

Obwohl das Meer es gut mit ihm meinte

Am 8. November startete die neunte Vendée Globe. Während aktuell eine Rekordzeit unter 70 Tagen möglich scheint, ging es vor gut 50 Jahren ums Durchkommen. 1968, beim berühmten Golden Globe Race, versuchten sich neun Solosegler an einem Rekord: Wer würde als erster nonstop die Welt umrunden? Nur einer schaffte es. Ein anderer verlor den Verstand.

 Kai Müller |  zvg

Man fand das Boot treibend mitten im Atlantik. Es hätte noch Wochen, ja Monate so treiben können, ohne entdeckt zu werden. Doch zufällig war es am 10. Juli 1969 der Besatzung eines britischen Postfrachters aufgefallen, der das ziellos in den Wellen schaukelnde Gefährt suspekt vorkam, sodass sie die Maschinen stoppen liess, 1800 Seemeilen von der englischen Küste entfernt. Ein kleines Segel am Heck war gesetzt, die anderen sorgfältig zusammengebunden. Wo war die Crew?

Wie sich herausstellte, handelte es sich um den Trimaran eines englischen Geschäftsmannes, der am Golden Globe Race teilnahm. Alles, was die Seeleute über ihn wussten, hatten sie

Bald darauf roch es nach Fish and Chips, und er bog rechts ab.

aus einem Zeitungsauriss: Im Oktober des Vorjahres war Donald Crowhurst als letzter von neun Teilnehmern in das Nonstop-Rennen um die Welt gestartet, hatte im Südatlantik mächtig aufgeholt und galt zu diesem Zeitpunkt als aussichtsreicher Kandidat auf die Siegesprämie von 5000 Pfund. Ein kleines Vermögen, das für die schnellste Erdumrundung ausgeschrieben worden war.

Was war geschehen, dass Crowhursts Dreirumpfboot nun aber unbemannt im Ozean dümpelte? Unbeschädigt, wie es schien. Nahrung und Trinkwasser waren ausreichend vorhanden. In der Kajüte lagen elektronische Bauteile durcheinander wie von einer unbeendeten Reparatur. Im Spülbecken stapelte sich Geschirr. In den sorgfältig geführten Logbüchern fand sich ein letzter Eintrag, der 16 Tage zurücklag. Das Ganze kam dem Kapitän des Frachtschiffs äusserst merkwürdig vor.

In den folgenden Tagen, als eine Suchaktion nach dem vermissten Segler eingeleitet und erfolglos wieder eingestellt wurde, hatte der Kapitän genug Zeit, sich durch Crowhursts Aufzeichnungen zu arbeiten. Sie ergaben wenig Sinn. Die Navigation war akkurat ausgeführt, vielleicht sogar ein bisschen zu sorgfältig für einen Segler, der vollkommen auf sich allein gestellt doch sicher unter extremem Schlafmangel gelitten haben musste.

Das Golden Globe Race

In der Geschichte der Seefahrt nimmt das Golden Globe Race einen ausserordentlichen Platz ein. Geboren in dem Wunsch nach Rekorden, war es einerseits der schlüssige nächste Schritt einer Entwicklung im Yachtsport, die moderne Segelboote immer seetüchtiger gemacht hatte. Andererseits wurde das gültige Mass für Tempo immer noch von den Teeklippern vorgegeben, die sich Mitte des 19. Jahrhunderts packende Wettfahrten um die halbe Welt geleistet hatten, um als Erste mit der neuen Teeernte aus China in London einzutreffen und den Marktpreis diktieren zu können. Dass sich einer aus purem Vergnügen und noch dazu alleine einer solchen Distanz aussetzen würde, war schon abwegig genug, da kam es erstmal nicht auf Geschwindigkeit an. Als der Amerikaner Joshua Slocum 1895 zu einer Weltumsegelung aufbrach, war er drei Jahre unterwegs.

Mitte der 1960er glaubte der englische Flugpionier Francis Chichester, schneller als die berühmten Teeklipper sein zu können, wenn er die passende Yacht besässe. Und tatsächlich: Bei seiner Rückkehr 1967 sollte er mit der Gypsy Moth IV nur 226 Tage benötigt haben. Eine Viertelmillion Menschen kam

nach Plymouth, um die Ankunft des knochigen 66-jährigen Asketen mitzuerleben, der in seiner Jugend als Pilot bereits bemerkenswerte Streckenrekorde aufgestellt hatte. Sogar die Queen und ihr Hofstaat waren anwesend.

