

**Selbstsicherheit. Der junge  
Einhandkipper kennt keine Angst**



# Ein Wille, ein Weg

Eben erst hat er sein BWL-Studium abgeschlossen, Note 1,8. Jetzt hat Boris Herrmann (26) andere Ziele. Er könnte Deutschlands neuer Hochsee-Star werden

**S**o muss ein Einhandsegler aussehen: wilder angegrauter Bart, ungepflegte Haarzotteln, zerfurchte Lederhaut, schwielige Hände. Giovanni Soldini scheint einem Fisherman's-Friend-Werbespot entsprungen. Das verlebte Gesicht macht den 41-jährigen Salzbucket zehn Jahre älter. Er ginge als Clochard durch, wenn nicht die lustigen kleinen Augen wären, die Lebensfreude und Zufriedenheit versprühen. Kein Wunder, der Italiener dominiert die Class 40, die am schnellsten wachsende Offshore-Einhandklasse. Er ist der Star, der Maßstab. Wo Soldini ist, war noch kein Deutscher. Boris Herrmann will da hin.

Möglichst schnell. Der 26 Jahre junge Deutsche hat im März eine gebrauchte Rennyacht gekauft, segelt in diesen Tagen beim ersten Transatlantik-Rennen, im Juli beim zweiten und startet im Oktober die große Runde um die Welt. Ein Wahnsinnsprogramm. Zumal Herrmann so gar nichts vom großen Soldini hat.

Er sitzt dem Meister im bretonischen Douarnenez gegenüber. Die erste Trainingsregatta ist vorbei. Das schmucklose Veranstaltungszelt schüttelt sich im Minutentakt. 30-Knoten-Böen jagen über den Hafen. Regen peitscht gegen die Plane.

Soldini-Wetter. Der Italiener hat sich durch unzählige solcher Stürme gekämpft. Als er 1999 das Around-Alone-Rennen gewann, war Boris Herrmann gerade dabei, von seinem Baggerloch bei Oldenburg zum Zwischenahner Meer umzuziehen, wo er eine VB-Jolle bewegte. Als Soldini 2007 das Transat Jacques Vabre über den Atlantik ge-

wann, steckte Herrmann tief im BWL-Studium und hinterließ seine Spuren in der 505er-Klasse. Was in aller Welt will dieser Junge auf dem Atlantik? Den Diplom-Ökonom nimmt man ihm ab. Aber einen Offshore-Helden?

Soldini hegt diese Zweifel sichtlich nicht. Er behandelt den Deutschen respektvoll, kollegial. Der Stegnachbar ist in die Familie aufgenommen. Er fachsimpelt, scherzt, rät. Obwohl Boris keinen Bart hat. Obwohl er seine Diplomarbeit über nachhaltiges Management in Aktiengesellschaften geschrieben hat. Obwohl er aus Germanien stammt, dem Hintertupfingen der Hochseeszene.

Deutsche haben in den französisch geprägten Ozeanklassen bisher so wenig zu melden wie im Rugby oder Baseball. Aber Soldini sagt: „Ich bin beeindruckt.“ Das ist ein Ritterschlag.

Tatsächlich hat Boris Herrmann schon mehr geschafft als irgendein Landsmann zuvor. In unglaublich kurzer Zeit stellte er ein solides Konzept auf die Beine, das ihm auf

hohem Niveau einen Eintritt in die Hochseeszene erlaubt. Soldini dagegen vegetierte jahrelang mit diversen unterfinanzierten Projekten dahin. So ist es in der Einhandbranche üblich. Sein Durchbruch kam beim Around-Alone-Rennen 1999. Er rettete medienwirksam die Französin Isabelle Autissier aus dem Südpolarmeer. Die Abenteuertat flimmerte wochenlang über die Bildschirme weltweit. Soldini, der ein Jahr vorher auf tragische Weise seinen Freund und Mitsegler in einer Regatta verloren hatte, wurde in Italien zum Nationalhelden. Die Sponsoren standen Schlange.

