keine Vorstellung, wie das alles funktioniert, und ist so abgeschreckt, dass das Bestreben schwindet, den Umgang mit diesen lebensrettenden Systemen zu verstehen und zu erlernen.

Verstehen, was der Skipper will

Manchmal besteht das Problem auch darin, dass die Crew den Skipper nicht richtig versteht. Und sei der Skipper sogar der eigene Partner.