Dass Chichester bei seiner Weltumsegelung einen Stopp eingelegt hatte und seine Yacht in einer Werft in Sydney überholt worden war, liess allerdings noch Raum für einen nächsten Schritt. Also traf der Franzose Bernard Moitessier unverzüglich Vorkehrungen für eine Nonstop-Weltumsegelung. Er war ein genialer Vagabund, der als Autor viel gelesener Bücher bekannt geworden und mit 43 Jahren derjenige war, dem man einen entsprechenden Erfolg am ehesten zutraute.

Als der britische Seemann Robin Knox-Johnston von den Plänen des Franzosen erfuhr, war sein Ehrgeiz geweckt: «Ich kann nicht hinnehmen, dass ein anderer als ein Brite der Erste sein würde, dem ein solches Unterfangen gelingt», sagte sich der 29-Jährige. Knox-Johnston war einige Jahre als Offizier auf Handelsschiffen unterwegs gewesen, jetzt diente er auf einer britischen Fregatte. In Indien hatte er sich mit Freunden eine knapp zehn Meter lange Holzketsch namens Suhaili gebaut. Die überführte er 1966 nach England, was ihm einigen Respekt verschaffte. Er wollte nun, nachdem Chichester «eine Sache unerledigt gelassen hatte», selbst derjenige sein, der es schaffte. «Es gehörte auch eine Portion Egoismus dazu», sollte Robin Knox-Johnston später über seine Motivation sagen. «Ich segelte um die Welt aus dem schlichten Grund, dass ich es verdammt noch mal wollte, und ich hatte gründlich Spass.»

Auf der Suche nach einem Sponsor wandte sich Knox-Johnston an die Sunday Times, die schon Chichesters Unternehmungen unterstützt hatte. Doch er wurde abgewiesen mit



01-03 Donald Crowhurst nahm mit seinem kaum seetüchtigen Trimaran Teignmouth Electron am Golden Globe Race teil. Das Ende ist bekannt..





01, 02 Robin Knox-Johnston gewann auf seiner Suhaili das Golden Globe Race – obwohl das Boot langsam war und eigentlich gegen die Joshua von Bernard Moitessier keine Chance hatte.

03 Die Joshua war eine für damalige Verhältnisse schnelle Stahlyacht und stand auch nach dem Abstecher von Bernard Moitessier in die Südsee weiterhin im Einsatz.



Der prädestinierte Brite

Ursprünglich war das Golden Globe geprägt von dem Ehrgeiz, auf See etwas zu finden, das es seit den napoleonischen Kriegen dort nicht mehr zu erlangen gab: Ruhm. Und Robin Knox-Johnston schien wie geschaffen dafür.

Vom navigatorischen Standpunkt aus sei eine Weltumsegelung einfach, meint Knox-Johnston in einer späteren Dokumentation über seinen Törn: «Man verlässt England, biegt links ab, fährt runter bis Kapstadt, biegt links ab, fährt um Kap Hoorn herum, biegt links ab, kommt in den Atlantik, riecht Fish and Chips und biegt rechts ab. Dann ist da England.» Nachdem Knox-Johnston am 14. Juni als einer der Ersten aufgebrochen war, passierte nicht viel. Ausser, dass er wach bleiben musste, wenn das Boot seine Aufmerksamkeit erforderte. Mehr Segel, weniger Segel. Er war glücklich in seiner Welt, wie er es in seinem Bestseller «A World of my own» mit lakonischer Leichtigkeit beschrieb. Er flickte zwei Lecks in seinem Rumpf unter Wasser, indem er Kitt und Wolle in die sich auftuenden Ritzen der Planken stopfte, entledigte sich eines aufdringlichen Hais, indem er ihm in den Kopf schoss, und einmal spritzte ihm Batteriesäure ins Auge. Aber sonst?

