



Minoru Saito beim YACHT-Termin in
Yokohama: „Es blieb nie Zeit für
Wehmut“

MOND-FAHRER



Minoru Saito hat so viel Zeit seines Lebens allein auf See verbracht wie wohl niemand sonst. Seinen achten Solo-Törn um die Welt, gegen den vorherrschenden Wind (Foto), beendete der Japaner am 17. 9. 2011 mit fast 78 Jahren – nie war ein Einhand-Weltumsegler älter. Seine Nonstop-Fahrt absolvierte er mit 71. Saito, der dreimal am Etappen-Einhandrennen BOC/Velux 5 Oceans teilnahm, loggte insgesamt 265 000 Seemeilen, das entspricht der Entfernung zwischen Erde und Mond. Der Japaner wurde international mit vielen Preisen dekoriert, oft als erster Asiate.

»ICH VERDIENE NICHTS. ICH ZAHLE NUR«

*Achtmal schon fuhr **MINORU SAITO** allein rundum, er ist der älteste Solo-Weltumsegler der Geschichte. Der 79-jährige Japaner über den Reiz der Einsamkeit auf See, Fitness im Alter und sein Leben jenseits aller Normen*

S

aito-san, was halten Sie eigentlich von japanischen Meteorologen?

Minoru Saito: Wie kommen Sie denn auf diese Frage?

Gestern im Fernsehen haben die Wetterexperten für heute in Yokohama Regen angesagt, und Sie widersprachen sofort. Nun sitzen wir hier, und die Sonne scheint – Sie hatten Recht mit Ihrer Prophezeiung, nicht die Profis.

Nun, ich kenne die Gegend und die Besonderheiten des Wetters hier natürlich sehr gut und habe in den vielen Jahren auf See ein gewisses Gespür für die Dinge entwickelt. Da kann es schon mal vorkommen, dass Erfahrung bessere Vorhersagen ermöglicht als Rechenmodelle. Das ist also noch kein Grund, auf die Meteorologen zu schimpfen.

Sie machen Ihre Beobachtungen auf See meistens allein, Sie waren wohl länger solo unterwegs als irgendjemand sonst. Was ist an dieser monatelangen Einsamkeit so reizvoll?

Einsamkeit habe ich nie empfunden. Wirklich, zu keiner Zeit! Das Meer ist weit und frei, ich fühle mich vielmehr ebenfalls unglaublich frei auf dem Wasser. Das ist das beherrschende Gefühl. Niemand erteilt mir eine Anweisung, geschweige denn einen Befehl, wenn ich erst mal losgefahren bin. Ich mache alles selbst, ich bin für alles verantwortlich, keiner redet mir rein. Und dann ist da noch ein Gefühl, das man mit einer Besatzung an Bord nicht haben kann: In dem Moment, wenn ich schließlich in den Hafen einlaufe und mich das Wissen überkommt: „Du hast es geschafft! Du ganz allein!“ Es ist schwer zu beschreiben.

Macht das wirklich Spaß, ganz ohne Mitsegler?

Während der Fahrt gibt es nichts, das Spaß macht. Es ist immer ziemlich hart.

Dann haben Sie bestimmt mehr als einmal gedacht: Es ist genug.

Ich habe das schon verflucht, wenn es besonders hart war, ja. 1999 zum Beispiel habe ich am Rennen Around Alone teilgenommen ...

... an der Einhand-Weltregatta in Etappen ...

... erinnern Sie sich an die Kenterung von Isabelle Autissier in diesem Rennen?



*Erinnerungen an Heldentaten:
Saito in selbst produziertem
SOUVENIR, Huldigung der
Fans und Fackel-Feuer nach
erfolgreichem Projekt*



Sicher. Sie musste im Südpazifik bei horrendem Wetter von ihrem Rivalen Giovanni Soldini abgebor-gen werden.

