



Sendung vom 17.1.2014, 21.00 Uhr

Tim Kröger  
Profisegler  
im Gespräch mit Hans-Jürgen Mende

- Mende:** Ganz herzlich willkommen, meine Damen und Herren, zum Forum. Bei uns ist heute ein Mann zu Gast, der in Windeseile zwei Mal die Welt umsegelt hat, nämlich Tim Kröger. Herzlich willkommen, Herr Kröger.
- Kröger:** Hallo.
- Mende:** Warum hatten Sie es denn so eilig? Die Welt ist doch so schön, aber Sie sind mit einem Affenzahn überall vorbeigesegelt.
- Kröger:** Das war nun einmal im Rahmen einer Regatta, und bei einer Regatta kommt es eben darauf an, schnellstmöglich zu segeln, in diesem Fall also die Welt zu umrunden.
- Mende:** Sie sind zwei Mal um die Welt gesegelt mit einer Regattamannschaft und wir werden später in der Sendung sogar Bilder davon sehen, um erahnen zu können, was das eigentlich bedeutet. Sie sind zwei Mal beim America's Cup mit dabei gewesen, der vielleicht bekanntesten bzw. prominentesten Regatta überhaupt. Sie sind Deutscher Meister, Weltmeister und Sie sind einer der wenigen Menschen in Deutschland, die vom Segeln leben können. Sie waren, wie man sagt, der erste Segelprofi Deutschlands. Wie verdient ein Segelprofi sein Geld? Wie zahlen Sie Ihre Miete?
- Kröger:** Das ist eigentlich ganz einfach, denn wenn ich in verschiedene Projekte involviert bin, wenn ich dafür arbeite, dann bin ich dort wie in einer kleinen Firma angestellt für diese Projekte. Solche Projekte bzw. Kampagnen wie die Teilnahme eines Teams am America's Cup funktionieren wahrlich wie ein mittelständisches Unternehmen: Da hat man teilweise 80 Leute auf der Lohnabrechnung stehen. Das heißt, dabei bekommt man ganz schlicht monatlich seinen Gehaltsscheck. Wenn man für kleinere Projekte arbeitet, für unterschiedliche Eigner, hat man seine vorher ausgehandelten Tagessätze. Und wenn man gesegelt hat, dann schickt man hinterher eine Rechnung. So einfach geht das.
- Mende:** Ich steige deshalb in die Sendung so ein, weil man mit Segeln ja eigentlich Urlaub, Entspannung usw. verbindet, also Dinge, die so ganz anders gelagert sind als die, die der Segelprofi macht.
- Kröger:** Ja, das ist ja das Tückische am Segelsport. Der Segelsport per se ist ja ein Sport, der eine unglaubliche Bandbreite hat: Da kann eigentlich jeder glücklich werden, da kann jeder seine Bestimmung finden. Insofern ist das völlig unproblematisch. Aber professionelles Segeln ist einfach etwas Spezielles. Man kann das vielleicht mit dem Automobilrennsport

vergleichen. Viele von uns fahren Auto, d. h. wir können sehr wohl mit Gaspedal, Lenkrad, Schaltung usw. umgehen. Aber nur ganz, ganz wenige Menschen fahren im Formel-1-Zirkus mit einem Rennwagen im Kreis herum. Das ist bei uns Seglern ähnlich, d. h. da gibt es auch diese professionelle Sparte, bei der viele, viele verschiedene Regatten gesegelt werden. Die Boote bei diesen Regatten werden von Profis bewegt. Teilweise nehmen an so einer Regatta aber auch Amateurcrews teil und gemischte Amateur- und Proficrews. Es gibt also die unterschiedlichsten Kombinationen, mit denen man so eine Regatta angeht oder angehen will.

**Mende:**

Im Fußball oder im Motorsport kann man, wenn man ganz vorne mit dabei ist, ein reicher Mensch werden. Ein Sebastian Vettel, ein Michael Schumacher oder ein erfolgreicher Fußballstar verdient Millionen. Wenn man sich bezüglich des Segelns ein wenig im Ausland umsieht, dann stellt man fest, dass es dort regelrechte Segelhelden gibt. Ich erwähne z. B. den Franzosen Éric Taberly: Er ist in seinem Heimatland ein Nationalheld und enorm bekannt. Berühmte Segler sind in anderen Ländern mit Orden behängt worden, haben wie z. B. in England oder Neuseeland Adelstitel verliehen bekommen, während ich hier in Deutschland doch vielen Leuten, die nicht aus dem Segelsport kommen, erklären musste, wer Tim Kröger ist. Warum ist das so? Warum sind Sie in Deutschland kein Star, denn in einer anderen Sportart wären Sie ganz sicher ein Star?

**Kröger:**

Das hat einfach mit hanseatischer Bescheidenheit zu tun. Ich lebe ja in Hamburg und dort machen wir das so. Da muss man nicht so laut trommeln. Aber mal im Ernst: Es ist wirklich so, dass der Segelsport in anderen Ländern einen höheren Stellenwert hat. In Neuseeland sind die erfolgreichen Segler wirklich Nationalhelden. Die Regierung von Neuseeland unterstützt aber auch die America's-Cup-Kampagne, weil sie einfach weiß: Wenn dieser Cup wieder zurück nach Neuseeland kommt, dann ist das ein unglaublicher Wirtschaftsmotor. Das wissen die Leute dort und deswegen wird dort auch entsprechend investiert in den Segelsport. In Deutschland hingegen gibt es nicht so viele Profisegler und das Profisegeln ist auch nicht so ausgeprägt wie in anderen Ländern. Ich sagte es ja schon: Das Segeln ist ein unglaublich breites Feld und da glauben eben auch so manche Leute von sich, sie seien Top-Segler, weil sie schon seit 30 Jahren und länger segeln. Aber das hat eigentlich gar keinen rechten Aussagewert, denn es kommt ja doch immer darauf an, wie viele Tage man auf welchem Niveau segelt. Und da scheiden sich dann doch oftmals die Geister. In den anderen Ländern, in denen die Segler Nationalhelden sind, werden diese aber auch nicht automatisch reich. Sie können jedoch das machen, was sie am meisten lieben und was sie als ihre Bestimmung ansehen, nämlich segeln.

**Mende:**

Wo steht denn Deutschland im Segeln? Wir haben ja immerhin zwei Meere, nämlich die Ostsee und die Nordsee, und darüber hinaus noch viele schöne und auch große Seen. Und wir sind eine Nation, die eine große Seefahrtsgeschichte besitzt. Wo stehen wir also im Vergleich zu anderen Ländern?

