

**mare**



Richard J. King

*Allein auf*  
**SEE**

Die Geschichte  
des Einhandsegelns

Aus dem  
amerikanischen Englisch  
von Rudolf Mast

**mare**

Die Originalausgabe erschien 2024 unter dem Titel  
*Sailing Alone: A History* bei Allen Lane, einem Imprint  
von Penguin Press, Penguin Random House, London.

Copyright © Richard J. King, 2023

Der Verlag behält sich die Verwertung der urheber-  
rechtlich geschützten Inhalte dieses Werkes für  
Zwecke des Text- und Data-Minings nach § 44b UrhG  
ausdrücklich vor. Jegliche unbefugte Nutzung ist hier-  
mit ausgeschlossen.

1. Auflage 2025

© 2025 mareverlag GmbH & Co. OHG,  
Pickhuben 2, 20457 Hamburg

*Lektorat* Lisa Fabian, Lektorat Papierflieger

*Typografie* Iris Farnschläder / mareverlag

*Schrift* Caslon

*Druck und Bindung* CPI Books GmbH, Germany

ISBN 978-3-86648-695-9



[www.mare.de](http://www.mare.de)

Kontaktadresse nach EU-Produktsicherheitsverordnung:  
[produktsicherheit@mare.de](mailto:produktsicherheit@mare.de)

## *Inhalt*

Vorwort *II*

1. Ann Davison und der Sinn des Lebens *17*
2. Seevögel *37*
3. Shackford, »Rob Roy« und »Centennial«  
als Wegbereiter *49*
4. Wind, Schiffe, Schlaf, Motoren, Wind *65*
5. Der erste Einhand-Weltumsegler: Joshua Slocum *79*
6. Haie *103*
7. Lustsegeln mit Harry Pidgeon *109*
8. Meeresschildkröten, Fische, Kalmare *129*
9. Florentino Das: aus familiären Gründen *139*
10. Tierische Begleiter *159*
11. Kenichi Horie gegen den Nordpazifik *167*
12. Übersinnliche Wahrnehmung *185*
13. Sharon Sites Adams und das Recht,  
allein einen Ozean zu überqueren *189*
14. Selbststeuerung *205*
15. Bernard Moitessier und der Ozean der spirituellen  
Einsamkeit *217*
16. Offenes Meer, Einsamkeit und der Wunsch zu sterben *253*
17. Ingeborg von Heister und Wilfried Erdmann:  
Salzwasser bedeutet Freiheit *277*

18. Tevake und die Reise ohne Wiederkehr 299
19. Beseelte Objekte 305
20. Ein Schwarzer auf See: Teddy Seymour und seine  
*Love Song* 311
21. Delfine, Wale 329
22. Bill Pinkney und Neal Petersen: für die Kinder 345
23. Schiffe zum Zweiten: Rettung 361
24. Eine Frage der Jugend: Laura Dekker, Jessica Watson  
und Abby Sunderland 371
25. Stürme, Wellen 397
26. Die ökologische Erleuchtung der Ellen MacArthur 415
27. Der Einhandsegler überlebt und sucht nach Sinn 437

Dank 457

Chronik 461

Quellen 467

Bibliografie 481

Bildnachweise 490

Anmerkungen 491

Für Hoss, Lenny und Munro



Und wo wir allein zu sein glaubten,  
werden wir mit der ganzen Welt zusammen sein.

