

# DIE SEE IM STURM EROBERT ...

*In der Kategorie des anspruchsvollen Fahrtensegelns haben Dr. Heide und Erich Wilts einen Ruf wie Donnerhall. Nun, mit jeweils 78 Lebensjahren gesegnet, präsentieren die Mitglieder der DSV Kreuzer-Abteilung ihr seglerisches Vermächtnis: 500 Seiten über die Seefahrt bei Extremwetter, gespickt mit zahlreichen praktischen Hinweisen.*



Fliegendes Wasser in der Westerems: „Bis 8 Bft sind gängige Maßnahmen noch irgendwie einsetzbar.“

Im Englischen könnte man verleitet sein, Heide und Erich Wilts „storm chaser“ zu nennen. Das sind Menschen, die Stürmen hinterherjagen, um Fotos und Filme davon zu machen und manchmal auch Untersuchungen durchzuführen. Das findet aber an Land statt, und bei den Stürmen handelt es sich überwiegend um lokal begrenzte Phänomene wie Tornados. Nun jagt das Ehepaar Wilts auf seinen Törns keine Stürme, aber seit die beiden zur See fahren, gehen sie ihnen auch nicht wirklich aus dem Wege. Sie segeln vielmehr in Gebieten unserer Erde, die für häufige und starke Windereignisse bekannt sind. So sind an die 160 Stürme zusammengekommen, die sich in ihren Logbüchern und zahlreichen Publikationen finden. Bei circa 300.000 sm, die die Wilts gemeinsam ins Kielwasser gelegt haben, ergibt sich also rein rechnerisch alle 1.900 sm ein Sturm. Das dürfte zumindest im deutschsprachigen Raum unerreicht sein und damit auch das Wissen: Wie bereite ich mich auf einen Sturm vor, die Crew, das Schiff? Was tue ich, wenn es Spitz auf Knopf steht? Beiliegen, ablaufen, bremsen? Die wichtigste Frage aber steht am Anfang: Wie sollte mein Schiff gebaut und ausgerüstet sein, damit ich es überhaupt wagen kann, Stürme zu bestehen? Für Heide und Erich Wilts stand dieses Gebot der Seetüchtigkeit schon bei der Auswahl des ersten eigenen Schiffs ganz oben auf der



Im Englischen Kanal: Brechende Seen werden Yachten gefährlich.

### *Drei Schiffe bauten die Wilts, alle mit dem Namen Freydis. Erst aus Stahl, dann aus Alu*

Agenda: Beim Baumaterial fiel die Wahl zunächst auf Stahl, später auf Aluminium.

„Kein vernünftiger Mensch käme auf die Idee, ..., eine Fahrt quer durch die Sahara mit einem Kleinwagen zu unternehmen“, schreibt das Skipperpaar in seinem neuen Buch „Im Sturm“. „Er würde sich ein geländegängiges Fahrzeug zulegen mit Allradantrieb, hohem Chassis, spezieller Bereifung, Luftfiltern, Schaufeln und weiteren nützlichen Ausrüstungsteilen.“ Die „Geländewagen“ der Wilts für ihre Törns in die hohen Breiten der Hochsee stammen allesamt aus der Feder des Bremer Yacht-Konstrukteurs Kurt Reinke, wurden aber zum Teil modifiziert. Die Sicherheitsmerkmale und Ausrüstung der Schiffe optimierten sie mit jeder neuen Erfahrung. Das letzte, dritte Schiff, getauft 2012, wurde von einer Segelzeitschrift als „nahezu unkaputtbar“ geadelt. Was die drei Reinke-Schiffe der Wilts verbindet: Alle tragen den Namen „Freydis“, den Vornamen der Tochter Erichs des Roten, dem sagenhaften Wikinger. Freydis leitete wohl als erste Frau eine Amerika-Expedition der Wikinger. Erich Wilts erinnert sich: „Heide hatte damals die Wikinger-Saga gelesen und festgestellt: Wir haben



Heide und Erich Wilts: 300.000 gemeinsame Seemeilen geloggt.



Signalfarbe Rot: Das Trysegel ist für die Wilts ein absolutes Muss, am besten mit eigener Schiene am Mast.

den Namen für unser erstes Schiff!“. Seitdem sind 45 Jahre vergangen. 45 Jahre in denen Heide und Erich Wilts zu zweit oder mit wechselnden, zahlenden Mitseglern Reviere besegeln, die zu den anspruchsvollsten zählen. Sie überlebten einen Winter nach Strandung in der Antarktis, durchquerten 2016 die Nordwest-Passage. Kenterten, havarierten am Kap Hoorn, verloren ein Schiff im Tsunami. Eine Aufzählung, die sich lange fortsetzen ließe. Dazwischen viele Seereisen ohne das ganz große Drama. Auch nicht immer in weiter Ferne des nächsten Landes. Von daher lautet eine weitere Bilanz ihrer seemannschaftlichen Revue: Von den 158 Stürmen erlebten die Wilts 118 in Küstennähe. Und dort müssen mitunter völlig andere Strategien ergriffen werden, als wenn ausreichend Seeraum vorhanden ist. Alle nur denkbaren seglerischen Alternativen für extreme Wettersituationen auf See stehen im Zentrum von Band 1

