

# „Es hätte schlimmer kommen können“

Der Tsunami in Japan hat eine der berühmtesten deutschen Yachten zerstört. Die Eigner der „Freydis“, Dr. Heide und Erich Wilts, über ein kleines Schicksal in großer Tragödie und ihren verzweifelten Kampf um das geliebte Schiff



Auf ihrer letzten Reise mit der „Freydis“ warnen Schilder das Eignerpaar vor der Tsunami-Gefahr in der Region. Die havarierte Yacht wurde vier Kilometer nordöstlich von der Marina an den Klippen gefunden: „Wir dachten, wir könnten sie retten“



**D**ass dieses Gespräch stattfindet, ist keine Selbstverständlichkeit. Als der Tsunami Japan verwüstete, waren Sie mal nicht auf der „Freydis“ – sonst wären Sie wahrscheinlich nicht mehr am Leben.

**Erich Wilts:** Nein, das hätten wir nicht überlebt. Niemals. Zuerst dachten wir noch: Wären wir nur an Bord gewesen – nachdem die „Freydis“ in Iwaki vom Tsunami aus der Marina gerissen worden war, hätten wir die Maschine angeworfen, wären nach Süden abgelaufen, und alles wäre in Ordnung gewesen. Aber das war ein frivoler Gedanke, einfach Unsinn. In Wahrheit hätten wir uns das Genick gebrochen. Das haben wir aber erst realisiert, als wir das Schiff später auf den Klippen gesehen haben, wo es angespült wurde.

**Heide Wilts:** Diese Spuren der Verwüstung und Zerstörung waren so gewaltig! Die ganzen Sachen sind ja wie Geschosse durchs Schiff gesaut, die schweren Kästen, die massive Niedergangstreppe, Eimer, Werkzeug, das Radar ist heruntergekommen – nichts war mehr an seinem Platz.

**Am 11. März waren Sie in Deutschland. Wie haben Sie die Katastrophe erlebt?**

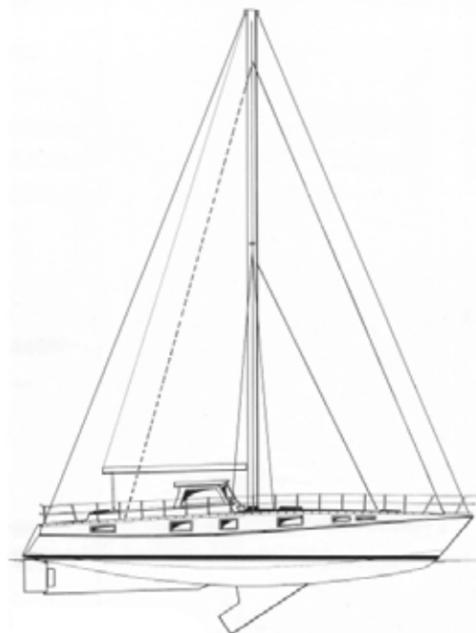
**Erich:** Bevor wir etwas wussten, hatte Heide es geträumt. Das klingt jetzt ziemlich unheimlich, aber so war es.

**Heide:** Und dann stand da in der Zeitung etwas von einem Erdbeben, es sei aber nichts weiter passiert. Auch als wir mittags das Fernsehen angemacht hatten, war von einem Tsunami nicht die Rede. Erst später kamen nach und nach genauere Informationen.

**Erich:** Und darin fiel dann erstmals das Wort Tsunami. Ich habe mir zwar Gedanken gemacht, war aber noch sehr optimistisch. Wir hatten ja in Japan in einem Hafen schon einmal einen Tsunami erlebt. Das war nun nicht so dramatisch.