Joseph Campbell, *Die Kraft der Mythen*



## *Vorwort*

**M**eine eigene Alleinfahrt über den Atlantik war kein Glanzstück der Seemannschaft. Das ist keine falsche Bescheidenheit. Ich bin einigermaßen stolz auf die Reise, zumindest was meine Ausdauer, meinen Willen und meine Entschlossenheit betrifft, das Abenteuer Wirklichkeit werden zu lassen, aber die Fahrt über den Atlantik hat deutlich länger gedauert als geplant. Ich bin nicht effizient gesegelt, und dass es mir an einigen Fähigkeiten fehlt, ist in beschämender Weise deutlich geworden. Als ich vor Cascais stand, funktionierte mein Motor nicht. Für die Navigation war ich auf eine Karte angewiesen, die ich aus einem Revierführer für die portugiesische Küste herausgerissen hatte, denn ich hatte nicht damit gerechnet, je so weit in den Süden zu kommen. An diesem letzten Morgen auf See, dem eine der härtesten Nächte der Reise vorangegangen war, erkannte ich Berggipfel über dem Nebel. In meiner Hochstimmung brüllte ich den Delfinen, die übers Wasser glitten, und den braunen Seevögeln in meinem Heckwasser zu. Noch als ich an einer verwirrenden Abfolge gelber Tonnen vorbeifuhr und mir ausmalte, wie ich mich in einem Fischernetz verfang oder in ein militärisches Sperrgebiet eindrang, war mir klar, dass es geschafft war: Ich hatte allein den Atlantischen Ozean überquert. Ohne funktionierenden Motor musste ich allerdings bis zum Hafen kreuzen, wo zwei Männer, die mir in

einem Schlauchboot entgegenkamen, meine wenigen spanischen Wörter (Portugiesisch beherrsche ich gar nicht) über sich ergehen ließen, ehe sie mich in das Hafenbecken und zu einem Liegeplatz am Kai schleppten, wo ich nach fünf Wochen allein auf See wieder Land erreichte. Ich war körperlich entkräftet, emotional erschöpft und von der Erfahrung wie berauscht. Ich redete mir ein, dass ich nach Hause und zu meiner Arbeit musste. Probleme, auf den Ozean zurückzukehren, hatte ich nicht, nicht einmal im ersten Jahr nach der Reise, aber ich habe seither immer größere Schiffe gewählt. Und allein gesegelt bin ich nie wieder. Mein Boot habe ich verkauft.

Heute, mehr als fünfzehn Jahre später, gleich ob an Land oder auf dem Wasser, gibt es einen bestimmten Ton oder eine Lautstärke, einen besonderen Klang eines wütenden, zupackenden, heulenden, gnadenlosen Windes, der durch das Rigg eines Schiffes, durch Bäume oder die Fensterläden meines Hauses streicht, der mich an Bord meines 8,7 Meter kleinen Bootes und auf den Nordatlantik zurückversetzt. Wenn ich diese Art von Wind höre, dann schaue ich wieder durch das Bullauge der *Fox*. Dann spüre ich wieder diese Beklemmung. Gehe in Gedanken Optionen durch: Was tun, wenn x bricht oder y passiert? Ich erinnere mich an die kleine schwarze Sturmschwalbe, die über meinem Kielwasser seitlich abdrehte. Ob sie sich in ihrem Element fühlte oder wie ich das innere Gleichgewicht verloren hatte – ich wusste es nicht zu sagen. Bis die Angst sich legt, die dieses bestimmte Geräusch des Windes in mir auslöst, vergehen Stunden. Ich habe nie mit jemandem darüber gesprochen, auch mit meiner Familie nicht.

