

Frankfurter Allgemeine

Magazin

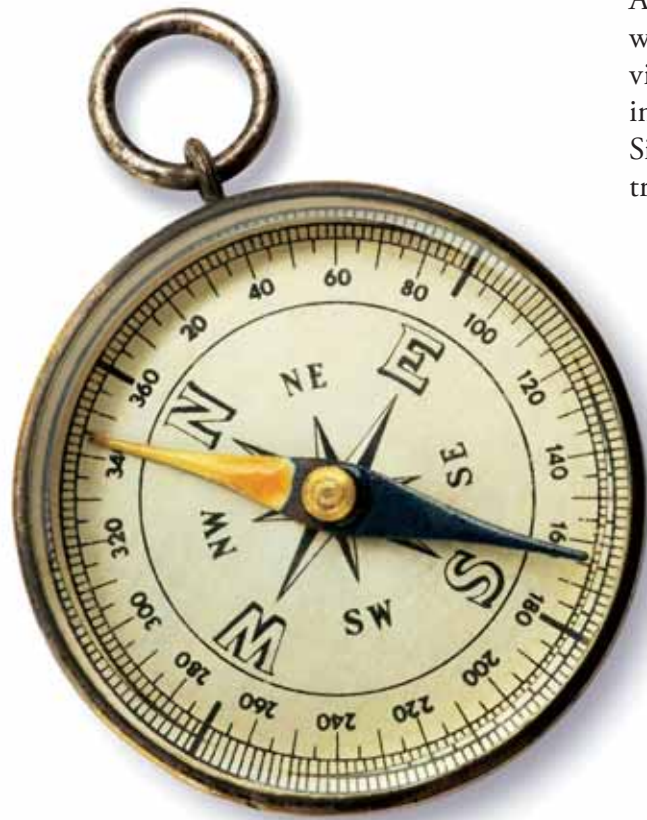
MÄRZ 2014



MÄNNER!

WER WEISS WOHIN

So sind die Männer: lassen große Sprüche vom Stapel und kommen niemals von ihrer Weltumsegelung zurück. Nicht jeder ist so wie Donald Crowhurst, der englische Abenteurer, der lieber sein Grab im Ozean suchte, als geschlagen auf die britische Insel zurückzukehren. Aber gewisse Züge hegemonialer Männlichkeit, wie sie unser Autor Ivo Goetz in dem Seefahrer entdeckt (Seite 62), sind auch in Zeiten von Gender-Mainstreaming und politischer Korrektheit noch auszumachen. Vielleicht findet man sie nicht gerade in den Protagonisten unserer Modestrecke (Seite 40) wieder. Aber in den kommentierten Bildern des vergangenen Jahrhunderts (Seite 54) erkennt man immerhin, dass der „neue Mann“ noch nicht sehr alt ist. Das sieht man erst recht, wenn man in die Welt hinausschaut: Unsere Mitarbeiterinnen im Ausland nahmen mit Freude die schöne Aufgabe wahr, die Männer in ihrem Land zu beschreiben (Seite 50). Wer der Geschlechtergerechtigkeit in Deutschland müde ist, das steht nach der Lektüre fest, der sollte einfach mal in Südafrika mit Grunzlauten und Grillkünsten zum Mann alter Prägung werden. Oder wie Florian Siebeck schnell mal althergebrachten Rollenmustern entfliehen und auf den Malediven abtauchen, wobei unser Autor für all das nur ein Wochenende brauchte (Seite 68). Abtauchen! Sie sehen: Ich phantasie. Und merke, je näher ich beim Schreiben dem Kompass links unten komme, dass den Männern langsam die Orientierung abhanden kommt. Mann? Macho? Abenteurer? Gar nichts? Was sind wir nun? Und wenn ja: warum? Nicht einmal wir wissen da Rat, obwohl unser Interviewer Timo Frasc einen der männlichsten Schauspieler in Deutschland aus allen Richtungen nach dem Sinn von Sixpacks befragt (Seite 26). Vielleicht hilft Ihnen die Lektüre trotzdem weiter. Oder eben weiter zurück. *Alfons Kaiser*