- Kröger:** Nun ja, im internationalen Regattasport stehen wir nicht so prickelnd da, wie ich ganz ehrlich sagen muss. Es gibt freilich viele, viele Bestrebungen auf diesem Gebiet. Eine nennt sich "Sailing Team Germany" und sie bemüht sich momentan gerade darum, den olympischen Bereich wirklich "aufzuforsten" und zu unterstützen. Denn man will erreichen, dass man bei den Sommerspielen in Rio in den olympischen Bootsklassen auch tatsächlich Medaillen gewinnt.
- Mende:** Das heißt, dass man erfolgreicher abschneidet als bei den letzten Spielen.
- Kröger:** Ja, absolut. Es gibt also Initiativen, die in die Richtung arbeiten, dem deutschen Segelsport wieder mehr Erfolge zu verschaffen. Aber wie das eben so ist in Ländern wie Deutschland, in denen es immer auch etliche Leute gibt, die nicht miteinander arbeiten können oder wollen: Es gibt viele verschiedene Strömungen, die sich oftmals gegenseitig im Wege stehen – aus welchen Gründen auch immer.
- Mende:** Das ist doch interessant, denn das heißt ja, dass die Deutschen keineswegs unbegabter wären, was das Segeln betrifft ...
- Kröger:** Ja, natürlich überhaupt nicht.
- Mende:** ... oder dass sie nicht die wirtschaftliche Kraft hätten, eine solche Segelkampagne zu stemmen. Stattdessen liegt das sozusagen am Charakter der Deutschen, sich nämlich gerne zu streiten und zu viel zu diskutieren. Interpretiere ich Sie da richtig?
- Kröger:** Das will ich gar nicht mal behaupten, aber oftmals ist es einfach so, dass man sich nicht wirklich aufs Wesentliche konzentriert. Dieses Feld ist allerdings sehr weit und komplex und es ist darüber hinaus auch im Segelsport so, dass man Erfolge nicht aus dem Hut zaubern kann. Aber wenn man sich aufs Wesentliche konzentriert und das machen würde, was wichtig ist, nämlich segeln, dann wäre schon viel erreicht. Länder wie z. B. Neuseeland können das nämlich par excellence, weil dort die Leute wirklich alles andere ausblenden und alle Antworten auf dem Wasser finden – und nicht irgendwo in einem Meetingraum. Das macht oftmals schon den Erfolg aus bzw. eröffnet die Möglichkeit, diesen Erfolg zu haben. Denn planbar ist der Erfolg im Segelsport ja nicht, da es sich dabei um einen Natursport handelt, der nicht so ganz einfach funktioniert. Da gibt es doch viele Ecken und Kanten, an denen man scheitern kann.
- Mende:** Herr Kröger, Sie haben ein Buch geschrieben, das so ein bisschen aufzeigt, wie kompliziert die Verhältnisse innerhalb einer Segelkampagne im Segelsport in Deutschland tatsächlich sind. Ein Symbol für das Miteinander einer ganzen Nation im Hinblick auf den Segelsport ist ja diese Geschichte mit den roten Socken in Neuseeland und mit Peter Blake. Vielleicht können Sie davon mal ein bisschen erzählen, weil sich da doch zeigt, wie schön es ist, wenn eine ganze Nation hinter einem Sport steht.
- Kröger:** Es war so, dass 1995, als Neuseeland zum ersten Mal den America's Cup gewann, der Kampagnenchef Peter Blake – der in der Vergangenheit auch schon das Whitbread Round the World Race, das ich selbst ebenfalls schon gesegelt bin, gewonnen hatte – immer seine roten Socken an hatte. Es gab dann aber eine Regatta, bei der er mit

seinen roten Socken eben nicht an Bord gewesen ist. Das war das einzige Rennen, das die Neuseeländer in der Herausfordererserie verloren haben. So kam dann eben diese Rote-Socken-Kampagne auf. Das lief quasi nach dem Motto: "Ohne rote Socke scheint es nicht zu funktionieren!" Das Ganze hat sich dann komplett verselbständigt und die Neuseeländer sind nun einmal eine Nation, die sehr begeisterungsfähig ist. Denn das ist doch ein recht kleines Land und deswegen rückt man da einfach enger zusammen und sagt: "Wir müssen jetzt unsere Jungs da unterstützen!" So hat sich das eben dementsprechend entwickelt und verselbständigt.

**Mende:** Es kam dann nämlich sogar so weit, dass nahezu jeder Neuseeländer mit roten Socken herumgelaufen ist – als Zeichen dafür, dass man diese Aktion unterstützt.

**Kröger:** Ja, absolut.

**Mende:** Das ist ein wunderschönes Symbol. Kommen wir mal zum Jagdinstinkt: Sie wollen ja schneller sein als die anderen. Das ist die Grundlage in den meisten Sportarten, es sei denn, man macht z. B. Hochsprung, wo es darum geht, höher als die anderen zu springen. Wo kommt denn dieser Jagdinstinkt her? Spüren Sie ihn bei einer Regatta? Fühlen Sie sich da so wie in einer Urmenschengruppe, die ein Mammut jagt?

**Kröger:** (Lacht) Ja, das ist vielleicht ein ganz gutes Bild. Die folgende Geschichte spiegelt das am besten wider. Wir haben mal einige Regatten gesegelt zur Kieler Woche, bei der wir eine Pro-Am-Truppe hatten, also eine Truppe aus Profis und Amateuren. Wir hatten auf diesem Boot eine Kernmannschaft von sechs Leuten, die alle Profis waren: Das waren Leute, die sehr gut mit großen Jachten segeln können und die z. B. auch schon an Olympischen Spielen teilgenommen hatten. Darüber hinaus hatten wir Amateure an unserer Seite, mit denen wir diese Rennserie zur Kieler Woche gemeinsam bestritten haben. Für die Amateure, die auch alle segeln konnten, aber eben nicht so segeln konnten wie wir, war das ein völlig neues Erlebnis. Denn dieser Jagdinstinkt, dieses den Schalter-Umlegen ist bei uns professionellen Regattaseglern schon sehr, sehr präsent. Das ergibt sich einfach daraus, dass man wirklich den Erfolg haben will. Und man weiß: Diesen Erfolg kann man nur haben, wenn man das Boot konzentriert und auf den Punkt segelt. Wir haben das mal so beschrieben: Wir brennen dann an beiden Enden. Bei diesen Rennen zur Kieler Woche hatte ich eine Taktikerin mit dabei, nämlich Ulrike Schümann aus Berlin, die 2008 an den Olympischen Spielen teilgenommen hat. Von Uli lasse ich mir in der Funktion des Steuermanns dann schon auch sagen, was ich zu machen habe: wenn ich wenden soll, wenn ich ein Manöver machen soll. Sie brennt nämlich genauso an beiden Enden wie alle anderen Profis auf diesem Boot auch. So konnten wir letztlich alle Crewmitglieder mitreißen und haben es tatsächlich geschafft, das "Mammut" zu erlegen. Denn im Rahmen dieser drei Tage, an denen wir an der Kieler Woche teilgenommen haben, haben wir in unserer Bootsklasse die Deutsche Meisterschaft gewonnen. Das war schon etwas sehr Besonderes und das geht wirklich nur dann, wenn man sich auf den Punkt fokussieren kann. Da kommt dann dieser Jagdinstinkt, den eigentlich jeder Sportler in sich trägt, einfach durch: Der kommt dann einfach raus. Segeln ist ja ein Sport, bei dem eben alle

Sinne mit beteiligt sind. Man muss nicht nur körperlich agil sein, sondern man muss auch noch das nötige Köpfchen dafür haben, denn man muss versuchen, die Wetterbedingungen, mit denen man sich da arrangieren soll, zu lesen, um daraus die nächsten Schritte ableiten zu können. Das kann man nur, wenn man wirklich brennt, und zwar an beiden Enden.