Ich war in demselben Wetter unterwegs, es war die Hölle. Aber vier Jahre zuvor war es in Wahrheit noch schlimmer, da bin ich bei Kap Hoorn gekentert. Das ist mir öfter passiert, aber diesmal war es extrem. Beim Kentertest vor dem Rennen richtete sich die Yacht aus 120 Grad Lage wieder auf. Diesmal war sie um 180 Grad gekentert, der Kiel zeigte also senkrecht nach oben. Und das Schiff blieb stabil überkopf. Genau wie bei Autissier vier Jahre später.

Wie ist es zu der Kenterung gekommen? Ihr Fehler?

Fehler würde ich nicht sagen. Es war nachts, so gegen drei Uhr, und ich musste mich kurz hinlegen. Irgendwann muss man eben einen Moment ruhen. Ich bin plötzlich aus der Koje geflogen und auf den Boden gefallen – also an die Decke, der eigentliche Boden war ja über mir. Das war gruselig. Ich lag eingeklemmt in der Dunkelheit unter einer Leiter und anderem Zeugs und konnte mich nicht bewegen. Und die Kajüte lief langsam voll Wasser. Es stand schon über Mund und Nase, und ich war sicher, dass ich jetzt sterben würde. Ich habe gekämpft, immer wieder für einen Moment das Gesicht aus dem Wasser bekommen und Luft geholt. Ich weiß nicht mehr, wie viele Minuten das so ging. Aber mit einem Mal drehte sich mein Schiff wieder auf die richtige Seite. Das war meine Rettung. Doch an Bord herrschte das totale Chaos, nicht ein einziges elektronisches Gerät hat noch funktioniert. Ich konnte mich also nicht mit der Rennleitung in Verbindung setzen und galt deshalb 23 Tage lang als vermisst.

Nach diesen Erfahrungen: Haben Sie auf See vor etwas Angst?

Schon ein bisschen vor Walen. Es gab einmal eine Kollision in der Nacht, ich weiß bis heute nicht genau, was das war. Ich vermute, es war ein Wal. So etwas kann leicht schlimmer ausgehen, und man hat keine Chance, das Unheil zu verhindern.

Halten Sie Einhandsegeln für gefährlich?

Ob allein oder mit Crew, das macht keinen großen Unterschied. Die meisten Risiken verschwinden ja nicht, bloß weil ein paar Mann mehr an Bord sind.



Seine achte Einhand-Weltumsegelung nähert sich dem Ende: „Einsamkeit habe ich nie empfunden“

Welche Risiken meinen Sie?

Ich habe so meine Erfahrungen gemacht mit Piraten und mit Dieben. Das ist übrigens unglaublich, was mittlerweile in den Häfen und Buchten geklaut wird – alles Mögliche! Mir sind einmal am Liegeplatz Muttern, Schrauben und meine Gummimatte abhanden gekommen. Wer arm ist, stiehlt alles, was er vielleicht irgendwann mal brauchen kann. Und es gibt immer auch gesundheitliche Risiken. Ich habe mir schon Finger, Arm, Rippen und Schulter gebrochen, eine Bänderverletzung samt Operation mitgemacht – sechs Monate Zwangsaufenthalt auf Hawaii –, und zuletzt die Geschichte im Erdbeben. Das war in Chile, während meiner letzten Weltumsegelung. Die Luke knallte herunter und hat mir den rechten Arm gebrochen, zugleich musste ich wegen eines Bruchs im Bauch unters Messer. Aber am ernsthaftesten war mein Herzinfarkt 1988 während des Rennens um Australien, da musste ich aufgeben, und daran sind die japanischen Vorschriften schuld. Man bekommt keinen Medikamen-

tenvorrat für mehr als zwei Wochen, das ist nicht gestattet. Aber ich hätte mehr gebraucht für mein Herz.

Der Infarkt liegt 25 Jahre zurück, vom Segeln hat er Sie nicht abgehalten. Wie halten Sie sich mit 79 körperlich fit?

