



Auf ihrer Reise nach Grönland trafen die Wilts Polarforscher Arved Fuchs (links)

## INTERVIEW

## „Wir haben Fehler gemacht. Aber wir bereuen nichts“

Heide und Erich Wilts gehören zu den „dienstältesten“ Langfahrtsegler, seit vielen Jahrzehnten besegeln sie die Ozeane dieser Welt, und das auch oft und gerne in besonders entlegenen Regionen der hohen nördlichen und südlichen Breitengrade. Segeljournalist und Autor Detlef Jens hat die beiden vor genau 35 Jahren für segeln interviewt. Jetzt sprach er erneut mit ihnen – über Vergangenes und ihre seglerische Zukunft

### Was bedeutet der Begriff Seemannschaft für euch ganz persönlich?

*Erich:* Seemannschaft ist das Wissen und Können, das die Mannschaft für die Handhabung des Schiffes braucht. Seemannschaft ist also eine wichtige Voraussetzung für alle, die mit einem Boot unterwegs sind. Die Anforderungen an den Einzelnen sind dabei sehr unterschiedlich und abhängig vom Revier, von der Art des Bootes, vom Zweck der Reise, von der Funktion des Einzelnen an Bord. Ein Schiffsführer benötigt erheblich mehr Kenntnisse und Fähigkeiten als ein Mitsegler; in Revieren wie Kap Hoorn muss der Erfahrungsschatz größer sein als auf einem Urlaubstörn in der Dänischen Südsee, ein Regattasegler auf Rekordfahrt um die Erde ist in völlig anderer Weise gefordert als ein Blauwasser-

segler, der gemächlich auf der sogenannten Barfußroute segelt.

Wenn wir Crews für Törns auf unseren Reisen zusammenstellen, achten wir sehr darauf, dass unsere Mitsegler die dem jeweiligen Revier entsprechenden menschlichen und seglerischen Voraussetzungen mitbringen. Anforderungen an Mitsegler, die mit uns durch die Nordwestpassage segeln, sind ungleich höher als die bei einem Karibiktörn. Aber auch bei den leichten Törns erwarten wir, dass unsere Mitsegler das kleine Einmaleins des Fahrtsegelns beherrschen und darüber hinaus über Team-Erfahrung verfügen.

### Was ist „gute Seemannschaft“ eurer Meinung nach?

*Erich:* Unter guter Seemannschaft ver-

stehen wir, dass man in jeder Situation angemessen agieren bzw. reagieren kann. Ein Zeichen guter Seemannschaft ist auch das Voraussehen bestimmter Situationen und das frühzeitige Sich-darauf-Einstellen. Dazu gehört auch das Vermeiden unnötiger Risiken. Niemals sollte man davon ausgehen, dass „es schon gut gehen wird“.

### Wie lernt man das?

*Erich:* Man kann den Lernprozess in zwei Teile aufteilen: Einerseits muss man die Theorie und andererseits die Praxis beherrschen. Die theoretischen Anforderungen sind für alle weitestgehend gleich: Man qualifiziert sich über die theoretischen Befähigungsnachweise der privaten oder staatlichen Ausbilder. Man beginnt mit dem Sportbootführerschein, dann dem Sportseeschifferpatent, gefolgt vom Sporthochseeschiffer als höchstem Patent. Wenn man aber gute Seemannschaft anstrebt, erfordert das Praxis, und das wiederum erfordert viel mehr Zeit als die Theorie. Es ist wie bei allen handwerklichen Tätigkeiten: Nur häufige Übung führt dazu, dass man sich qualifiziert. Je anspruchsvoller das Revier, je besser die Ausbilder, desto mehr lernt man in Sachen Seemannschaft. Erst nach langer Übung wird man zum Meister mit Intuition. Leute, die lange zur See fahren, entwickeln einen sechsten Sinn für mögliche Komplikationen und Gefahren.