**Mende:** Gehört für Sie für diese Jagd auch das Rudel mit dazu? Denn es fällt mir auf, dass Sie selbst dann, wenn Sie kleinere Bootsklassen segeln, immer in einem Team segeln. Das heißt, Sie sind kein Einzelkämpfer.

**Kröger:** Das ist für mich eigentlich der Segelsport an sich.

**Mende:** Denn es gibt ja auch Segler, die ganz alleine auf dem Boot sind und z. B. ganz, ganz große Nonstop-Regatten um die Welt segeln.

**Kröger:** Ja, aber auch sie sind nicht wirklich ganz alleine, denn auch sie haben viele Leute im unmittelbaren Umfeld, die ihnen z. B. dabei helfen, das Boot vorzubereiten. Aber es stimmt schon, ich liebe es, im Team und in einer Mannschaft zu segeln. Das ist für mich eigentlich Segelsport. Es ist ganz klar und offensichtlich, dass man ein Boot nicht intensiv und vernünftig bewegen kann, wenn das Team nicht funktioniert. Das kann man wahrlich nur in einem wirklichen Kollektiv, nur im Verbund mit anderen. Da muss jeder seinen Job machen und auf seinen Job den Fokus legen. Ich beschreibe das immer ganz gerne als Uhrwerk mit großen und kleinen Zahnrädchen: Die großen Zahnräder können ohne die kleinen nicht. Das heißt, da muss alles ineinandergreifen. Wenn da einer seinen Job nicht korrekt macht, wenn da einer sozusagen schwächelt oder Mist baut – was natürlich vorkommen kann –, dann muss er einerseits durchs Team gestützt werden. Aber es muss ihm andererseits auch klar sein, dass das Scheitern selbst nur eines einzelnen Crewmitglieds zur Folge haben kann, dass die Gruppe, das Team, die Mannschaft eventuell auch scheitert. Das ist ein ganz wichtiger Aspekt: Das Team muss wirklich funktionieren, muss gemeinsam arbeiten.

**Mende:** Und die Feder bzw. die Unruh in einer Uhr, die die Zahnräder antreibt, ist dann der Jagdinstinkt, der Wille, siegen zu wollen, den anderen zu besiegen?

**Kröger:** Ja, doch, ich glaube schon. Wenn man Regatten gewinnen will, dann muss man einfach permanent am Ball bleiben: Da muss man einfach angespitzt bleiben, scharf bleiben.

**Mende:** Ich denke, wir müssen uns jetzt einfach mal ein paar Segelbilder anschauen. Wir sehen Aufnahmen, die für heutige Verhältnisse eine geradezu erbärmliche Bildqualität haben: Ich glaube, das war 1994/95 bei der Whitbread-Regatta. Diese Regatta ist eine Regatta um die Welt, bei der Sie mit dabei gewesen sind auf einem Schiff namens Intrum Justitia, worüber Sie später auch ein sehr spannendes Buch geschrieben haben. Bei all der schlechten Bildqualität, die ich zu entschuldigen bitte – was es heißt, professionell um die Welt zu segeln, sehen wir jetzt gleich anhand einiger Filmaufnahmen.

**Filmeinblendung:** (während der Whitbread-Regatta 1994/95 an Bord der Intrum Justitia)

- Mende:** Da gab es ein paar heftige Duschen für die Mannschaft. Wo war das? War das im Südpazifik?
- Kröger:** Das war im Südpolarmeer, aber wo das genau war, weiß ich heute gar nicht mehr. Das war jedenfalls in dieser Region auf der Welt, in der die stärksten Stürme herrschen: Da befindet man sich in den, also zwischen dem 40. und 50. Breitengrad.
- Mende:** Das sind die "brüllenden Vierziger".
- Kröger:** Und noch weiter im Süden kommen dann die "Furious Fifties", also die "rasenden Fünziger". Es kann da schon sehr heftig zur Sache gehen: Das Wasser ist kalt, die Luft kalt, denn man hat da Temperaturen von vier Grad Wasser- und meinetwegen sechs Grad Lufttemperatur. Das ist alles nicht so angenehm, nicht so prickelnd, und man ist über Tage hinweg nass, zwar nicht durch bis auf die Haut, aber es ist einfach alles feucht und klamm. Tja, das muss man halt irgendwie mögen.
- Mende:** In welchen Schichten muss man da oben an Deck sein und die Duschen entgegennehmen?
- Kröger:** Wir haben damals immer folgendermaßen gesegelt: vier Stunden auf Wache, vier Stunden Stand-by und vier Stunden Freiwache. Das konnte bei bestimmten Bedingungen dazu führen, dass man die große "Möglichkeit" hatte, acht Stunden am Stück an Deck zu sein.
- Mende:** Welche Windstärken haben Sie dabei erlebt?
- Kröger:** Die stärksten Winde, die ich überhaupt am Südpolarmeer erlebt habe, also auch bei meinem zweiten Rennen um die Welt, gingen rauf bis 45, 50 Knoten, das sind gute acht bis neun Windstärken. Wenn man zu Hause wäre, würde man dann lieber nicht mehr vor die Tür gehen.
- Mende:** Da bleibt der normale Segler zu Hause, macht sich einen Tee und achtet darauf, dass das Boot schön festgebunden ist. Sie als Profisegler suchen hingegen die Tiefdruckgebiete sogar.
- Kröger:** Es kommt natürlich immer auf den Einfallswinkel an. Wenn der Wind, wenn der Sturm von hinten, von achtern kommt, dann ist das relativ überschaubar, denn der treibt einen dann ja wahrlich voran. Das ist bei den Rennen um die Welt normalerweise immer so, denn man segelt mit den vorherrschenden Winden von West nach Ost um die Welt. Damals sind wir nämlich noch direkt um die Antarktis gesegelt. Insofern ist also so ein Tiefdruckgebiet ein positiver Aspekt, wenn der Einfallswinkel stimmt. Es gibt zwar auch Rennen für Amateure, die ähnlich strukturiert sind, die aber gegen den Wind um die Welt gehen. Das würde ich definitiv nicht machen wollen.
- Mende:** Das ist ja noch unangenehmer.
- Kröger:** Ja, absolut, so ein Sturm von vorn ist natürlich völlig unangenehm beim Segeln.
- Mende:** Das ist aber nur bei den Amateuren so, denn die Profis haben es da wohl ein bisschen einfacher.
- Kröger:** Man hatte dabei wohl folgende Überlegung: Wenn man gegen den Wind segelt, dann ist das zwar unangenehmer, aber auch ein bisschen überschaubarer. Das ist sozusagen leichter beherrschbar. Denn wenn

man Wind mit 50 Knoten von achtern hat, kann man sich schon auch mal schnell überschlagen.