Im Südozean wettete er sechs Stürme in zehn Tagen ab, einmal trafen ihn querlaufende Seen so hart, dass die Suhaili fast durchkenterte. Sein Trinkwasservorrat war mit Salzwasser verunreinigt, sodass er von da an mühselig Regen auffangen musste. Und sein Funkgerät funktionierte nicht mehr. Aber sonst? An Tagen, an denen ihn trübselige Gedanken zu überwältigen drohten, sagte er sich, dass er kein Recht habe, sein Ich aufzugeben, nachdem es ihn so weit gebracht hatte. Als seine Selbststeueranlage den Geist aufgab, lernte er, sein Boot durch eine perfekte Segelstellung so auszubalancieren, dass es von alleine Kurs hielt. Aber sonst?

Er traf einen Reporter vor der Küste Australiens, der sich mit einem Fischerboot zu ihm hinausfahren liess. Der hatte

auch Post für ihn dabei, konnte sie ihm aber nicht aushändigen, weil das bereits als unerlaubte Hilfe angesehen wurde. So las der Journalist ihm die Briefe vor. Und er brachte ihn auf den neusten Stand: Beinahe alle Konkurrenten hatten aufgegeben. «Der Einzige, auf den ich achten musste, war Moitessier.» Wo war der?

Der exotische Solist

Bernard Moitessier gehörte zur Generation der Übersee-Franzosen, die ihre Heimat in der Fremde hatten. Er war mit zwei Brüdern in Saigon aufgewachsen, wo sein Vater ein Handelskontor unterhielt, und er sollte zeitlebens wie ein Vietnameser in die Hocke gehen, um Arbeiten zu verrichten und dabei die Zehen zu Hilfe zu nehmen. Die Tropen waren Teil seines Temperaments. Ebenfalls ein Leben lang sollte ihn die Steinschleuder begleiten, mit der er gelangweilt die Strassenlaternen von Saigon ausgeschossen hatte und später mühelos Möwen vom Himmeln zu holen vermochte.

Sein von ihm selbst aus Stahl gebautes Segelboot Joshua war wie gemacht für die Herausforderung einer endlosen Reise. Nachdem er am 22. August von Plymouth aus in See gestochen war, schaffte er Strecken von 150 bis 170 Seemeilen am Tag, fast das Doppelte von Knox-Johnston. Bei Kap Hoorn hatte Moitessier seinen Rückstand von ursprünglich über zwei Monaten auf weniger als drei Wochen verkürzt. Bezüglich der berechneten Zeit – darum ging es beim Golden Globe – lag der Franzose also klar vorne. Aber dann kamen Moitessier Zweifel. «Jetzt zurückzufahren wäre so, wie nicht losgefahren zu sein.» In einem Brief, den er in einer Blechdose an Deck eines Frachters warf, kündigte er an, nach Tahiti weiterzusegeln und begründete es damit, dass er seine «Seele retten» wolle.

Das war ein Schock. Moitessier zeigte der suchenden Welt der 1968er, wie einfach es war, sich auf sich selbst zu verlassen. Er erreichte Tahiti nach zehn Monaten vollkommener Isolation. Die spirituelle Dimension, die ihn mit dem Meer verband, sollte ihn zeitlebens begleiten und zum Vorkämpfer einer globalen Umweltbewegung machen.

Um Knox-Johnston war es derweil still geworden. Seit Neuseeland hatte ihn niemand mehr gesehen oder gesprochen.



marina.ch
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina.ch

www.marina.ch

Tel. Abodienst: 031 300 62 56



01 Bernard Moitessier kümmerte sich lieber um seine Seele, als um den Ruhm beim Golden Globe Race.

Erst als er die transatlantische Schifffahrtsroute zwischen Europa und der Karibik kreuzte, bekam er wieder Kontakt zur Aussenwelt. Er fragte einen französischen Frachterkapitän, wo Moitessier sei. Die Antwort: im Indischen Ozean. «Kann nicht sein», dachte sich Knox-Johnston. Und er vermutete einen geheimen französischen Plan hinter dieser Antwort. Bald darauf roch es nach Fish and Chips, und er bog rechts ab.

