



Leseprobe

Boris Herrmann, Andreas Wolfers

Allein zwischen Himmel und Meer

Meine 80 Tage beim härtesten Segelrennen der Welt - Boris Herrmann erstmals ausführlich über seine Teilnahme an der Vendée Globe. Mit zahlreichen Bildern

»In 80 Tagen um die Welt, an die Grenzen menschlichen Könnens und darüber hinaus. Innenschau eines Extremseglers im Kampf mit den Meeren und sich selbst. Näher wird man Boris Herrmann und dem vielleicht letzten großen Abenteuer auf hoher See nicht kommen« *STERN*

Bestellen Sie mit einem Klick für 26,00 €



Seiten: 320

Erscheinungstermin: 20. September 2021

Mehr Informationen zum Buch gibt es auf

www.penguinrandomhouse.de

Inhalte

- Buch lesen
- Mehr zum Autor

Zum Buch

Einmalig: Boris Herrmann erstmals ausführlich über seine Teilnahme an der Vendée Globe, den Kampf mit der Natur und das Ringen mit sich selbst

Boris Herrmann ist als erster Deutscher bei der Vendée Globe gestartet, der berühmtesten und härtesten Regatta der Welt. Nach einem fantastischen Rennen belegte er mit seiner Yacht Seaexplorer einen kaum erträumten fünften Platz. In diesem Buch schildert er erstmals ausführlich seine Erlebnisse und Emotionen, die Höhen und Tiefen während der 80 Tage allein auf dem Meer. Er erzählt von den schönsten und gefährlichsten Momenten, von den enormen mentalen Herausforderungen. Er beschreibt die Ozeane, die er überquert hat, die meiste Zeit vom Festland weiter entfernt als die Astronauten der ISS. Und er erläutert, warum der Schutz der Meere so wichtig ist. Herrmann, der 2019 mit seiner Rennyacht Greta Thunberg über den Atlantik nach New York brachte, engagiert sich seit Jahren für Klima- und Naturschutz. Ein Buch nicht nur für Segler, sondern ein Buch für alle Menschen, die vom Reichtum der Meere und von Abenteuern auf hoher See träumen.

Als Klimaschutzbeitrag finanzieren die Autoren für jedes verkaufte Buch die Pflanzung einer Mangrove im Malizia Mangrove Park auf den Philippinen. Zum aktuellen Stand der Aktion siehe Boris Herrmanns

Für Birte und Malou

Inhalt

Prolog	9
1 Warten im Nebel	15
2 Sechs Quadratmeter	35
3 Die Feuertaufe	57
4 Wolken lesen	79
5 Apollo 13	101
6 Der Albatros	123
7 Die längste Nacht	147
8 Dantes Meer	173
9 Weihnachten	201
10 Point Nemo	207
11 Kap Hoorn	225
12 Aufholjagd im Atlantik	247
13 Das Fischerboot	273
Epilog	297

Dank 301

ANHANG

Die anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer 308

Literaturverzeichnis 310

Bildnachweis 310

Illustrationen zur »Seaexplorer« 311

Glossar der Seglersprache 314

Polarmeer zermürbte mich, einmal musste ich an die Spitze meines dreißig Meter hohen Masts klettern, ich kämpfte mit gerissenen Segeln, dem Höllenlärm an Bord – und immer wieder mit der Einsamkeit. Die Vendée Globe ist erbarmungslos. Achtzig Tage und Nächte lang gönnt sie dir keine Atempause, testet ständig dein Durchhaltevermögen. Bis zum Schluss! Nur wenige Stunden vom Ziel entfernt steht plötzlich in Frage, ob ich es überhaupt noch erreichen werde: Mitten in der Biskaya taucht auf einmal ein Fischerboot direkt vor mir auf. Zerschellt hier mein Lebenstraum?

Als ich 14 Stunden später doch die Ziellinie überquere, bei Regen und stürmischer See, umgeben von Begleitbooten, in denen meine Freunde die Arme hochreißen, da überwältigt mich ein unbändiges Glücksgefühl: Ich habe es geschafft! Ich habe es tatsächlich geschafft!

Zwei Jahrzehnte lang hat mich der Mythos der Vendée Globe vorangetrieben. Nun weiß ich: Wenn du an deinen Lebenstraum glaubst und ihn einfach immer weiterverfolgst, dann kann er Wirklichkeit werden!

Schon als Schüler hatten mich Bücher über die Helden der Vendée Globe gepackt, als 27-Jähriger segelte ich 2008 das erste Mal um die Welt. Hochseesegeln wurde mein Beruf, ich ließ mich als Navigator und Taktiker anheuern – und hielt zugleich an meinem Traum fest. Das größte Problem war die Finanzierung. Das Schiff, das Team, die Jahre der Vorbereitung auf die Vendée Globe, all das würde viel Geld kosten. Mit Freunden und Mitstreitern versuchte ich jahrelang Unternehmen davon zu überzeugen, unsere Kampagne zu unterstützen. Doch erst 2016 war es so weit: Mein Freund Pierre Casiraghi aus Monaco, mit dem ich mehrere Atlantikrennen gesegelt hatte, bewegte den Yacht Club de Monaco zu einer Anschubfinanzierung. Er selbst brachte seinen guten Namen und seine Kontakte in das Projekt ein – und vor allem seinen unerschütterlichen Kampfgeist, den ich immer dann gut gebrauchen konnte, wenn die schiere Größe unseres Vorhabens mich zweifeln ließ.

