

Matthias Aumann

Zustandsangst im Fahrtensegeln Segelt die Angst mit?

Mit der Segelyacht über den
Nordatlantischen Ozean



Diplomica Verlag

Matthias Aumann

Zustandsangst im Fahrtensegeln: Segelt die Angst mit?

Mit der Segelyacht über den Nordatlantischen Ozean

ISBN: 978-3-8366-4612-3

Herstellung: Diplomica® Verlag GmbH, Hamburg, 2010

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden und der Verlag, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

© Diplomica Verlag GmbH

<http://www.diplomica-verlag.de>, Hamburg 2010

Vorwort

Bilder sagen mehr als tausend Worte, daher werden eingangs Eindrücke der Nordatlantiküberquerung gezeigt.



Es nahmen acht Probanden an der Atlantiküberquerung teil. Damit war das Boot ausgebucht. Aufgrund der geringen Anzahl an Probanden basiert die Empirie auf qualitativen und quantitativen Untersuchungsmethoden. So können durch den Methodenmix die Nachteile der einen durch die jeweiligen Vorteile der anderen Untersuchungsmethode ausgeglichen und eine hohe empirische Aussagekraft garantiert werden.

Alle acht Probanden nahmen freiwillig an der Untersuchung teil. Während des Segeltörns und der anschließenden Arbeiten wurde besonderer Wert

auf die Anonymität gelegt. So wurden Angaben streng vertraulich behandelt und in versiegelten Umschlägen für alle sichtbar aufbewahrt.

In der folgenden Arbeit werden die teilnehmenden acht Probanden anonymisiert. Um die Anonymität zu garantieren, werden die Namen der einzelnen Crewmitglieder durch Pseudonyme ersetzt. Die Zuordnung der Pseudonyme erfolgt zufällig und lehnt sich an den Zifferncode der Internationalen Fernmeldeunion an.

Um eine aussagekräftigere Argumentation im Interpretationskapitel zu gewährleisten, werden die Probanden in Steckbriefform vorgestellt. Dadurch lassen sich Rückschlüsse auf die realen Personen ziehen. Dies ist nicht beabsichtigt, allerdings unumgänglich. Alle Probanden erklärten sich mit der gewählten Vorgehensweise einverstanden.

Das Datenmaterial der sechzehn transkribierten Experteninterviews wird auf einem Datenträger der Diplomarbeit hinterlegt. Aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen werden Meinungen oder Äußerungen, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der empirischen Untersuchung stehen, nicht aufgenommen.

Inhaltsverzeichnis

I Einführung.....	1
1.1 Motivation	1
1.2 Vorgehensweise	3
1.3 Fragestellung	3
II Theoretischer Teil	5
2. Phänomen Angst	5
2.1 Grundbegriffe.....	5
2.1.1 Angst	5
2.1.2 Stress	7
2.1.3 Bedrohung.....	8
2.1.4 Furcht/Schreck	8
2.1.5 Ängstlichkeit	9
2.2 Angstmodell nach Spielberger.....	9
2.3 Aspekte der Angst	12
2.3.1 Schutzfunktion.....	12
2.3.2 Entstehung nach Lazarus.....	14
2.3.3 Auswirkungen	16
2.3.4 Arten nach Schwarzer	17
2.3.4.1 Leistungsangst	19
2.3.4.2 Soziale Angst	20
2.3.4.3 Existenzangst.....	21
2.3.5 Bewältigung nach Lazarus	22
2.3.6 Lust an der Angst	25
2.3.6.1 Erlebnis Fahrtensegeln.....	25
2.3.6.2 Flow-Konzept nach Csikszentmihaly.....	26
2.3.6.3 Suche nach Risiko und Abenteuer	31
III Empirischer Teil	33
3. Empirische Ausgangssituation	33
3.1 Unabhängige Einflussfaktoren.....	34
3.1.1 Crew	36
3.1.2 Aufgabenverteilung.....	38