«Die traurigste Gestalt»

Knox-Johnston wurde bei seiner Ankunft wie einer der Helden gefeiert, auf die sich England von jeher viel einbildete. 312 Tage hatte er benötigt. Seine Zeit konnte noch unterboten werden von den zwei Teilnehmern, die sich offiziell weiterhin im Rennen befanden. Erst zehn Tage zuvor hatte sich Donald Crowhurst nach einer längeren Funkpause gemeldet und für eine Sensation gesorgt. Er schien so gut voranzukommen, dass ihm der Preis für die schnellste Umrundung fast schon sicher war. Was niemand ahnte: Donald Crowhurst, dessen Trimaran bald darauf unbemannt gefunden werden sollte, hatte die Welt betrogen. Am meisten aber sich selbst.

Er sei «die traurigste Gestalt, die je auf dem Meer war», hiess es rückblickend in der New York Times. Aufgebrochen, um das ökonomische Desaster, das sich mit dem Niedergang seiner Elektronikfirma für ihn und seine sechsköpfige Familie abzeichnete, durch den Glanz einer Pioniertat abzuwenden,



Vor uns das Meer



Über Crowhursts rätselhaftes Verhalten sind etliche Bücher und TV-Dokumentationen erschienen. Der Film «Vor uns das Meer», mit Oscarpreisträger Colin Firth in der Hauptrolle (Originaltitel: «The Mercy»), der Crowhursts Reise rekonstruiert, zeigte einem breiten Publikum, welche Strapaze die monatelange Einsamkeit auf See bedeutete, und warum sie vom Wahnsinn überschattet wurde.

war er zum Scheitern verurteilt. Als Knox-Johnston im Juni ablegte, hatte Crowhurst mit dem Bau seines Trimarans noch nicht einmal begonnen. Seine Frau Clare versuchte nur einmal, ihn von der Unternehmung abzuhalten, aber er sagte, diese sei «zu wichtig» für ihn geworden. Nur wenige Stunden vor Ablauf der Frist am 31. Oktober segelte auch er endlich los. Heillos überfordert, mit zerrütteten Nerven und einem Untersatz, der einer Baustelle glich. Obwohl das Meer es gut mit ihm meinte und er von schlechtem Wetter verschont blieb, kam er äusserst schleppend voran. Mitte November, auf der Höhe der Kapverden, wurde ihm klar, dass er mit dem missratenen Mehrumpfboot eine Tour durch die «Roaring Forties» nicht überstehen würde. Dann geschah es: Crowhursts Vorwärtkommen wurde mit einem Mal so rasant, wie es dem Potenzial dieser leichten, neumodischen Bootstypen entsprochen haben mochte. 243 Seemeilen, so telegraphierte Crowhurst, habe er in 24 Stunden zurückgelegt. Das war ein Rekord. Er hatte begonnen, fiktive Positionsangaben zu übermitteln. Von da an führte Crowhurst zwei Logbücher: eines, mit dem er die Öffentlichkeit über seine Weltumsegelung täuschen wollte, und ein anderes, in dem er wahrheitsgemäss berichtete. Monatelang hielt er sich von den Schiffsrouten fern, versteckte sich in der Leere des Südatlantiks, während ihn seine Funknachrichten und Positionsmeldungen tausende Meilen von der Wahrheit entfernten.

Sein Plan war, seine nur imaginierte Route Anfang Mai mit seiner realen zu vereinen. Er beabsichtigte, sich hinter dem sich ebenfalls noch im Rennen befindlichen Nigel Tetley einzureihen, weil einem Zweiten nicht so viel Aufmerksamkeit geschenkt würde. Doch ihn erreichten nun immer euphorischere Meldungen über seinen erwarteten Rekord. Und je näher Crowhurst der Heimat kam, desto mehr verschlechterte sich sein Zustand. Falls er bis dahin wirklich angenommen hatte, sich noch irgendwie herauswinden zu können, weil er niemandem ernsthaft geschadet hatte, so änderte sich das, als er von Tetleys Schiffbruch erfuhr. Der Kapitänleutnant hatte seinen sich in seine Bestandteile auflösenden Trimaran energisch vorangetrieben, grimmig entschlossen, sich seinen Erfolg nicht wegschnappen zu lassen. Unter dieser Belastung brach das schwer beanspruchte Schiff am 21. Mai entzwei und sank. Nigel Tetley wurde von einem herbeieilenden Frachter aus dem Meer gefischt.