**Heide:** Wir haben gleich versucht anzurufen, aber keinen Kontakt gekriegt. Erst da >

FOTOS: H. + E. WILTS



## Die „Freydis“-Törns

**1979** Heimatrevier Deutsche Bucht, Sommerreise Ostsee bis Finnland, rund Skagen. *Ca. 5000 Seemeilen*

**1980** Deutsche Bucht, Sommerreise Ärmelkanal und Biskaya rund. *Ca. 5000 Seemeilen*

**1981/82** Deutsche Bucht und elf Monate rund Südamerika, erste deutsche Yacht in der Antarktis. *Ca. 25 000 Seemeilen*

**1983** Deutsche Bucht und rund England. *Ca. 6000 Seemeilen*

**1984** Deutsche Bucht, Ärmelkanal, rund Biskaya. *Ca. 6000 Seemeilen*

**1985** Deutsche Bucht und rund Großbritannien. *Ca. 6000 Seemeilen*

**1986** Azoren–Neufundland–Grönland–Island–Jan Mayen–Spitzbergen. *Ca. 11 000 Seemeilen*

**1987** Rund Spitzbergen. *Ca. 7000 Seemeilen*

**1987/88** Rund Nordatlantik, Nordpolarmeer. *Ca. 19 500 Seemeilen*

**1988/89** Rund Afrika. *Ca. 25 500 Seemeilen*

## Die havarierte Wilts-Yacht im Steckbrief

<b>Konstrukteur</b> .....	Kurt Reinke (1933–2000)	<b>Tiefgang</b> .....	1,50/2,50 m
<b>Typ</b> .....	„Hydra“, modifiziert	<b>Verdrängung</b> .....	25 t
<b>Baujahr</b> .....	1978/79	<b>Tiefgang</b> .....	1,50–2,50 m
<b>Länge</b> .....	14,31 m	<b>Segelfläche a. W</b> .....	100 m <sup>2</sup>
<b>Breite</b> .....	4,15 m	<b>Maschine</b> Mercedes OM 366:	126 PS/93 kW

**Besonderheiten:** Der kuttergetakelte Stahlknickspanter war mit einem aufholbaren Ballastkiel und einer waagrechten, 20 Millimeter starken Bodenplatte ausgestattet, was ein problemloses Trockenfallen auch auf schwierigem Untergrund in extremen Revieren ermöglichte. Der Kasko wurde von der Werft Dikubo in Leer hergestellt, der Ausbau erfolgte in Eigenarbeit

haben wir uns große Sorgen gemacht, weil wir dachten, wenn wir nicht einmal Kontakt bekommen, ist es wohl schlimmer.

**Erich:** Dann folgten all diese Schreckensmeldungen, das kumulierte rasend schnell, bis hin zu der Nachricht, dass auch das Atomkraftwerk in Fukushima betroffen war – nur 45 Kilometer von der „Freydis“ entfernt. Wir haben Tschernobyl vor Augen gehabt, das haben wir ja noch bewusst erlebt. Ich bin damals, 1986, mit der „Freydis“ nach Helgoland gesegelt, es war ein sonniger Tag.

**Was war am schlimmsten in diesen Momenten?**

**Heide:** Dass wir nicht wussten, was mit unseren japanischen Freunden passiert ist.

**Erich:** Dieser Wahnsinns-Tsunami wurde ja aus allen möglichen Blickwinkeln gezeigt, wie der über all die Dörfer und Städte gerollt ist. Genau da, wo wir vor ein paar Monaten unsere Freunde besucht hatten. Das war entsetzlich.

**Heide:** Wir saßen vorm Fernseher und haben gezittert. Es war so furchtbar. Apokalyptisch. Was mit unserer „Freydis“ in diesem Weltuntergangsszenario passierte, war da überhaupt nicht wichtig. Wir hatten das Schiff zu dem Zeitpunkt schon abgehakt, das Thema war erledigt, die „Freydis“ verloren. Es war ein Schicksalsschlag, der viele, viele Menschen getroffen hat, andere natürlich dramatisch schlimmer, aber uns halt auch.

**Es gab kritische Stimmen, die die Klagen über ein verlorenes Schiff angesichts Tausender Toter, einer Atomkatastrophe und eines verwüsteten Landes für äußerst unpassend hielten.**

**Heide:** Die Bösartigkeit dieser Vorwürfe hat uns am Anfang schon getroffen. Aber das wa-

ren wenige, es gab andererseits unheimlich viel Zuspruch. Außerdem haben wir den Verlust ja zunächst nicht beklagt, wir haben ihn hingenommen, ohne zu murren. Erst als wir dann Bilder von der „Freydis“ auf den Klippen sahen – wie eine Kameradin, die nach uns schreit. Es war ein Wunder! Kein anderes Schiff aus der Marina ist mehr aufgetaucht. Das einzige, das den Tsunami überstanden hat, ist die „Freydis“. Sie lebte!

**Erich:** Als dieses erste Foto von der „Freydis“ kam – ich habe nie gedacht, dass ich so eine Beziehung zu dem Schiff haben könnte.