Es folgten die vier verrücktesten, intensivsten Jahre meines Lebens. Wir charterten eine gebrauchte Vendée-Yacht, rüsteten sie auf, trainierten wie besessen, überquerten ein Dutzend Mal den Atlantik und bauten ein kleines, enthusiastisches Team aus Freunden und Profiseglern auf. Die ganze Zeit über kämpften wir um das Geld für die Kampagne. Es war schon absurd: Da lag diese millionenteure Rennyacht mit dem eleganten Schriftzug »Yacht Club de Monaco« an der Bordwand – und niemand ahnte, wie knapp bei Kasse wir waren. Manchmal ankerten wir in Buchten, um das Hafengeld zu sparen, und weil wir kein eigenes Schlauchboot hatten, paddelten wir mit Stand-up-Boards an Land. Wir löffelten Essen aus Dosen, hatten kein Büro, und wenn wir wochenlang in der Bretagne trainierten, dem Zentrum der Vendée-Seglerszene, dann schlief ich in meinem Bulli.

Es war eine großartige Zeit. Aber es war auch wahnsinnig aufreibend. Ich habe mir ständig Sorgen gemacht, ob wir das schaffen, und ich schätze, achtzig Prozent meiner Bedenken hatten mit der ungesicherten Finanzierung zu tun. Einmal hatten wir Ärger mit einem neuen Sponsor, da habe ich nächtelang vor lauter Stress so sehr mit den Zähnen geknirscht, dass mir irgendwann ein Stück Zahn rausbrach.

Pierre, mein Antreiber, sah das Ganze mit unternehmerischem Sportsgeist: »Junge, du stehst einfach früher auf und ziehst das Ding durch.« Wir waren schon ein schräges Paar: Er, der Fürstensohn, ich, der Lehrersohn. Er, der Generalist, ich, der Detailversessene. Jeder von uns hat andere Stärken, wir ergänzen uns gut. Vor allem aber waren wir beide besessen von der gleichen Idee.

Auf indirekte Weise half uns ein Erlebnis, das ich einige Jahre zuvor in der Arktis hatte. Auf einer Segeltour durch die Nordostpassage sah ich, wie stark das Packeis schon zurückgegangen war. Die Ozeane sind mein Arbeitsplatz, und dass sich dort etwas verändert, hatte ich schon früher gemerkt. Aber nirgendwo auf den Weltmeeren zeigen sich die Folgen des Klimawandels so drastisch wie in der Arktischen See. So etwas mit eigenen Augen zu sehen, das prägt.

2017 gründeten meine Frau Birte und ich ein Bildungsprojekt, das von ihren Kenntnissen als Lehrerin und meinen Erfahrungen als Segler profitiert: die »Malizia Ocean Challenge«, ein Lehrprogramm für Schulen. Die Grundidee ist es, Kinder für das Abenteuer eines Segelrennens um die Welt zu begeistern – und sie auf diese Weise vertraut zu machen mit der Bedeutung der Meere. 2018 erhielten wir dafür den Ocean Tribute Award; mit Unterstützung der UNESCO wird das Lehrprogramm inzwischen von Schulen in zwölf Ländern eingesetzt. Ebenfalls 2018 installierten wir auf unserem Schiff ein Bordlabor zur Messung von CO₂-Daten im Meer. Segeln und Klimaschutz verwoben sich auf diese Weise in unserer Kampagne. Das Ganze gipfelte 2019 in der gemeinsamen Atlantiküberquerung mit Greta Thunberg zur UN-Klimakonferenz nach New York.

»A Race We Must Win« steht als zentrale Botschaft in den Segeln der *Seaexplorer*, daneben das Logo der UN-Nachhaltigkeitsziele. Das einzige Rennen, das wir wirklich gewinnen müssen, ist der Wettlauf gegen den Klimawandel; wir können uns nicht leisten, ihn zu verlieren.

Aus meiner Kindheit kenne ich den Spruch: Geht nicht gibt's nicht! Wenn bei uns zu Hause oder am Boot meiner Eltern etwas kaputt war, dann hörte ich diesen Satz. Er bedeutete, dass wir das schon irgendwie hinbekommen. Ich mag den Spruch. Und ich glaube, er gilt auch für das Klimathema. Es gibt technologiebasierte Lösungen, es gibt politische und ökonomische Hebel. Man muss ihren Einsatz nur wollen.

Mein Weg zur Vendée Globe hat mir gezeigt, wie viel sich erreichen lässt, wenn man etwas unbedingt will. Er hat mir gezeigt, dass man andere mit einem Traum anstecken kann und dass sich auf diese Weise das Unmögliche möglich machen lässt. Mein Weg hat mich zu Wissenschaftlern, Unternehmern und Klimaaktivisten geführt. Ich habe viel gelernt und erlebt – und bin trotzdem immer ein Seemann und Abenteuerer geblieben, jemand, der als Junge an der Nordsee das Segeln lernte und dabei von dieser völlig irren, unbarmherzigen Vendée Globe träumte.

Während des Rennens habe ich ständig Sprachnachrichten an meinen Co-Autor Andreas Wolfers geschickt. Ich habe ihm detailliert erzählt, was ich da draußen erlebte und wie ich mich fühlte, an guten wie an schlechten Tagen. Andreas hat alles gesichtet und ausgewählt, er hat gestrafft, zusätzliche Hintergrundinformationen recherchiert und das Ganze zur Geschichte meiner Vendée Globe gefügt.

