

HAMBURG SEGELN

Er will die schwerste Regatta der Welt gewinnen

Von Patrick Kiefer | Stand: 29.01.2017 | Lesedauer: 6 Minuten



Boris Herrmann will als erster Deutscher an der Regatta Vendée Globe teilnehmen.

Quelle: Pressebild.de/Bertold Fabricius

Boris Herrmann ist Hamburgs erfolgreichster Segel-Profi. 2020 will er bei der Vendée Globe starten. Darauf bereitet er sich seit Jahrzehnten vor. Der Rekord für die Weltumseglung liegt bei 74 Tagen.

0 Kommentare Facebook Twitter Email Print

Boris Herrmann fährt VW-Bus. Er findet den Wagen extrem praktisch – besonders, weil sich seine Kite-Ausrüstung darin so unproblematisch transportieren lässt. „Ich bin komplett dem Wassersport verfallen“, sagt der 35-Jährige. Seit einem Jahr kitet er auch ambitioniert. Wind, Wellen, Wasser – davon kann Deutschlands bester Hochsee-Segler nicht genug kriegen. Mehr als 200 Tage pro Jahr kämpft er mit den Elementen. Noch im vergangenen November jagte er auf einem Trimaran den Weltrekord für die schnellste Runde um den Globus. Und jetzt plant der Wahl-Hamburger den nächsten Coup: Als erster Deutscher will er bei der kommenden Vendée Globe nicht nur dabei sein – er will die schwierigste Regatta der Welt 2020 auch gewinnen.

Ein Mensch, ein Schiff, einmal vom Wind um den Globus geblasen – so simpel lässt sich das Konzept des legendären Rennens beschreiben. „Schon als Jugendlicher träumte ich davon, eines Tages bei der Vendée Globe zu starten“, erzählt Herrmann. Alle vier Jahre stechen Mutige von Les Sables d’Olonne an der französischen Atlantikküste in See – am vergangenen Donnerstag triumphierte der Franzose Armel Le Cléac’h 74 Tage nach dem Start in neuer Rekordzeit. Gut 24.000 Seemeilen oder fast 45.000 Kilometer liegen hinter ihm.

In drei Jahren wird sich Boris Herrmann dieser Herausforderung stellen: Durch die Biskaya geht es entlang der Küste Afrikas zum Kap der Guten Hoffnung, dann Kurs auf Australien. Südlich von Neuseeland werden die Segel in Richtung Kap Hoorn gesetzt, schließlich geht es raus aus dem Eismeer der Antarktis zurück in den Atlantik. Und das alles ganz allein, ohne Crew. Nonstop auf einer rund 18 Meter langen und 7,6 Tonnen schweren Hochsee-Yacht, der sogenannten „Open 60“-Klasse. Klar ist schon jetzt: Am Material wird die Mission von Boris Herrmann nicht scheitern. Ein Immobilienunternehmer aus dem Schwäbischen hat mehrere Millionen Euro lockergemacht, um die hochmoderne „Mono 60 Edmond de Rothschild“ zu kaufen.

So ähnlich wie in der Formel 1

„Gerhard Senft habe ich bei einer Regatta rund um Korsika kennengelernt – nun stellt er mir als Sponsor das Schiff zur Verfügung“, berichtet Herrmann. Er gerät ins Schwärmen, wenn er beschreibt, dass das Einrumpfboot ähnlich wie ein Katamaran auf einem Foil schweben kann: „Die Yacht hebt sich aus dem Wasser und wird dank der verringerten Reibung an der Oberfläche bis zu 35 Knoten schnell.“ Aktuell wird sie allerdings gemächlich auf einem Frachter Richtung Bretagne transportiert. „Umtaufen werden wir unser Prachtstück aber im Frühjahr in Hamburg“, verspricht Herrmann.

„Malizia“ soll künftig nämlich auf dem Bug prangen – ein Name, den Pierre Casiraghi, der älteste Sohn von Prinzessin Caroline von Monaco, vorgeschlagen hat. Ihn lernte Boris Herrmann 2013 auf dem Kapstadt-Rio-Race kennen. „Malizia bedeutet so viel wie ‚der Schlitzohrige‘ und es war der Spitzname von Francesco Grimaldi, der 1297 maßgeblich an der Eroberung der Festung Monaco beteiligt war“, gibt Herrmann kurz Nachhilfe in Geschichte. Wie dem auch sei: Die beiden Segelfreunde und Geschäftspartner werden die Yacht in den nächsten vier Jahren nicht nur mit Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser peitschen – Herrmann wird auch jedes Einzelteil unter die Lupe nehmen.



Segler Boris Herrmann in seinem Element

Quelle: Boris Herrmann Racing

„Es ist so ähnlich wie in der Formel 1“, erklärt der gebürtige Oldenburger. „Wenn der Fahrer sein Gefährt nicht genau kennt, wird er es auch nicht an die Grenzen des Möglichen treiben.“ Den Aufbau des Schwenkkiels mit seiner aufwendigen Hydraulik wird Herrmann ebenso kennen wie die Belastbarkeit jeder einzelnen Leine. Den seglerischen Grenzen des Möglichen hat er sich bei zwei Alleinfahrten über den Atlantik bereits angenähert: Mit 18 meisterte er die Minitransat, 2008 wurde er überraschend Zweiter bei der berühmten Wettfahrt von Plymouth nach New York.