**Sie hatten die Yacht eigentlich an Land setzen wollen, aber keinen passenden Kran gefunden. Glauben Sie, dass die „Freydis“ die Katastrophe dort überstanden hätte?**

**Erich:** Davon bin ich überzeugt. Sie wäre wohl irgendwo auf ein Feld gespült worden, und das hätte ihr nichts ausgemacht, sie war sehr stark. Aber das ist jetzt müßig. Sie müssen wissen, diese Marina liegt wunderschön

**„ So lange der Mast steht, hat man immer noch Hoffnung**

in einer Bucht, aber diese Bucht ist von bis zu 100 Meter hohen Steilküsten umgeben. Als wir die „Freydis“ dort zurückließen, hatten wir ein schlechtes Gefühl. Wir haben von der Steilküste auf sie heruntergesehen und gesagt: „Wenn da ein Tsunami kommt, hat sie keine Chance.“

**Sie haben sie schon mit einer mulmigen Vorahnung zurückgelassen?**

**Heide:** Ja, wir hatten deshalb bereits nach einem anderen Hafen gesucht.

**Erich:** Aber diese Marina war die sicherste Möglichkeit nach allem, was wir gesehen haben. Vor der Einfahrt lagen mehrere gewaltige Befestigungswälle, die Frachtschiffe müssen da zickzack fahren, der Industriehafen nebenan ist wellenbrecherbewehrt. Das hat uns beruhigt. Wir haben uns eingedet, selbst wenn ein Tsunami kommt, macht der vielleicht einen Wellenbrecher kaputt, aber dann sind da immer noch drei andere. Die waren auf eine Wellenhöhe von acht Metern ausgelegt. Im Nachhinein wäre jeder andere Liegeplatz besser gewesen.

**Heide:** Und wir dachten: Es wird nicht gerade dann passieren, wenn wir da liegen, wenn es schon 100 Jahre nichts gegeben hat.

**Der Tsunami hatte angeblich eine Höhe von 15 Metern.**

**Erich:** Man hat später festgestellt, dass die größte Welle sogar 23 Meter hoch war. Ein Tsunami besteht ja nicht aus einer Welle, sondern aus etwa einem Dutzend. Die ersten hat das ganze System mit den Schwimmstegen verkraften können, nur diese eine nicht, da sind die Stege über das Pfahlende hinausgegangen, und alles wurde zermahlen.

**Dann haben Sie den Entschluss gefasst, nach Japan zu fahren – in radioaktiv verstrahltes Gebiet.**

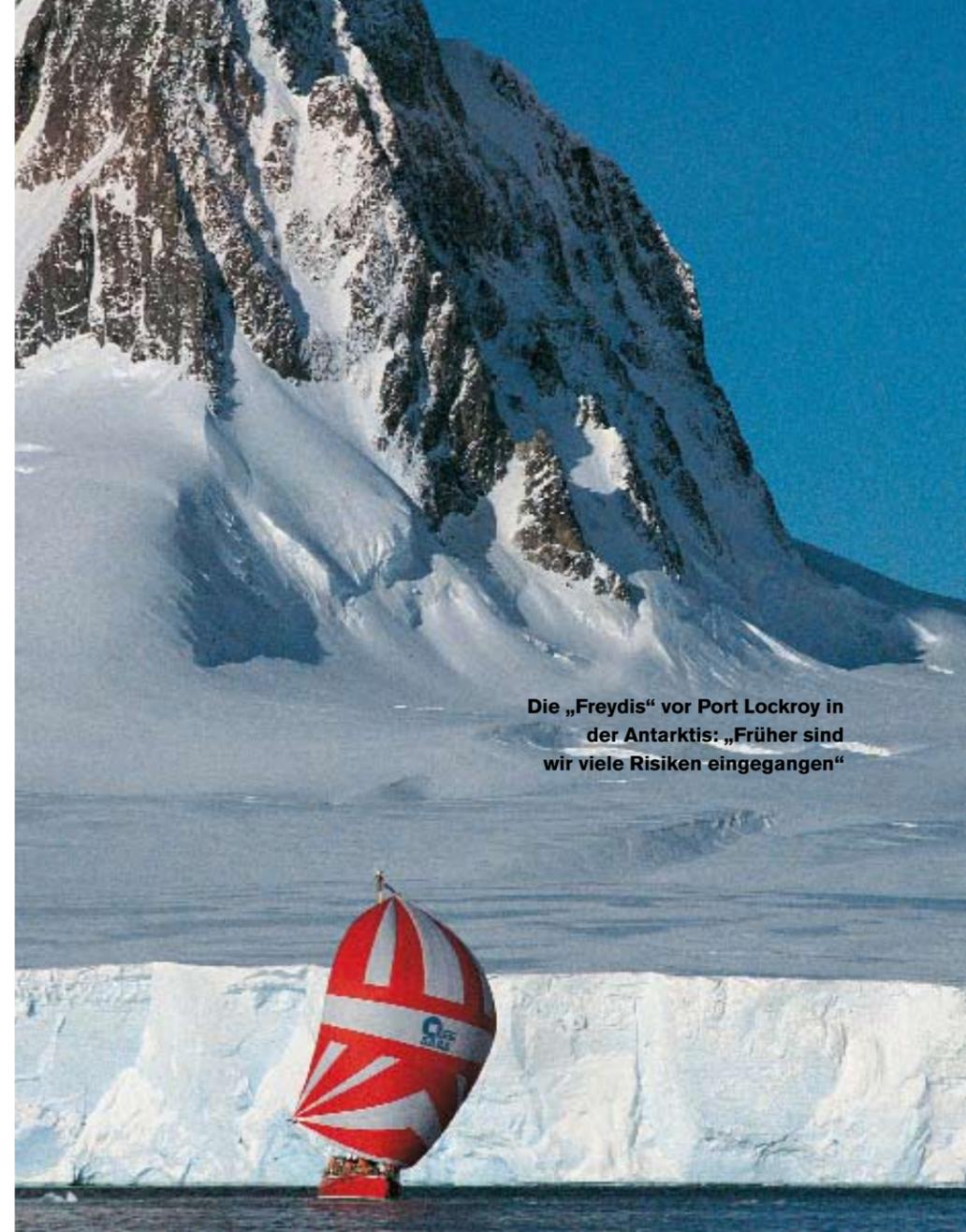
**Erich:** Wir glaubten, wir finden einen Weg, sie zu retten, irgendwie schaffen wir das. Es wäre unmöglich gewesen, zu Hause zu bleiben. Obwohl wir vor der Strahlung Angst hatten, natürlich hatten wir Angst. Und ich habe mir da auch richtig was geholt.