Dieses Buch ist eine Einladung: zu mir an Bord zu kommen und noch einmal dieses Rennen um die Welt in achtzig Tagen zu erleben, mit all meinen Eindrücken und Emotionen. Und es ist, so hoffe ich, auch eine Inspiration: dass es sich lohnt, alles zu versuchen, um einen Lebenstraum zu verwirklichen. Die Hürden sind hoch, die Risiken zahlreich. Aber das größte Risiko wäre, es nicht zu versuchen.

So der Plan. Und dann kommt unversehens eine Nebelbank um die Ecke und wirft alles über den Haufen. Als wollten Meer, Sonne und Wind sanft daran erinnern, wer auf See das Sagen hat. Die Rennleitung wird den Start wohl verschieben müssen.

Ich lasse mich auf den Klappsitz im Cockpit fallen, lehne mich an die Wand und schließe die Augen. Die *Seaexplorer* ist in guten Händen, meine Crew darf bis kurz vor dem Start an Bord bleiben. Was für ein Genuss, sich auf andere verlassen zu können. Es wird das letzte Mal für mindestens zehn Wochen sein.

An den Geräuschen erkenne ich, in welchem Gang die Crew an der Winsch kurbelt, welche Schoten sie durchsetzt, flink und wortlos. Als ich vor einer Woche in Les Sables-d'Olonne eintraf, dem Starthafen am französischen Atlantik, hatte ich mein Team nicht sehen dürfen; wie alle Skipper musste ich mich sofort in Quarantäne begeben, zum Schutz vor Corona. Niemand sollte möglicherweise infiziert ins Rennen gehen. Ich bezog für die sieben Tage bis zum Start ein kleines Haus auf einer Klippe südlich der Stadt, direkt am Meer. Mein Team stellte mir das Essen vor die Tür, bei Videokonferenzen besprachen wir, was es noch zu tun gab. Nur mein Hund Lilli, den ich aus Hamburg mitgenommen hatte, durfte bei mir sein. Den ersten Kontakt zu einem anderen Menschen hatte ich vorgestern auf einem Parkplatz am Stadtrand, als ein Sanitäter mir ein Corona-Teststäbchen in den Rachen schob. Gestern Mittag erhielt ich die Diagnose: negativ, wie bei allen anderen Skippern auch. Niemand von uns würde zurückbleiben müssen.

Am Abend habe ich mich dann von meinen Freunden und Unterstützern verabschiedet, bei einer einstündigen Videokonferenz. Gut 150 Leute hatten sich dazugeschaltet, viele aus Hamburg, aber auch aus Frankreich, Brasilien, Südafrika, den USA, Neuseeland; lauter Länder, in die mich meine früheren Regatten geführt hatten. Auch Greta Thunberg und ihr Vater Svante, mit denen wir 2019 über den Atlantik nach New York segelten, waren dabei gewesen und hatten mir Glück gewünscht. Ebenso Fürst Albert II. von Monaco, der mit

seiner Stiftung unser Bildungsprojekt unterstützt. Und auch Alex Thomson aus England, einer der Favoriten der diesjährigen Vendée Globe und seit vielen Jahren ein guter Freund.

Es waren gar nicht so sehr die Abschiedsworte, die mich bewegten, es waren die Gesichter, die mich rührten. Plötzlich sah ich so viele Freunde aus der ganzen Welt gemeinsam versammelt auf dem Monitor in meinem Quarantäne-Häuschen. Sie alle waren meinerwegen da, sie schauten mich an, aufgeregt, nachdenklich, ernst, munter, und wünschten mir eine gute Reise. »Komm gesund wieder nach Hause« – ich glaube, das war der häufigste Satz, den ich an diesem Abend hörte.

Ermüdet von den vielen Emotionen war ich gegen 22.30 Uhr ins Bett gegangen, rasch eingeschlafen und erst um 6.30 Uhr aufgewacht. Ich hatte die Nacht vor dem Start tatsächlich durchgeschlafen! Und der Morgen fühlte sich an wie ein normaler Morgen. Fast ein wenig belustigt registrierte ich, wie entspannt ich die Küche aufräumte und meine Sachen ins Auto trug. Ich war ganz bei mir, verspürte keinen Druck. Von nun an würde alles so ablaufen wie geplant.

Es gab Regatten, da habe ich bis kurz vor dem Start noch hektisch versucht, dieses und jenes zu erledigen. Diesmal nicht. Ich glaube, meine Gelassenheit ist die Belohnung für die Akribie, mit der ich mich auf dieses Rennen vorbereitet habe. Vier Jahre lang hat jeder Trainingstag, jedes Basteln am Schiff, jedes Treffen mit Sponsoren nur diesem einen Ziel gedient: perfekt vorbereitet an den Start zu gehen. Ich habe mich unablässig unter Druck gesetzt, wollte nicht zulassen, dass ich irgendetwas übersehe. Häufig wachte ich nachts auf und griff nach dem Block neben meinem Bett, um rasch zu notieren, was mir im Halbschlaf eingefallen war.

Für einen Perfektionisten wie mich ist es schwer, einen Zustand zu erreichen, in dem es nach eigener, aufrichtiger Überzeugung nichts mehr gibt, was sich noch ein wenig verbessern ließe. Doch diesmal ist es mir offenbar gelungen. Mein Schiff und ich, wir sind bereit. Schon in den vergangenen Wochen in Hamburg war ich zunehmend ruhiger geworden, hatte sogar Zeit gefunden, mir die Musiktipps meiner

Freunde anzuhören. Sie hatten mir eine Playlist für die Reise zusammengestellt, von Entspannungs- bis zu »Angriffssongs«.