Außer Theorie und Praxis entscheiden zwei weitere Faktoren über das Ergebnis: Begabung und Hingabe. Wer zwei linke Hände hat, ist ungeeignet, und wer meint, ohne den erforderlichen Einsatz zum Ziel zu kommen, wird nicht wirklich gut werden. Kein Meister ist bisher vom Himmel gefallen – das gilt auch für gute Seemannschaft.

Unser Rat: Wer gute Seemannschaft lernen will, soll sich gute Lehrer suchen. Viele lernen aber als Autodidakten. Das ist schwieriger. Wer nach dem Prinzip „learning by doing“ vorgeht, sollte mit einem einfachen Revier beginnen und sich dann nach und nach anspruchsvollere Ziele setzen.

### Was gebt ihr jungen oder unerfahrenen Seglerinnen und Seglern mit auf den Weg, wenn die gerne auf Langfahrt gehen wollen?

*Erich:* Auf Weltreisen sind die Küstengewässer die eigentliche Herausforderung, nicht so sehr der offene Ozean. Deshalb unser Rat: mal einen längeren Törn mit einem erfahrenen Skipper in einem

bekanntermaßen anspruchsvollen Küstenrevier segeln oder aber vor dem Start zur großen Reise mit dem eigenen Schiff einmal drei Wochen im Ärmelkanal auf der englischen Seite hin und drei Wochen auf der französischen Seite zurück segeln. Oder aber sechs bis acht Wochen rund um Großbritannien. Wer das gemacht hat, bringt auch gute Voraussetzungen für den Rest der Welt mit.

Und natürlich muss sich der angehende Langfahrtsegler ein dem Vorhaben angemessenes und ausgerüstetes Boot zulegen. Beim Kauf eines Schiffes werden Fehler gemacht, wenn man nicht weiß, worauf es ankommt. Es gilt für uns auch heute noch unverändert die Aussage von Altmeister Eric Hiscock, dem Doyen des Blauwassersegelns, dass vor allem die Seetüchtigkeit einer Yacht bei jedem Wetter und mit jeder Crew gewährleistet sein muss. Seetüchtigkeit ist weitaus wichtiger als Aspekte des Komforts oder der Segelleistung. Viele Yachten, denen wir in fünf Jahrzehnten unterwegs begegnet sind, wiesen Mängel in der Ausrüstung auf im Hinblick auf Sicherheit von Boot und Crew bei schwerem Wetter.

### Hat sich eurer Wahrnehmung nach, die Einstellung der Seglerinnen und Segler über die Jahre gewandelt?

*Erich:* Ja, hat sie. Wir machen das auf zwei Ebenen fest: Seit Jahrzehnten segeln mit uns abschnittsweise viele Segler. Inzwischen sind es um die 1.500 Mitsegler, die wir auf Törns in fast allen Teilen der Welt an Bord hatten. In den ersten Jahrzehnten betrug die Länge der einzelnen Törns drei,

vier, sechs oder auch mehr Wochen. Heute sind die Törns deutlich kürzer: Zwei Wochen sind die Regel, drei Wochen schon die Ausnahme. Die meisten haben heute zwar mehr Freizeit als früher, aber auch mehr sportliche Möglichkeiten und Interessen: Segeln ist oft nur noch eine Freizeitbeschäftigung unter vielen. Darunter leidet die Seemannschaft der Mitsegler, denn auf kurzen Törns lernt man einfach zu wenig und zu wenig intensiv.

Und das Anspruchsdenken vieler Mitsegler steigt. Manchen ist es heute schwer zu vermitteln, dass sie keine Passagiere eines Kreuzfahrtschiffes sind, sondern als Teil der Crew eines Segelbootes Rechte, aber auch Pflichten, haben. Und dass auf einer Yacht, die auf den Weltmeeren unterwegs ist, nicht alles so funktionieren kann wie auf Charteryachten, die alle ein, zwei Wochen auf ihrer Charterbasis fachmännisch gewartet werden. Und bei den Langfahrtsegler, denen wir mit ihren Yachten unterwegs begegnen, stellen wir oft einen fatalen Hang zum Luxus und zu gehobener Lebensart fest. Aus Heides Buch „K.O. – und nochmal gepackt“ zitiert: „Freude macht meist nur noch Konsum, Luxus, gehobene Lebensart. (...) Alles muss elektrisch, elektronisch, hy-

