

# KLUGE KÖPFE

verdienen mehr.

## WO, LESEN SIE HIER:

Frankfurter Allgemeine  
**Stellenmarkt**



Samstags. Sonntags. Immer.

waren und eine Pass-auf-Mentalität hatten. Es wurde altmodischer Sicherheitsfußball gespielt. In Südkorea war es ähnlich. Dort wird bestraft, wer Fehler macht. Wenn man so ein Buch liest, über Stalin und seinen Geheimdienstchef Berija, ahnt man, woher diese Mentalität kommt.

**SPIEGEL:** Merken Sie den russischen Spielern die Folgen von 70 Jahren Kommunismus an?

**Hiddink:** Nein, das sind ganz moderne, selbstbewusste Jungs. Nach der EM empfing uns Präsident Dmitrij Medwedew im Kreml. Erst war es formell, dann gingen die Türen zu, die Krawatten wurden gelockert. Ich habe nicht immer verstanden, was geredet wurde, aber die Spieler haben ihm sehr direkte Fragen gestellt und Scherze gemacht. Normalerweise ist man angesichts des Präsidenten doch eher befangen, aber einige Spieler sind echte Persönlichkeiten und hatten wenig Scheu.

**SPIEGEL:** Sie haben von 1973 bis 1984 als Sportlehrer mit schwererziehbaren Kindern und Kindern mit Lernbehinderungen gearbeitet. Haben Sie später von diesen Erfahrungen profitiert?

**Hiddink:** Im Scherz sage ich immer: Es hat sich nichts geändert, nur dass inzwischen ständig Kameras dabei sind. Im Ernst habe ich damals unterschiedliche, mitunter extreme Charaktere kennengelernt. Der eine sonderte sich von der Gruppe ab, ein anderer bedrohte mich mal mit dem Messer.

**SPIEGEL:** Sind Superstars, wie die Spieler von Chelsea, nicht auch schwer zu führen?

**Hiddink:** Bevor ich bei Chelsea anfang, habe ich auch gedacht, dass es menschlich ist, etwas nachzulassen, wenn man es sehr gut hat. Aber dann waren alle voll bei der Sache, und wenn einer nachlässig wurde, kam die Korrektur durch die Gruppe.

**SPIEGEL:** Was können Profis von Kindern lernen?

**Hiddink:** Den Spaß am Spiel. Für ein Kind, das Fußball spielt, existiert die Außenwelt nicht mehr. Ich finde es wichtig, dass auch große Spieler auf dem Platz alle äußeren Einflüsse vergessen. Ich selber habe mal gegen den holländischen Profi Paul Haarhuis Tennis gespielt. Anfangs stand ich ganz unter dem Eindruck, gegen einen großen Tennisstar auf dem Platz zu stehen, und habe schlechter gespielt, als ich konnte. Die Umstände haben mich gehemmt: Er war groß, ich war klein. Spieler müssen sich befreit fühlen, um gut zu agieren.

**SPIEGEL:** Sie sprechen jetzt wieder von persönlicher Freiheit?

**Hiddink:** Ja, aber mit einem Ziel. Freiheit wird schnell so interpretiert, dass man tun kann, was man will. Im Fußball muss jeder Leistung bringen und Disziplin zeigen. Auf dem Platz gibt es strukturierte Aufgaben, und innerhalb dieses Rahmens sollen die Spieler ihre Kreativität einbringen. Freiheit bedeutet Verantwortung.

**SPIEGEL:** Herr Hiddink, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.



Segler Maibaum, Start der Mini-Transat-Regatta

SEGELN

## Ein Mann, ein Boot

Die Mini-Transat-Regatta quer über den Atlantik zieht Solosegler magisch an. Die einen hoffen auf ein Abenteuer, die anderen auf eine Profikarriere.

Schon am Morgen des zweiten Tages kommt es hoch, dieses unangenehme Gefühl in der Magengrube, das ihm die Kraft raubt. Seemann Norbert Maibaum wird seekrank. Er übergibt sich, verkriecht sich unter Deck und wartet darauf, dass es ihm besser geht.

Das Problem daran ist: Außer ihm befindet sich niemand an Bord, der sich um das Schiff kümmern könnte. Maibaum segelt allein. „Wenn ich nicht funktioniere“, sagt er, „funktioniert das Boot auch nicht.“ Das ist die Grundregel aller Einhandsegler.

Ein kleiner Frachter würde genügen, um die leichte „Coconut Run“ zu versenken. Also müht sich Maibaum alle paar Minuten hoch, sucht den Horizont nach Pötte ab, die auf Kollisionskurs liegen, korrigiert im Zweifel die eigene Route am Autopiloten und verzieht sich wieder. Am dritten Tag schmecken die ersten Proviantkekse, und Maibaum, 38, Diplominformtiker aus Berlin, hat die erste kritische Phase seiner gefährlichen Reise namens Mini-Transat überstanden, einer Regatta, die alle zwei Jahre quer über den Ozean bis nach Südamerika führt. „Seitdem ich von diesem Rennen gehört habe, bin ich fasziniert davon, allein über den Atlantik zu segeln“, sagt Maibaum.

Der Begriff Einhandsegler erklärt sich durch eine alte Seefahrerregel, wonach



in La Rochelle: Für 50000 Euro eine gebrauchte Yacht gekauft und mit Radarwarner und Rettungsinsel ausgerüstet

OLIVIER BLANCHET / DPPI

jede Person an Bord eines Schiffes nur eine Hand zum Arbeiten frei hat – mit der anderen soll man sich festhalten. In diesem Jahr starteten drei Deutsche bei der Mini-Transat. Der Profisegler Jörg Riechers ist nach einer Kollision mit Treibgut bereits ausgeschieden. Im Rennen sind jetzt noch der Fotograf Andreas Lindlahr und Norbert Maibaum.