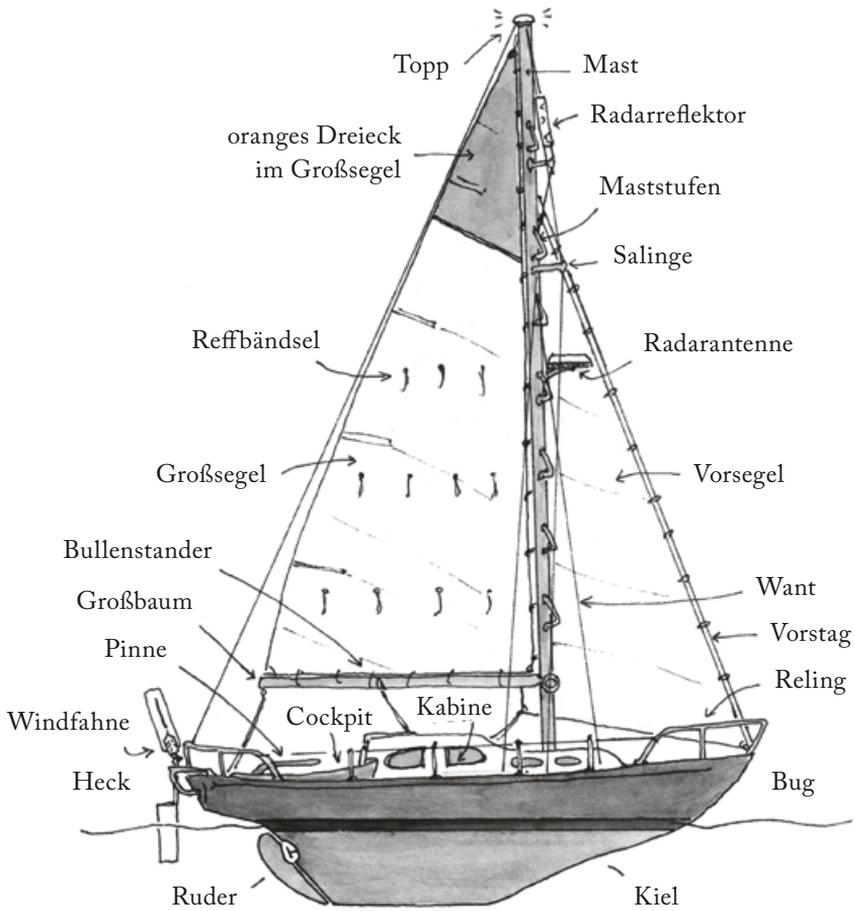
Anders gesagt: Dieses Buch ist nicht die Geschichte der Leistung eines Einzelnen, aber auch keine Zusammenstellung von Rekorden oder ein Handbuch für Leute, die selbst erwägen, al-

lein zu segeln. Es befasst sich zum einen mit der Frage nach dem Warum. Ich wollte herausfinden, warum sich Menschen auf ein kleines Boot und das offene Meer begeben haben. Für uns Bewohnerinnen und Bewohner der sogenannten Ersten Welt begann das Hochsee-Einhandsegeln im späten 19. Jahrhundert. Die Motive der Einzelnen wie der Gesellschaft, allein einen Ozean zu überqueren, haben sich im Laufe der Zeit geändert, denn Einhandsegler reagieren auf soziale, politische und ökologische Veränderungen. Die Geschichte der Gründe, warum Menschen etwas Derartiges tun, lässt sich am ehesten anhand jener beeindruckenden und erstaunlich unterschiedlichen Charaktere erzählen, deren Biografie die grundsätzliche Frage aufwirft, warum man sich auf ein wie auch immer geartetes Abenteuer einlässt, aber auch anhand von Fragen nach ihrem Vermächtnis, nach dem, was wir unter Individualismus verstehen, und schließlich danach, warum man sich für die Einsamkeit entscheidet.

Zum anderen geht dieses Buch der Frage nach, was diese Menschen erlebt und gesehen haben. Ich wollte herausfinden, was andere Einhandsegler dort draußen in ihren kleinen und langsamen Booten beobachtet haben, während sie auf Meereshöhe ihren Kurs über den Ozean verfolgt haben. Auch wenn ihre Berichte zwangsläufig anekdotisch geraten und sie nicht immer vertrauenswürdige Zeugen sind, haben uns Einhandsegler doch wichtige Einblicke in die Veränderungen der Weltmeere gegeben, die das am schwersten zugängliche, am wenigsten bekannte und doch einflussreichste Ökosystem auf unserem Planeten bilden. Einhandsegler haben uns Momentaufnahmen von bestimmten Orten zu bestimmten Zeiten geliefert, etwa aus dem Schatten eines blauen Eisbergs oder während der Querung eines Korallenriffs oder beim nächtlichen Blick über die Reling auf ein von Biolumineszenz milchig weißes Meer. Von Einhandseglern

