



Schon beim Start am Ziel: Boris Herrmann und sein Pogo

Ein moralischer Sieg

Als einziger Deutscher belegte Debütant Boris Herrmann Platz elf im Solo-Klassiker

Nach 4300 Seemeilen und 35 Tagen Einsamkeit erreichte Boris Herrmann den Zielhafen Bahia in Brasilien. Der einzige deutsche Teilnehmer an der Einhand-Transatlantikregatta Mini-Transat belegte mit seinem 6,50 Meter langen Flitzer vom Typ Pogo in der Wertung Platz elf unter 23 Serienbooten und hätte, wenn sie denn zusammen gewertet worden wären, sogar zehn der 28 Prototypen hinter sich gelassen. Aus Sicht des reinen Ergebnisses ein voller Erfolg, denn die Prototypen sind viel schnellere und teurere Einzelbauten, während die Serienboote praktisch eine Einheitsklasse darstellen.

Viel wichtiger als die nackten Zahlen ist jedoch die Nachricht, dass er überhaupt das Ziel erreichte. Denn neben der navigatorischen, physischen und psychischen Leistung ist, trotz des mittlerweile hohen Sicherheitsstandards dieser Boote, immer noch einiges Risiko mit an Bord.

So fielen auf der ersten Etappe über 1400 Seemeilen von La Rochelle nach Lanza-rote zwei Boote wegen Mastbruchs aus – und es war ein Toter zu beklagen. Der Italiener Roberto Varinelli ist bis heute nicht aufgefunden worden. Sein Hightech-Mini segelte, unter Autopilot kurshaltend und mit allen Rettungsmitteln an Bord, allein auf See. Neben dem Boot schleifte eine Rettungsweste an einem Lifebelt. Varinelli ist offenbar entweder aus der Weste gerutscht oder hat sich selbst befreit, nachdem Versuche gescheitert waren, zurück an Bord zu gelangen.

Die zweite Etappe führte erstmals nicht in die Karibik, sondern über den Äquator und durch die Doldrums nach Brasilien. Viele Amwind-Anteile forderten die Solisten mehr als geplant. Und doch endete diese Etappe mit einer großen Überraschung. Die Skipper verfügen als einziges Kommunikationsmittel über ein UKW-

Gerät und bekommen ab und an die Positionen der anderen übermittelt. Der über die gesamte Etappe führende Ire Brian Thompson hatte sich aufgrund der letzten Positionsmeldung schon als Etappensieger gesehen, doch fast auf der Ziellinie wurde er noch vom Franzosen Yannick Bestaven abgefangen, der nur 27 Minuten vor dem Iren ankam und sein Glück kaum fassen konnte: „Ich war mir sicher, dass Brian bereits im Hafen liegt.“ Bestaven gewann beide Etappen und die Gesamtwertung.

Boris Herrmann schreibt sich allein mit seiner Teilnahme in die deutsche Segelgeschichte ein. Denn an dem seit 1977 alle zwei Jahre ausgetragenen Hochseelklassiker nahmen erst zwei andere Deutsche, Wolfgang Quix und der Autor, teil. Herrmann, der noch vor einem Jahr als 19-jähriger Zivildienstleistender eher schüchtern auftrat, ist gewachsen. Er hat die atlantische Achterbahnfahrt ohne

emotionalen Knacks überstanden. Schon kurz nach dem Zieleinlauf meldete er sich per Handy, als ob nichts gewesen wäre: „Moin, Boris hier.“

Nicht nur Herrmann, auch sein Sponsor ist mit dem Engagement ein – für die vom Hochseesegeln nicht gerade begeisterte deutsche Wirtschaft – Risiko eingegangen. „Wir waren vom Wagemut Herrmanns, sich so entschlossen in das Abenteuer zu stürzen, absolut ergriffen“, sagt Jan Budde, Marketing- und Vertriebsleiter für Deutschland von Global Crossing. In letzter Minute war der Konzern, der weltweit 17 000 Angestellte beschäftigt und unter anderem Seekabel verlegt, als Hauptsponsor eingesprungen. „Dieses Projekt war eigentlich viel zu klein für eine riesige Firma wie unsere. Aber ich hoffe, dass wir damit andere ermutigt haben, sich ebenfalls wieder zu engagieren.“

Eine Sogwirkung ist in der Szene jedenfalls schon zu spüren: Gleich zwei namhafte Kieler Segler, Philip Lubinus und Dietrich Clemens, wollen sich Mini-One-Offs zulegen. Anfragen nach „hochseetauglichen kleinen Kielbooten“ gibt es zuhauf, und die Süddeutschen Bernhard Thusbaß und Alex Blinkhorn stehen mit ihrer Naus 6.50, einem neuen Serien-Mini aus Italien, bereits in den Startlöchern für das Rennen 2003.

Nach überstandener E-Mail-Interview meldet sich Boris ab, over and out: „Ich geh jetzt erst mal ein paar Tage segeln. Schwimmen und ankern und so.“

Matthias Beilken



Favorit „L'Artisanat“: Aus durch Mastbruch



Erstmals über die Linie: Ziel Bahia/Brasilien



„Schwer zu toppen“: Selbst Serienboote rasen locker mit über 20 Knoten über den Ozean

► BORIS HERRMANN

„Weitere Projekte werden folgen“

YACHT: Transatlantik auf sechseinhalb Metern. Die letzten Tage voll gegen den Passat. Wie fühlen Sie sich?

Herrmann: Die Kreuz an den letzten Tagen war schon ein bisschen anstrengend. Ich litt unter Bewegungsmangel und bin ziemlich steif an Bord herumgeklettert. Ich habe viel auf der Koje gelegen und gelesen, unter anderem die FAZ vom Starttag. Jedes Wort.

Wie haben Sie, ganz allein, Ihre Äquatortaufe gefeiert?

Mit einem Bootshaken habe ich am Bugkorb gestanden und nach der Linie gefischt. Sie war aber vermutlich zu tief, ich konnte sie nicht angeln. Danach gab's einen Campari-Orangensaft-Drink mit einer Zitronenscheibe. Die eine Frucht hatte ich noch an Bord.

Stichwort Ernährung: Hatten Sie rationierte Portionen an Bord wie auf den Volvo-Racern, von denen Sie unterwegs überholt wurden?

Da man auch auf Minis Ausrüstung hin und her stauen darf, habe ich da nicht gespart. Ich hatte Pasta, Würste, Campari, aber auch Gefriergetrocknetes. Ein Problem: Mein Teller war kaputt und der Löffel weg. Und das Ersatzgefäß, ein Colaflaschenboden aus Plastik, hat sich bei Hitze immer verformt.

War die Isolation bei der Regatta ein Problem für Sie?

Positionen und Abstände der Boote zueinander wurden täglich auf Französisch im Radio vorgelesen. Schnell. Dix-huitcentquatrevingt-seize war meine Lieblingszahl. Das Alleinsein kannte ich von der Qualifikation ja schon. Und fand es auch oft belastend. Später habe ich das Segeln extrem genossen.

Reizt Sie statt des Serienbootes ein schnellerer Einzelbau?

Der Performance-Unterschied zwischen den Divisionen hat mich null interessiert. Ich bin strikter Einheitsklassen-Fan. Außerdem wüsste ich nicht, ob der Spaß, 18 Knoten mit voller Kontrolle zu surfen, noch zu toppen ist.

Werden Sie auf der Solo bzw. Extremsegel-Ebene weitermachen?

Zukünftige Projekte sollen folgen, vielleicht wieder auf einem Pogo. Ansonsten denke ich an ein Round Britain Race oder an Mitsiegeln in Crews.