Dass der Profi-Segler derartige Wagnisse eingeht, liegt bereits in seiner Kindheit begründet: Sein Vater, ein Lehrer, verbrachte fast jede freie Minute auf seinem Boot. „Schon als Baby schipperte ich über die Nordsee“, erinnert sich Herrmann. Dann driftet er plötzlich ab zu den Legenden der Vendée Globe. Er schwärmt vom Engländer Pete Goss, der 1996 an Weihnachten einem französischen Konkurrenten unter haarsträubenden Bedingungen das Leben rettete. Selbstverständlich hat er dessen Erlebnisbericht „Hart am Wind“ verschlungen. Fast ehrfürchtig spricht er auch über Ellen MacArthur, die 2001 als Zweite ins Ziel einlief. „Sie musste in einem Sturm in den 15 Meter hohen Mast klettern, weil sich das Großsegel verhakt hatte – der blanke Horror“, findet Herrmann.

60 bis 70 Kilogramm Austronautennahrung an Bord

Schließlich landet er mitten im Gespräch wieder im Hier und Jetzt. Es geht ums Essen. Wovon ernähren sich die Skipper während der fast dreimonatigen Nonstop-Regatta? „Ich muss alles an Bord haben. Mit 60 bis 70 Kilo gefriergetrockneter Astronautennahrung will ich auskommen“, antwortet Herrmann. Trinkwasser wird er mittels eines Seewassersalzlers gewinnen. Davon hat er – weil lebenswichtig – gleich zwei dabei. Herrmann: „Mit leckeren Brausetabletten kommt man ganz gut über die Runden.“

Landratten stellen sich weitere Fragen: Wie findet man bei Wind und Wetter bloß den nötigen Schlaf? Mit einer Crew kann man sich die Verantwortung teilen – aber alleine? „Wenn der Kurs steht, es lange nur geradeaus geht und es das Wetter erlaubt, ruhe ich mich kurz aus. Richtig tief schlafen ist aber kaum drin – mit einem Ohr hängt man immer am Schiff.“

Extrem schwierig wird es, wenn mehrere Probleme gleichzeitig zu lösen sind und ein Schlafdefizit schwer auf die Lider drückt. Augen zu und durch – dieses Szenario würde nicht nur im eisigen Südpolarmeer in die Katastrophe führen. Ganz ähnlich wie unvorhersehbare Zusammenstöße mit Baumstämmen, Walfischen oder verlorenen Containern. „Es gibt leider noch keine Radar- oder Sonartechnik, die frühzeitig vor herumtreibenden Hindernissen warnt“, sagt Herrmann. Auf einer mehrtägigen Trainingsfahrt im Rahmen des Barcelona World Race riss ihm ein „unknown floating object“ nachts mal ein Ruder ab.

” WÜRDE ICH STÄNDIG ÜBER UNGLÜCKSSZENARIEN NACHDENKEN, WÄRE ICH LÄNGST VERRÜCKT GEWORDEN

BORIS HERRMANN,
Segler

Lebensgefährlich ist die Teilnahme an der Vendée Globe (zwei Tote bei acht Austragungen) aber angeblich nicht mehr. Zwar zwingen Verletzungen oder Defekte die Skipper immer wieder zur Aufgabe, aber die Sicherheitsmaßnahmen wurden verschärft. Alle teilnehmenden Yachten gelten konstruktionsbedingt als unsinkbar und im schlimmsten Fall muss das Rennkontrollzentrum eine Rettung aus der Luft organisieren.

Was wäre aus Herrmanns Perspektive der Worst Case? „Eine Handverletzung oder ein gebrochener Arm wären tragisch – und natürlich darf man nicht über Bord gehen“, sagt er grinsend. Zwischenfälle, die sich seine Freundin Birte Lorenzen lieber gar nicht ausmalen möchte: „Würde ich ständig über Unglücksszenarien nachdenken, wäre ich längst verrückt geworden“, sagt die 32-Jährige. Rennrad fahren auf Kopfsteinpflaster sei gefährlicher, hat Boris Herrmann sie zur Beruhigung mal wissen lassen. Seit drei Jahren ist die Lehrerin für Kunst und Mathematik mit dem rastlosen Abenteuerer liiert. Oft kann sie nur über E-Mails oder via Skype Kontakt halten, seine Tage in Hamburg sind rar.

Manchmal lassen sich Job und Freizeit aber auch perfekt verbinden: „Im Sommer 2015 haben wir uns auf Hawaii getroffen. Dort endete seine Regatta, und wir verbrachten einen herrlichen Urlaub“, erzählt Lorenzen. 2020 ist, zumindest im Rahmen der Vendée Globe, ein derartiges Treffen ausgeschlossen. Land zu betreten wäre gleichzeitig das Ende des Traums vom Sieg bei der härtesten Regatta der Welt. In Les Sables-d’Olonne werden sich die Wege trennen – und wenn alles gut läuft, auch wieder vereinigen. Der VW-Bus wird jedenfalls bereitstehen.

0 Kommentare Facebook Twitter Email Print