Maibaum hat sich fünf Jahre lang vorbereitet auf die Mini-Transat, zuerst Geld gespart, dann für 50000 Euro die gebrauchte Yacht „Coconut Run“ gekauft und ausgerüstet mit Radarwarner und Rettungsinsel. Mitte September stachen mit ihm 84 weitere Solosegler in See. Die Boote sind mit sechseinhalb Meter Länge und drei Meter Breite so klein, dass ihre Klasse schlicht „Mini“ heißt.

Ein Mann, ein Boot, der Ozean. Als die Mini-Transat 1977 erstmals veranstaltet wurde, war sie ein Gegenentwurf zu den Hochseeregatten, die für Amateure zu teuer geworden waren. Poor Man's Race, das Rennen des armen Mannes, das war die Idee hinter der Mini-Transat. Doch mit der Seefahrerromantik ist es vorbei, heute gewinnen Profis in teuren Prototypen das Rennen über den Atlantik. Die Mini-Transat ist zur Bewährungsprobe für angehende Stars der Hochsee geworden, solche wie Ellen MacArthur, eine zierliche Engländerin, die 2005 als erster Mensch in der Rekordzeit von knapp 72 Tagen die Erde umrundete, ohne auch nur einmal angelegt zu haben. Acht Jahre vor ihrem Triumph hatte MacArthur noch bei der Mini-Transat Erfahrung gesammelt.

Trotz der Professionalisierung sind bei der Regatta immer noch Amateursegler

dabei, die vor allem eines suchen: die Herausforderung, das Abenteuer. Junge Draufgänger oder Quereinsteiger, die den Wassersport spät für sich entdeckt haben, vielleicht um der drohenden Midlife Crisis zu entfliehen. Um die allzu Leichtsinnigen und Verrückten fernzuhalten, herrscht ein hartes Auswahlverfahren mit Qualifikationsregatten und strengen technischen Vorschriften. Die Segler sollen ja auch ankommen. „Die Frage ist: Kann ich das überhaupt bestehen? Das ist die größere Herausforderung als der sportive Ansatz“, sagt Henrik Masekowitz, 43, aus Hamburg, Programmierer von Beruf und vor zwei Jahren Mini-Transat-Teilnehmer.

Rund 4200 Seemeilen, 7778 Kilometer, sind es vom Start im französischen La Rochelle über einen Zwischenstopp auf Madeira bis nach Salvador da Bahia in Brasilien, dem einstigen Anlaufhafen für die Sklavenschiffe aus Afrika, die schon damals den Passat für sich nutzten. Auf der Route erwarten die Segler Flauten und Stürme, tropischer Regen und Riesenwellen. Nachts klatschen Fliegende Fische auf Deck, die schmackhaft sein sollen, zumindest aber eine Abwechslung bieten, wenn man sich tagelang von Trockennahrung ernährt hat, wahlweise mit Vanille- oder Kakaogeschmack.

Das ganze Rennen über sind die Segler auf sich gestellt, schon kurz nach dem Start verlieren die Teilnehmer einander aus den Augen. Satellitenhandys sind verboten, nur über Funk halten sie Kontakt zur Regattaleitung. Einen „Rückzug auf elementare Dinge“ nennt Maibaum den Segeltrip. „Es geht darum, alleine mit einem Boot zu einem anderen Kontinent zu reisen. Und nicht darum,

sich in kürzester Zeit fremdgesteuert in einem Flugzeug irgendwo hinbringen zu lassen.“

Einhandsegler sind Einzelgänger, sie vertrauen lieber sich selbst. Dafür müssen sie auch alles beherrschen: Navigation und Meteorologie, außerdem die ganze Technik, die Ruder, Segel und Takelage genauso wie die Elektrik. Sie schlafen nur mit Unterbrechung, selten länger als 20 Minuten am Stück. Im Notfall müssen die Segler in der Lage sein, Schäden zu reparieren – oder sich selbst zu verarzten.

Der Atlantik ist eine gefährliche Prüfung. Es drohen Kollisionen mit Walen oder Containern, die bei starkem Seegang von Schiffen herabgefallen sind und so unter der Wasseroberfläche dümpeln, dass sie kaum zu sehen sind. Wer einmal über Bord geht, der ist in der Weite des Ozeans verloren. Sieben Teilnehmer sind bislang in der Geschichte der Mini-Transat verschollen. 1982 wurde ein Kanadier nach zweieinhalb Monaten in der Rettungsinsel geborgen, abgetrieben bis in die Karibik. 2001 fiel der Regattaleitung auf, dass sich die Yacht eines Italieners auf einem seltsamen Kurs befand; ein Begleitschiff fand das Boot, an Bord war niemand mehr.

„Wer sich auf einem Schiff aufs Meer begibt, der muss sich darüber im Klaren sein, dass er auch auf dem Meer bleiben kann“, sagt Masekowitz. Wie groß das Risiko ist, bekam er zu spüren, als seine Yacht von einer Welle versetzt wurde und er, weil er sich nicht mit einem Gurt angeleint hatte, ins Taumeln geriet. Er griff an den Relingdraht – und hielt plötzlich ein abgerissenes Ende in der Hand. Fortan ging er nur noch gesichert an Deck.

Drei Wochen war er unterwegs von Madeira nach Südamerika, drei Wochen lang hatte er nur Wasser und Himmel gesehen, dann tauchte am Horizont endlich Land auf. „Nach den Tagen auf See plötzlich in Brasilien zu sein“, sagt er, „das ist so gewaltig.“

DETLEF HACKE