Auf solch eine Konstellation kann Boris Herrmann nicht warten. Das Anhäufen von Heldentaten dauert ihm zu lange. Er sammelt Argumente und bearbeitet sie mit den Werkzeugen des BWLers: Kosten-Nutzen-Rechnung, Machbarkeitsanalyse, Marketingkonzept. Gleich die erste Klinke, die er putzt, öffnet die Tür zum Profisegeln. Niels Stolberg, Geschäftsführer der Beluga- >

**Schokoladenseite. Class-40-Renner sind für schnelle Raumschots-Ritte optimiert**



Reederei, lässt sich auf die in Herrmanns Präsentation beschriebene „Win-win-Kooperation“ ein. Die Botschaft passt. Die Bremer haben gerade internationale Schlagzeilen gemacht, weil sie einen ihrer Frachter mit dem „Sky-Sail“-Drachen treibstoffsparend über den Atlantik schickten. Sie statten den Solosegler mit einem Einjahresvertrag aus. Über die Höhe der Summe wird Still-schweigen bewahrt. Sie deckt seine laufenden Kosten. In der Klasse heißt das im Klartext: 100 000 bis 150 000 Euro.

Boris Herrmann ist plötzlich Profisegler, Kaum eine Handvoll können hierzulande von dem Sport leben. Es ist ein Wunder. En-

für, dass er um die Welt segelt. Wie konnte das passieren? Was hat dieser Mann, der so unscheinbar daherkommt? Warum sollte er der erste Deutsche sein, der die Offshore-Szene erobert?

Weil der Schein manchmal trügt. Herrmann ist nicht so steif, wie seine aufrechte Sitzhaltung vermuten lässt. Er ist nicht so introvertiert, wie die leise gesprochenen, wohl überlegten Worte glauben machen. Er ist handwerklich nicht so unbedarft, wie man sich einen Wirtschaftswissenschaftler vorstellt. Und er hat in puncto Hochsee-Erfahrung weniger Defizite, als man sich bei einem Mittzwanziger-Jollensegler vorstellen kann.

## Der Weg als Diplom-Ökonom war deutlich vorgezeichnet. Plötzlich ist er Profisegler

de 2007 schloss er sein Studium mit der Note 1,8 ab. Der Weg in die Wirtschaft schien vorgezeichnet. Aber nun bekommt er Geld da-

Seit sechs Jahren arbeitet er als Profiskipper bei Logemann-Yachting. Mit Törnns auf dem Mittelmeer, Atlantik und Nordmeer sammelt er mehr als 20 000 Meilen in seinem Logbuch. Im Winter skippert er bei Schwerwettertrainings auf der Nordsee. Im Rahmen seines Minitransat-Projekts 2001 stockt er das Konto um weitere 10 000 Einhandregatta-Meilen auf. Boris Herrmann ist Träger der Trans-Ocean-Medaille und des Schlimbach-Anerkennungspreises.

Eigentlich ist eine solche Seglervita in Deutschland kaum möglich. Man lernt im Opti, 420er oder Laser. Darauf sind Förderkonzepte ausgerichtet. Für Hochsee-Erfahrung ist wenig Platz. Wer nicht von Eltern oder Club gepusht wird, erreicht kaum ein ordentliches Niveau. Da Oldenburg nicht gerade zu den Wassersport-Hochburgen des Landes zählt, sind auch für Herrmann die Weichen nicht in Richtung Profisegler gestellt. Wenn da nicht die ungeheure Liebe zur See wäre, seine Sehnsucht nach Weite.