**Sind Sie mit verstrahltem Material in Kontakt gekommen?**

**Erich:** Ja. Die Partikel sind bei Explosionen im Atomkraftwerk kilometerweit durch die Luft geschleudert worden und lagerten sich am Boden ab. Um zur „Freydis“ zu gelangen, mussten wir durchs Wasser waten, und da ist mir etwas in die Stiefel gelaufen. Ich habe sie ausgezogen und bin auf solch ein Zeugs am Strand getreten. Ein Zeh wurde feuerrot, es bildete sich eine Blase, und nach einer Woche wurde die Haut dünn wie Papier. Im Großen und Ganzen hatten wir aber Glück mit dem Wind, die radioaktive Wolke von Fukushima zog nicht in unsere Richtung.

**Wie erlebten Sie den Moment, als Sie zum ersten Mal die „Freydis“ wiedersahen?**

**Erich:** Der erste Moment ging noch, es sah ganz gut aus. Die Sonne schien, und wir



Die „Freydis“ vor Port Lockroy in der Antarktis: „Früher sind wir viele Risiken eingegangen“

dachten, wir könnten das Schiff von den Felsen runterziehen und lossegeln.

**Heide:** Es waren ja äußerlich nur die Luken kaputt. Der Schock kam, als wir ins Schiff reingeguckt haben. Als ob es in einer riesigen Waschmaschine herumgeschleudert worden war. Als ob einer eine Handgranate hineingeworfen hätte, so sah das aus.

**Erich:** Das war das eigentlich Deprimierende. Wir haben ja das ganze Chaos in der Antarktis miterlebt, nach der Strandung bei Deception 1991. Das war schon extrem, aber dieser Anblick ... Das kann sich keiner vorstellen. Alles, bis oben hin, voll Wasser, voll Schlamm, voller Motoröl und Farbstoffen. Eine grauenhafte Schweinerei! Wir sind gar nicht richtig reingekommen.

**Und damit hatte sich das Ziel dieser riskanten Aktion erledigt? Oder gab es noch Hoffnung, das Schiff bergen zu können?**

**Erich:** Nein, das war ausgeschlossen. Dafür hätte man ein Bergungsunternehmen beauftragen müssen. Wir hatten große Hilfe von befreundeten Japanern, aber auch für die war es bereits schwierig, überhaupt eine Leinenverbindung zum Schiff herzustellen, damit wir wenigstens etwas herunterholen konnten. Schon das war auf den nassen Klippen und bei den ständigen Brechern sehr gefährlich. Mehr war in den zwei Tagen nicht machbar. Die 30 Tonnen hätten über das vorgelagerte Riff geschleift werden müssen. Und wir wussten ja gar nicht, wo die Lecks sind. Das Ruder war durch das ewige Aufschla-

**1989/90** Vorbereitungstörns für die Weltumsegelungen: Nordsee, Kanal, Biskaya. *Ca. 4000 Seemeilen*

**1990** Start zu zwei Weltumsegelungen (bis 2002) am 12. Mai.

**1990** Südamerika–Feuerland–Patagonische Kanäle. *9998 Seemeilen*

**1991** Feuerland und neunmonatige Überwinterung auf der Insel Deception (Strandung), Rückkehr zum Kap Hoorn Silvester. *3782 Seemeilen*

**1992** Acht Monate Reparatur in Puerto Williams, Beaglekanal, anschl. Probetörn in Feuerland. Aufbruch zur Antarktisumrundung. *1165 Seemeilen*

