

Endstation Fukushima – die letzte Fahrt der *Freydis II*

Januar-Stammanlass 2012

Heide und Erich Wilts

Der Januar-Stammanlass bot einen besonderen Höhepunkt, die berühmten und durch viele Bücher bekannten „Fahrtensegler“, wie sie sich nennen, waren zu Gast, mit einem besonderen Thema. Heide und Erich Wilts sind schon von Jugend an passionierte Segler und unternahmen in den 70er und 80er Jahren grosse, spektakuläre Törns mit ihren selbstausgebauten Freydis I und II. 1990 stiegen Heide und Erich Wilts aus dem Berufsleben aus, er als Betriebswirt in einer Grosshandelskooperation, sie als Ärztin, genauer als Radiologin in einer norddeutschen Klinik, um nur noch zu segeln. Dabei ist Erich nicht nur ein grosser Segler, sondern auch ein begabter Photograph, und Heide schreibt erfolgreich Bücher über ihre gemeinsamen seglerischen Erlebnisse.

Das Schiff

Die Freydis II war ein Stahlknickspanter (Reinke-Riss) mit Verstärkungen für Polargebiete, um auch trockenfallen zu können, war der Ballastkiel drehbar (2.50/1.50 m) und die Bodenplatte massiv (2cm dick). So war die Freydis II trotz einer Länge von 14.3 m mit 25 to sehr schwer. Kuttergetakelt, aber mit Hochsegel. Segel am Wind: 100 m², Blister 150 und die Spis 200 bzw 250 m². Maschine: Mercedes OM 366 mit 126 PS, zusätzlich ein kleiner Faryman-Hilfsdiesel für elektrischen Strom.

Freydis war die sagenumwobene Tochter Erich des Roten, Anführerin der 5. Wikinger-Expedition nach Amerika.

Gefangen im Eis der Antarktis

Vor knapp fünf Jahren berichteten uns Heide und Erich von ihrer abenteuerlichen Überwinterung, auf besonderen Wunsch gaben sie uns noch einmal einen kurzen Bericht. Im Mai 1990 gestartet ging es gen Süden, um im südlichen Sommer die antarktischen Archipele zu besuchen. Im Kratersee der Vulkaninsel Deception südlich von Feuerland (63 S,60 W), den sie schon einmal im Januar 1982 besucht hatten, wurden sie nach ruhigem Wetter nachts von einem schwerem Sturm überrascht, bei arktischen Temperaturen kommt Wasser über und gefriert, Grundberührungen, schliesslich der dramatische Entschluß: runter vom gestrandeten Schiff, ins eisige Wasser, um das eigene Leben zu retten. Hier kannten sie eine wegen eines Vulkanausbruchs verlassene Beobachtungsstation, die nun als Nothütte fungierte.

Überwinterung in Notunterkunft

Dort gab es ein Funkgerät und einen Allesfresser-Ofen. Unter einem benachbarten Schneehaufen wurde Kohle vermutet und ausgegraben. Die Freydis war nun bald vom Eis eingeschlossen, Überwintern mit 7 Monaten Notverpflegung. Die eindrucksvollen Photos, die dann entstanden, beweisen die katastrophale Situation, die die Wilts mit unglaublichem Durchhaltewillen, grosser Erfahrung und Mut meisterten. Das Notagregat an Bord wurde ausgebaut, zur Hütte gebracht, aufgetaut und nach Reinigung und Trocknung tatsächlich wieder in Gang gesetzt. Auch die Maschine und die zahlreichen Schäden durch das Eis und Schmelzwasser konnten repariert

werden, unglaublich angesichts des Zustandes der Freydis. So konnten Erich und Heide Wilts nach Schmelzen des Eises nach Norden zum Beagle-Kanal, einem Sund im Süden von Feuerland, segeln, wo sie bei Feuerland-Indianern überwintern und das Boot weiter reparieren konnten.

Von der Antarktis in die Arktis

12 ½ Jahre blieben Heide und Erich Wilts insgesamt in der Antarktis und umrundeten sie drei Mal, auch in West-Ost-Richtung. Nach einer grösseren Überholung der Freydis II in Townsville (Australien) im Jahre 2000 gingen's wieder zurück nach Leer in Ostfriesland, dem Wilt'schen Stützpunkt, und danach über den Atlantik, durch den Panamakanal die amerikanische Westküste hoch bis nach Kanada und später weiter nach Alaska.

Fjorde, Berge, Gletscher

Von Victoria vor Vancouver ging es an der Schärenküste über Juneau nach Seward und die Kenai-Halbinsel mit dem gewaltigen Harding Ice Field. Eisschollen mit Robben und Seelöwen, steil abfallende Gletscher, die alle paar Minuten kalben. Einsame, wunderschöne Buchten, Stille bei meist schwachen Winden. Das Ankern im Gletscher-Schotter ist schwierig, oft wird zusätzlich Heckanker gefahren und eine Sorgeleine am Anker geschoren, um ihn bei Niedrigwasser wieder ausgraben zu können. Traumhafte Bilder vom Dinghi auf einem abgeschotteten Gletschersee. Kritisch ist die Einseglung in den Prinz-Willhem-Sund, es eröffnet sich ein imposanter Blick auf den 12 sm breiten Harvard-Gletscher mit 100m hoher senkrechter Bruchkante. Nicht weit auch die von Goldgräbern gegründete Stadt Cordova, in deren Fischereihafen hinter hohen Mauern eine Überwinterung möglich wäre. Weiter westlich die Einfahrt in den Cook Inlet nach Anchorage, wo St. Augustin Inland, der Vulkan, erst wenige Monate vorher ausgebrochen war und noch warm strahlte. Aufenthalt auf Kodiak Island.