Der Vater hat sie ihm eingepflegt. Herrmann bezeichnet ihn liebevoll als „militanten Fahrtensegler“, der für diese Leidenschaft lebt. Ein Typus, der heutzutage vom Aussterben bedroht ist. „Wenn wir es zum Ferienbeginn nicht eine Stunde nach Schulschluss auf die Autobahn schafften, war er sauer“, erinnert sich der Sohn schmunzelnd. Schon mit drei Monaten schnallt ihn der Lehrer auf den 20er-Stahl-Jollenkreuzer und kreuzt vom Heimathafen Eckwardersiel ▷

**505er und Minitransat. In beiden Klassen erarbeitet sich der Hochsee-Newcomer seine Reputation**



FOTOS: J.-F. WÄLLER (L. O.), B. /STICHELBAUT/DPPPI (L. U.), YACHT/L. VIDAL (R.)

**„Beluga“ am Wind. Die Boote werden  
allein, zu zweit und mit Crew gesegelt**





Reduktion. Die Navigation mittschiffs hat alles, was der Soloskipper braucht



Purismus. Class-40-Renner bieten mehr Raum und Komfort als ein Open 60. Es gibt sie auch als Cruising-Variante. Der Spi wird aus dem Vorschiff gesetzt

aus durch den Jadebusen. Ungezählt sind die Meilen, die sie seitdem zusammen zurückgelegt haben. Der Vater ist die Bezugsperson, nachdem sich die Eltern früh getrennt hatten. „Das Schiff war unser kleiner Wohnwagen. Bagger und Schaufeln waren im Vorschiff deponiert. Wenn wir trockenfielen, hatte ich einen riesigen Sandkasten zum Spielen“, sagt Boris Herrmann. „Es war herrlich.“

Der Jollenkreuzer mit Treckerfock sieht aus „wie in einem Cartoon“. Aber die Schiffe werden größer. Es folgt ein 8-Meter-Hubkieler, dann eine 13-Meter-Reinke. Immer aus Stahl. Seit das Duo vor Greifswald mit fünf Knoten gegen eine Fahrwassertonne knallte und nur eine kleine Schramme zurückgeblieben war, mag der Vater nicht auf Kunststoff umsteigen.

## Als Kind lernt er die Liebe zur See, als Student frisst er Meilen

Das liegt auch an ihren Törns. Sie sind häufig lang und hart. „Wir liebten es, mal drei Tage am Stück zu segeln“, sagt Herrmann. Als die Grenze fällt, schaffen sie es als eine der ersten deutschen

Crews bis nach Polen. Der kleine Boris verschlingt die einschlägigen Segelklassiker, etwa die Erzählungen von Moitessier. Die 18 Jahre junge Amerikanerin Tania Aebi, die 1985 einhand um die Welt fuhr, beeindruckt ihn besonders. „Gnadenlose See“, eine Beschreibung von Derek Lundy über das Welt-Etappenrennen BOC, bringt ihm die spannende Solo-Regattaszene nahe.

Vielleicht wäre sonst ein normaler Fahrtensegler aus ihm geworden. Er findet Weltumsegler Uwe Röttgering „cool“. Und sein Plan steht früh fest. Nach der Schule will er sofort los. Monatelang flüht er den YACHT-Anzeigenteil auf der Suche nach einer Stahl-Wibo mit Windfahnensteuerung. 20 000 Euro soll sie kosten. Geld, das die Mutter fürs Studium vorgesehen hat. Aber bevor er fündig wird, erfährt er per YACHT-Test, dass ein Pogo-Einhand-Hochseerennen kaum 10 000 Euro teurer sein soll. Ein Schlüsselmoment.