Seit dem Infarkt bin ich bei „Doctor Stop“ in

Behandlung (lacht). Der hat mir alles Mögliche verboten, unter anderem das Joggen. Das habe ich früher jeden Tag getan, bis zu 15 Kilometer, so schnell wie möglich. Dazu 100 Liegestütze, 100 Bauchaufzüge und Hantel- und Expandertraining. Ich war ein begeisterter Bergsteiger, und Bergsteiger brauchen sehr, sehr viel Kraft. Ich musste mein Training dann aber reduzieren. Heute mache ich Walking, aber nur noch sechs Kilometer pro Tag, und ich arbeite mit Fünf-Kilogramm-Hanteln und mit einem Expander mit drei Federn. Da habe ich etwas nachgelassen: Früher waren es fünf Federn.

Und an Bord?

Kein Törn ohne Hanteln und Expander!

Wie sind Sie denn vom Bergsteigen zum Segeln gekommen?

Mit 14 habe ich intensiv in den Bergen angefangen, ich war auch ein ziemlich guter Skifahrer. Aber als ich Mitte 30 war, habe ich festgestellt, dass die Kraft nicht mehr da →

»KEIN TÖRN
OHNE
HANTELN
UND
EXPANDER!«



**Schwerwetter, die Segel in Fetzen:
„Während der Fahrt gibt es nichts,
das Spaß macht. Es ist immer hart“**

war fürs Bergsteigen in einer etwas anspruchsvolleren Form. Da war eine physische Grenze erreicht. Also habe ich einen anderen Sport gesucht, der zu mir passt. Ich mag keinen Sport, bei dem einen das Regelwerk in Fesseln legt. Segeln hat mich deshalb gleich fasziniert. Mit 39 habe ich so richtig damit angefangen.

Und zwar wieder auf die anspruchsvolle Tour. Haben Sie sich an Vorbildern orientiert?

Da habe ich keine besonderen. Aber die Bücher von Robin Knox-Johnston haben mich fasziniert. Der Mann ist eine eigene Dimension!

In einer Hinsicht stehen Sie mit ihm auf einer Stufe: Auch Sie erhielten die Blue Water Medal vom Cruising Club of America – die weltweit bedeutendste Auszeichnung für Langfahrer. Hilft solches Renommee als Basis für einen Profisegler?

Nein, nein, ich bin kein Profi. Ich verdiene daran nichts. Ich zahle nur.

Aber die Logos an Ihrem Boot deuten auf ordentliches Sponsoring hin.

Für meine ersten sieben Weltumsegelungen bin ich allein aus meiner Tasche aufgekommen ...

... dann müssen Sie ein wohlhabender Mann sein. Sehen Sie, mein Vater hatte einen großen Öl-

handel in Tokio, in dem auch ich gearbeitet habe. Es war immer mein Ziel, im Alter von 50 Jahren aufzuhören und das zu tun, was ich wirklich mag. Darauf habe ich mit großem Einsatz hingearbeitet und hingespargt, jahrelang. Und außerdem habe ich in Immobilien investiert, dazu die Firmenaktien – da kam insgesamt genug zusammen. Ich bin dann tatsächlich wie geplant mit 50 ausgestiegen und nach Australien gezogen, weil dort die Segelbedingungen besser sind. Von da an habe ich in mein eigenes Leben investiert, ins Segeln.

Dennoch haben Sie Geldgeber gesucht und auch gefunden.

Für die letzte Weltumsegelung, die achte, ja. Nachdem ich allein bei unzähligen potenziellen Geldgebern nicht erfolgreich war, sind Freunde von mir aktiv geworden, sie haben ein Komitee gegründet und Sponsoren beschafft. Das ist in Japan nicht leicht. Japanische Sponsoren unterstützen Gruppen oder Mannschaften. 100 000 Euro für ein

**»AB 50 HABE
ICH IN MEIN
LEBEN
INVESTIERT,
INS SEGELN«**

Team, das geht. 100 000 Euro für einen Einzelsportler – nein.