- Mende:** Es ist also gefährlicher, so starken Wind von achtern zu haben.
- Kröger:** Ja, im Prinzip ist das bei hohen Windgeschwindigkeiten so, weil das Boot dann auch viel höhere Geschwindigkeit fährt.
- Mende:** Wie schnell fahren denn dann solche Jachten?
- Kröger:** Diese Boote damals konnten so um die 30 Knoten Maximalgeschwindigkeit erreichen.
- Mende:** Das sind gut 50 Stundenkilometer.
- Kröger:** Ja, da ist schon schnell. Auf dem Wasser ist das wirklich sehr schnell.
- Mende:** Wie sieht es denn bei solchen Fahrten mit Seekrankheiten aus? Viele unserer Zuschauer werden jetzt womöglich bereits vom Zuschauen ein flaes Gefühl in der Magengegend haben.
- Kröger:** Für mich ist das überhaupt kein Thema, denn sonst wäre ich ja ...
- Mende:** Noch nie gewesen?
- Kröger:** Nie. Denn dann wäre ich ja berufs unfähig, da müsste ich dann ja immer gleich mit dem "gelben Schein" ankommen.
- Mende:** Ihnen ist also noch nie in Ihrem Leben auf dem Boot schlecht geworden?
- Kröger:** Noch nie.
- Mende:** Ist das bei allen Regattenseglern so? Kann man das so pauschal für alle Profis sagen?
- Kröger:** Nicht für alle. Ich kenne einige Jungs und Mädels aus dem olympischen Bereich, die immer dann, wenn sie auf ein großes Boot gehen, merken, dass das für sie doch eine etwas andere Veranstaltung ist. Denn wenn man seine Jolle, sein Dingi direkt vor der Küste segelt, dann ist das alles überschaubar, dann ist Seekrankheit überhaupt kein Thema. Aber wenn man plötzlich übers hohe Weltmeer fahren soll, dann ist das schon eine andere Nummer. Deswegen sind sich selbst solche Olympiateilnehmer oft gar nicht so sicher, ob sie seekrank werden oder nicht. Aber es gibt ja auch ganz unterschiedliche Gründe für die Seekrankheit. Bei vielen Leuten ist das einfach ein Problem des Innenohrs, weil das Gleichgewichtssystem nicht so ganz einordnen kann, was da gerade passiert. Aus diesem Grund wird einem dann schlecht. Aber wie gesagt, solche Probleme habe ich nicht. Ich segle seit meinem dritten, vierten Lebensjahr, von daher ist das für mich wahrlich kein Thema.
- Mende:** Auch dann, wenn sie kopfüber in der Bilge hängen, also im tiefsten Teil des Bootes, weil Sie irgendwas von dort raussuchen müssen, wird Ihnen nicht schlecht?
- Kröger:** Nein, da wird mir nicht schlecht.
- Mende:** Beneidenswert.
- Kröger:** Wenn ich denn schon irgendwo kopfüber drinhänge, dann hat das ja seinen guten Grund: Da muss ich wahrscheinlich irgendwas regeln, tun, machen, reparieren usw. Wenn mir in diesen Momenten schlecht

werden würde, dann wäre das schon ziemlich blöd, denn dann könnte ich ja diesen Job nicht zu Ende machen.

- Mende:** Wie groß war die Crew bei diesem Rennen, von dem wir soeben Bilder gesehen haben?
- Kröger:** Wir waren zu zwölf an Bord.
- Mende:** Was war dabei Ihre Aufgabe?
- Kröger:** Ich war bei meinem ersten Rennen um die Welt Vorschiffsmann: Das ist der, der vorne auf dem Vorschiff als erster Mann sozusagen die Segel wechselt und der dann auch unter fast allen Bedingungen hoch muss auf den Mast.
- Mende:** Kann man sagen, dass das die gefährlichste Position ist?
- Kröger:** Na gut, was ist schon gefährlich? Das ist doch alles Definitionssache.
- Mende:** Wenn Sie in einer Situation, wie wir sie soeben gesehen haben, über Bord gehen, dann ...
- Kröger:** Sagen wir mal so: Für jemand, der das noch nie gemacht hat, ist das supergefährlich. Denn so jemand fällt vermutlich sofort über Bord. Aber wenn man damit aufgewachsen ist und wenn man das als seine Berufung empfindet, dann ist das nicht sonderlich gefährlich.
- Mende:** Was muss man denn machen, damit das nicht gefährlich ist? Plaudern Sie doch mal ein bisschen aus dem Nähkästchen. Wie bewegt man sich da, wo hält man sich fest? Wie kann man sich auf dem Vorschiff, wo die Wellen wirklich drüber gehen, bewegen? Und dort muss man dann herumkrabbeln und z. T. auch auf den Mast hinauf.
- Kröger:** Ja, aber nicht krabbeln, denn da wird man schon gezogen.
- Mende:** Sie müssen dort oben die Segel setzen, Sie müssen sie abschlagen und damit hantieren. Für einen Laien ist diese Arbeit doch unvorstellbar.
- Kröger:** Mein Vater hat mir schon sehr, sehr früh beim Segeln mit auf den Weg gegeben: eine Hand fürs Schiff und eine Hand für den Mann! Das ist eine ganz einfache Regel. Und nach der lebe ich heute noch. Man muss sich das aber auch folgendermaßen vorstellen: Die Leute auf den Bildern, die wir soeben gesehen haben, sind Profis. Sie bekommen ihr Geld dafür, dass sie auf diesem Boot sitzen. Das sind also nicht irgendwelche Jungs, die mit einem Schlag vom Bier und 'ner Pizza auf dem Sofa dort hingebannt worden wären und dort plötzlich performen müssten. So ist es ja nicht. Das sind alles Leute, die in dieses Metier hineingewachsen sind und die ganz genau wissen, was auf sie zukommt. Das heißt, sie geraten nicht einfach plötzlich in eine Situation, in der sie sagen: "Ups, jetzt habe ich mich nicht festgehalten, jetzt falle ich über Bord!" Wir sind aber auch angeleint: Wenn die Bedingungen wirklich heftig und hart sind, dann sind wir wirklich angeleint; wir sind ja nicht lebensmüde. Natürlich ist das riskant, aber dieses Risiko gehen wir ein, weil wir das Risiko in gewisser Weise einordnen, einsortieren und einschätzen können.
- Mende:** Sind Sie denn bei einem Rennen auch schon mal über Bord gegangen?