Die Lebenslinien des Fahrten- und Regattaseglers treffen aufeinander. Denn Boris Herrmann ist ein ausgezeichnete Jollen-segler. Das unterscheidet ihn vom Gros der Offshore-Szene. Daraus schöpft er sein Potenzial. Erst im kleinen Boot hat er ge- ▷

## Offshore-Renner für jedermann

Die Class 40 ist die zurzeit am schnellsten wachsende Hochseeklasse. Einfache Regeln halten die Kosten gering



**Herrmanns Class 40 vom Typ Akilaria. So ein Schiff belegte beim Transat Jacques Vabre 2007 Platz zwei**

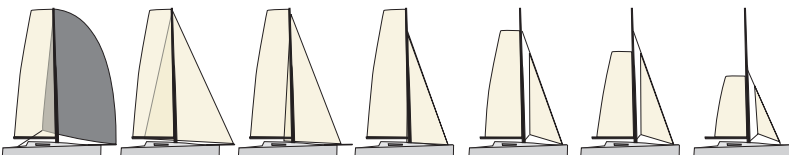
Die Class 40 hat im Yachtsport der jüngeren Zeit eine der größten Erfolgsgeschichten geschrieben. Kaum drei Jahre nach ihrer Einführung wurden bereits 100 dieser 40-Fuß-Yachten gebaut. 50 Skipper segeln Regatta, etwa 35 arbeiten professionell. Bei der bisher wichtigsten Regatta, dem Transat Jacques Vabre im Herbst 2007, meldeten 32 Schiffe. Basis ist eine Klassenregel (Box Rule) wie beim America's Cup oder den TP52. Sie lässt einen gewissen Spielraum für Designer zu, schließt aber teure Extremkonstruktionen aus. Verboten sind Neigekiele, Carbonrümpfe und Titanbeschläge. Maximal acht Segel sind erlaubt, vier Schlafplätze sind Pflicht.

Regatten werden einhand, zweihand oder für eine vierköpfige Crew ausgeschrieben. Die Klasse füllt die Lücke zwischen den Open 60s, wo sich die Stars der Szene tummeln, und den 6,50 Meter kurzen Minis,

<b>Lüa</b> .....	12,18 m
<b>Breite</b> .....	4,50 m
<b>Tiefgang</b> .....	3,00 m
<b>Gewicht (mind.)</b> ..	4,5 t
<b>Wasserballast</b> ...	1,5 t
<b>Segel am W.</b> ...	115 m <sup>2</sup>
<b>Segel vorm W.</b> ...	250 m <sup>2</sup>
<b>Masthöhe</b> ...	19,00 m
<b>Kojen</b> .....	4
<b>Preis</b> ..	ab 184 000 Euro

die den Newcomern vorbehalten sind. Die Preise für Class-40-Yachten variieren je nach Hersteller. Ein Pogo ist ab 184 000 Euro zu haben, die Obergrenze liegt im Bereich von 250 000 Euro. Dazu kommen etwa 100 000 Euro für Elektronik, Segel und Ausrüstung. Konkurrenzfähige Open 60s können dagegen nicht unter drei Millionen Euro bewegt werden. Beim Transat 2007 gingen zwölf verschiedene Designs an den Start. Den größten Anteil stellten die acht Boote vom Typ Akilaria. Class-40-Yachten sind auf hohe Raumschots-Geschwindigkeiten ausgerichtet, äußerlich erkennbar an dem breiten Heck. 1500 Liter Wasserballast können zur Erhöhung der Stabilität auf die Luvseite gepumpt werden.

Der aktuelle Speed-Record liegt bei 30 Knoten. Giovanni Soldini erreichte bei seinem Transat-Sieg einen Schnitt von immerhin 8 Knoten, das sind rund 200 Meilen am Tag.



**Schaltung. Dem Class-40-Skipper stehen sieben Gänge zur Verfügung**

**EDOX**

Maître Horloger - Les Genevez  
depuis 1884



**Class Royale**

Chronograph Automatic

€ 2.675,00

*A class of its own.*





...rimm-Klaviatur. Noch muss er lernen,  
...as seine Class 40 richtig schnell macht

lernt, ein Schiff zu erfühlen. Zu spüren, was es braucht, um noch ein wenig schneller zu sein. Eine andere Holepunktposition. Ein anderes Segel. Einen anderen Winkel zur Welle. Der Niedersachse wurde im vergangenen Jahr Deutscher Meister im 505er. Eine technisch anspruchsvolle Klasse, knapp un-

## Im 505er wird aus dem Held vom Mittelfeld ein Siegertyp

ter Olympia-Niveau. Er war zwei Jahre Ranglisten-Erster, Vize-Europameister und Europacup-Sieger.