Seit dieser achten Weltumsegelung sind Sie der Älteste, dem solch eine Reise gelang. Wie anstrengend war das? Und brauchen Sie heute längere Erholungsphasen als früher?

Nein. An Bord wie an Land: Länger als zwei Stunden am Stück schlafe ich sowieso nicht, auf See dreimal pro Tag und so gut wie gar nicht während der Nacht. Ich orientiere mich dabei an den verschiedenen Schlafphasen. Wenn der körpereigene Schlafrythmus keine tiefe Erholung zulässt, bleibe ich besser gleich wach. Aber es gibt auch Zeiten unterwegs, in denen ich gar nicht schlafe. Ich bin schon 36 Stunden am Stück wach geblieben, wenn die Bedingungen es erforderten, also zum Beispiel bei starker Berufsschiffahrt oder in einem Sturm.

Welche Taktik wenden Sie bei Schwerwetter an?

Da habe ich keine spezielle. Es gibt nur eine Regel: kein Autopilot, sondern selbst Ruder gehen. Ich versuche dann immer nur, einen solchen Kurs zu steuern, dass die Yacht nicht kentert.

Flauten, so heißt es, seien schlimmer als Stürme. Mit Ihrer Erfahrung: Stimmt das?

Finde ich nicht. Ich habe mit Flauten kein Problem. Da entspanne ich mich, hole Schlaf nach, wenn es notwendig ist, räume das Schiff auf und putze, höre Musik oder genieße die Ruhe. Ich kann nicht erkennen, was daran schlimm sein soll.

Ob Sturm oder Flaute – haben Sie sich da draußen nie an Land geseht?

Nicht einen Moment. Es blieb nie Zeit für Wehmut. Die meisten meiner Weltumsegelungen fanden ja im Renn-Modus statt. Und da denkst du nicht an zu Hause. Das Einzige, was du denkst, ist: schneller, schneller, schneller. Aber diese Sehnsucht gab es auch auf den anderen Weltumsegelungen nicht. Ich rede bei Bedarf mit meinen Freunden über Funk, außerdem gibt es E-Mails. Das reicht.

Und wie fühlt sich dann der Landfall an nach langer Zeit allein auf See?

Ich habe da keine besonderen Gefühle. Schon gar nicht bei Regatten, da fängt die Arbeit mit dem Anlegen ja an, die Vorberei-



Auf seinem letzten Törn trifft der älteste den jüngsten Weltumsegler: Saito mit ZAC SUNDERLAND. Unter Deck hängen Nippes und Notizen, an Deck zeigt Saito Trophäen



tung auf das erneute Ablegen: Was muss repariert werden, was ist noch zu besorgen, welche Dinge für den nächsten Abschnitt müssen noch erledigt werden?

Apropos besorgen: Wie verproviantieren Sie sich?

An Bord gibt es meistens Pasta oder Porridge. Reis esse ich unterwegs nicht, das kostet in der Zubereitung zu viel Energie: Pasta und Porridge müssen fünf bis sechs Minuten kochen, Reis braucht bis zu 20 Minuten. Das verbraucht einfach zu viel Gas oder Spiritus. Und ich schwöre auf Rindfleisch.

Wieso gerade Rind?

Weil es sich vakuumverpackt länger hält, als man denkt. Schweine- und Hühnerfleisch faulen viel schneller. Und Rindfleisch kann man selbst angefault noch essen. Man schneidet die Oberfläche ab, wäscht das Fleisch und brät es, dann ist das kein Problem. Schinken und Würste sind auch gut, weil sie viel Salz enthalten. Ich packe vorher immer Portionen ab, die ich luftdicht einschweiße. Die sind nach drei Monaten immer noch gut.

Und der Vitaminbedarf?