3.1.3 Bordorganisation	40
3.2. Abhängige Einflussfaktoren.....	43
3.2.1 Physische Bedingungen.....	43
3.2.2 Psychologische Bedingungen	45
3.2.3 Begleitfaktoren im Fahrtensegeln	49
4. Empirische Methodik	55
4.1 Quantitative Methode	55
4.1.1 Untersuchungsverfahren.....	56
4.1.2 Untersuchungsplan	58
4.1.3 Untersuchungsdurchführung.....	58
4.1.4 Untersuchungsauswertung	59
4.1.5 Untersuchungsproblematik	61
4.2 Qualitative Methode	62
4.2.1 Untersuchungsverfahren.....	62
4.2.2 Untersuchungsplan	63
4.2.3 Untersuchungsdurchführung.....	64
4.2.4 Untersuchungsauswertungen	64
4.2.5 Untersuchungsproblematik	66
5. Darstellung und Interpretation der Ergebnisse	68
5.1 Angst als Eigenschaft.....	68
5.2 Definitionen der Angst.....	70
5.3 Befürchtungen	72
5.4 Zustandsangst.....	73
5.4.1 STAI-Auswertung	73
5.4.2 Angst vor Naturgewalten.....	77
5.4.3 Angst vor sozialer Dichte	82
5.4.4 Versagensangst	87
5.4.5 Flow-Erlebnis	90
5.4.6 Coping.....	92
5.4.7 Aktivierende Angst	93
5.4.8 Kohäsionskräfte	94
5.5 Zusammenfassung der Ergebnisse.....	96
IV Resümee.....	98
6. Zusammenfassung	98

7. Diskussion.....	99
8. Ausblick	100
Literaturverzeichnis.....	101
Anhangverzeichnis.....	109

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Grundbegriffe Angst.....	9
Abbildung 2: Allgemeines Angstmodell	10
Abbildung 3: Zusammenhang von Leistung und Angstniveau.....	14
Abbildung 4: Darstellung der Angstentstehung und -verarbeitung.....	16
Abbildung 5: Taxonomie der Angstarten nach Schwarzer	18
Abbildung 6: Zustandsangstmodell.....	22
Abbildung 7: Schematische Darstellung des Stressbewältigungsprozesses nach Lazarus	24
Abbildung 8: Modell des Flow-Kanals.....	27
Abbildung 9: Grundriss und Eckdaten des Schiffes.....	35
Abbildung 10: 24-Stunden-Leistungsvermögen des Menschen	41
Abbildung 11: Reaktionsebene der Seekrankheit.....	44
Abbildung 12: Größeneinschätzung von Schiffen auf dem Wasser durch den Texturgradient.....	47
Abbildung 13: Aufbauende Wolkenwand über der Kimm	48
Abbildung 14: Tatsächliche Segelroute von St. Martin nach Ponta Delg.	50
Abbildung 15: Spezielle Begleitfaktoren	54
Abbildung 16: Eigenschaftsangst der Crewmitglieder	69
Abbildung 17: Zustandsangst der Crewmitglieder	74

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stressreaktionen	8
Tabelle 2: Kontrollierbare und unkontrollierbare Segelfaktoren	11
Tabelle 3: Angstbewältigungsarten	24
Tabelle 4: Geplanter Reiseüberblick	35
Tabelle 5: Testprotokoll Zustandsangst	59
Tabelle 6: Angstdefinitionen im Vergleich	71
Tabelle 7: Befürchtungen der Probanden	72
Tabelle 8: Korrelation Eigenschafts- und Zustandsangst.....	77

Abkürzungsverzeichnis

ARC	Atlantic Rally for Cruisers
DSHS	Deutsche Sporthochschule
PS	Global Positioning System
IMB	International Maritime Bureau
IFA	Interaktions-Angst-Fragebogen
ICC	International Chamber of Commerce
kn	Knoten
M. E. E. R.	Mammals Encounters Education Research
PRC	Piracy Reporting Centre
sm	Seemeilen (1 sm=1,852 km)
STAI	State-Trait-Angstinventar
UTC	Universal Time Coordinated

I Einführung

1.1 Motivation

Die Idee für diese Untersuchung entstand während des Ausbildungssegeltörns zum Sportküstenführerschein auf den Balearen im Frühjahr 2007.