Verantwortlicher Redakteur:
Dr. Alfons Kaiser

Redaktionelle Mitarbeit:
Dieter Bartetzko, Justus Bender, Reinhard Bingener, Claudia Bröll, Andrea Diener, Timo Frasc, Ivo Goetz, Dr. Rose-Maria Gropp, Christiane Heil, Kerstin Holm, Petra Kolonko, Melanie Mühl, Anke Richter, Anke Schipp, Peter-Philipp Schmitt, Florian Siebeck, Tilman Spreckelsen, Julia Stelzner, Axel Wermelskirchen, Jennifer Wiebking, Michaela Wiegel, Matthias Wyssuwa

Bildredaktion:
Christian Matthias Pohlert

Art-Direction:
Peter Breul

E-Mail Redaktion:
magazin@faz.de

Alle Artikel werden exklusiv für das „Frankfurter Allgemeine Magazin“ geschrieben. Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt am Main.

Eine Verwertung dieser urheberrechtlich geschützten Redaktionsbeilage sowie der in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen, besonders durch Vervielfältigung oder Verbreitung, ist – mit Ausnahme der gesetzlich zulässigen Fälle – ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Besonders ist eine Einspeicherung oder Verbreitung von Inhalten aus dem Frankfurter Allgemeine Magazin in Datenbanksystemen, zum Beispiel als elektronischer Pressespiegel oder Archiv, ohne Zustimmung des Verlags unzulässig.

Sofern Sie Artikel dieses Magazins nachdrucken, in Ihr Internet-Angebot oder in Ihr Intranet übernehmen, speichern oder per E-Mail versenden wollen, können Sie die erforderlichen Rechte bei der F.A.Z. GmbH erwerben unter www.faz-rechte.de. Auskunft erhalten Sie unter nutzungsrechte@faz.de oder telefonisch unter (069) 75 91-29 85.

Redaktion und Verlag:
(zugleich ladungsfähige Anschrift für die im Impressum genannten Verantwortlichen und Vertretungsberechtigten)
Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH
Hellerhofstraße 2-4
60327 Frankfurt am Main

Geschäftsführung:
Thomas Lindner (Vorsitzender)
Burkhard Petzold

Verantwortlich für Anzeigen:
Andreas Formen (Verlagsgeschäftsführer)

Leitung Anzeigenverkauf Frankfurter Allgemeine Magazin:
Kerry O'Donoghue, E-Mail: media-solutions@faz.de

Produktionsleitung:
Andreas Gierth

Layout:
Verena Lindner

Kaufmännische Leitung:
Andreas Tatzl

Einzelhefte können zum Preis von € 5,- bei media-solutions@faz.de bezogen werden.

Druck:
Prinovis Ltd. & Co. KG – Betrieb Nürnberg
Breslauer Str. 300, 90471 Nürnberg

ER WOLLTE MEER

Von Donald Crowhurst gibt es bis heute keine Spur. Er hinterließ drei Logbücher, aus denen sich seine Fahrt rekonstruieren lässt. Das vierte Logbuch bleibt verschwunden. Niemand hatte ihn von seinem Vorhaben abbringen können, das so heroisch wie irrsinnig war.

Eine Weltumsegelung: vielleicht das letzte große Abenteuer. Wilfried Erdmann hat es geschafft, von 1967 bis 1968 segelte er als erster Deutscher alleine um die Welt. Als er in Helgoland anlegte, glaubte man ihm nicht. Erst als man die Logbücher prüfte und den seltsam tropischen Bewuchs am Schiffsrumpf sah, glaubte man ihm, wie er in seinem Buch „Ich greife den Wind“ schildert. Als erster hatte der Amerikaner Joshua Slocum als Einhandsegler mit seiner „Spray“ die Welt umsegelt. Drei Jahre und zwei Monate brauchte er dafür.

Aber nie hat jemand mit dem Versuch einer Umsegelung die Welt so bewegt und erschüttert wie Donald Crowhurst. Als er seinen Plan austüftelte, waren die Briten im Segelfieber. Francis Chichester war seit 1967 alleine um die Welt gesegelt und hatte nur einen Stopp in Australien eingelegt. 250.000 Zuschauer empfingen ihn. Die Weltumsegelung war zwar aus Sicht der weltallfixierten Amerikaner keine Pionierleistung mehr. Für die alte Seefahrernation aber war es ein Triumph. Einhandsegler waren Helden. Für seine seefahrerische Leistung wurde Chichester von der Königin mit dem Schwert des Sir Francis Drake zum Ritter geschlagen.