**1993** Falklands–Südgeorgien–Süd-sandwich–Südafrika–Komoren–Madagaskar–Iles Éparses („Vergessene Inseln“). *10 110 Seemeilen*

**1994** Südafrika–Prince Edwards–Crozet–Kerguelen–Heard Island–St. Paul–Südastralien–Tasmanien–Neuseeland. *10 760 Seemeilen*

**1995** Neuseeland–Stewart Island–Fjordland *3807 Seemeilen*

**1996** Alle subantarktischen Inseln von Neuseeland und Australien–nördlichere Inseln beider Länder–Beveridge Island–Cookinseln–Gesellschaftsinseln. *8685 Seemeilen*

**1997** Tuamotus–Gambier–Pitcairn–Henderson–Osterinsel–Sala y Gomez–Phantominseln–Podesta–A. Selkirk–Robinson Crusoe–Valdivia–Patagonische Kanäle–Puerto Natales. *7376 Seemeilen*

**1998** Feuerland–Antarktische Halbinsel–Patagonische Kanäle–Robinson Crusoe–San Felix u. Ambrosius–Marquesas. *9481 Seemeilen*

**1999** Gesellschaftsinseln–Cookinseln–Niue–Tonga–Fidschi–Neukale-



**Gestrandete „Freydis“ auf Deception: „Die Grenzerlebnisse haben sich eingebrannt“**

gen demoliert, die Ruderführung und die Lager waren beschädigt, und, und, und. Außerdem haben wir gedacht, wenn wir die „Freydis“ retten, sind wir radioaktiv verstrahlt.

**Heide:** Das hat am Ende alle Pläne zunichte gemacht. Gegen Strahlung ist man machtlos. Sie macht alles kaputt.

**Nun haben Sie ja noch ein bisschen von Bord geholt...**

**Heide:** ... Wunschen, Anker und Kette, ein paar Segel und Blöcke, Tauwerk, Fender, Bekleidung und Werkzeug ...

**... das erscheint ziemlich irrational.**

**Heide:** Für die Seele hat es sich gelohnt. Wir haben alles getan, was in unserer Macht stand. Auch eine Rettung der „Freydis“ haben wir wenigstens versucht. Hätten wir es nicht versucht, würden wir kein Ende finden. Wir hätten ewig daran gedacht. Und schließlich: Solange der Mast steht, hat man immer noch Hoffnung.

**Erich:** Finanziell hat es sich nicht gelohnt. Wenn ich die Kosten gegenrechne: Also, mit 10 000 Euro sind wir nicht ausgekommen.

**„ Wir hatten mit dem Leben abgeschlossen und schon unser Testament gemacht**

Aber diese Frage stellte sich uns ja nicht. Wir waren nicht da, um ein paar Dinge abzubauen, sondern um das Schiff zu retten. Und dann haben wir gesagt, wenn wir schon hier sind, dann nehmen wir mit, was wir auf die Schnelle zusammenraffen können.

**Wieso war das Schiff nicht versichert? Ihnen wäre vieles erspart geblieben.**

**Erich:** Wir hätten es nach der Strandung in der Antarktis 1991 neu versichern können,

allerdings nicht gegen Verstrahlung, solch eine Versicherung gibt es nicht. Die Prämie hätte etwa 12 000 Euro im Jahr betragen. Das war uns einfach zu viel. Und wenn man da mal rechnet, was wir in den 20 Jahren an Prämien gespart haben, mit Zins und Zinseszins, dann kommen Sie in die Größenordnung von 350 000 bis 400 000 Euro.

**Ist das der Wert der „Freydis“, also die Höhe Ihres finanziellen Verlusts?**

**Erich:** Gegenfrage: Was ist der Wert eines Schiffs? Bei einem Verkauf hätten wir diese Summe nicht bekommen, klar. Aber wenn wir solch eine Yacht mit der Ausrüstung neu bauen würden, dann kostete das zwischen 400 000 und 500 000 Euro. Sie dürfen auch nicht vergessen: Allein in die Generalüberholung vor sieben Jahren haben wir 180 000 Euro investiert – und dabei vieles selber gemacht. Im Übrigen kann jetzt noch eine dicke Rechnung nachkommen.

**Für die Entsorgung?**

**Erich:** Ja. Eigentlich sind wir dran. Ich habe mich erkundigt. Da gibt es keinen Zweifel. Die Japaner könnten sagen, dass wir das Schiff entsorgen müssen, und das wird teuer. Allerdings ist es rechtlich nicht ganz eindeutig, weil wir ja nicht die Verursacher sind. Wir haben in dem Sinn keine Schuld. Aber vom Grundsatz her ist es unser Schiff, und wir sind dafür verantwortlich.