Das Schiff befand sich im *Canal of Menorca* mit Kurs 290° bei guten 6 Knoten (kn) Fahrt. Ziel war es, Mallorca gegen den Uhrzeigersinn zu umrunden, als plötzlich mit Einbruch der Dunkelheit der Wind stark auf 41 kn, ca. 8 Beaufort/stürmischer Wind, zunahm. Die einsetzende Dunkelheit und der starke Regen versperrten die Sicht. Leuchtende Blitze erhellten für Sekunden die Umrisse der rauen Umgebung. Die Kommunikation an Deck war durch den ohrenbetäubenden Wind stark eingeschränkt, lediglich Wortfetzen drangen zu mir. Durch den deutlich erhöhten Wellengang nahm die Seekrankheit stark zu, was zu Ausfällen von Crewmitgliedern führte. Daher mussten alle Arbeiten vom Skipper sowie eingeschränkt von einem weiteren Crewmitglied und von mir durchgeführt werden. Aufgrund der rauen Wetterlage mussten die Genua (Vorsegel) und das Großsegel komplett geborgen werden und der Kurs neu abgesteckt werden. Nun war es nicht mehr das Ziel, die Nordspitze Mallorcas zu umrunden, sondern den Schutzhafen in *Cala Ratjada* anzulaufen. Bis zur ersehnten Zieleinfahrt vergingen drei Stunden, die mir wie eine unendliche Odyssee vorkamen. Völlig nass und durchgefroren stand ich abwechselnd mit dem Skipper am Steuer der 13,2 Meter langen Fahrtenyacht und durchlebte ein Wechselbad der Gefühle:

wütend darüber, dass wir das Cap nicht umrunden konnten, gereizt durch Müdigkeit und Seekrankheit und die ständigen Gedanken an die nächste Welle, die die Yacht kentern und uns Schiffbruch erleiden lassen könnte, der Zwang ständig, 160° Kurs halten zu müssen und das Verlangen, endlich das Leuchtfeuer des Schutzhafens *Cala Ratjada* zu erblicken, bis hin zu den beeindruckenden Naturgewalten um mich herum.

So etwas habe ich noch nie zuvor erlebt. Inzwischen war ich mit meiner Kraft fast am Ende, als ich endlich das Leuchtfeuer des Schutzhafens sah und nur noch ein geeigneter Ankerplatz zu finden war.

Diese Gefühlsdusche hat mich so stark beeindruckt, dass ich mehr über das Thema Angst im Fahrtensegel erfahren wollte.

Oft verbinden Reisende Fahrtensegeln mit Sonne, Freiheit, Meer und Wind, am Ende wird auch von eventueller Seekrankheit gesprochen, doch von der Angst vor dem Segeltörn wird nicht berichtet (vgl. Schult, 1997, S. 9-10). Dabei ist dem Fahrtensegler auf schwierigen Reisen unter besonderen Situationen das Gefühl von Angst wohl bekannt. Besonders die Südmeere und insbesondere das *Kap Hoorn* haben Generationen von Seglern Angst eingeflößt (vgl. Engelhard, 2001, S. 4-8, 173-180).

Doch wovor haben diese Segler Angst?

„Nur wer die See nicht kennt, fürchtet sie nicht!“
(Schult, 1997, S. 9)

Jeder Mensch hat es irgendwann und irgendwo schon einmal erlebt: ein menschliches Grundgefühl, welches in bedrohlich empfundenen Situationen zum Vorschein kommt. Sie ist allgegenwärtig und kann jeden zu jederzeit überkommen - die Angst. Dabei gibt es verschiedenste Angstzustände, die die Problemlösungsfähigkeit, die verbale Kommunikation, die Vigilanz (Aufmerksamkeit), die Wahrnehmungs-, die Denk- und die Gedächtnisprozesse beeinträchtigen (vgl. Adam & Van Wieringen, 1983; Baumann, 2009, S. 253-257; Becker & Rinck, 2000; Gould & Weinberg, 2003, S. 78-85; Smith, 1996, S. 261-267; Stadler, 2007, S. 156-157; Sörensen, 1992, S. 10-11).