Francis Chichester hatte mit der Zeitung „Observer“ eine Transatlantik-Regatta ins Leben gerufen. Nun entdeckte auch die „Sunday Times“ das journalistische und finanzielle Potential eines Solo-Segelrennens. 1968 wurde das „Golden Globe Round The World Yacht Race“ ausgerufen. Der schnellste Segler, der alleine die Erde umrundete, und zwar nonstop, was bis dahin noch niemand geschafft hatte, sollte als neuer Segelheld gefeiert und vermarktet werden. Als Preisgeld warteten 5000 Pfund.

Neun Männer meldeten sich: die Briten Robin Knox-Johnston, Nigel Tetley, Bill King, John Ridgeway und Chay Blyth, die Franzosen Bernard Moitessier und Loïck Fougeron sowie der Italiener Alex Carozzo. Aus

**Die Welt umsegeln:
vielleicht das letzte große
Abenteuer. Doch
Donald Crowhurst verfuhr
sich in seinen Phantasien
und kam nie wieder.**

Von Ivo Goetz

dem Süden Englands meldete sich der Elektroingenieur und Hobbysegler Donald Crowhurst.

Von den neun Teilnehmern war er der am wenigsten erfahrene. Bei seinen Wochenend-Segelausflügen hielt er meist Sichtweite zum Ufer. Hochseerfahrung hatte er nicht. Crowhurst, 1932 in Indien geboren, war beim Start der Regatta 36 Jahre alt. Er war, wie Ron Hall und Nicholas Tomalin in „The Strange Last Voyage Of Donald Crowhurst“ schreiben, ein charismatischer Mann, voller Ideen, mit großem Selbstbewusstsein. Schon in seiner Jugend galt er als Querkopf und Anführer bei den seltsamsten Späßen. Er scherte sich nicht viel um seinen Ruf und ordnete sich ungern unter. 1956 wurde er aufgrund eines nicht aufgeklärten Schabernacks aus der Royal Air Force entlassen.

Donald Crowhurst studierte Elektrotechnik und fand eine Anstellung bei einer Elektronikfirma in Bridgewater im Südwesten Englands. Seine Frau Clare brachte vier Kinder zur Welt. Aber bald fühlte er sich unterfordert. Er kaufte sich ein sechs Meter langes Boot und fuhr oft aufs Meer hinaus.

Als er sich mit seiner Firma Electron Utilities selbstständig gemacht hatte, schaffte er es kaum, die Familie zu ernähren. In seiner Werkstatt baute er aus scheinbar wirren elektrotechnischen Versuchsanordnungen sein erstes Produkt: den Navigator. Das Peilgerät zur Positionsbestimmung auf See funktionierte, war kompakt

und hatte einen integrierten Kompass. Aber es war keine Sensation und verkaufte sich nicht besonders gut.

Vier Tage nach der Auslobung des Rennens meldete er sich an. Die 5000 Pfund Preisgeld entsprächen heute etwa 100.000 Euro. Damit hätte er seine Familie und die Firma eine Weile über Wasser halten können. War ihm tatsächlich bewusst, worauf er sich da einließ? Wie sollte man ein solches Rennen überstehen, die Strapazen, die Übermüdung, die körperliche Herausforderung, den psychischen Druck?

Donald Crowhurst sah sich als Sieger, bevor es überhaupt losging. Freunde hatten schon früh sein übersteigertes Selbstbewusstsein erkannt. Der Abenteuerer war aber auch sensibel, ein hochbegabter Mensch, der gegen seine Zweifel einen an Wahnsinn grenzenden Mut setzte. Er glaubte, er könne aus dem Nichts zum Sieger werden – weil es ihm als seine einzige Chance erschien. Er wollte es der Welt zeigen, die sein Genie nicht erkannte, und wirkte so überzeugend, dass man ihm gegen jede Vernunft die schwierigsten Dinge zutraute.

Er fand einen Sponsor in dem Wohnwagenhändler Stanley Best und nahm eine weitere Hypothek auf sein Haus auf. Sein Manager wurde Rodney Hallworth, ein ehemaliger Polizeireporter, der als Marketingmann des kleinen Ortes Teignmouth arbeitete, knapp zwei Autostunden südlich von Bridgewater.