stammen auch Berichte über Schulen von Flugkalmaren, durch die sie fuhren, über Scharen von Tausenden Sturmtauchern, die sie beobachteten, oder über das Erlebnis, wenn sich ein Weißer Hai den Rücken am Rumpf des Bootes scheuert. Was Einhandsegler gesehen und empfunden, gehört, gerochen und gefühlt und was sie schließlich nach ihrer Rückkehr aufzuschreiben beschlossen haben, ist von den Motiven, mit denen sie aufgebrochen waren, und den Büchern abhängig, die sie vor der Reise gelesen haben. Ihre Beobachtungen – gleich ob von Seevögeln, Haien, Fischen, Schildkröten oder Walen – haben im Gegenzug das Bild geprägt, das wir uns von diesen Tieren und, allgemeiner gesprochen, wohl auch vom Ozean selbst machen. Zuletzt haben sich Errungenschaften wie Schiffsmotoren, Selbststeuerung, Fotografie und GPS auf diese Beobachtungen ausgewirkt. Einhandsegler schlagen die Pflöcke für jene wachsende Bewegung ein, die sich dem Schutz der Meere widmet. Das gilt selbst dann, wenn man sich in Erinnerung ruft, dass sich unsere Umweltgedanken deutlich später verschrieben hat, als man vermuten würde.

Zum Dritten will ich in der Behandlung der beiden großen Themen dieses Buches – der Frage nach dem Warum und der nach dem Was – auch über meine eigene, ziemlich unbedeutende Reise berichten, was mich sowohl körperlich als auch chronologisch und sinnbildlich zu jenem Augenblick zurückbringt, in dem ich aus meiner Koje gerollt und ins Cockpit gekrochen bin, um dort den größten Schreck meines Lebens zu bekommen. Ich werde versuchen, wahrheitsgemäß zu schildern, was an jenem windigen und wolkenverhangenen Nachmittag im Portugalstrom, der nördlichen Verlängerung des Kanarenstroms, gegen sechzehn Uhr Ortszeit tatsächlich passiert ist, als ich unvermittelt auf die dröhnende rote Wand über mir startete.



# FOX

Pearson Triton (8,7 Meter Lúa)



*Ann Davison und  
der Sinn des Lebens*

**A**nn Davison war Pilotin, hatte kleine Flugzeuge geflogen und auf einer kleinen Insel in einem See gelebt. Dann kaufte sie gemeinsam mit ihrem Mann Frank ein altes Boot, mit dem sie um die Welt reisen wollten. Nachdem sie es zwei Jahre lang zwar mit großem Einsatz, aber bei Weitem nicht vollständig restauriert hatten, verließen sie im Mai 1949 mit dem Boot ihre Heimat England, um so ihren Gläubigern zu entkommen. Es folgte ein zwei Wochen währender Albtraum mit schlaflosen Tagen und Nächten, Motorpannen, ungünstigem Wind und fehlerhafter Navigation. Das Boot strandete auf den Felsen von Portland Bill, einer Landzunge im Englischen Kanal, an der tückische Strömungen herrschen. Ann und ihr Mann mussten es mitten in der Nacht verlassen und versuchen, sich an Land zu retten. Die Tide zog sie jedoch aufs Meer hinaus, und um sich in der tosenden See zu verständigen, mussten sie sich anbrüllen. Ihr Rettungsfloß – ein offenes Carley-Schlauchboot, dessen Außenhaut aus Segeltuch bestand und von Leinen zusammengehalten wurde – schlug mehrfach um. Die beiden überstanden die Nacht und den nächsten Morgen. Dann legten die Wellen an Höhe noch zu und trugen sie weiter aufs Meer hinaus. Kälte und eine besonders starke Welle setzten Frank so sehr zu, dass er ertrank. Ann trieb benommen weiter, bis schließlich die kenternde Tide und eine Winddrehung ihr Gelegenheit gaben,

das Rettungsfloß mit einem provisorischen Paddel so nah ans Land zu bringen, dass sie den Rest schwimmen und sich in Sicherheit bringen konnte. Sie schaffte es, auf die Felsen zu klettern, wo sie Hilfe fand. Allen Schrecken und aller Erschöpfung zum Trotz war ihr noch in diesem Moment klar, dass sie wieder hinaus aufs Meer musste. Ihre Beziehung zur Hochsee, so schrieb sie, konnte und durfte so nicht enden.