- Kröger:** Auf einem kleineren Boot, auf einem Soling, als ich eine Olympiakampagne gesegelt bin. Da bin ich tatsächlich mal bei einer Regatta im Rahmen der Kieler Woche über Bord gegangen.
- Mende:** Das war also in der Kieler Förde und nicht draußen auf hoher See.
- Kröger:** Ja, aber das war ziemlich bescheuert. Auf dem Soling hatte man früher solche Fußgurte. Man hatte auch einen Brustgurt, aber durch diese Fußgurte fühlte man sich quasi wie ein Galeerensträfling. Diese Fußgurte wiederum waren an einer Querstange im Boot festgemacht. Ich hing also noch an der Außenseite des Bootes und in der Wende hat sich dann aber dieser Schäkkel geöffnet, woraufhin ich mich selbst aus dem Boot katapultiert habe. Das war schon ein bisschen skurril.
- Mende:** Das war natürlich nicht wirklich lebensgefährlich. Aber auch da kann einem etwas passieren. In so einer Situation wie im Südpolarmeer wäre ein Über-Bord-Gehen natürlich sehr, sehr gefährlich gewesen. Leichtigkeit ist ja beim Segeln wie bei vielen anderen Sportarten auch sehr wichtig: Wie viel persönliches Gepäck konnten Sie denn damals mitnehmen?
- Kröger:** Beim ersten Rennen um die Welt durften wir noch entscheiden, ob wir einen Walkman – damals hatte man noch einen Walkman – oder ein Buch mitnehmen dürfen.
- Mende:** Ein Buch?
- Kröger:** Ja, ein Buch, und zwar auf die jeweilige Etappe, denn wir sind ja nicht nonstop um die Welt gesegelt, sondern das ging in mehreren Etappen. Beim zweiten Rennen um die Welt durften wir gar nichts mehr mitnehmen.
- Mende:** Stimmt es, dass selbst die Zahnbürsten durchbohrt wurden, um Gewicht zu schinden?
- Kröger:** Nun, man braucht ja bei einer Zahnbürste eigentlich nur einen ganz kleinen und nicht einen ewig langen Griff. Heute kann man in jedem Outdoor- und Trekkingladen diese Kombination von Löffel und Gabel kaufen: So etwas haben wir uns damals noch selbst gebaut. Wir haben uns also einen Satz Gabeln und einen Satz Löffel gekauft und dann deren Griffe gekürzt und jeweils einen Löffel und eine Gabel zusammengeschweißt.
- Mende:** Ein interessantes Patent.
- Kröger:** Ja, eigentlich hätte ich mir das sogar patentieren lassen sollen. Als ich so ein Teil dann in einem Laden gesehen habe, fand ich das doch sehr befremdlich.
- Mende:** Was haben Sie denn damit gelöffelt und gegabelt?
- Kröger:** Normalerweise isst man auf so einem Boot diese gefriergetrocknete Nahrung: Das ist wirklich "heiße Tasse" im großen Stil. Mittlerweile sind die Gerichte dabei schon sehr, sehr gut geworden. Es sagen zwar immer alle: "Oh, Astronautennahrung! Wie gruselig, wie schlimm!" Aber das ist wirklich gutes Essen, das auch einen hohen energetischen Wert hat, denn man muss auf solchen Regatten wirklich versuchen, so viel Energie wie möglich in den Körper hineinzubekommen. Wir haben mal

zusammen mit einer schwedischen Universität einen Test gemacht. Dabei haben einige von uns als Probanden vor der Etappe so eine bestimmte Flüssigkeit trinken müssen, damit man unseren Energiebedarf nach der Etappe messen konnte. Wir hatten dabei z. T. einen Tagesbedarf von bis zu 5000 Kilokalorien. Das ist schon sportlich, das ist schwerste Arbeit, wie tief unten in der Kohlegrube. Das ist dann eben auch die Menge an Kalorien, die man in den Körper hineinbekommen muss über die Nahrung. Man braucht viel Energie bei dieser Art von Segeln, und daher essen wir dabei immer diese energiereiche Nahrung. Gleichzeitig ist diese Nahrung aber auch sehr leicht, denn sie wird letztlich nur mit Wasser aufgekocht. Und das Wasser nimmt man ja nicht mit, sondern das produziert man mit der bordeigenen Meerwasserentsalzungsanlage unterwegs selbst. Dementsprechend funktioniert das also schon ganz gut. Aber Gewicht ist wirklich das A und O beim Segeln: Jedes Gramm spielt eine Rolle. Es gibt dabei natürlich auch immer wieder die gleichen Diskussionen. Da heißt es z. B. auf Booten, auf denen diese Sache nicht so exzessiv vorangetrieben wird: "Ach, das macht doch nichts, dieses bisschen an Gewicht, das wir da dabei haben!" Ja, schon, aber dieses bisschen ...

**Mende:** ... summiert sich.

**Kröger:** Ja, es ist die Summe an Gewicht, die zusammenkommt, wenn man das nicht ernst nimmt. Aber das begreifen viele Leute nicht. Am Ende macht das Gewicht wirklich einen entscheidenden Vorteil aus. Das heißt, man muss kompromisslos, stringent und strukturiert an diese Sache herangehen. Wenn man das nicht macht, dann kann man auch gleich zu Hause bleiben.

**Mende:** Wie lange mussten Sie denn bisher am Stück Astronautennahrung essen? Wie lang war denn die längste Etappe?

**Kröger:** Bei meinem zweiten Rennen um die Welt war gleich die erste Etappe die längste: von Southampton in England nach Kapstadt. Das sind 7500 Meilen, und dafür brauchten wir, wenn ich mich richtig erinnere, 27 Tage.

**Mende:** Wie oft haben Sie geduscht in diesen 27 Tagen?

**Kröger:** Gar nicht.

**Mende:** Wie riechen denn zwölf Männer nach diesen 27 Tagen?

**Kröger:** Das merkt man gar nicht mehr, wenn man einer der stinkenden Ziegenböcke dieser Herde ist. Das merkt man wirklich nicht mehr. Wenn man aber am Tag darauf, also nach einer Nacht im Hotelzimmer und nachdem man geduscht hat, wieder zum Boot geht, dann weiß man, was die Stunde geschlagen hat. Denn in der Zwischenzeit hat sich ja auf dem Boot die Shore Crew, also die Landmannschaft, um das Boot gekümmert: Das sind die Segelmacher, die Bootsbauer, die man quasi als Entourage mit um die Welt fliegen hat und die sich in den Etappenhäfen immer wieder um die Boote kümmern. Wenn die dann dabei sind, mit dem Hochdruckreiniger das ganze Boot zu reinigen, dann weiß man, was los ist: Das riecht nicht so schön. Der Geruch am Tag danach ist also nicht so prickelnd.