Heute Morgen habe ich das Haus hinter mir abgeschlossen und Lilli in den Campingbus gehoben. Seit mehreren Jahren wohne ich während der Trainingswochen in Frankreich in meinem Bulli, ein praktisches Zuhause, das ich meist irgendwo in Strandnähe parke. Um 7.50 Uhr erreichte ich das abgesperrte Race Village, stellte Lilli ihr Fressen und eine Schüssel mit Wasser auf den Wagenboden und nahm sie ein letztes Mal in den Arm. Mein Team würde sie später abholen.

Den Ablauf der folgenden vierzig Minuten hatten die Veranstalter den Seglern penibel vorgeschrieben, sie hatten uns sogar metergenaue Geländekarten für den Fußweg bis zum Boot geschickt. Eine Frau aus dem Presseteam schleuste mich an Sperrgittern entlang durch die Mixed Zone der Medienvertreter. Maximal fünf Minuten durfte ich vor den Gittern der ersten Zone stehen bleiben, reserviert für Zeitungsjournalisten, danach je fünf Minuten vor den Boxen der Radioteleute, der Fotografen und der TV-Teams. Die meisten stellten, unterschiedlich formuliert, die gleiche Frage: »Wie fühlst du dich jetzt?« Nach einer Weile kamen mir meine Antworten etwas eintönig vor, und ich begann, sie zu variieren. Mir machte das Spaß, schließlich hatte ich eine Woche lang niemanden gesehen und freute mich, endlich wieder mit anderen Menschen reden zu können. Auch der Präsident unserer Klassenvereinigung stand hinter dem Gitter, ihn hatte ich seit Ewigkeiten nicht gesehen – aber da spürte ich schon den sanften Druck meiner Begleiterin am Arm. Der Zeitplan durfte auf keinen Fall durcheinandergeraten. Denn zum Countdown bis zum Startschuss um 13.02 Uhr gehörte auch die Vorschrift, dass alle Boote den Hafen hintereinander verlassen müssen, aufgereiht wie auf einer Perlenschnur, jeweils im Abstand von genau vier Minuten. Sollte ein Segler in der Mixed Zone ins Plaudern geraten, würde er den gesamten Ablauf gefährden. Die Aufpasserin war unerbittlich.

Um genau 8.20 Uhr betrat ich die Steganlage. Eine nasskalte Brise strich durch den Hafen, es war noch dunkel, nur die Strahlen einer Lichtorgel fingerten durch die Masten der Schiffe. Das bunte Geflacker wirkte etwas angestrengt, niemand feierte, keine ausgelassene Menschenmenge stand da und schrie und jubelte. Erstmals in seiner Geschichte war das Race Village für Besucher gesperrt worden. Lockdown, auch für die Vendée Globe. Gedämpft unterhielten sich Teammitglieder auf den Nachbarstegen, die ersten Motoren von Begleitbooten wurden angeworfen, ansonsten herrschte Stille im Hafen von Les Sables-d'Olonne.

Ich hatte drei Minuten, um mein Boot zu erreichen. Die *Seaexplorer – Yacht Club de Monaco*, wie sie mit ganzem Namen heißt, lag fast am Ende des Stegs. Mehrere französische Skipper saßen bereits auf ihren Schiffen, sie winkten mir beim Vorbeigehen zu, reckten die Daumen hoch. »Salut, Boris, viel Erfolg!« – »Wir sehen uns auf dem Meer!« – »Hau rein, aber überhol mich nicht!« Ihre Gesten, ihre Aufmunterungen rührten mich, ich fühlte einen Kloß im Hals; es tat gut, sich zu Beginn einer langen, einsamen Reise aufgehoben zu fühlen in ihrer Gemeinschaft. Seit Jahren bin ich diesen Männern und Frauen immer wieder begegnet, bei Regatten und im Trainingszentrum »Pôle Finistère«, der Kaderschmiede der Vendée-Segler. Einige sind enge Freunde geworden, mit anderen kann ich nur wenig anfangen – aber jetzt, auf diesem Steg, hätte ich jeden von ihnen innig umarmen können. Was streng verboten war. Zwei Meter Abstand zu anderen, diese Regel galt auch für das Kamerateam, das jeden meiner Schritte filmte.

Bei meinem Schiff angekommen, hätte ich nun exakt zwölf Minuten Zeit gehabt, um mich von Familie und Freunden zu verabschieden. Doch ich stand allein auf dem Steg. Meine Frau Birte und ich hatten entschieden, dass sie mit unserer kleinen Tochter in Hamburg blieb. Die Corona-Infektionsrate in Frankreich lag deutlich über der in Deutschland, und wir wollten kein unnötiges Risiko eingehen. Vor allem aber waren wir überzeugt, es werde uns leichter fallen, zu Hause in Ruhe Abschied zu nehmen als angespannt im Hafen, in einem

hat, aber in diesem Nebel bin ich gerade ziemlich dankbar für den Lockdown auf See.

Genau heute vor vier Jahren stand ich an Deck eines dieser Begleitschiffe und beobachtete das Getümmel vor dem Start der letzten Vendée Globe, die nur alle vier Jahre gestartet wird. Neben mir lehnte damals Gerhard Senft an der Reling, ein leidenschaftlicher Hochseesegler wie ich. Er wollte mir helfen, meinen Lebenstraum zu erfüllen. Ein halbes Jahr zuvor hatten wir auf seiner Yacht eine Regatta im Mittelmeer gesegelt, er hatte mich als Navigator angeheuert, und wir waren Freunde geworden. Er wusste, dass ich seit meiner Jugend davon träumte, einmal an der Vendée Globe teilzunehmen. Meine Begeisterung für das Rennen steckte ihn an, er wollte dabei sein, als Mitstreiter in unserem Team. Die Idee entstand, dass Gerhard, Unternehmer aus Stuttgart, eine gebrauchte Vendée-Rennyacht kaufte und an uns vercharterte.