Einige Jahre später kaufte Davison ein hölzernes Segelboot, das – war es Zufall oder Schicksal? – den Namen *Felicity Ann* trug. Sie wollte die erste Frau werden, die den Versuch wagt, allein über einen der großen Ozeane zu segeln. Frank hatte auf dem Sankt-Lorenz-Golf Erfahrungen als Einhandsegler gesammelt, aber das war, bevor Ann ihn kennengelernt hatte. Ann verfolgte mit ihrem Plan weder das Ziel, ihn zu übertrumpfen, noch wollte sie damit irgendetwas beweisen oder ein wie auch immer geartetes Zeichen setzen. Sie wollte nichts Geringeres, als ihrem Leben einen neuen Sinn verleihen.

Immerhin muss sie eine gewisse Ausstrahlung gehabt haben, denn bei ihrem Versuch, die *Felicity Ann* zu erwerben und auszurüsten, wurde ihr vielfältige und enthusiastische Hilfe zuteil. Sie trieb ihr Vorhaben zielstrebig über mehrere Monate voran, bis sie mit 38 Jahren am 18. Mai 1952 den Hafen von Plymouth verließ, drei Jahre und einen Tag nachdem sie gemeinsam mit Frank aufgebrochen war.

Im Trubel der Abfahrt kollidierte sie um ein Haar mit einem der Begleitboote, aber schließlich blieb der Konvoi aus Presseleuten und Freunden zurück. Die Sonne ging unter. Ann versuchte, sich zu entspannen, und hielt Ausschau nach anderen Schiffen. Im Cockpit sitzend, suchte sie nach einer bequemen Stellung beim Steuern. Zum zweiten Mal ging ihre Fahrt Richtung Westen, und sie befand sich in denselben Gewässern, auf denen sie



Ann Davison verlässt mit der *Felicity Ann* den Hafen von Plymouth, 1952

mit dem Rettungsfloß getrieben war, dieses Mal jedoch allein, auf einem eigenen Boot und mit dem festen Vorsatz, auf direktem Wege zur Insel Madeira zu segeln, eine Fahrt von etwa 1200 Seemeilen. (In Seemeilen werde ich alle Entfernungen auf See angeben, wobei eine Seemeile 1,852 Kilometer entspricht.)

Davison war sich schmerzlich bewusst, dass sie so gut wie nichts über den Motor wusste, der an Bord war, und noch weniger über das Segeln. Sie hatte eine kurze Einführung in die astronomische Navigation erhalten, die sie nach eigener Aussage ziemlich verwirrt hatte, aber da sie zu Selbstironie neigte, muss man ihr das nicht glauben. Aus ihrer Erfahrung als Pilotin kleiner Flugzeuge war sie mit dem Lesen von Karten (auch von See-