- Mende:** Haben Sie denn in diesen 27 Tagen, die Sie ja durchgehend mit dieser Crew, also mit den anderen elf Seglern an Bord sind, auch so etwas wie eine Privatsphäre? Gibt es da Momente, in denen man sich zurückziehen kann? Haben Sie wenigstens ein Bett und irgendwas, was Sie zuziehen können, um auch mal Ruhe zu haben?
- Kröger:** Nein. Man muss eine Sache mal ganz klar definieren: Wir sind auf diesem Boot, weil wir eine Regatta segeln wollen. Und wir wollen mit diesem Boot und mit dieser Mannschaft Erfolg haben. All das, was dieser Sache eventuell im Wege steht – alle Dinge, die man wahrlich nicht braucht –, kann gleich zu Hause bleiben. Denn sie hindern einen nur daran, sich auf das zu fokussieren, was wahrlich wichtig ist. Zur Privatsphäre: Es gibt da einen Raum, den man mit einem Reißverschluss zumachen kann: Das ist die Toilette. Diese Toilette war damals immer kardanisch eingebaut, was sehr angenehm war, wie ich zugeben muss. Wenn das Boot 25 Grad Schräglage hat und die Toilette ist immer noch in der Waagrechten, dann ist das gar nicht schlecht. Aber ansonsten werden natürlich diejenigen Kojen belegt, die für die Performance, für die Leistungsfähigkeit des Bootes am besten sind. Das heißt, wenn das Boot schräg liegt, dann werden natürlich die Kojen genommen, die auf der hohen Seite, auf der hohen Kante liegen, damit das Boot eben dementsprechend gerade liegt.
- Mende:** Denn je gerader es ist, umso schneller ist es.
- Kröger:** Genau. Und man hat natürlich keinen eigenen Schlafsack mit dabei.
- Mende:** Da gibt es also nicht zwölf Betten mitsamt Schlafsäcken auf der linken und zwölf auf der rechten Seite?
- Kröger:** Das gibt es nicht. Das hat einen ganz pragmatischen und total simplen Grund: Wenn ich oben an Deck bin, Manöver mache, das Boot trimme, steuere usw., wenn ich also oben an Deck das Boot aggressiv segle, wer soll denn dann unten auf meinen Schlafsack aufpassen? Dieser Schlafsack, mein Schlafsack, klöttert dort dann irgendwo in der Ecke rum. So ein Boot ist jedoch auch unter Deck ein "Schlachtfeld": Da werden ja auch Sachen umgestaut, da wird die ganze Ausrüstung – das ist bei diesen Rund-um-die-Welt-Rennen erlaubt, bei anderen Rennen ist das nicht erlaubt – hin und her gestaut. Sie wird immer dort positioniert, wo sie für die Leistungsfähigkeit des Bootes am effektivsten ist. Und wenn dann mein Schlafsack Nr. 12 irgendwo in der Gegend herumklöttert, dann landet er irgendwann in der Bilge, in der Pfütze. Da ist es doch viel effektiver, wenn der Schlafsack, den ich auch benutze, von jemandem belegt ist, der da nun gerade drin liegt.
- Mende:** Das ist eine ungewöhnliche Erklärung, warum da keiner einen eigenen Schlafsack hat.
- Kröger:** Aber das ist wirklich alles total simpel.
- Mende:** Das heißt, Sie sind da nicht nur aktiv als Sportler an Bord, sondern Sie sind auch nichts anderes als ein Ballast, der hin und her geschoben wird.
- Kröger:** Wenn ich schlafe auf jeden Fall.
- Mende:** Sie sind dann schlafender Ballast.

**Kröger:** Ja, absolut, aber das ist einfach so. Jeder von uns, der auf so einem Boot ist, der sich darauf einlässt, ein solches Rennen zu segeln, ist 24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche und eben auch mal 27, 28 Tage am Stück davon beseelt, dieses Boot schnell von A nach B zu segeln. Und da lässt man dann auch nicht locker.

**Mende:** Beim zweiten Rennen hieß das Boot, auf dem Sie mit dabei waren, Swedish Match. Bei diesem Rennen waren Sie auch mal krank und hatten Fieber.

**Kröger:** Ja, da war ich Wachführer und hatte mir auf einer Südpolarmeeretappe die Grippe oder so etwas Ähnliches eingefangen.

**Mende:** Wie kann man sich auf dem Polarmeer eine Grippe einfangen?

**Kröger:** Das kommt alles aus dem Umfeld: So etwas schleppt man mit an Bord.

**Mende:** Ich frage Sie deswegen danach, weil ich mir vorstellen kann, dass es bei so einer Regatta auch mal Momente gibt, in denen man sich sagt: "Ich will heim, ich will in ein Bett, ich will in eine warme Badewanne, ich will mal wieder ein richtiges Essen haben!" Gibt es diese Momente?

**Kröger:** Nein, eigentlich nicht, zumindest habe ich sie nicht, denn ich weiß ja, worauf ich mich einlasse. Wenn ich in so eine Regatta reingehe, dann bin ich vorbereitet, dann weiß ich, was auf mich zukommt. Denn wir sind ja nicht irgendwelche Träumer, die um die Welt segeln wollen, weil das alles so abenteuerlich und fantastisch ist. Wir sind auf diesem Boot, weil wir eine Regatta gewinnen wollen und weil wir einen professionellen Job abliefern wollen. Das ist wirklich eine ganz stringent durchdachte Geschichte. Wenn man dann auf so einer Etappe ist, gibt es vielleicht schon auch mal Situationen, in denen das alles nicht so prickelnd ist, weil meinerwegen das letzte Manöver schiefgegangen ist und man feststellen muss, dass man, wie sich aus den neuesten Positionsberichten der anderen Boote erschließen lässt, drei, vier Meilen auf die Konkurrenz verloren hat. Das sind dann Situationen, die nicht so toll sind. Aber da muss man dann dranbleiben und ganz einfach weiterkämpfen, um das, was man da soeben nicht so gut gemacht hat, wieder kompensieren zu können. Das ist eigentlich das A und O bei solchen Rennen: Darauf kommt es an. Und selbst dann, wenn man krank ist oder kränkelt, darf man vielleicht einmal für vier Stunden aussetzen, um meinerwegen mal acht Stunden am Stück durchschlafen zu können, aber dann bekommt man ein paar Ibuprofen und es geht weiter. Das ist eine Sache, die sich natürlich viele Leute gar nicht so recht vorstellen können.

**Mende:** So ist es.

**Kröger:** Das ist natürlich schon etwas Besonderes, denn man muss sich vorstellen: Bei diesen beiden Rennen um die Erde, die ich mitgesegelt bin, waren wir jeweils 12 Boote mit je 12 Mann. Das heißt, das waren ungefähr 140 Leute, die da um die Welt segelten. Sie segelten auch in Regionen, in denen sonst kein anderes Boot fährt. Im Südpolarmeer gibt es einen Punkt, der sich Point Nemo nennt. Wir fahren zwar nicht genau darüber hinweg, waren aber ziemlich in dessen Nähe. Das ist der Punkt auf der Erde, der am weitesten weg ist von jedweder Zivilisation auf der Erde. Das von Menschenhand Gemachte, das am nächsten an einem dran ist, sind nur die anderen Boote in der Nähe, also die anderen

Teilnehmer des Rennens – und vielleicht ein Satellit, der ungefähr 300 Kilometer über einem steht.