## „Bei Langfahrtsegler stellen wir oft einen fatalen Hang zum Luxus fest“



draulisch funktionieren; aber dass man auf See auf sich selbst gestellt ist, wird dabei vergessen. (...) Dabei kann man davon ausgehen, dass alles irgendwann ausfällt – und das meist noch im falschesten Moment. Dann wird auf alles geschimpft, nur nicht an die eigene Nase gefasst. Wenn aber all die schönen Dinge wegfielen, wäre das Meer wieder leer. Dabei lernt man doch gerade beim Segeln mit wenig auszukommen – lernt wie wenig man im Grunde zum Leben braucht. Aber heute hat man oft das Gefühl: je mehr, desto besser.“

### Kameradschaft, Hilfsbereitschaft, Zusammenhalt – findet man das auch heute noch unterwegs?

Ja und nein. Auch an der Seglerszene gehen die allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklungen nicht vorbei, sie spiegelt diese Entwicklung zum Einzelkämpfer und Egoisten wider. Einerseits haben wir viele positive Beispiele von Kameradschaft und Hilfsbereitschaft erlebt. Andererseits erlebten wir auch Auswüchse. Auf unserer letzten Reise durch die Südsee erlebten wir dies (zitiert aus dem o.g. Buch): „Gruppen von Oyster-Luxusyachten auf Weltumsegelung, mundgerecht geplant und geegnet von Experten: Wohlorganisiert schipperten sie auf ihrer World-Rally durch Karibik und Südsee von Marina zu Marina, an jedem neuen Ziel umsozt und umworben und von den Veranstaltern mit Preisen geehrt. Das fördert Gruppendünkel und Klassenbewusstsein, Abgrenzung und Ausgrenzung unter Seglern. In der Marina in Panama und an weiteren Plätzen waren wir ‚Luft‘ für unsere Oyster-Nachbarn, nicht einmal einen Gruß wert.“

### Wie wichtig sind euch Yachtgebräuche an Bord?

*Erich:* Ich habe „Yachtgebräuche“ mal gegoogelt und erhielt eine vierseitige Anweisung der Kreuzer-Abteilung des DSV; allein das Kapitel „Flaggenführung“ geht über zwei Seiten! Bei diesen Vorschlägen muss man den Sinn hinterfragen. Wenn dort „Jede in Dienst gestellte Yacht soll (...) stets einen gepflegten Eindruck machen“ steht, dann fragen wir uns, warum eigentlich? Aufklaren nach einem Törn ist bei uns eine Selbstverständlichkeit. Aber anderen Eignern scheint das nicht so wichtig. Lass sie doch! Unter „Sportliches Verhalten“ sind Vorschläge aufgeführt, die den Umgang von Yachten und Yachties untereinander in Häfen und Marinas regeln. Eigentlich alles



## „Auf unserer letzten großen Seereise hat uns das Wetter regelrecht malträtiert“

und doch die ganze Nacht wach im Cockpit zubrachten, immer mit einer Hand am Zündschlüssel. Bis Australien haben wir keine einzige halbwegs normale Wetterlage erlebt. Dabei war das Timing optimal.

### Hat das Auswirkungen auf eure persönliche Reiseplanung?

**Heide:** Natürlich! Nun lassen wir uns auf anspruchsvollen Abschnitten regelmäßig an Bord mit Wetterdaten versorgen. Über Iridium-Handy konnten wir in der Nordwestpassage nicht nur genaue Eis-Informationen erhalten, sondern wurden auch rechtzeitig vor gefährlichen Wetterumschwüngen gewarnt. Man tappt nicht mehr blind in eine Falle, sondern kann rechtzeitig sichere Ankerplätze aufsuchen oder Legerwall-Situationen vermeiden. Außerdem planen wir mehr Zeit für die einzelnen Etappen ein, um gegebenenfalls ausweichen zu können oder an sicheren Plätzen abzuwarten.