Bereits Anfang 2016 hatte mein Freund und Segelpartner Pierre Casiraghi das »Team Malizia« gegründet. Wir wollten die Plattform nutzen, um für das Rennen 2020 eine professionelle Kampagne auf die Beine zu stellen. Das Angebot von Gerhard Senft passte perfekt in unsere Planung. Ich wusste auch schon genau, mit welchem Schiff ich am liebsten starten würde: mit der französischen *Gitana 16*. Die ein Jahr alte Rennyacht war eine der ersten mit Foils, Seitenflügeln, die das Schiff bei stärkerem Wind aus dem Wasser heben. Damit zählte die Yacht zum Favoritenkreis der Vendée Globe 2016. Und es war bekannt, dass die französischen Eigner der Rennmaschine sie nach der Regatta verkaufen wollten.

Gerhard hatte sich die *Gitana 16* schon vor dem Start genau angesehen. Als wir dann, von der Begleitfähre aus, die Yacht auf ihren Foils lospreschen sahen, war mein Freund endgültig so hingerissen, dass er gleich den Teammanager anrief. Noch am selben Tag trafen wir den Manager im Race Village. Gerhard besiegelte den Kauf per Handschlag – und ich hatte mein Schiff. Als *Gitana 16* ein paar Wochen später vor Südafrika an dritter Stelle lag, war ich stolz. Doch in

einem Sturm vor Australien krachte die Yacht so heftig in eine Wellenwand, dass die linke Foil-Aufhängung brach und der Seitenflügel aus dem Rumpf zu rutschen drohte. Der Skipper gab auf, und die Yacht kehrte an Deck eines Frachters nach Frankreich zurück. Als die Aufhängung repariert war, besaßen wir eine hochmoderne Rennmaschine, die ihre Leistungskraft gerade bewiesen hatte. Außerdem war sie in einem deutlich besseren Zustand als erwartet. Denn der Skipper hatte sie eben nicht wie geplant um die ganze Welt geprügelt. Eine gute Ausgangssituation.

Heute, vier Jahre später, beobachtet Gerhard von einem Begleitboot aus, wie wir sein Schiff durch den Nebel bugsieren. Er ruft nicht, er winkt nicht, er sitzt einfach nur reglos auf dem Wulst des Schlauchboots und schaut unverwandt herüber; er genießt den Moment, das weiß ich. Er hat entscheidend dazu beigetragen, dass ich gleich starten werde; sein Traum hat sich bereits erfüllt.



Die zweite Startverschiebung wird verkündet. Diesmal auf 13.40 Uhr, das ist in einer Dreiviertelstunde. Noch immer umhüllt uns der Nebel, doch er scheint lichter zu werden. Es überrascht mich, wie ruhig ich mich weiterhin fühle. Alles ist bereit. Ich beobachte die Crew an Bord. Die vier Profisegler sind unser Kernteam, gemeinsam haben wir die *Seaexplorer* immer wieder verbessert, aufgerüstet, in Regatten getestet, alles für dieses eine, endgültige Rennen. Zum wiederholten Mal ordnen sie nun die Leinen im Cockpit, checken die Umgebung, prüfen die Last auf den Backstagen*. Normale Startroutine. So, als müssten sie nicht in wenigen Minuten von Bord gehen.

Will Harris, Engländer, 26 Jahre alt, wäre als Skipper eingesprungen, hätte ich mich mit dem Virus infiziert. Auch er und die drei anderen Jungs waren vorgestern auf dem Parkplatz getestet worden.

* Begriffe aus der Seglersprache werden in den Illustrationen der *Seaexplorer* auf den Seiten 311–313 und einem anschließenden Glossar erläutert.

Mit dem negativen Befund konnten sie heute Morgen die Kontrollen im Hafen passieren, um noch vor mir zum Schiff zu gelangen und es zur Abfahrt vorzubereiten. Ein paar Tage zuvor hatten sie stundenlang den gesamten Innenraum desinfiziert, sämtliche Gegenstände und Rumpfteile mit alkoholgetränkten Lappen abgerieben. Erst danach durfte ich zum ersten Mal seit Wochen wieder auf das Schiff steigen, allein für drei Stunden. Jetzt, während der Fahrt zur Startlinie, ist es außer mir nur Co-Skipper Will erlaubt, unter Deck zu gehen. Keiner von uns darf seine Corona-Schutzmaske abnehmen. Zum zehneitigen »protocole sanitaire« der Rennleitung gehört auch die Vorschrift, dass jeder Skipper ein kleines Messgerät für die Sauerstoffsättigung an Bord haben muss. Zur Kontrolle, falls jemand auf See erste Covid-Symptome entwickelt. Ich halte das für ausgeschlossen. Die Boote sind klinisch reine Isolierstationen unter Segeln.

Pünktlich um 8.35 Uhr hatten wir heute Morgen abgelegt, als sechstes Schiff in der Perlenkette. Langsam glitten wir auf den Kanal, der den Hafen mit dem Atlantik verbindet. Die etwa halbstündige Fahrt hinaus gehört normalerweise zu den bewegendsten Momenten für die Segler der Vendée Globe. Gut hunderttausend Menschen drängen sich dann entlang des Kanals und am Strand, sie johlen, klatschen, trommeln auf Fässern, zünden Leuchtraketen und schwenken Transparente mit den Namen ihrer Favoriten. Die Regatta wird in Frankreich von mehr Menschen verfolgt als die Tour de France. Und ihre besten Segler und Seglerinnen werden verehrt wie Nationalhelden.