Noch hatte Crowhurst kein Schiff, obwohl er spätestens am 31. Oktober 1968 ablegen musste. Er entschied sich, einen Trimaran aus einem Hauptrumpf und zwei kleineren Auslegern zu bauen, und fand eine Werft, die ein Schiff aus einem Serienrumpf und veränderten Aufbauten zusammensetzte. Viele seiner Vorstellungen ließen sich aber nicht verwirklichen. Seine Idee, das Boot vollständig zu verkabeln, mit Sensoren für jede Schiffsfrage und einem selbst konstruierten Rechner, scheiterte. Die Kabel hingen wie trockener Seetang lose herum, der Platz für den Rechner blieb leer. Was heute auf großen Segelschiffen üblich ist, wäre damals eine technische Sensation gewesen: über elektronische Fühler alles kontrollieren zu können. Crowhursts Erfindungsgabe ging wieder einmal unter.

Und: Der Hydraulikschlauch, an den Pumpen und Zuleitungen angeschlossen werden sollten, um die beiden Schwimmer leer zu pumpen, ging verloren; das Ballonsystem, das sich am Masttop im Falle des Kenterns selbst aufblasen und das Schiff vor dem Schlimmsten schützen sollte, baumelte schlapp am Mast herum.

Rodney Hallworth hatte ihn aus Marketinggründen davon überzeugt, aus Teignmouth abzulegen. So kam es zum Namen seines Schiffs: „Teignmouth Electron“. Die Champagnerflasche, die seine Frau Clare bei der Taufe an den Sperrholzrumpf schleuderte, blieb unverfehrt. Erst beim zweiten Mal zerbrach sie am Rumpf.

Nach Wochen hektischer Vorbereitungen und kläglichlicher Testfahrten lief Donald Crowhurst am 31. Oktober 1968 als letzter Teilnehmer mit seinem Trimaran aus Teignmouth aus. Er ließ eine ratlose Familie und skeptische Beobachter zurück, die unkten, er komme mit diesem Schiff nicht einmal bis zur nächsten Bucht.

Schon in den ersten Stunden auf See verknotete sich alles an der Takelage, was nicht festgemacht war. Die Segel waren falsch angeschlagen. Unter Deck sah es aus, als wäre eine Bombe in einem Speziallabor für Funktechnik explodiert. Crowhurst war seekrank und räumte erst einmal auf. Am dritten Tag machte die Selbststeuerungsanlage Probleme. Crowhurst schnitt sich beim Hantieren mit den störrischen Schrauben tief in die Finger. Am Tag darauf funktionierte sein Funkgerät nicht. Am fünften Tag tobte auf dem Atlantik nordwestlich der Bretagne der Wind mit Stärke sieben über die „Teignmouth Electron“ hinweg. Das Schiff lag schief, der Backbordrumpf war leckgeschlagen, und Crowhurst schöpfte stundenlang Wasser aus einer Luke.

Jeder vernünftige Mensch hätte es mit der Angst zu tun bekommen. Alleine im Sturm mit einem



Der Trimaran mochte klein wirken auf dem unendlichen Meer. Vor Donald Crowhursts Selbstbewusstsein, das er vor dem Start am Hafen von Teignmouth demonstrierte, gingen aber alle Zweifel unter.

Segelschiff kann vieles schief laufen. An einem Tag liegt der Ozean still da, kaum Wellen, eine leichte Brise, ein sanftes Panorama. Einen Tag später ist alles anders: Sturm, haushohe Wellen, unglaubliche Gewalt, mittendrin ein winziges Schiff mit gerefften Segeln. In wenigen Sekunden kann aus einem zerfetzten Segel, einer im Wind schlagenden Schot und den Wellen eine tödliche Gefahr werden. Und ist der Sturm überstanden, können immer noch die Piraten zuschlagen. Oder ein Navigationsfehler führt in die Irre. Oder herumtreibende Container wie im Film „All is lost“, der dem von Robert Redford gespielten Weltumsegler den Garaus macht.

Donald Crowhurst sah sich aber gut im Rennen. War es ein gefährlicher Zustand von Hybris? Die Anziehungskraft des Meeres? Das Glücksgefühl, hinaus in den Sonnenuntergang auf die offene See zu segeln, ganz allein, unverwundbar?