### Als ihr mit dem Langfahrtsegeln begonnen habt, wart ihr beide noch berufstätig. Wie funktionierte das?

**Heide:** In den 1970ern und 80ern hatten wir zwar auch schon ausgedehnte Segelreisen unternommen, dabei aber in Vollzeit gearbeitet. Die Freizeit war entsprechend auf den Urlaub und auf Wochenenden begrenzt. Unsere Reisen damals – nach Island, Neufundland, Grönland, Spitzbergen und so weiter – waren nur durch Skipper- und Crewwechsel möglich und deshalb in Etappen aufgeteilt. Lediglich 1980/81 hatten wir uns für ein Jahr aus unseren Arbeitsverhältnissen ausgeklinkt. Damals sind wir rund um Südamerika gesegelt und haben mit der Freydis zum ersten Mal die Antarktis besucht. Danach waren wir weitere neun Jahre in unseren Berufen in Vollzeit tätig.

### Wann und wie kam der Entschluss, diese Berufstätigkeit zugunsten des Segelns aufzugeben?

**Heide:** Wir haben uns Kinder gewünscht, aber keine bekommen, hatten in dieser

Hinsicht also keine Verpflichtungen. Wir hatten beide hart gearbeitet und gut verdient. Doch nach unserer ersten Antarktisreise 1980/81 gab es noch etwas anderes: Die Sehnsucht ließ uns nicht mehr los, die Welt auf eigenem Kiel zu erkunden. Vor allem auf dieser Reise war für uns die Erkenntnis, dass wir mit unserem kleinen Boot, ohne fremde Transportmittel, auch die entlegensten Winkel der Erde besuchen konnten, eine Offenbarung. Zu dieser Zeit war ja die Navigation noch nicht so weit entwickelt wie heute: Wir navigierten noch fast wie zu Zeiten von James Cook. Satelliten oder GPS gab es noch nicht, die Karten waren äußerst ungenau. Die Antarktis war 1980 noch ein fast „weißer Fleck“, nur von wenigen Forschern und Wissenschaftlern besucht. Vor etwa 30 Jahren gaben wir dann, nach reiflicher Überlegung und Vorbereitung, unsere Berufe auf und gingen auf Langzeitfahrt. Unseren festen Wohnsitz in Deutschland haben wir für den Notfall immer beibehalten, und das war auch gut so, denn so konnten wir in saisonbedingten Pausen nach Hause fliegen. Unseren Lebensstil mussten wir radikal ändern, aber das war kein Problem, wir hatten keine großen Ansprüche. Meinem Beruf als Ärztin habe ich sehr nachgetrauert. Ich hatte ihn mit Leidenschaft ausgeübt. Getröstet hat mich, dass er uns auch an Bord zusätzliche Sicherheit gab. Wir waren die ersten 12 Jahre nicht krankenversichert. Auf die Dauer konnte uns jedoch das Segeln allein nicht ausfüllen, deshalb haben wir zusätzlich unsere alten Hobbys aufgegriffen und ausgebaut: Erich fotografiert, ich schreibe. So war das Leben für uns „rund“, und es spiegelt bis heute unseren Lebensstil wieder.

### Wie konntet ihr das praktisch und finanziell realisieren?

**Heide:** Wir haben von der Substanz gelebt, haben auch Erichs Lebensversicherungs- und meine Renten-Beiträge davon bezahlt. Häufiger nahmen wir auch Mitsegler an Bord. Geselligkeit an Bord und das gemeinsame Erleben empfinden wir als eine wertvolle Bereicherung. Abgesehen davon, wurden die aufwendigen, expediti- onsartigen Reisen über die Törngebühren mitfinanziert. Und was das Finanzielle nach dem Verlust der Freydis in Fukushima 2011 angeht: Wir waren nicht versichert, weil eine Versicherung für unsere abgelegenen Reiseziele sehr teuer gewesen wäre. Das Geld für das neue

Boot ist also weg und damit eine wesentliche Säule unserer Altersvorsorge. Aber wir kommen klar und sind auch noch glücklich, und das ist die Hauptsache. Vor drei Jahren standen wir übrigens das erste Mal wieder vor den Resten unserer alten Freydis. Das hat uns sehr berührt. Schmerz und Trauer waren jedoch in den Hintergrund getreten. Es war eher Dankbarkeit für die zweite Chance, die wir bekommen hatten.