Diesmal standen nur Polizisten und einige Fotografen an den Kanalufern. Weil die Regionalverwaltung nicht davon ausging, die Zuschauermassen coronakonform steuern zu können, hatte sie kurzerhand für die Zeit von 7 bis 11 Uhr eine Ausgangssperre über die Stadt verhängt. Der triumphale Konvoi, von dem ich geträumt hatte, wurde zur stillen Ausfahrt. Nur auf den Balkonen vieler Häuser und auch auf einigen Dächern drängten sich Menschen. Im Radio hieß es heute Morgen, die Bewohner hätten die besten Plätze kurz entschlossen zu hohen Preisen vermietet.

Boot gebastelt. Du hast dein halbes Leben einer Idee hingegeben. Nun ist es so weit.

Ich spürte das Schiff unter meinen Stiefeln und das Wasser unter meinem Schiff. Etwas fiel ab von mir. Es war, als ließe ich das Land hinter mir, die Jahre der Vorbereitung mit all den Plänen, Strategien, Sponsorentreffen, Marketingzielen, Trainingsrennen. Von nun an gab es nur noch eine einzige Herausforderung, ebenso schlicht wie unerbittlich.

Kurz vor dem Ende des Kanals sah ich am Balkon eines Hauses ein weißes Transparent flattern, ein Laken vielleicht, mit einer aufgesprühten Botschaft: »Go, Boris, go!« Stand da jemand, den ich kannte? Ich winkte den Menschen auf dem Balkon zu und wischte mir über die Augen.

Als wir aufs Meer gelangten, setzte ich mich ins Cockpit, goss heißes Wasser in eine Thermotüte mit Porridge und frühstückte. Die Sonne schien, nur wenige ausgefranste Federwolken standen hoch am Himmel. Es versprach ein schöner Tag zu werden, mit klarer Sicht und später zunehmendem Wind aus Süden. Perfekte Startbedingungen.

Langsam fuhren wir unter Motor zur Startzone. Meine Crew setzte das Großsegel und bereitete die beiden Vorsegel vor, die wir erst kurz vor dem Start entrollen würden. Am Steuer des Schlauchboots, das uns begleitete, stand Ryan Breymaier, ein US-Segler, mit dem ich 2010 beim Barcelona World Race die Erde umrundet hatte, damals auch nonstop, aber eben nicht allein. »Lass dir ruhig helfen, Boris!«, schrie er herüber. »Du wirst es vermissen.«



Die dritte Startverschiebung, wieder um zwanzig Minuten! Die Sicht beträgt inzwischen etwa einen Kilometer, das reicht noch nicht. Ein Helikopter schwebt auf halber Masthöhe neben uns, der Luftstrahl des Rotors peitscht das Wasser auf. Der Kameramann in der offenen

Tür filmt uns: ein paar Leute auf einer Rennyacht, die nur unter Großsegel im Dunst vor sich hin dümpelt. Mehr können wir leider nicht bieten. Im internationalen Pressezentrum herrscht mittlerweile bestimmt ziemlicher Aufruhr. Der Mann, der seit Jahren die weltweite TV-Ausstrahlung der Tour de France koordiniert, hat die gleiche Aufgabe bei der Vendée Globe übernommen. Seit einer Stunde muss er Redaktionen in 190 Ländern vertrösten. Wann geht es endlich los?

Die Begrenzungen der Startlinie sind mittlerweile gut zu erkennen, links ein blaues Patrouillenboot der Marine, rechts ein riesiger orangefarbener Kegel. Alle Boote fahren nur unter Großsegel, langsam kreisen sie vor der Startlinie umher. Sie ähneln Hunden an der Leine, unruhig und bereit jederzeit loszurasen. Aber noch ist es nicht so weit, gerade wird die vierte Startverschiebung gemeldet, auf 14.20 Uhr. Der Dunst hat sich aufgelöst, die Sicht ist glasklar, eine weitere Verzögerung wird es mit Sicherheit nicht geben. Der Countdown kann beginnen.

Mehrfach haben wir in den vergangenen Tagen jeden Handgriff der letzten halben Stunde besprochen. Ich stehe an der Pinne, ein Crewmitglied bedient das Großsegel, zwei beobachten die anderen Schiffe. Will stellt unter Deck den Motor aus und blockiert die Antriebswelle wie vorgeschrieben mit einer Plombe. Dann schickt er ein Foto davon an die Rennleitung. Von nun an darf ich nur noch in einem Notfall das Siegel brechen, um den Propellerantrieb des Motors zu nutzen.

Zwanzig Minuten vor dem Start fixiere ich mein Handy an der Cockpitwand und stelle die Liveübertragung an. Die Veranstalter haben die Skipper gebeten, sich vor und nach dem Start zu filmen, 45 Minuten Schnittmaterial für die internationale Ausstrahlung.

Der auffrischende Wind weht von Süden. Die Startlinie ist so ausgelegt, dass alle Schiffe sie mit halbem Wind überqueren können, also genau von der Seite. Riskante Wendemanöver in letzter Minute sind damit unnötig. Wir können uns darauf konzentrieren, den Ort zu

finden, von dem aus wir bei voller Fahrt genau zum Startschuss die Linie erreichen. Ein paar Minuten später würden bei einer Weltreise zwar nicht weiter ins Gewicht fallen – aber wir wollen doch einen guten Eindruck machen.