Er fuhr auf einem Schiff, das leckzuschlagen begann, wollte aber als Schnellster ums Kap der Guten Hoffnung, durch den Indischen Ozean, vorbei an der stürmischen Südküste Tasmaniens und um Kap Hoorn. Am 7. Februar 1969 wollte er ankommen. Nur 130 Tage plante er für die Weltumsegelung ein.

Nach 15 Tagen hatte er gerade einmal 800 der fast 30.000 Seemeilen geschafft. Auf einer Tonbandaufnahme berichtete er, das ganze Boot sei unter Deck nass, jedes kleine Loch ein potentielles Leck. Der Generator lief nicht mehr, das Funkgerät war wieder ausgefallen. Nun konnte er keine Zeitsignale mehr empfangen; seine Bord-Chronometer waren damit nutzlos. Die Tragödie begann. Das Scheitern war unausweichlich. Aufzugeben bedeutete den Bankrott, Weitersegeln den Tod.

Er setzte den Generator wieder in Gang und funkte am 16. November eine Schadensmeldung an seinen Agenten. Er habe alles unter Kontrolle und sei auf dem Weg in Richtung Madeira. Am 21. November ein Funkgespräch mit seinem Sponsor Stanley Best, dem er ankündigte, bald nicht mehr funken zu können, der Generator mache wieder Schwierigkeiten. Vielleicht wollte er auch einfach nur Zeit, Raum und Ruhe gewinnen.

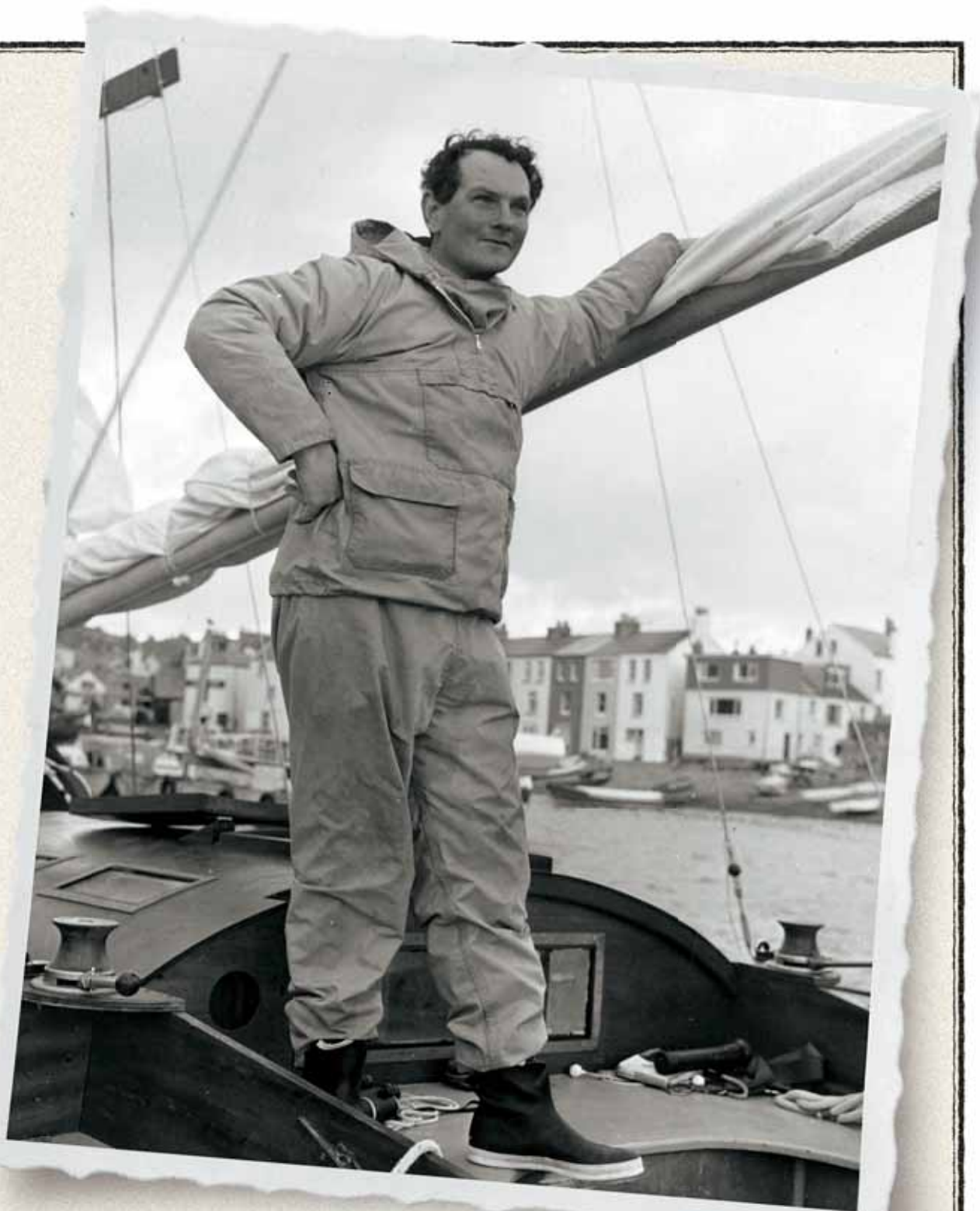
Anfang Dezember 1968 begann er, Positionen zu berechnen, die er nie erreichte. Schon die astronomische Navigation ist komplex. Aber die mathematischen Berechnungen, mit denen er fiktive Positionen, die in der Zukunft lagen, zurückrechnete, waren bemerkenswert. Er führte jetzt ein zweites Logbuch, in das er seine virtuelle Siegesfahrt eintrug. Auch dachte er sich Funkprüche aus, die zum vermuteten Wetter am erfundenen Ort passten. Er war in der Nähe der Kapverdischen Inseln – und schwebte über einen fiktiven Parallel-Ozean.