Durchs Beringmeer in die Tschuktschen-See

Nun ging es ostwärts entlang der Alaska-Halbinsel bis nach King Cove und um den Huk nordwärts in das Beringmeer, vorbei an Nonivak- und St. Lawrence Island durch die Bering-Strasse in die Tschuktschen-See. Ankerplatz mit Trockenfallen in dem Kotzebue-Sund. Kotzebue selbst ist eine hässliche, ausgedehnte Siedlung auf einer Lagune, aber die ausgedehnte Bucht hat seinen Reiz.

Die Gegend oberhalb des Polarkreises ist geprägt von der Lebensweise der indigenen Eskimos, der Inupiat. „Hier ist der Bär los“, so der Kommentar von Erich Wilts, „Seekarten gibt es nicht, geschweige denn Häfen. Nur wenige Menschen fernab der Zivilisation. Segler erscheinen wie Besucher vom anderen Stern“. Die Bekanntschaft mit Braunbären wurde zur besonderen Mutprobe.

Richtung Neuseeland, dann nach Japan

Nach vier Sommern in Alaska und Britisch Kolumbien war die Planung, die amerikanische Küste nach Süden zu segeln, von San Diego über den Äquator und die Südsee nach Neuseeland, eine Pazifiküberquerung von 8000 sm. Im Herbst geht's los, auf dem Midway-Atoll eine folgenschwere Entscheidung: im Jahre 2011 wieder in die Arktis zurückzukehren. Hierzu wurde beschlossen, in Japan zu überwintern. Einen orkanartigen Sturm

wettern sie 2 Tage beidreht mit 3 Reffs und ausgebaumter Sturmfock ab. Pflichtgemäss einklarieren in Chichijima, dann mit Sondererlaubnis japanisches Insel-Hopping, wobei die Freydis immer das einzige Segelboot war - und die Wilts die einzigen Ausländer. Und viele Stürme. Im Oktober legen sie in der Iwaki-Sun-Marina in der Präfektur von Fukushima die Freydis fest, wegen der schon befürchteten Tsunami-Gefahr vielfach gesichert mit zusätzlichen Festmachern, Ketten und Fendern. Ein Aufslippen oder an Land hieven war für die 25 t schwere Freydis in der Marina nicht möglich. Doch die Japaner waren sehr hilfreich, besondere Freundschaft haben sie mit dem Hafenmeister Sakamoto und seiner Familie geschlossen. Ein letztes Bild von der Freydis.

Die Katastrophe

Fassungslos haben die Freydis in Deutschland die Nachrichten vom 11.März 2011 aufgenommen, und ein E-Mail von Aki Sakamoto bestätigte das schlimmste: Eine 15m hohe Welle hat den ganzen Hafen total zerstört und sämtliche Schiffe auf das Meer gespült. Die Freydis wurde wiedergefunden, gestrandet auf Klippen vor dem Hafen von Onohama, etwa 40 km südlich der Fukushima-Kernkraftwerke. Drei Wochen später wurde das Sperrgebiet geöffnet, und mit einem ersteigerten Geigerzähler und Reparaturmaterial ging's nach Onohama. Das Rigg stand noch, die Luken waren offen, das Radar hatte auf dem Deck ein Loch geschlagen. Innen das totale Chaos, Öl und Farbe ausgelaufen, aber nach Abpumpen des Wasser zeigte sich, dass das Schiff noch dicht war. Aber dann die Enttäuschung: das vorgelagerte Riff macht es unmöglich, die Freydis abzugeben. Die stets hilfsbereiten Japaner schlugen vor, das Wrack als Denkmal in einem Gedenkpark aufzustellen, auch als Zeichen der langen deutsch-japanischen Freundschaft. Wunschen und Blöcke wurden abmontiert und die Freydis bei Niedrigwasser mit Schneidbrennern zerlegt und die Teile mit einem Kran an Land gehievt und wieder verschweisst.

Freydis III

Mit grossem Glück haben die Wilts einen 100% passenden fertigen Alurumpf auf der Emdener Wert F. Benjamins, ein Reinke 16M Ice, entdeckt. Mit 16 m etwas länger, aber genauso schwer.

Der Innenausbau nach den Plänen der Wilts wird bei Yachtbau Matzerath in Düren durchgeführt und soll Ende März fertig sein. Dann wird der Rumpf auf dem Landwege nach Leer transportiert, wo er im April Anstrich und Decksbelag erhält und aufgerichtet wird. Am 20.April, dem 70.Geburtstag von Heide Wilts, wird die Taufe stattfinden. Im Mai und Juni wird die Freydis III ausgiebig getestet und vielleicht verbessert werden, denn Mitte Juli ist der erste Törn von Leer zu den Scilly Islands ausgeschrieben. Mitte Dezember 2012 soll sie schon auf den San Blas Islands (Panama) sein.

Jörg Schulz-Hennig

Link zu den Büchern

http://www.freydis.de/wordpress/?page_id=154