### Ihr habt ja nun schon fast alle Weltgegenden besegelt. Gibt es für euch noch Sehnsuchtsziele?

**Heide:** Es gibt noch genug Herausforderungen für uns, sowohl mit dem Boot als auch an Land. Wir haben das Gefühl, dass ein Leben längst nicht ausreicht, um all das zu sehen, was wir noch gerne sehen würden. Doch wir sind schon 77, deshalb planen wir nur noch für ein Jahr im Voraus. Sicher ist: Wir werden nicht mehr so viel segeln wie bisher. In unserem Alter müssen wir mit unseren Kräften haushalten. Das viele Segeln hat in den letzten Jahren auch viel Kraft gekostet, dieses Ständig-auf-dem-Sprung-Sein, ständig „aus dem Seesack“ zu leben, ist anstrengend. Selbst in den Pausen zu Hause waren wir immer in Gedanken beim Boot, immer am Planen und am Packen, am Schreiben und am Vortrage halten. Wir freuen uns auf ein bisschen mehr Ruhe.

### Wie lange seid ihr in etwa an Land und dann wieder an Bord?

Früher waren wir etwa acht bis neun Monate an Bord, heute sind es rund vier Monate. Den Rest des Jahres verbringen wir meist zu Hause.

### Habt ihr jemals etwas bereut in eurem bisherigen Leben?

**Heide:** Mit unserem Lebensmodell haben wir nie ernsthaft gehadert. Weder Erich noch ich haben in all den Jahren ernsthaft mit dem Entschluss gespielt, abzubrechen und wieder an Land zu bleiben. Aber natürlich gab es schwierige Situationen in unserem Leben; natürlich haben wir Fehler gemacht und falsche Entscheidungen getroffen, die wir später bereuten. Auf unserer Freydis II hatten wir zum Beispiel einen viel zu schwachen Motor eingebaut, was letztlich dazu führte, dass wir 1991 im Kratersee der antarktischen Insel Deception strandeten. Die Konsequenz war, dass wir bei einer späteren Überholung statt der 68 PS nun eine doppelt so starke

Maschine von 126 PS einbauten. 2011 gab es großen Frust, als wir die Freydis II durch den Tsunami in Fukushima verloren. Dass es dort einen Tsunami geben könnte, war uns bewusst. Deshalb hatten wir das Boot an Land stellen wollen. Doch wir fanden an der ganzen Küste nach Norden bis einschließlich Hokkaido weder einen geeigneten Kran noch eine Slipanlage für unser 25-Tonnen-Boot. Wir gaben uns schließlich mit der gut befestigten Marina in Iwaki zufrieden; wir dachten, es wird nicht ausgerechnet in der kurzen Zeit, in der unser Boot da liegt, etwas passieren. Natürlich haben wir uns Vorwürfe gemacht.

Als wir 2012 erneut starteten, waren wir von den Strapazen rund um den Verlust der alten Freydis und den Neubau völlig verausgabt und erschöpft. Damals waren wir uns keineswegs sicher, ob wir uns nicht zu viel vorgenommen hatten. Aber im Laufe der Reise waren wir dann doch wieder die „Alten“. Nach und nach haben wir den Verlust verarbeitet und unsere Batterien wieder aufgeladen. Dabei haben unsere Freunde und Mitsegler sehr geholfen. Und heute wissen wir: Es war genau richtig! Ein viertes Boot würden wir sicher nicht mehr bauen. Alles hat einmal ein Ende! Aber wenn wir jung wären – zweifellos. Wir bereuen nichts!