Es kommt Bewegung ins Feld. Jeder Skipper will sich taktisch klug positionieren, aber auf dem Weg dorthin möchte niemand riskieren, einem anderen Schiff zu nahe zu kommen, sich gar in letzter Minute mit den ausladenden Foils zu verhaken. Ich steuere nach Luv, an den Außenrand des Felds. Bei jeder Wende rotiert die Crew an den Winschen, um die Segel wieder dicht zu ziehen.

15 Minuten vor dem Start springen zwei von ihnen vom Heck aus in das Schlauchboot von Ryan. Kurz darauf entrollen Stuart, mein Boat Captain aus Neuseeland, und Will die beiden Vorsegel. Ab nun in voller Kampfmontur.

Will sagt die Zeit an. Spätestens vier Minuten vor dem Startschuss darf niemand mehr außer dem Skipper an Bord sein. Noch sechs Minuten. Ruckartig steuere ich das Schiff genau vor den Wind, und sofort verliert es an Fahrt. »Ich glaube, ihr könnt jetzt gehen«, sage ich. Stuart wartet schon an der Reling und springt in das heranrauschende Schlauchboot. Will, mein vertrauter Co-Skipper, steht vor mir, trotz Maske sehe ich, wie er grinst, wir umarmen uns kurz und klopfen einander auf den Rücken. Dann geht auch er von Bord.

Von nun an bin ich allein.

Nur leicht verändere ich meinen Kurs, das Schiff springt sofort an. Der Wind hat weiter aufgefrischt, ich schätze, dass ich auf optimalem Kurs 16 Knoten Speed erreichen würde. Das bedeutet: Wenn ich wie geplant zwei Minuten vor dem Startschuss Gas geben will, muss ich in dem Moment gut einen Kilometer von der Linie entfernt sein. Lieber noch etwas mehr, ich will keinen Frühstart riskieren. Auf leerem Meer lassen sich Entfernungen schwer einschätzen, doch hier schwimmt viel umher, auch das Startschiff ist klar erkennbar, und ich bin überzeugt, gleich die ideale Distanz erreicht zu haben. Noch drei

mehr die Seitenflügel das Schiff aus dem Wasser heben. Die vielen Schlauchboote der Begleitmannschaften springen in großen Sätzen über die Wellen, die Hubschrauber der Filmteams kreisen über der Flotte.

Die neunte Vendée Globe hat begonnen. Die härteste Regatta der Welt, mit 27 Männern und sechs Frauen. Die Route wird mich non-stop durch alle Weltmeere führen, niemand wird mir dabei zur Seite stehen, und wenn ich in knapp drei Monaten in diese Bucht zurückkehre, werde ich das größte Abenteuer meines Lebens hinter mir haben.



Über Funk höre ich, dass es einen Frühstart gab. Der Franzose Louis Burton hatte es drei Sekunden zu eilig. Normalerweise drehen Regattasegler dann um, runden eine Außenmarke der Linie und starten neu. Doch die Vorstellung eines Geisterfahrers im Pulk all dieser Rennmaschinen schreckte die Rennleitung, sie strich die Regel und beschloss stattdessen eine Zeitstrafe von fünf Stunden. Nun muss Louis in den nächsten Tagen irgendwo auf dem Atlantik, spätestens auf der Höhe von Lissabon, fünf Stunden auf der Stelle treiben oder im Kreis segeln – am besten natürlich in einer Flautenzone, damit wir ihm nicht so weit davonfahren können. Im Regattazentrum in Les Sables-d’Olonne treffen alle zwei Minuten die Positionsdaten der 33 Schiffe ein; die Rennleitung wird also kontrollieren können, ob Louis seine Strafe korrekt abgebummelt hat.

Plötzlich höre ich ein Grollen am Himmel. Suchend blicke ich nach oben und entdecke die Kunstflugstaffel der Luftwaffe. Die acht Jets der »Patrouille de France« waren uns gestern angekündigt worden, eine Verbeugung der Pariser Regierung vor den Seglerinnen und Seglern der Vendée Globe. Dreimal donnern die Jets im Tiefflug über die Flotte, dicht beieinander, und ziehen mit blau-weiß-roten Kondensstreifen die Trikolore über den Himmel. Sport und Politik

sind in Frankreich eng verflochten, auch bei der Vendée Globe – die übrigens nur deshalb so heißt, weil der Starthafen in der Provinz Vendée liegt und deren Präfektur als Hauptsponsor darauf hofft, das kleine Département am Atlantik endlich weltweit bekannt zu machen. Ohne die Wertschätzung aus Paris wiederum wäre das Rennen in diesem Jahr wohl nicht genehmigt worden, mitten im Corona-Lockdown. Wir können dem französischen Staat also dankbar sein.

Gut zwei Stunden nach dem Start haben die letzten Begleitboote abgedreht. Wir fahren genau nach Westen, quer durch die Biskaya. Die Küste hinter uns ist nicht mehr zu sehen, vor uns färbt die Sonne den Abendhimmel langsam rot. Das Feld hat sich bereits auseinandergezogen. Auf den ersten vier Plätzen liegen die Franzosen Jérémie Beyou, Charlie Dalin und Thomas Ruyant sowie der Engländer Alex Thomson. Sie alle gehören zu den Favoriten: Sie haben für dieses Rennen neue Boote gebaut, mit deutlich größeren Foils und einer optimierten Rumpfform zum Abheben. Thomson und Beyou haben bei der letzten Vendée Globe bereits den zweiten und den dritten Platz belegt, diesmal, so haben sie es oft verkündet, will jeder der beiden den Sieg. Keine Überraschung also im Spitzenfeld.