Zwiebeln kommen immer reichlich mit. Und getrocknetes Obst. Bei der letzten Fahrt hatte ich sogar eine kleine Plantage an Bord, Samen, der nur gegessen werden musste, und nach ein paar Tagen waren die Sprossen gewachsen. Was ich allerdings nicht mehr mache, ist, Trinkwasser im Tank zu fahren. Die Rechnung ist einfach: Ich benötige vier Liter am Tag, das sind zwei Zwei-Liter-Kunststoffflaschen, macht für eine 30-Tage-Ozeanpassage 60 Flaschen. Die kriege ich problemlos gebunkert.

Wie helfen Sie sich unterwegs bei technischen Problemen? Sind Sie ein Tüftler?

Ich repariere, was ich kann. Zum Beispiel Segel. Alles andere muss bis zum nächsten Hafen warten. Insbesondere bei Elektronik bin ich nicht besonders begabt. Ansonsten lege ich großen Wert auf ein umfangreiches Ersatzteillager an Bord. Spezielle Teile unterwegs zu beschaffen, das kann zu einem Alptraum werden.

Welche Ausrüstung darf bei Langfahrt auf gar keinen Fall fehlen?

Gute Batterien und ein guter Generator! Wenn kein Strom da ist, geht gar nichts, →



Gezeichnet von den Strapazen am Ende der achten Weltumsegelung: „Zu meinem dritten Schiff habe ich keine emotionale Beziehung“

kein Licht, keine Instrumente. Das war damals bei der Kenterung auch ein Problem: Nicht alle Instrumente waren vom Wasser zerstört – aber der Generator. Die Qualität von Rigg und Segel ist natürlich auch essentiell, keine Frage. Und gute Bekleidung. Man darf an Bord gar nicht erst anfangen zu frieren. Deshalb habe ich auch eine klassische Wärmflasche aus Gummi mit, und „Hokarons“, das sind Beutel mit chemischen Substanzen, die miteinander reagieren und Wärme erzeugen, wenn sie gemischt werden. In die Unterwäsche geschoben, hält das stundenlang warm.

Was hat sich an Zubehör bewährt über all die Jahre und was gar nicht?

Ausrüstung aus dem Ausland ist um Klassen besser als japanische, robuster und funktionaler. Segel, Tauwerk und dergleichen hole ich immer aus Europa, Australien oder den USA. Japanisches Zubehör ist qualitativ nicht so gut, das geht schnell kaputt. Es ist eigentlich auch klar: Durch ihre lange Ge-

schichte des Segelns haben andere Länder sehr viel mehr Erfahrung auf dem Gebiet. Das einzige japanische Produkt auf meinem Schiff ist meine Armbanduhr.

Wenn ein Mann mit seinem Boot so lange allein ist, entwickelt sich eine besondere Beziehung. Welche haben Sie zu Ihrem Schiff?

»ICH HABE SCHON GEDACHT: SIE WIRD MEIN SARG SEIN«

Ganz verschieden. Meine dritte „Shuten-dohji“ ist nichts Besonderes – eine 56-Fuß-Stahlsloop von 1989, mit der ich eine Weltumsegelung gemacht habe, meine bislang letzte, auf der viel kaputt ging. Ich habe zu ihr keine emotionale Beziehung. Bei der „Shuten-dohji II“, sechs Fuß kürzer, ist das vollkommen anders. Sie hat mich sieben Mal um die Welt getragen, sie ist wirklich außergewöhnlich. Sie ist mein Haus, und ehrlich gesagt habe ich schon gedacht: Sie wird auch mein Sarg sein. In meinem Alter muss ich damit rechnen, dass es jederzeit zu Ende sein kann.

Und was haben Sie bis dahin noch vor?

Ich möchte in die Arktis segeln. Aber dafür brauche ich ein neues Schiff, ein eistaugliches. Zuerst werde ich deshalb wohl in die Ägäis fahren, Freunde besuchen. Ich war an so vielen Orten auf der Welt, aber die Ägäis kenne ich noch nicht.

INTERVIEW
KAI SAWABE