Selbstverständlichkeiten, aber wir erleben es durchaus auch in deutschen Häfen, dass es gelegentlich an Rücksichtnahme und Hilfsbereitschaft mangelt. Was die Meinung der KA zur „Flaggenführung“ angeht, so ist diese in großen Teilen nicht mehr zeitgemäß, sondern praxisfremd. Die gesetzlichen Bestimmungen sind selbstverständlich einzuhalten. Aber was da an Vorschlägen zum „Flaggengruß“ aufgeführt wird, ist längst überholt und aus unserer Sicht auch überflüssig. Früher – in den 60er-Jahren – haben wir z. B. jedes Kriegsschiff mit dem Dippen der Flagge begrüßt. Aber heute?

### Macht es in dieser Hinsicht einen Unterschied, ob man mit dem Schiff im Ausland ist?

Ja. Bei Flaggenparaden in ausländischen Häfen passen wir uns an, auch dann, wenn sich uns der Sinn nicht erschließt.

### Und auch das Wetter ändert sich über die Jahre. Konntet ihr einen Wandel feststellen?

**Heide:** Ohne Zweifel, weltweit. Vor allem lässt sich das in den arktischen Gewässern beobachten: Dort friert das Meer im Winter viel später zu und ist viel früher wieder eisfrei. Das macht den Inuit, die auf dem Eis jagen, das Leben schwerer, auf die Dauer vernichtet es ihre Existenz. Auch die Fischer, mit denen wir Kontakt hatten, berichteten uns, dass sie in den letzten Jahren zunehmend Fischarten fangen, die früher nur in wärmeren Gegenden vorkamen; andere Arten, die es reichlich gab, werden immer weniger.

### Gibt es mehr extremes oder außersaisonales Wetter als noch vor einigen Jahren?

**Heide:** Vor allem sind die Windströmungen instabiler geworden, außerdem haben die Stürme an Zahl und Stärke zugenommen, auch Taifune sind nicht mehr begrenzt auf ihre angestammten Regionen und Jahreszeiten. In den Polarregionen werden in den letzten Jahren immer häufiger Wärmerekorde erreicht, weshalb ja auch die NW-Passage für uns befahrbar wurde.

Wenn wir die letzte große Segelreise ab 2012 Revue passieren lassen, so hat uns das Wetter regelrecht malträtiert: Schon von der Ems bis nach Lissabon hatten wir den Wind permanent aus SW bis W, weil das Islandtief monatelang nicht an seiner üblichen Stelle lag, sondern 1.000 Meilen südlicher über Irland. Dann hielt ein tropischer Sturm von Madeira aus auf Portugal zu. Dann bestimmte wochenlang der riesige Hurrikan „Sandy“ das Wettergeschehen auf dem Nordatlantik. Und auf dem Törn über den Atlantik herrschten statt des Nordostpassats überwiegend umlaufende Winde und Flauten. Immer wieder musste die Maschine erhalten. Im Südpazifik, auf dem Passatörn von den Galapagos- zu den Marquesas-Inseln, mistete sich in der Kalmenzone ein Tiefdruckgebiet ein und brachte uns nichts als Wolkenwalzen mit Böen und Regen. Es wurde ein wochenlanger Ritt mit drei Reffs im Groß. Und keine Nacht, die wir in den Tuamotus nicht gebangt haben: Ich erinnere mich, wie wir einmal vor 75 Meter Kette an einem eigentlich sicheren Ankerplatz lagen

## BUCHTIPPS



Die Nordwestpassage – eines der letzten Abenteuer. Heide und Erich Wilts sind bereits Mitte Siebzig, als sie es wagen: die Fahrt von Japan über die Aleuten und Alaska durch die Beringstraße bis nach Grönland. Parimare Verlag, 24,80 €

### K. O. – UND NOCHMAL GEPACKT

Nach dem schmerzlichen Verlust ihrer Freydis II in der Tsunami-Katastrophe bei Fukushima 2011 geben die Wilts nicht auf. Ein Jahr später geht es mit der neuen Freydis III wieder auf Fahrt – mit dem Ziel, ihre Reise fortzusetzen. anspruchsvollere Ostfriesland Verlag, 24,80 €