- Mende:** Was träumt man denn an so einer Stelle? Sie haben ja Kinder, Familie, Eltern: Träumen Sie da nicht von zu Hause?
- Kröger:** Das weiß ich gar nicht. Träume ich da von zu Hause? Das weiß ich wirklich nicht. Wie gesagt, wenn ich auf so einem Boot bin, dann bin ich beseelt davon, dieses Boot so schnell als möglich von A nach B zu bringen.
- Mende:** Sie funktionieren dabei als genau das Rädchen, als das Sie engagiert worden sind?
- Kröger:** Ich bin darauf fokussiert, das zu machen, was ich von mir selbst erwarte und was letztlich auch mein Umfeld von mir erwartet.
- Mende:** Wie sind Sie denn so geworden? Denn Sie waren ja ein ganz normaler Junge ...
- Kröger:** So verhärtet, meinen Sie?
- Mende:** Das wollte ich jetzt nicht sagen. Aber im positiven Sinne, sind Sie doch ein recht harter Kerl geworden. Sie waren also ein ganz normaler Junge und sind bereits früh auf einer Optimisten-Jolle gesegelt, da Sie aus einer Wassersport treibenden Familie stammen. Aber diesen Sprung in diese Kategorie, in der Sie dann irgendwann angekommen sind, geschah ja nicht zwangsläufig. Was hat Sie denn so geformt?
- Kröger:** Ja, zwangsläufig ist dieser Schritt nicht. Aber das ist halt auch eine Sache der Entwicklung, die aus mehreren Phasen besteht. Ich habe in einem ganz kleinen Arbeiter-Wassersportverein an der Weser in Bremen-Nord angefangen: Das größte Boot dort hatte zehn Meter Länge – und es war schon der Hammer, dass überhaupt so ein Zehnmeterboot in diesem Hafen lag. Ich bin dann mit Clubmitgliedern gesegelt, bin mit ihnen zusammen kleine Regatten auf der Weser gesegelt. Irgendwann segelten wir dann zusammen mit anderen Leuten auch Regatten auf der Nordsee. So hat sich das immer stetig weiter entwickelt. Irgendwann bin ich auch einmal bei diesem legendären Fastnet Race gesegelt. Das heißt, ich bin da letztlich behutsam hineingewachsen, bis ich irgendwann in diesem Umfeld angekommen bin, in dem wirklich glasklar und beinhart professionell gesegelt wird. Auch wenn es sich sehr hart anhört, wie man an diese Sache herangeht bzw. wie man an diese Sache herangehen sollte, ist es doch so, dass die Leute, die das machen, das auch wirklich lieben: Das ist unsere Erfüllung.
- Mende:** Das heißt, Sie lieben das Segeln.
- Kröger:** Ja, klar ...
- Mende:** Es ist also nicht so, dass Sie sagen würden: "Das ist nun einmal mein Beruf, da muss ich jetzt durch, aber eigentlich würde ich viel lieber Golf spielen oder so!"?
- Kröger:** Nein, gar nicht. Ich spiele ja auch Golf, aber ich liebe das Segeln. Es ist grundsätzlich so, dass das für mich Beruf und Berufung zugleich ist. Ich liebe diesen Sport und ich gehe z. B. auch mit meiner Familie segeln, weil ich es einfach fantastisch finde, auf dem Wasser zu sein: Das ist ein

großartiger Sport mit unglaublich vielen Variationen und unterschiedlichen Bereichen. Diese beinharte Segelei bei einem professionellen Rennen macht da nur einen Aspekt aus, einen Aspekt allerdings, den ich sehr, sehr gerne mag. Denn das treibt mich einfach immer an, das gibt mir immer wieder Möglichkeiten, kreativ zu sein usw. Ich bin dabei auch immer wieder gefordert, Verantwortung zu übernehmen und Sachen durchzupuschen und zu sagen: "So machen wir das jetzt! Und jetzt ziehen wir das auch hart durch!" Natürlich berät man sich dabei mit allen anderen Leuten, die da auch noch auf dem Boot und auch alle nicht doof sind. Das sind Sachen, die mich unheimlich antreiben. Dieser Sport hat mich schon auch geformt. Ja, der formt einen auch. Natürlich ist es manchmal schwierig, wenn ich mit Leuten eine Regatta segle und die Diskrepanz in der Einstellung ist so unglaublich groß. Ich kann mir ganz gut vorstellen, wie irritiert diese Leute gelegentlich darüber sind, wie ich an so eine Sache herangehe.

**Mende:** Wenn es auf der einen Seite die Amateure und auf der anderen Seite die Profis gibt. Bei diesen beiden Rennen um die Erde waren Sie ja Crewmitglied, d. h. Sie waren einem Skipper, dem Chef der Crew, unterstellt. Vor einiger Zeit sind Sie aber auch als Skipper in einem Rennen gesegelt. Auch davon haben Sie uns ein paar Bilder mitgebracht. Die schauen wir uns jetzt mal an.

**Filmeinblendung:** (Aufnahmen vom Nord Stream Race)

**Mende:** Ja, Tim Kröger, dort waren Sie nun Skipper. Inzwischen haben Sie auch ein Buch geschrieben mit dem Titel "Ich bin wir – das Crew-Konzept", in dem Sie Ihre Erfahrungen aus dem Segelsport zusammengefasst haben. Das ist ein Buch, das so ein bisschen an Vorträge anknüpft, die Sie z. B. bei Unternehmen halten, weil diese wissen wollen, wie es denn bei so einem Rennen auf dem Boot abläuft. Die Unternehmen fragen sich also: "Was können wir für unser Unternehmen aus dem Segelsport lernen?" Sie haben nun etwas sehr Kluges gemacht: Sie haben nicht damit angefangen, hier in Buchform eine Art Unternehmensberatung zu schreiben. Stattdessen haben Sie ein Buch geschrieben, in dem es wirklich nur ums Segeln geht. Aber man kann immer wieder lernen, dass man viel von dem, was Sie über das Segeln schreiben, in einem Unternehmen oder als Führungspersönlichkeit anwenden kann. Sie waren nun bei diesem Rennen und bei vielen Rennen davor als Skipper Führungspersönlichkeit: Was macht denn einen guten Skipper, einen guten CEO, wie man heute in einem Unternehmen sagt, also einen guten Chef aus?

**Kröger:** Wir haben dieses Rennen, dieses Nord Stream Race, einmal von St. Petersburg nach Deutschland und ein weiteres Mal von Deutschland nach St. Petersburg gemacht. Mir wurde die Aufgabe gestellt, für dieses Rennen eine Crew zusammenzustellen und an diesem Rennen teilzunehmen. Ich habe mich gefragt, wie man das wohl am cleversten macht. Aufgrund dessen, was ich in der Vergangenheit schon alles gemacht habe, habe ich dabei mittlerweile natürlich sehr, sehr viel Erfahrung. Wenn man an diese Sache herangeht, ist das Entscheidende schlicht und einfach, dass man keine Kompromisse macht bei der Auswahl der Leute, mit denen man segeln will.