karten für die Navigation), mit Kompasspeilung und Koppelnavigation (bei der mittels Bootsgeschwindigkeit und Kurs der Standort bestimmt wird) vertraut. Sie hatte ein Radio an Bord, konnte also BBC hören und anhand der Zeitzeichen die Borduhr stellen. Selbst Kontakt mit anderen aufnehmen konnte sie hingegen nicht, auch nicht zu Schiffen, die sich in der Nähe befanden. Funkgeräte mit bidirektionaler Übertragung, Radargeräte, auf denen Schiffe und der Verlauf der Küste erkennbar werden, sowie Echolote zur Tiefenmessung steckten noch in den Kinderschuhen und standen den wenigsten Seglern zur Verfügung. Vor allem aber hatte Davison weder eine elektrische noch eine mechanische Vorrichtung an Bord, mit der die *Felicity Ann* sich hätte selbst steuern können. Stunde um Stunde und Tag um Tag saß sie an der Pinne. Wenn die Bedingungen es zuließen, konnte sie die Pinne fixieren oder mithilfe von Abspannleinen mit der Segelstellung kombinieren und das Boot für eine kurze Zeit sich selbst überlassen. Meistens aber musste sie, um in Ruhe essen oder schlafen zu können, beidrehen, die Segel also so einstellen, dass das Boot stabil im Wasser lag, ohne Fahrt voraus zu machen. Oder sie barg die Segel. So oder so kam sie in dieser Zeit ihrem Ziel nicht näher, wenn sie sich nicht gar von ihm entfernte.

Da die *Felicity Ann* ein Holzboot war, nahm sie zumindest zu Beginn einer Reise immer etwas Wasser, selbst wenn die Planken bereits gequollen waren. Nun passte sich das Holz an die Bewegungen auf dem offenen Meer an. Am fünften Tag ihrer Reise waren die Bilgepumpen verstopft, weil sie Sägemehl und andere Rückstände der Arbeiten auf der Werft aufgenommen hatten. Ann fühlte sich nicht in der Lage, die Pumpen wieder gängig zu machen. Sie war »zu stumpf vor lauter Müdigkeit«, wie sie selbst es nannte.<sup>1</sup> Weil ihr Boot tief im Wasser lag, ließ

sie sich von französischen Fischern in den Hafen von Douarnez an der Atlantikküste der Bretagne schleppen. Anschließend setzte sie die Reise auf ungeplante Weise fort: Sie hangelte sich an der Küste entlang, zunächst bis Vigo, dann nach Gibraltar und schließlich bis nach Casablanca. Diese Taktik erwies sich als goldrichtig, denn sie ermöglichte es Davison, unterwegs Erfahrungen zu sammeln, herauszufinden, welche Vorräte sie benötigte und welche nicht, und Fehler zu machen, die ihr auf dem offenen Meer nicht hätten passieren dürfen.

Vor den Küsten Spaniens und Portugals mussten sich die *Felicity Ann* und ihre Skipperin von den Routen der Großschiffahrt fernhalten, die in die vielen Häfen führten, und vor dem Portugalstrom in Acht nehmen. Im dichten Nebel vor Finisterre schlug Davison notgedrungen auf eine Bratpfanne ein, weil sie vergessen hatte, ein Nebelhorn mitzunehmen. Auf dem Weg nach Gibraltar wurde sie mitten in der Nacht um ein Haar von einem Handelsschiff gerammt.

»Die Seen waren wild«, schrieb sie über sich und ihr Boot, »und wir lagen ohne einen Fetzen Segel beigedreht, als plötzlich ein Dampfer auf dem Kamm einer Woge auftauchte. Ein Dreieck aus Lichtern, dem roten Backbordlicht, dem grünen Steuerbordlicht und dem weißen Dampferlicht, kam direkt auf uns zu.«<sup>2</sup>

Davison blieb keine Zeit, ein Segel zu setzen und das Weite zu suchen. Also ging sie unter Deck, um den Motor zu starten. Solche eingebauten Schiffsmotoren für kleine Boote gab es bereits einige Jahrzehnte, aber der fünf Pferdestärken leistende Diesel musste noch von Hand gestartet werden. Davison kniete sich vor den Motor und drehte – »von meiner Angst beflügelt« – an der Kurbel, bis der Motor zum Leben erwachte.<sup>3</sup> Dann kehrte sie ins Cockpit zurück und legte den Gang ein. Der Propeller begann

sich zu drehen. Im letzten Moment gelang es ihr, dem Frachter auszuweichen. Der hatte sie vermutlich nicht einmal wahrgenommen.

»Nach diesem Ereignis gab es für mich keinen Schlaf mehr«, so Davison.<sup>4</sup>