Vito Dumas, ein argentinischer Einhandsegler, der als Erster die drei großen Caps umrundete, sagte einmal:

„Die beängstigende Realität dessen, was vor mir liegt, übersteigt alles, was ich in meinem Leben als Segler bisher mitgemacht habe.“ (Noble & Hogbin, 2002, S. 90)

Obwohl die Angst im Fahrtensegeln allgegenwärtig scheint, gibt es bisher nur wenige wissenschaftliche Untersuchungen zu dieser Thematik. Somit könnte eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Thema Angst im Fahrtensegeln dazu beitragen, Unfälle, die der Angst geschuldet sind, zu verringern und noch mehr Menschen zum Fahrtensegeln zu animieren.

Aufgrund der fehlenden wissenschaftlichen Untersuchungen hat die vorliegende Arbeit Pilotcharakter und setzt sich daher empirisch und nicht hermeneutisch mit dem Thema auseinander. Ziel ist es, in einer empirischen Untersuchung während eines dreiwöchigen Segeltörns über den Nordatlan-

tischen Ozean, von St. Martin in der Karibik nach Sao Miguel auf den Azoren (ca. 2700 Seemeilen) auf einer 13,2 Meter langen Fahrtenyacht Zustandsangst zu untersuchen. Im Besonderen sollen Angst vor Naturgewalten, Angst vor sozialer Dichte und Versagensangst empirisch untersucht werden.

1.2 Vorgehensweise

Die wissenschaftliche Arbeit ist in vier Kapitel aufgeteilt:

- Einführung,
- Theorie,
- Methodik und
- Resümee.

Nach dem Einführungsteil wird im sich anschließenden theoretischen Teil das Phänomen und die Begrifflichkeit Angst tiefgehend erläutert. Es wird auf Aspekte und Funktionen der Angst eingegangen. Die Entstehung der Angst sowie verschiedene Angstarten und die Bewältigung von Angst werden vorgestellt. Abschließend wird die Lust an der Angst beschrieben.

Im darauf folgenden methodischen Teil werden die Ausgangsbedingungen für die empirische Untersuchung geschildert. Nach der Darstellung der Untersuchungsmethoden folgt die Auswertung der in der qualitativen und quantitativen Erhebung gewonnenen Daten. In diesem Teil der Arbeit wird der Hypothese: "Segelt die Angst mit?" nachgegangen und versucht, diese fundiert zu beantworten. Die Diplomarbeit endet mit einer zusammenfassenden Darstellung, die zu einer Diskussion anregen soll und einen Ausblick gibt.

1.3 Fragestellung

Evolutionsgeschichtlich hat die Angst eine wichtige Aufgabe. Angst schärft die Sinne, die in tatsächlichen oder vermeintlichen Gefahrensituationen ein entsprechendes Verhalten einleiten. Dieses Alarmsystem des Menschen ist sehr empfindlich eingestellt. Das Übersehen einer Bedrohung kann womöglich den Tod zur Folge haben (vgl. Nesse, 2001).

Wissenschaftlich belegt ist, dass einige Menschen grundsätzlich ängstlich sind, andere wiederum weniger. Somit sind die Auswirkungen auf den menschlichen Organismus unterschiedlich (vgl. Baumann, 2009, S. 15-17,

253-256; Laux, Glanzmann, Schaffner & Spielberger, 1981, S. 7-8; Smith, 1996, S. 261-268).

Besatzungsmitglieder, die sich auf eine Schiffsreise begeben, sind vielen Gefahren ausgesetzt:

- *Klaustrophobische Enge* einer Hochseeyacht, die im Fall *Appolonia* während einer Atlantiküberquerung zu einem Mord auf hoher See führte (vgl. Hympehdahl, 2004, S. 7-8)
- Naturgewalten, wie der Orkan, der während der *Sydney-Hobart-Regatta* im Jahr 1998 sechs Menschen das Leben kostete, Dutzende Segler verletzte oder zum Aufgeben zwang, sowie der Jahrhundertsturm im Atlantik, der im *Fastnet Race* im Jahr 1979 das Regattafeld überraschte und viele Havarien verursachte (vgl. Knecht, 2004, S. 273-277; Ward & O'Brien, 2009, S. 62-70) oder
- eine falsche Entscheidung eines Crewmitgliedes, wie im Fall der *Titanic* im Jahr 1912. Damals hatte der erste wachhabende Offizier *Murdoch* ein *Porting Around-Ausweichmanöver* anstatt eines Frontalzusammenstoßes befehligt. Bei einem Frontalzusammenstoß wäre der Schaden der *Titanic* auf die ersten 30 Meter beschränkt geblieben und bei Schließung der Flutüren hätte der Wassereintrich gestoppt werden können (vgl. Störmer, 2007, S. 76-85).

Nach Stadler sind ca. 50 % aller Unfälle auf See durch menschliche Fehleinschätzungen verursacht worden und 8 % durch mechanische Defekte (2007, S. 112). Durch das starke Voranschreiten der Entwicklung von Bordtechnik und -mechanik, wie den elektrischen Winschen und dem elektrischen Rollsegel und Spinnaker, haben sich die physischen Belastungen auf ein Minimum reduziert. Die Navigation auf See wurde durch die Einführung des Global Positioning Systems (GPS) und vor allem durch die Vernetzung mit einem Kartenplotter (zeigt auf einem Display eine elektronische Seekarte) revolutioniert. Bei Sturm, Nebel, Schnee und in engen Passagen wie der *Straße von Gibraltar* wird die Navigation wesentlich vereinfacht.

Daher hängt der Erfolg oder Misserfolg eines Segeltörns allein vom Segler und seiner psychischen Stärke ab (vgl. Deutscher Hochseesportverband-Hansa e. V., 2008, S. 523-531; Noble & Hogbin, 2002, S. 9; Bartlett, 2005, S. 9-10, 98). Daraus ergibt sich bei allen Unwägbarkeiten die interessante und plakative Hypothese der empirischen Untersuchung: "Segelt die Angst mit?"

II Theoretischer Teil

2. Phänomen Angst

„Anxiety is a complex phenomenon and there has been wide disagreement about its definition and criteria.“ (Zeidner, 1998, S. 17)

Im Vorfeld der empirischen Untersuchung gilt es daher, ein einheitliches Angstverständnis sicherzustellen, das Phänomen Angst in seiner Komplexität klar zu strukturieren und Bezüge zum Fahrtenregeln herauszuarbeiten.

So sind die Grundbegriffe der Angst voneinander abzugrenzen, um die nachfolgenden Modelle und Prozesse der Angst vollumfänglich begreifen zu können. Darauf aufbauend werden weitere Aspekte der Angst erläutert, um die Funktion der Angst, die Entstehung sowie deren Auswirkungen und Arten vorzustellen.

Aufgrund der jahrzehntelangen psychologischen Forschung existiert über den allgemeinspsychologischen Teil der Angst bereits ein fundiertes theoretisches Wissen, auf welches in diesem Rahmen zurückgegriffen werden kann.

2.1 Grundbegriffe

In der Wissenschaft gibt es eine Vielzahl von Angstdefinitionen. Für die Einordnung der Begrifflichkeit *Angst*, insbesondere hinsichtlich des Anspruches einer empirischen Untersuchung, ist eine theoretische Betrachtung zwingend notwendig.

Zunächst werden die Grundbegriffe *Angst*, *Stress*, *Bedrohung*, *Furcht/Schreck* und *Ängstlichkeit* erläutert, um ein einheitliches Grundverständnis zu schaffen und sie klar voneinander abzugrenzen, da diese Begriffe im allgemeinen Sprachgebrauch synonym verwendet werden.

2.1.1 Angst

Der Begriff Angst (engl.: anxiety) ist verwandt mit dem lateinischen *angustus* und bedeutet „eng, beengend“ (vgl. Häcker & Stapf, 2009, S. 40). Angst ist ein *hypothetisches Konstrukt*, das zur Erklärung eines Phänomens fungieren soll.

Angst kann wahrgenommen und beschrieben, aber nicht gemessen werden. Messbar sind lediglich die psychischen und physischen Auswirkungen,