- Mende:** Wie suchen Sie diese Leute aus? Was sind dabei für Sie die entscheidenden Kriterien? Was muss einer mitbringen, um es in Ihre Crew zu schaffen?
- Kröger:** Es gibt zwei Aspekte, die ganz wichtig sind. Der erste Aspekt ist selbstverständlich die fachliche Qualifikation: Die Leute müssen den Job, für den ich sie auswähle, auch wirklich perfekt beherrschen. Und der zweite Aspekt ist die menschliche Passung, d. h. die Crew muss auch funktionieren: Ich muss mir sicher sein, dass das mit diesen Leuten als Crew gut funktioniert. Ein weiterer wichtiger Aspekt für mich ist, dass man loyal ist: dem Projekt gegenüber, für das man arbeitet, und auch der Gruppe gegenüber, mit der man dabei arbeitet. Das sind die drei wichtigsten Aspekte für mich bei der Auswahl der Crewmitglieder.
- Mende:** Diese Aspekte sind ja auch bei der Auswahl der Mitarbeiter in einem Unternehmen von zentraler Bedeutung.
- Kröger:** Ja, absolut.
- Mende:** Auch dort braucht es fachliche Kenntnisse, menschliche Qualität und Loyalität dem Unternehmen gegenüber.
- Kröger:** Ganz genau. Oft ist es ja so, dass solche Projekte, wenn sie aufgesetzt werden, aus einer Art Nukleus entstehen: Man hat so zwei, drei Leute, die das Projekt aufsetzen. Diese Leute suchen sich dann einen Vierten und diese Vier dann einen Fünften usw. Das ist eigentlich die gesündeste Art und Weise, so etwas aufzubauen, denn dann wird jeder, der neu hinzukommt, sozusagen von der Gruppe getragen. Denn es haben ja vorher alle zu diesem neuen Mitglied gesagt: "Ja, der passt dazu, den nehmen wir!" So in der Art habe ich das dann auch gemacht. Die Frage allerdings, wie man diesen oder jenen, der für die Crew infrage kam, findet, war in diesem Fall allerdings nicht so relevant, denn sie kannten sich ja schon alle untereinander. Das heißt, das sind teilweise Leute, die schon sehr, sehr lange mit mir segeln, und zwar in unterschiedlichen Konstellationen. Ich weiß einfach von diesen Leuten, dass sie dazupassen, dass sie funktionieren. Und ich weiß auch, dass sie den Job können, den ich von ihnen erwarte. Als das Team für dieses Projekt dann stand, war das Rennen selbst für mich als Skipper sozusagen nur mehr ein walk in the park, wie man auf Englisch so schön sagt. Das war total easy. Ich hatte einfach meine Hausaufgaben gemacht: Ich hatte eine gute Mannschaft aufgestellt, eine gute Crew, die auch wirklich gerne zusammen segelt. Sie rekrutierte sich aus meinem eigenen professionellen Umfeld und am Ende war es so, dass wirklich alle gesagt haben: "Das hat uns unheimlich viel Spaß gemacht und wir sind wirklich alle sehr gerne miteinander gesegelt." Das war also ein angenehmes Unternehmen, das auch wirklich gut funktioniert hat.
- Mende:** Sie haben ja viele Skipper, viele Chefs erlebt: Was muss ein guter Chef haben? Haben Sie auch mal Skipper erlebt, mit denen es nicht so ganz glücklich gelaufen ist?
- Kröger:** Fangen wir mal da an, wo es schwierig war. Die größte Führungsschwäche ist für mich eigentlich der Mangel an Souveränität. Man muss einfach eine Gruppe, die ja im Segelsport oft auch von starken Charakteren geprägt ist, souverän führen können. Man muss auf

der Basis dessen, was man selbst "transportieren" kann, allen Crewmitgliedern vermitteln, wo vorne ist. Das heißt, es muss sich natürlich jeder in die Sache einbringen, aber man muss auch wissen, wo vorne ist. Wenn man dabei eine gewisse Souveränität nicht hat, wenn man z. B. die Leute hinhängt ...

**Mende:** Sie meinen Souveränität in dem Sinne, dass man auch Kritik aushalten kann, dass man nicht persönlich verletzt ist, wenn man kritisiert wird usw.?

**Kröger:** Ja, klar. Das ist ganz wichtig. Eine offene und klare Kommunikation im Rahmen einer solchen Crew, einer solchen Gruppe ist extrem wichtig.

**Mende:** Das heißt, man muss auch mal Disharmonien aushalten können?

**Kröger:** Ja, natürlich, das ist ein ganz wichtiger Aspekt. Man sagt zwar immer: "Üben Sie ruhig Kritik, aber bitte nicht persönlich!", aber eigentlich ist das völlig egal. Wichtig ist nämlich, dass sich jeder darüber im Klaren ist, dass man gemeinsam Erfolg haben will, dass man gemeinsam die Sache nach vorne tragen will und dass da Disharmonien einfach auch manchmal dazugehören. Das ist einfach eine Chance und eine Möglichkeit, das Ziel schneller zu erreichen, weil man dann einfach einen kleinen Shortcut macht und sich nicht auf Animositäten einlässt.

**Mende:** Sind Sie ein guter Chef?

**Kröger:** Das kann ich nicht beurteilen, das können nur die Jungs und Mädels beurteilen, die mit mir gesegelt sind. Aber so groß war die Kritik an mir nicht – ich glaube, daraus kann ich vielleicht vorsichtig den Schluss ziehen, dass ich als Chef wohl einigermaßen in Ordnung bin.

**Mende:** Ein Thema muss ich jetzt unbedingt noch ansprechen, auch wenn wir schon fast am Ende unserer Sendung angelangt sind, nämlich den America's Cup. Das ist ebenfalls eine legendäre, uralte und ganz tolle internationale Regatta. Sie ist zurzeit aber so ein bisschen in Verruf geraten wegen einiger Gerichtsurteile usw. Sie jedenfalls segelten ja auch schon zwei Mal beim America's Cup mit, und zwar einmal auch in einer südafrikanischen Kampagne. Vielleicht haben wir noch Zeit genug, aufzuzeigen, was mit Segeln eigentlich alles möglich ist. Denn das war ja eine Mannschaft, die sich aus ganz unterschiedlichen Bereichen rekrutierte.

**Kröger:** Das Team Shosholoza, mit dem wir da 2007 beim America's Cup angetreten sind, war schon etwas ganz Besonderes. Denn das war die erste America's Cup Kampagne des schwarzen Kontinents mit schwarzen und weißen Seglern an Bord. Es war unglaublich, dass man – auf der Basis von wirklich ganz unterschiedlichen Erfahrungshorizonten, die die einzelnen Crewmitglieder mitbrachten – aus dieser Truppe eine schlagkräftige Crew machen konnte. Wir haben uns da auch wirklich gut geschlagen im Vorfeld, in den Vorbereitungsregatten zum America's Cup 2007. Das war schon ein ganz besonderes Erlebnis und ein ganz besonderes Team.

**Mende:** Kann man da das Fazit ziehen: "Es muss nicht gewonnen werden, aber wenn der gemeinsame Wille zum Siegen vorhanden ist, dann hat das einen Wert an sich!"?

**Kröger:** Ja, absolut, klar. Man muss nicht unbedingt gewinnen. Man möchte gerne gewinnen, aber im Segelsport ist von vornherein nichts wirklich absolut planbar, d. h. ein bisschen Fortüne gehört schon auch dazu. Wenn das fehlt, dann ist man eben beim nächsten Mal besser.

**Mende:** Tim Kröger, ich hoffe, es gibt noch viele nächste Male, an denen Sie, ob als Crewmitglied, ob als Skipper, zeigen können, was Sie alles drauf haben. Vielen Dank fürs Kommen, vielen Dank für diese spannende Schilderung des Alltags bei einem Hochseerennen. Meine Damen und Herren, natürlich auch Ihnen ein herzliches Dankeschön für Ihr Interesse an dieser Sendung.