Sein Weg zum erfolgreichen Jollensegler sagt viel aus über seine Willenskraft und die Leidenschaft für den

Sport. Denn der fordert Eigeninitiative. Boris' Vater ermöglicht ihm zwar beim Baggerloch am Autobahnkreuz Oldenburg den Erstzugang – er setzt den Teen mit seinem Kumpel Julian Kleiner in einen Opti und stößt sie vom Ufer ab. Danach aber sind die beiden Freunde auf sich gestellt. Und das nicht nur in diesem einen Moment.

Um aufs Wasser zu kommen, müssen sie erfinderisch sein. Erst rüsten sie eine VB-Jolle auf, dann retten sie einen alten 485er mit einer gründlichen Sikaflex-Behandlung vor dem Untergang, bauen Trapez und Spinnaker an, spendieren ihm ausgemusterte 470er-Segel für 100 Mark, deren Liekmaße nur halbwegs passen, und machen damit das Zwischenahner Meer unsicher. Jeden Tag nach der Schule schleppen sie mit ihren Rädern einen vollgepackten Anhänger 50 Minuten lang zum See.

Als das Schiff beim ersten Nordsee-Törn nahezu auseinanderfällt, ist die Segelkarriere des jungen Teams so gut wie beendet. Aber ein Schnupperkurs beim Zwischenahner Segel Klub beschert den beiden die Obhut über einen nagelneuen 420er. Sie sind ständig auf dem Wasser, fühlen sich aber in der von Eltern geprägten Regattaszene nicht wohl. Große Erfolge bleiben aus. Aufgeben kommt dennoch nicht infrage. Sie suchen sich Zivildienststellen in Kiel und versuchen, im 470er endlich Anschluss an die Spitze zu bekommen. Doch die Musik spielt in Berlin. An die Kader-Asse kommen sie nicht heran.

Frust schieben sie nicht. Das freie Leben im internationalen Regatta-Tross hat es ihnen angetan. Sie schnallen den 470er auf das

Dach eines 25 Jahre alten Volvo 245, der auch als Wohnmobil dient, freunden sich mit einer koreanischen Crew an und bereiten gemeinsam zwei Jahre lang Regatten in ganz Europa. Unmerklich holen sie die verpasste Opti-Zeit und die wenig effektive Jugendausbildung nach.

„Julian hat regattamäßig mehr gepuscht“, stellt der Steuermann fest. Und der Vorschooter bestätigt: „Das Um-die-Tonnen-Segeln wurde ihm bald zu eng.“ Die weite See, das Abenteuer lockt. Als Boris Herrmann den Bericht von YACHT-Redakteur Matthias Beilken über seine Teilnahme am Einhand-Atlantikrennen Minitransat in die Finger bekommt, ist das Ziel klar. 2001 geht er mit 19 Jahren als jüngster Teilnehmer an den Start und schlägt sich mit Platz elf achtbar. „Hier habe ich gelernt zu fragen“, sagt Herrmann. „Die Hilfsbereitschaft war unglaublich.“

Das Erlebnis lässt ihn nicht los. Er hat die französischen Offshore-Heldengesehen, ein Türchen zu ihrer Welt aufgestoßen. Das Minitransat ist der logische Start für weitere Großtaten. Aber der junge Deutsche ist kein Träumer, kein verrückter Aussteiger. Er beginnt sein BWL-Studium und erzwingt damit den vermeintlichen Rückschritt auf den engen Jollenkurs.