Auf dem fünften Platz liege ich. Es hat sich gelohnt, dass mein Team und ich den Startablauf so oft trainiert haben. Für das weitere Rennen hat die Platzierung praktisch keine Bedeutung, trotzdem fühlt es sich einfach gut an, am Heck zu stehen und so viele Schiffe hinter sich zu sehen.

Ich blicke auf den Zeitplan, den mir Will Harris vor dem Start für die ersten zwei Tage zusammengestellt hat. Er soll mir helfen, rasch in einen Rhythmus zu finden, der mich über die Monate auf See trägt:

19.00 Uhr: Abendessen machen.

20.15 Uhr: Download GFS und ECMWF.

22.00 Uhr: Wind dreht nach links und nimmt zu. Rechtzeitig ein Vorsegel einrollen. Dann geh schlafen!

00.00 Uhr: Sturmfront nähert sich. Entscheide, ob du sie nördlich oder südlich umfahren willst.

00.00 – 08.00 Uhr: Wind nimmt die ganze Nacht zu, bis auf 22 Knoten. Großsegel verkleinern. Morgens wechselhafter Wind. Keep cool, keine Segel austauschen. Lieber häufiger schlafen!

05.00 Uhr: Positionsreport.

07.00 Uhr: Frühstück machen.

08.15 Uhr: Download GFS und ECMWF.

Jeder Hochseesegler kennt die beiden Abkürzungen GFS und ECMWF. Sie stehen für den US-Wetterdienst (Global Forecast System) und das Europäische Zentrum für mittelfristige Wettervorhersagen. Mehrmals täglich veröffentlichen sie die weltweit besten Wetterprognosen. Leider stimmen die Modelle der beiden Institute nicht immer überein, was die Routenplanung auf See erschwert.

Wills Angaben zu Wind und Wetter bis morgen Mittag sind die letzten Tipps dieser Art, die ich während des Rennens nutzen darf. Bei anderen Themen sind Ratschläge erlaubt. Wenn etwas kaputtgeht an Bord oder ich mich verletze, kann ich mir Beistand von Land holen, per Satellitenverbindung darf ich anrufen, wen ich will. Doch das »Routing«, die Entscheidung über den einzuschlagenden Kurs, muss jeder Skipper allein vornehmen. Im Routing bündeln sich Seemannschaft, Wetterkunde, Datenanalyse, taktische Erfahrung, Bauchgefühl; es ist, wenn man so will, die Königsdisziplin der Hochseesegler. Der Wettstreit in dieser Disziplin soll pur und unverfälscht ausgetragen werden, ohne Hilfe von außen. Die einzigen Entscheidungshilfen sind die täglichen, für alle identischen Wettermodelle der europäischen und amerikanischen Meteorologen.

Natürlich könnten wir uns per Telefon heimlich beraten lassen. Wir könnten Meteorologen und Navigatoren gegen Honorar engagieren. Wir könnten die aktuellen Leistungsdaten von Schiff und Wetter zur Analyse an Land schicken. Wir könnten auch einfach die Erfahrungen unserer Segelfreunde nutzen, gebündelt in einer priva-

ten Chatgruppe. Um all das zu verhindern, hat die Rennleitung jeden Skipper eine Erklärung unterzeichnen lassen: »Ich bestätige hiermit, dass ich mich an das Verbot der Routing-Hilfe halten werde. Meine Familie, mein Team, meine Sponsoren und Unterstützer habe ich davon informiert.« Kommt der Rennleitung der Verdacht, jemand spiele unsauber, hat sie das Recht, nach der Rückkehr dessen gesamte digitale Kommunikation durch eine Suchmaschine zu schicken, programmiert auf bestimmte Stichworte.

Betrugssicher ist das System nicht. Man könnte einfach ein weiteres, nicht registriertes Handy mit auf die Reise nehmen. Oder einen Code für die Kommunikation vereinbaren und die Schlüsselbegriffe des Routings durch harmlos klingende Worte ersetzen. Ich habe trotzdem den Eindruck, dass das System funktioniert. Aus einem einfachen Grund: Wer so viele Jahre in die Kampagne steckt, der riskiert es nicht, wegen einer Mogelei disqualifiziert zu werden. Vor allem wenn er weiß, dass in der kleinen Vendée-Szene jede externe Hilfe sich sofort herumsprechen würde.

Mein Schiff rauscht auf vibrierenden Foils in die Nacht, ich stehe am Heck und sehe vor und hinter mir die Positionslichter der Flotte. Wie heute Morgen auf dem Steg, als ich an den anderen Booten vorüberging, habe ich das Gefühl, einem kleinen Zirkel von professionellen Verrückten anzugehören, die nicht gegeneinander antreten, sondern sich gemeinsam auf ein unfassbares Abenteuer einlassen. Wer sollte da schummeln wollen? Jeder von uns hat jahrelang ein großes Team an seiner Seite gehabt – doch von heute an sind wir nur auf uns allein gestellt, ohne Crew all dem ausgesetzt, was da auf uns zukommen mag. Gerät jemand in Not, sind die anderen Segler meist die Einzigsten, die rasch helfen können. Wir werden sehr ähnliche Entbehrungen und Erfolge, Gefahren, Rückschläge und Tage puren Glücks erleben. Und wenn wir in knapp drei Monaten zurückkehren und den Leuten an Land erzählen, wie es da draußen gewesen ist, werden nur wir einander wirklich verstehen.