**Sie sind jetzt 69. Können Sie Hermann Hesses Satz noch zustimmen, dass jedem Ende ein Anfang innewohnt, oder ist Ihre Segelkarriere mit dem Ende der „Freydis“ abgeschlossen?**

**Erich:** Wir wollen unbedingt weitersegeln und recherchieren in verschiedene Richtungen. Uns sind diverse Boote angeboten worden, aber die meisten erfüllen unsere Kriterien nicht. Wir wollen kein Kunststoff-Schiff und auch keines mehr aus Stahl – das macht

zu viel Arbeit. Also suchen wir ein robustes Alu-Boot, möglichst mit aufholbarem Kiel und einem Deckshaus. Aber da ist das Angebot begrenzt. Im Moment tendieren wir dazu, einen Rumpf zu kaufen und selbst auszubauen.

**Sie haben vor 21 Jahren um des Segelns willen Ihre Berufe aufgegeben. Bereuen Sie das heute?**

**Erich:** Nicht eine Sekunde, auch nicht nach dieser Geschichte. Wir würden es immer wieder so machen. Auch wenn das jetzt ans Eingemachte geht.

**Welche Erinnerung bleibt am stärksten von den 33 Jahren mit der „Freydis“?**

**Heide:** Das eindringlichste Erlebnis ist für mich immer noch unsere Strandung im Orkan in Deception, bei 40 Grad minus. Weil wir da so nahe dran waren am Unheil. Da waren wir schon sicher, dass wir sterben würden.

**Erich:** Ich habe mich oft gefragt, welche Reise meine liebste war, aber ich bin nie zu einer richtigen Antwort gekommen. Die erste Reise in die Antarktis war die emotional Aufwühlendste. Sie war beglei-

tet von einer Mischung aus Euphorie und Angst ...

**Heide:** ... da hatten wir das Glück der Ahnungslosen. Sie hätte ganz anders ausgehen können.

**Erich:** Die Monate, die wir zwischen Grönland und Spitzbergen mal unterwegs waren, waren vom Seemännischen die perfekte Reise, die wir je gemacht haben. Aber es fällt mir schwer, mich festzulegen, jeder Törn hatte irgendetwas ganz Besonderes.

**Heide:** Bei mir haben sich die Grenzerlebnisse ins Gedächtnis eingebrannt. Erich mit drei Mitseglern unterwegs auf der Apostelinsel und ich mit zwei Leuten an Bord, als die Brandung immer mehr zunimmt, Riesenwellen!, eine der zwei Ankerketten bricht und das Schiff in Legerwall an der Felswand zu zerschellen droht. Wir hatten ernsthaft mit dem Leben abgeschlossen und an Bord schon unser Testament gemacht. Das sind solche Erlebnisse ... Da hatten wir einen Schutzengel. Früher sind wir viele Risiken eingegangen.

**Erich:** Es war eine große Leidenschaft. Das Risiko haben wir in Kauf genommen. >

## Die Wilts – Segler mit Superlativen

Zu Beginn seiner Segellaufbahn vor 49 Jahren war der gebürtige Lübecker Erich Wilts, 69, bei Regatten aktiv (u. a. Kieler Woche, Nordseewoche) und befuhr Nordsee und Atlantik auf Blauwassertörns als Crew. Seit 1972 ist er mit seiner Frau Heide, 69, unterwegs, zunächst mit Jollen (Finn, Windy) und Eignerschiffen auf Nordsee, Ostsee, Mittelmeer. 1975/76 baute sich das Paar die erste „Freydis“ aus. Mit der Reinke Supersecura (11,30 Meter) besegelte es in den nächsten drei Jahren Finnland, Island, Norwegen und den Ärmelkanal. Bis heute begannen und endeten alle großen Reisen in Leer.

1978 und 1979 entstand die zweite „Freydis“, die durch Törns in extreme Breiten populär wurde, unter anderem 1981/82 durch den ersten einer deutschen Yacht in die Antarktis. Je sechs Mal waren die Wilts mit dem Schiff in den nördlichen und südlichen Polarmeeren, 13-mal am Kap Hoorn. Insgesamt loggten sie mit der roten „Freydis“ innerhalb von 33 Jahren 248 000 Seemeilen – das entspricht etwa zehn „normalen“ Weltumsegelungen beziehungsweise dem Zwölffachen des Erdumfangs. Die Wilts sind Träger von Schlimbach- und Trans-Oceanpreis und wurden mit dem Goldenen Kompass der

Segelkameradschaft Das Wappen von Bremen ausgezeichnet. Am 30. April 1990 gaben die Ärztin und der Diplomkaufmann, seinerzeit Geschäftsführer einer Firma, ihre bürgerlichen Berufe auf und fokussierten sich ganz auf das Segeln. Sie schrieben darüber Bücher (weit über 50 000 wurden verkauft), hielten Vorträge und nahmen zahlende Gäste an Bord. Erich Wilts ist mit insgesamt über 300 000 Seemeilen der wohl befahrenste deutsche Yachtskipper. Das Ehepaar lebt heute in Heidelberg. Weitere Infos, auch über ihre Spendenaktion für Japan, im Internet unter <http://blog.freydis.de>.

donien–Vanuatu–Salomonen–Papua-Neuguinea–Egum-Atoll–Louisiaden–Willis Islet–Townsville/Australien.