Sollte er den nächsten Hafen anlaufen, hoch verschuldet als Hochstapler mit seiner Familie in prekäre Lebensumstände geraten? Oder als Held in die Segelgeschichte eingehen? Er hatte ein schlechtes Gewissen bei all diesen Gedankenspielen, das hatte er bereits am 15. November ins Logbuch geschrieben. Aber er gestand sich sein Scheitern nicht ein. Stattdessen setzte er den Funkpruch ab, er sei eine Tagesstrecke von 243 Meilen gefahren. In der Heimat stand in der Zeitung, er habe den Geschwindigkeitsrekord für Solosegler gebrochen. Sir Francis Chichester bezweifelte die Meisterleistung.

Außer ihm waren nun nur noch drei Segler im Rennen: Knox-Johnston, Tetley, Moitessier. Am 17. Dezember gab es kein zurück. Er schickte die erste Nachricht mit falschen Positionsdaten an Hallworth. Er befinde sich südlich des Äquators. Fünf Tage später meldete er wieder eine falsche Position: Er segle vor Brasilien.

Im Schwimmkörper auf der Steuerbordseite war nun ein großer Riss. Eine Fahrt durch die „Roaring Forties“, die Sturmzonen auf der Südhalbkugel zwischen dem vierzigsten und fünfzigsten Breitengrad, war ausgeschlossen. Aber Crowhurst befand sich nicht mehr da, wo man ihn vermutete.

An Weihnachten funkte er mit seiner Frau Clare und behauptete, er sei kurz vor Kapstadt. In Wahrheit war er gemäß den Logbüchern noch immer vor der



ER WOLLTE MEER

Nordküste Brasiliens. Mit jeder falschen Position segelte er weiter in sein Lügenlabyrinth. Erstaunlich immerhin, dass er trotz des brüchigen Materials Stürme und hohe See überstand. Der Wochenendsegler bewies Können. Was hätte er erreichen können, wäre er rechtzeitig und mit einem guten Schiff gestartet!

Am 19. Januar 1969 funkte er zum letzten Mal für fast drei Monate eine falsche Position. Er könne mit dem defekten Sender nun nicht mehr funken, sei aber nahe der Insel Gough, mitten im Südatlantik. Alles laufe trotz einiger Schäden bestens. Die Positionsangabe widersprach aber der Behauptung vom 24. Dezember, er sei irgendwo vor Kapstadt.