Aber, so paradox es klingt: Der Einstieg in den 505er mit Busenfreund Julian ist der eigentliche Start seiner ungewöhnlichen Hochseegeschichte. In dieser Klasse macht er sich einen Namen, feiert Erfolge, holt Titel und seglerisches Selbstbewusstsein. Aus dem Held vom Mittelfeld wird ein Sieger.

Katalysator ist Hasso Plattner. Der SAP-Chef, der seit einiger Zeit mit dem 505er die

Leidenschaft für das Jollensegeln wiederentdeckt und einen Profi-Tross um sich geschart hat, lädt die Saison-Aufsteiger und Leichtwind-Spezialisten zu Trainings ein. Per Privatjet geht es auf die Bermudas, nach San Francisco und Annapolis.

Die Nähe zu Plattner, mit dem er über Studieninhalte fachsimpelt, prägt Boris Herrmann. Seine „Effizienz bei Trainingsbesprechungen“ beeindruckt ihn. Aber besonders die Segelprofis bringen ihn weiter. Mit ihnen diskutiert er die Realisierung sei-

see-Erfahrung, authentischer Liebe zum Meer und überdurchschnittlichen Jollen-Erfolgen dürften genau die Zutaten sein, die in der Einhandszene gefragt sind. Einer teilweise semiprofessionellen Welt, in der viele Lebenskünstler mitschwimmen, die allerdings klar von einem Mann beherrscht wird, den man nur „Le Professeur“ nennt, Michel Desjoyeaux.

Dieses Potenzial kann nur ein Segler erkennen. Einer wie Beluga-Chef Niels Stolberg. Herrmann hat Fortune, dass er gleich bei seiner ersten Präsentation an den ehemaligen 470er-Segler gerät. Stolberg ist begeistert von Motivation und Ehrgeiz seines Schützlings. „Ich halte ihn für ein super Talent und traue ihm zu, ganz weit vorn zu segeln.“

Vielleicht verlässt er sich auch auf die Referenz von „Spiegel“-Chefredakteur Mathias Müller von Blumencron, der sagt: „Ich habe Boris als erstklassigen Jollensegler, Hochseeskipper und überlegten Planer kennengelernt. Er hat als einer der wenigen deutschen Segler Willen, konzeptionelles Können und seglerisches Talent dafür.“ Von Blumencron kennt die Szene. Er hat selbst eine Class-40-Yacht bestellt.

Selten ist ein deutsches Segelprojekt mit so vielen Vorschusslorbeeren gestartet. Es liegt wohl daran, dass Herrmann ein Typ ist, dem man den Erfolg gönnt. Einer, der hart arbeitet. Einer, dem man bedenkenlos Geld leiht. Ihm fehlt nicht viel zu einem Offshore-Helden, wie es Soldini ist. Etwas Erfahrung, einige Transatlantik-Rennmeilen, Wissen über seine Class-40-Yacht. Vielleicht wächst ihm darüber ja auch noch ein Bart.

Carsten Kemmling

ANZEIGE

**BAVARIA**  
Versicherungen für Yachten

**Sicher unterwegs  
in allen vier Himmelsrichtungen**

**Ihr persönliches Angebot:**  
Tel: +49 (0)89 649 22 33  
mail: [yachtversicherung@bavaria-yacht.de](mailto:yachtversicherung@bavaria-yacht.de)

**Südliche Münchner Str. 15 · D-82031 Grünwald/München**  
Fax: +49(0)89-693 923 99 · [www.bavaria-yacht.de](http://www.bavaria-yacht.de)

ner Hochseepläne. Sie raten ihm, das Studium zu beenden, bevor er loslegt. „Danach kann das Büro warten“, sagt ein Trainer. Es ist die Initialzündung für das Profiprojekt, aus dem in Rekordzeit das Beluga Offshore Sailing Team geworden ist.

Herrmanns Lebenslauf erklärt, warum er so schnell das Vertrauen eines Geldgebers gefunden hat. Die Mischung aus strategischem BWL-Wissen, grundlegender Hoch-