8672 Seemeilen

**2000** Australien. 1719 Seemeilen

**2001** Kimberley Coast–Bali–Christmas–Cocos Keeling–Rodrigues–Cargados Carajos Shoals–Mauritius–Réunion–Madagaskar–Südafrika.

7937 Seemeilen

**2002** Kapstadt–Namibia–St. Helena–Ascension–Brasilien–Fernando de Noronha–Kapverden–Azoren–Scillys–Ouessant–Leer.

10 771 Seemeilen

Mitte 2002 bis Mitte 2004: Generalüberholung der „Freydis“ in Leer.

**2004** Nordsee–Ärmelkanal–Kanaren–Kapverden. 3468 Seemeilen

**2005** Atlantik–Karibik–Panama-Kanal–Mittelamerika–La Paz/Kalifornische Halbinsel. 6209 Seemeilen

**2006** Mexiko–Hawaii–Midway-Atoll–Aleuten–Alaska–Kodiak–Kenai-Halbinsel–Prince-William-Sound–Cordova. 8190 Seemeilen

**2007** Prince-William-Sound–Kenai-Halbinsel–Kodiak–Alaska-Halbinsel–Beringmeer–Beringstraße–Kotzebue–King Cove/Alaska-Halbinsel.

3623 Seemeilen

**2008** Alaska-Halbinsel–Kodiak–Kenai-Halbinsel–Prince-William-Sound–Kajak-Insel–Icy Bay–Yakutat Bay–Lituya Bay–Inside Passage–Strait of Georgia–Campbell River.

3715 Seemeilen

**2009** Strait of Georgia–Kalifornien. 1799 Seemeilen

**2010** San Diego–Hawaii–Midway-Atoll–Japan: Minami Tori Shima–Bonininseln–Izu Shoto–Onahama/Iwaki.

6956 Seemeilen



Das ist alles, was von der „Freydis“ blieb: „Gegen Strahlung ist man machtlos“



## „Ein gewaltiges Getöse“

Aki Sakamoto, Hafenmeister der Iwaki Sun Marina, über die Minuten, als der Tsunami kam

Um 14.55 Uhr begann die Erde zu zittern. Ich saß mit Yoko, einer Angestellten, im Büro über dem Papierkram, und wir dachten uns nichts Besonderes, Beben sind nicht ungewöhnlich in Japan. Als es aber immer heftiger wurde und alles im Büro durcheinander fiel, rannten wir nach draußen. Wir hörten ein tiefes Grollen und Donnern, von dem wir nicht wussten, woher es kam. Dann sahen wir, dass die Steilwand hinter der Marina schon Risse hatte und der Gipfel der Felsinsel in der Nachbarbucht plötzlich ins Meer rollte.

Natürlich kann es nach einem Beben einen Tsunami geben, aber darauf deutete zunächst nichts hin. Außerdem gibt es viele Beben ohne Tsunami. Erst nach einer Viertelstunde, als das Wasser plötzlich aus der Bucht wich, wurde mir klar, dass eine Riesenwelle drohte. Ich schickte einen Mitarbeiter zur Brücke, die vor der Steilwand etwa 70 bis 100 Meter auf ein Plateau führt, um zu klären, ob sie noch sicher war. Mehrere Pfeiler waren

gebrochen oder zeigten Sprünge. Ich beorderte die gesamte Mannschaft der Marina hinauf – zum Glück arbeitete niemand unten bei den Booten! In der Nachbarbucht sah ich Leute, die dort fischten. Ich rannte ein Stück in ihre Richtung und brüllte, so laut ich konnte: „Tsunami!“ Sie ließen alles fallen und eilten zur Brücke. Das Wasser war inzwischen so stark gesunken, dass die meisten Boote auf Grund lagen.