des neuen Buches. Mehr als 60 Seiten sind ihnen gewidmet. Raum genug für tief gehende und reflektierte Betrachtungen bestandener Herausforderungen, manchmal der lebensbedrohlichen Art. Zurückhaltend gespickt mit O-Tönen des Schreckens. Diese 60 Seiten Sturmtaktik haben es in sich und werden auch alle Segler elektrifizieren, die sich primär um die Vermeidung von Starkwind und Stürmen bemühen, wie die meisten. „Doch darin genau liegt der Fehler“, sagt Erich Wilts. „Viele verlassen sich voll und ganz auf Wettervorhersagen und glauben, so könnten sie erst gar nicht in schweres Wetter geraten.“ Dabei wäre es besser, zunächst sich selbst, das Schiff und die Crew auf die Herausforderungen in Extremsituationen vorzubereiten. Doch hier verhält es sich wohl wie im richtigen Leben. Ist die Gefahr zu abstrakt, siehe Corona, neigt der Mensch dazu, sich wegzuducken, das Drohende zu bagatellisieren. Es wird schon nicht

so arg kommen, bei mir doch nicht ... Dabei macht die Realität keinen Unterschied. Nicht bei Corona und nicht auf See. Die drohende Gefahr kommt oft schnell und mit großer Wucht. Zögern kann dann fatal sein. „Bis 8 Bft sind alle gängigen Maßnahmen noch irgendwie einsetzbar“, sagt Erich Wilts. „Aber ab 10 Bft (das sind um die 50 kn oder 100 km/h, d. Red.) reduziert sich das Machbare auf ein Minimum.“ Als wichtiger limitierender Faktor im Sturm tritt seine Dauer hinzu. Denn mit jeder Stunde wächst die Wellenhöhe und damit einhergehend die Zahl brechender Wellen. Sie stellen die größte Gefahr für Schiff und Besatzung dar, beschwören lebensbedrohliche Situationen herauf. Wenn die Gefahr des Kenterns zu groß wird, erfährt die Strategie des Beiliegens seine Grenzen, muss durch Ablaufen mit kleinster Besegelung abgelöst werden, wissen die Autoren, die seit 10 Jahren zudem einen speziellen Reihentreibanker mitführen und

immer wieder anschlagen, den Jordan Series Drogue (siehe auch Nautische Nachrichten 4/2016). Eingesetzt haben sie ihn dennoch nie, aber die deutsche Langfahrt- und Einhandseglerin Susanne Huber-Curphey vertraute dem Jordan mehrfach erfolgreich („meine Lebensversicherung“). Starkwind oder Sturm in Küstennähe führt nach Erhebungen der Autoren weit häufiger zu Havarien. Ihr Credo: Besteht nur der geringste Zweifel, dass ein sicherer Platz an Land erreicht werden kann, lautet das Gebot, möglichst viel freien Seeraum gewinnen. Und selbst ein vermeintlich sicherer Hafen kann zur Falle werden, wenn man ihn nicht rechtzeitig wieder verlässt. Heide und Erich Wilts haben auch nicht immer alles richtig gemacht, weiß Gott nicht. Auf 10 Seiten zählen sie ihre Fehler auf hoher See und in Küstennähe auf. Decken auf, gestehen ein, wo sie einst falsch lagen, eine Entscheidung vielleicht zu spät revidierten. Nicht aus Sturheit, sondern

auch in Kenntnis gängiger Hinweise in der Segelliteratur, die der Praxis nicht standhielten. Das ist eben das Besondere, Einzigartige dieser zwei neuen Bücher, die in keiner Bordbibliothek fehlen sollten: Hier sezieren zwei Sturmerprobte nicht nur ihr eigenes Verhalten und

Fehlverhalten der vergangenen Jahrzehnte, sondern auch die Hinweise der Standard-Literatur im deutschsprachigen Raum und zeigen auf, wie man im anglo-amerikanischen über Strategien im Sturm denkt und schreibt. Das Ganze garniert mit Bildern in gewohnt erstklassiger Qualität. *manu ✘*

### BUCHTIPP

„Im Sturm“ sind zwei Bände in einem Schuber. Die Arbeit an diesem Werk mit zusammen über 500 Seiten dauerte mehr als vier Jahre und basiert auf einer mehrteiligen Magazin-Serie der beiden Autoren zum Segeln im Sturm. Heide und Erich Wilts sind seit fast 45 Jahren Mitglied in der DSV Kreuzer-Abteilung.



*Heide & Erich Wilts, Im Sturm, Segeln im Extremwetter Band I: Strategie & Taktik, Band II: Dramatische Tage Klappenbroschur im Schuber, 14,8 x 21 cm, 288 & 336 Seiten, illeo verlag, Husum 2020, ISBN 978-3-96666-017-4, 29,80 EUR*



**LIQUI MOLY MARINE Diesel Schutz**

wirkt gegen Bakterienbefall

reinigt das Kraftstoffsystem

entkeimt befallene Tanksysteme

schützt vor Korrosion

mit Dieselstabilisator



**LIQUI MOLY MARINE**

[www.liqui-moly.de](http://www.liqui-moly.de)

## Meer Qualität. Meer Sicherheit.

Der zuverlässige Schutz für Ihr Boot: Additive, Motorenöle, Spezialfette und Pflegeprodukte von LIQUI MOLY.



OFFICIAL SUPPLIER

**DEUTSCHER SEGLER-VERBAND**