Anfang März fuhr Crowhurst weiter vor der argentinischen Küste im Zickzack-Kurs hin und her. Er haderete mit dem berstenden Schiffsrumpf und seinen Lügengeschichten. In einer abgelegenen Bucht ging er an Land, um die „Teignmouth Electron“ zu reparieren. Dort traf er auf ein paar Männer der argentinischen Küstenwache und verstrickte sich in seltsame Aussagen über sein Vorhaben und seine Route. Fast wäre er aufgefliegen, denn einer der Unteroffiziere machte Meldung an eine höhere Dienststelle. Bis nach Buenos Aires in die zuständige Behörde gelangte die Nachricht aber nicht. Crowhurst bekam ein paar Bretter und Schrauben und zimmerte seinen Kahn notdürftig zusammen.

Nach zwei Tagen segelte er davon. Er hoffte, dass der Landausflug von der Rennleitung nicht entdeckt würde, und nahm Kurs nach Süden, auf die Falkland-Inseln zu. Später, wenn die anderen Teilnehmer Kap Hoorn passiert hatten, wollte er wieder ins Rennen einsteigen. Crowhurst hätte dann hinter Tetley als Zweitschnellster ankommen können; vielleicht wäre sein Betrug gar nicht aufgefallen.

Er wartete also im gesamten Monat März nördlich der Falklands, errechnete weitere falsche Positionen, erfand die dazu passenden Funksprüche und schrieb Gedichte und seltsame Notizen in seine Logbücher. Ende März legte er das Ruder herum und beschloss, Richtung Heimat zu segeln. Am 7. April funkte er nach langem Schweigen nach England, er werde Kap Hoorn bald umrunden. So schnell? In England zweifelte man langsam an seiner Reise, wegen der absurden Positionsangaben und der kryptischen Funksprüche.

Bis Ende April schien er wieder unentschlossen. Ins Logbuch schrieb er eine Formel, die den Sinn der menschlichen Existenz erklären sollte. Das Ergebnis seiner Berechnung: Die menschliche Geschichte ist einfach sinnlos. Auch mit der Relativitätstheorie beschäftigte er sich, als wäre er auf der Suche nach der Lösung seiner Irrfahrt. Die Zeit war ihm abhanden gekommen, denn er

war nun auf einer wahren und einer erfundenen Route unterwegs, die er kaum abgleichen konnte. Nur wenn man den Geist von der Materie löse, so legte er Einstein aus, lindere man das sinnlose Menschendasein.

Am 30. April brachte er seine beiden Szenarien noch einmal zur Deckung. Er nehme wieder am Rennen teil, vermeldete er und gratulierte Knox-Johnston, der zurück in England war und das Rennen gewonnen hatte. Nigel Tetley war ebenfalls noch mit einem Trimaran unterwegs. Er hörte über Funk, dass Crowhurst ihn im Nordatlantik überholen wolle. Tetley peitschte sein Boot bis zum Bersten – und sank am 21. Mai. In letzter Sekunde brachte er sich auf die Rettungsinsel in Sicherheit; nach einem Tag wurde er geborgen. Als Crowhurst nach dem Unglück davon erfuhr, müssen ihn Schuldgefühle geplagt haben. Wenn er in England ankäme, wäre er der Sieger mit der schnellsten Zeit. Aber Chichester und andere hätten den Schwindel wohl aufgedeckt.

Ende Mai war die Funkausrüstung wieder defekt, er konnte nur noch Nachrichten empfangen. Der Zustand des Bootes war desolat, die Vorräte verdarben, und das Benzin für Brenner und Generator war bald aufgebraucht. Er war jetzt nur noch langsam unterwegs. Tagelang flüchtete er sich in Reparaturen an den Funkgeräten und saß unter Deck in einem Gewirr aus Kabeln und Ersatzteilen. Ende Juni überließ er das Schiff den Strömungen der Sargassosee. Er war nun auf dem Weg in die zeitlosen Zonen seiner Vision vom Ozean als einer Metapher für etwas Größeres.

Dann setzte er sich an seinen Kartentisch und schrieb alles auf, in einem Zustand von Paranoia, Einsamkeit und kosmischen Allmachtsphantasien. Am 1. Juli schrieb er in die Logbücher von seinem Fehler. Die Wahrnehmungen seiner Odyssee überlagerten sich. Crowhurst hatte kein Gefühl mehr für Ort und Zeit. Die letzten Sätze: „Es ist das Ende meines Spiels, die Wahrheit ist offenbart worden, und es wird geschehen, wie meine Familie es von mir verlangt. Ich werde das Spiel aufgeben.“ Er zählte mit einer Uhr die Sekunden rückwärts bis zur Null hinunter. Kurz vor dem Ende hatte er wieder ein zeitliches Bezugssystem gefunden.