Die ganze Zeit war da dieses schreckliche Dröhnen und Donnern – ein gewaltiges Getöse, ich kann es gar nicht beschreiben. Es wurde lauter und lauter. Außer mir waren alle in Sicherheit. Ich hatte nicht mehr viel Zeit, das war mir bewusst. Ich setzte mich in meinen Wagen und gab Gas. Keine zwei Minuten, nachdem ich oben war, traf die Welle ein. Sie setzte die ganze Bucht unter Wasser und wirbelte die Boote durcheinander. Es war die erste von mindestens zehn Wellen. Ich kann nicht mehr genau sagen, wie hoch sie war. Danach lag die

„Freydis“ aber immer noch an ihrem Platz. Erst die fünfte oder sechste Welle hob sie, mitsamt Pier und Stahlringen, über die hohen Pfeiler, an denen die Schwimmstege befestigt waren. Alle Boote wurden jetzt fortgerissen. In der Bucht ging es zu wie in einer riesengroßen Waschtrommel: Schiffe prallten aneinander, schlugen an die Felsen, trieben kieloben, mit gebrochenen Masten, zertrümmert, viele sanken. Danach schwammen nur noch wenige, darunter die rote „Freydis“, man konnte sie gut sehen. Ich hoffte immer noch für sie.

Aber dann kam diese Monsterwelle: Schon beim Anrauschen riss sie die Beton-Tetrapoden der Wellenbrecher wie Kieselsteine mit sich fort, man hörte das Poltern, und beim Zurückweichen sog sie Schiffe und Rumpfe über alle Hürden, über Mauern und Wellenbrecher auf See hinaus, auch die „Freydis“. Wir haben sie dann aus den Augen verloren. Es tat mir so leid!

Aufgezeichnet von H. Wilts

Nicht um einen Rekord zu vermehren, sondern aus Lust an der sportlichen Herausforderung.

**Heide:** Segeln war für Erich und seine Freunde ja immer Sport: Hauptsache, schnell und hart, auf Biegen und Brechen. Dabei sind schon einige Segel in Fetzen gegangen.

**Erich:** Bis 1986 haben wir so eine puristische Einstellung durchgehalten und zum Beispiel den Motor bei Flaute in der Arktis nicht angeworfen, um irgendwo hinzukommen, sondern auf den nächsten Sturm gewartet.

**Heide:** Bis die Frau dann irgendwann gestreikt hat.

**Wo sind Sie mit der „Freydis“ am liebsten gewesen?**

**Erich:** Von den Menschen her eindeutig in Japan, da hatten wir grandiose Begegnungen. Aber das kann ich seglerisch nicht empfehlen. Es ist sehr, sehr schwierig und hat eine extrem kurze Saison, noch kürzer als in der Antarktis, praktisch nur Mai und Juni. Wenn man es stürmisch mag und die absolute Herausforderung sucht, bieten Patagonien und Feuerland den ultimativen Kick. Von der Landschaft her ist Alaska unser absoluter Favorit, ein Traumrevier. Das dürfte ich eigentlich nicht sagen, sonst kommen da so viele Leute hin, und dann geht viel verloren. Überall da, wo es Yacht-Revierführer gibt, ist es nicht mehr so elementar, wie wir es mögen.

**Und welches Ziel peilen Sie mit dem neuen Schiff an?**

**Erich:** Es gibt noch nichts Konkretes. Ich habe aber immer schon gedacht: Hoffentlich komme ich in meinem Leben noch einmal auf der normalen Passatroute durch die Südsee. Die ist so wunderschön. Auch wenn dort viele Yachten segeln, gibt es da jede Menge

„Zum Abschied ein letzter Blick zur „Freydis“, es sah so friedlich aus

Möglichkeiten. Wir könnten uns ein paar Wochen in die Lagune von Mopelia legen, ganz allein. Das ist Südsee pur!

**Dort waren Sie mit der „Freydis“ schon – wie haben Sie sich von ihr verabschiedet?**

**Erich:** Das ging nicht richtig. Wir wollten zum Abschied noch mal hin und einen letzten Blick auf sie werfen, aber die Polizisten haben uns nicht durchgelassen. Sie haben

alles abgeriegelt, weil gerade wieder eine Leiche geborgen wurde. Da waren wir überflüssig, ist ja klar.

**Heide:** Wir sind dann oben auf die Steilküste und haben heimlich geguckt. Das war der letzte Blick dann, es sah so friedlich aus. Aber die Geräusche! Die werde ich niemals vergessen. Der Klang von Rumpf und Rigg, wenn sie in den Wellen arbeiten und das Schiff

Grundberührung hat, die Marter, dieses brutale Scheppern, das tut körperlich weh.

**Erich:** Ich habe mich gewundert, dass die „Freydis“ das so lange durchgestanden hat. Das hätte ich nie für möglich gehalten.

**Heide:** Es war traurig, richtig traurig. Trotzdem muss ich sagen: Es hätte schlimmer kommen können.

Das Gespräch führte Uwe Janßen

Anzeige