Damit war Crowhursts Unschuld endgültig dahin. Und er sah auch keinen Ausweg mehr, wie er sich zu einem Triumph hätte mogeln können. Von dem Moment an beschäftigte sich Crowhurst nur noch mit sich selbst, versenkte sich in ausschweifende Essays und Notizen, als könnte er sein Dilemma gedanklich lösen. 25 000 Wörter umfasste das Zwiegespräch eines Büssers mit Gott. Es endete in einem Countdown mit den Sätzen «Ich bin, was ich bin und ich erkenne die Natur meines Vergehens... It is finished. It is finished. It is the Mercy.» So überliess sich Donald Crowhurst der Gnade. Wahrscheinlich sprang er einfach über Bord und nahm sein gefälschtes Logbuch mit.

Nach Bekanntwerden von Crowhursts Tod spendete Robin Knox-Johnston seine Siebtpremie den Hinterbliebenen. Er hielt daran auch fest, als das Ausmass von dessen Betrug sichtbar wurde und man aus seinen Aufzeichnungen auf die Existenz eines fingierten Logbuches schloss. Man solle den Mann nicht zu hart beurteilen, fand Knox-Johnston. 🦋



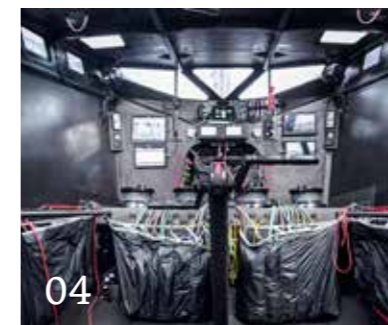
01



02



03



04

- 01 Die Flotte der Open-60-Yachten, hier beim Start zum Défi Azimut 2020.
 02-04 Die Hugo Boss von Alex Thomson (GBR) ist die extremste Yacht bei der diesjährigen Vendée Globe. Sie wurde so konzipiert, dass Thomson ausser bei einem Segelwechsel gar nie aus dem Bootsinnern hinaus muss. «Man steckt den Kopf schliesslich auch nicht aus einem Flugzeugfenster...» Neben Thomson gehören insbesondere die französischen Segler mit den Yachten der neusten Foiler-Generation zu den Favoriten: Die erfahrenen Jérémie Beyou und Thomas Ruyant sowie die Vendée-Globe-Neulinge Armel Tripon, Sébastien Simon, Charlie Dalin und Nicolas Trussel.

Vendée Globe 2020/21

Los. Die Geschichte des Golden Globe hat bis heute etwas Mystisches behalten. Zwei Jahrzehnte verstrichen, bevor die Idee erneut aufgegriffen werden sollte: ein Mensch, ein Boot, ohne Stopp und ohne Hilfe einmal rum. Die Vendée Globe, die seit 1989 ausgetragen wird, hat daraus ein Karrieremodell für Profissegler gemacht. Für die Teilnahme auf einer schnellen Open 60 ist ein Millionen-Budget nötig.

Am 8. November startete in Les Sables-d'Olonne die neunte Vendée Globe. Auf die Teilnehmenden warten rund 22 000 Seemeilen. Beobachter schätzen, dass der aktuelle Rekord von Armel Le Cléac'h – der Franzose benötigte bei der letzten Austragung 74 Tage – deutlich unterboten werden könnte. Die neuste Generation der foilenden Open-60-Yachten verfügt nochmals über ein grösseres Geschwindigkeitspotenzial. Bei den Favoriten – insbesondere beim britischen Ausnahmesegler Alex Thomson, der bei seiner fünften Teilnahme endlich einmal zuoberst auf dem Podest stehen möchte – wird es in erster Linie darum gehen, ohne Probleme und Defekte durchzukommen. Die letzten Tests haben gezeigt, dass die extremen Yachten bis an ihre Grenzen und manchmal wohl auch darüber hinaus gefordert werden. Als einziger Schweizer ist Alan Roura bei der diesjährigen Vendée Globe mit dabei. Wie schon bei der letzten Austragung ist er der jüngste Teilnehmer des Feldes.

Die Vendée Globe 2020/21 kann online sowie auf der entsprechenden App mitverfolgt werden. 🦋