Die „Teignmouth Electron“ wurde am 10. Juli 1969 mitten auf dem Atlantik verlassen aufgefunden und in die Karibik verbracht. Das Wrack verrottet seitdem auf der kleinen Insel Cayman Braq, die zu den Cayman Islands gehört. Der letzte Besitzer, Winston McDermot, setzte das umgebaute Schiff in seinem Tauchunternehmen ein, scheiterte aber. Seine Mitarbeiter verließen ihn, sie behaupteten, es spuke auf dem Schiff. Auch er selbst sagte, er habe gelegentlich nachts an Deck Schritte gehört. Das Wrack verkaufte er an einen Künstler. ◀



IN DER KUNST LEBT ER WEITER

Über das Verschwinden von Donald Crowhurst wurden Filme gedreht, Theaterstücke inszeniert, Bücher geschrieben. Auch die bildenden Künstler arbeiteten sich an dem Fall ab. Der holländische Konzeptkünstler Bas Jan Ader fuhr 1975 im Rahmen seines Projektes „In Search of the Miraculous“ mit einem winzigen Segelboot auf dem Nordatlantik und verschwand ebenfalls spurlos.

Daniel Birnbaum, Direktor des Moderna Museet in Stockholm, schrieb in seinem Buch „Chronology“ über die „time madness“, den Verlust des Zeitgefühls trotz obsessiven Messens der Zeit und die daraus folgende Desorientierung. Crowhurst hatte am Ende kein Zeitgefühl mehr. Vermutlich war er zeitkrank geworden, durch Isolierung und Einsamkeit, die ihn orientierungslos und wahnsinnig werden ließen.

Am stärksten setzte sich die englische Künstlerin Tacita Dean mit dem Abenteurer auseinander. Sie erzählt sogar, dass sie einmal von einem Treffen mit dem gealterten Donald Crowhurst träumte. Für ihr Kunstprojekt fotografierte sie 1998 das marode Schiff in Cayman Braq und filmte mit einer 16-mm-Kamera. So entstand ihr Film „Teignmouth Electron“ (2000) und mit weiteren Bruchstücken der Biographie das gleichnamige Buch (2009). In zwei weiteren Filmen, „Disappearance At Sea“, I und II, beschäftigt sie sich mit der Zeitlosigkeit des Meeres. Das monoton rotierende Prisma eines Leuchtturms, das einen Lichtstrahl über das Meer schiebt, der sich am Horizont im Meer auflöst, ist der Taktgeber einer Zeit, die dort draußen keine Rolle mehr spielt.

Das Verschwinden auf See ist die zeitlose Art der irdischen Auflösung. Wer im Ozean versinkt, taucht nie wieder auf. Einen Bezug zum Todesort gibt es nicht, aber die Hinterbliebenen hegen immer die Hoffnung, der mysteriös Verschwundene könnte vielleicht an einem tropischen Ort ein neues Leben führen. Die Wassermassen scheinen mit dem Verschlucken eines Menschen gleichzeitig seine Wiederauferstehung zu versprechen. Die Geschichte kann unendlich weitererzählt werden.

Was auch Filmemacher tun. Sie suchen nach verlorenen Spuren, denn Crowhursts Geschichte ist dramatischer als alle anderen, geheimnisvoller und dunkler als „All is lost“. Der Autor Scott Z. Burns schrieb ein Drehbuch für eine Verfilmung der außergewöhnlichen Reise. Die Dreharbeiten sollen Anfang kommenden Jahres beginnen. ◀

INFOS

Museum: Teign Heritage Center, 29 French Street, Teignmouth, Devon TQ14 8ST

Literatur: Nicholas Tomalin, Ron Hall (1970): The Strange Last Voyage of Donald Crowhurst (deutsch 1994: Die sonderbare Reise des Donald Crowhurst); Tacita Dean (2009): Teignmouth Electron; Daniel Birnbaum (2005): Chronology.

Film: Jerry Rothwell, Louise Osmond: Deep Water (2006)

Seine Frau und die vier Kinder kamen zum Hafen, um sich von ihm zu verabschieden. Hätten sie wissen müssen, dass es ein Abschied für immer wurde?

