



Weckruf für den Riesen

Eine Walkollision mit glimpflichem Ausgang

Mit einem Schrecken starten die Weltumsegler Michaela und Volker Kißling auf die dreiwöchige Seestrecke von Galapagos zu den Marquesas. Anstatt einer ruhigen Überfahrt erleben sie gleich zu Beginn eine Walkollision **Text und Fotos: Volker Kißling**

Wer kennt sie nicht, die alten Seekarten mit ihren bizarr anmutenden Monstern und den Fontänen spritzenden Walen? Seemannsgarn, das die frühen Seefahrer spannen, wenn ihnen unkartographierte Gegenden Respekt einflößten. Seemannsgarn auch die Berichte von Seglern über Walkollisionen. Wahrscheinlicher sind solche Berichte auf Zusammenstöße mit treibenden Kühlschränken oder Containern zurückzuführen. So dachte ich zumindest bisher. Nun weiß ich es besser.

Es herrscht Flaute, und der Pazifik wiegt sich träge wie Öl in der tropischen Sonne. Vor gerade einmal drei Stunden sind wir von der Galapagos-Insel Isabela zur längsten Seestrecke gestartet, die man bei einer Weltumsegelung auf der

Barfußroute üblicherweise zurücklegt: 3.006 Seemeilen und drei Wochen auf See liegen vor uns auf dem Weg zu den Marquesas-Inseln in Französisch-Polynesien.

Wir sind erstaunlich wenig aufgeregt. Vielleicht haben wir uns ja bereits an die langen Segelstrecken gewöhnt. Vielleicht wissen wir aber auch nur, dass *La Gitana*, unsere 26 Jahre alte Amel Maramu, top in Schuss ist. In Isabela hatten wir nochmals alle neuralgischen Punkte an Rigg, Segeln, Ruder und Ausrüstung überprüft. Die Survival-Packs sowie der Trinkwasservorrat für die Rettungsinsel sind griffbereit hergerichtet, die Notrollen sind eingeübt.

Der Diesel schiebt uns auf der Suche nach dem Südost-Passat durch die gleichmäßige Pazifikdünnung. Wir sind noch immer gefangen von der einmaligen Tierwelt der Galapagos-Inseln. Auch



Penibel führen die Kißlings den Sicherheitscheck an Bord durch. An eine Walkollision haben sie dabei nicht gedacht

jetzt tummeln sich um uns herum Seelöwen, Schildkröten und Delphine im Tintenblau des Stillen Ozeans. Gerade haben wir das Großsegel im zweiten Reff gesetzt, um die Rollbewegung in der



Dünung etwas zu dämpfen. Mit dem Rücken in Fahrtrichtung stehend holen wir die Großschot dicht.

Plötzlich lässt ein schwerer Schlag Schiff und Rigg erzittern. *La Gitana* scheint über ihren eigenen Kiel zu stolpern und kippt nach vorne wie ein bockiges Rodeopferd. Wir werden von der Wucht des Aufpralls durchs Cockpit geschleudert und haben Mühe, uns irgendwo festzuklammern.

Noch bevor wir „Mist, was war denn das?“ denken oder sagen können, wälzt sich an unserer Backbordseite eine große, mit Seepocken bewachsene Flosse aus dem Wasser und treibt einen massigen, schwarzen Körper in die Tiefe der See. „Ein Wal! Wir haben einen Wal gerammt!“

Adrenalin schießt durch meinen Körper und startet die eingeübten Überlebensreflexe. Sofort haste ich nach unten, um die Grab-Bags zu greifen und nach dem Wassereinbruch zu suchen. Ein solcher Aufprall ohne Leck, das ist unmöglich! Ich hebe alle Bodenbretter der Bilge, warte, bis sich das Wasser sammelt. Doch ich kann nichts finden, alles bleibt trocken. Als ich endlich wieder ins Cockpit zurückkehre, empfängt mich meine Frau Michaela mit kreidebleichem Gesicht und zitternden Händen.

Wie sehr haben wir andere Segler immer beneidet, wenn sie uns von ihren Walsichtungen berichteten. Wie gerne hätten wir auch mal einen Wal aus der Nähe beobachtet. Aber eine Walkollision? Nein, das war für mich keine reale Möglichkeit. Aber vielleicht hätte ich schon früher einmal in Jimmy Cornells „Segelrouten der Weltmeere“ schauen sollen. Erst viel später stelle ich fest, dass dort für unsere Route Meldungen von Kollisionen mit Walen vermerkt sind.

Wir sitzen benommen im Cockpit und beratschlagen, was wir tun sollen. Auch wenn wir keinen akuten Wassereinbruch haben, befürchte ich strukturelle Schäden durch die Wucht des Aufpralls. Immerhin kam unsere 16-Tonnen-Yacht aus sechs Knoten Fahrt urplötzlich zum Stillstand. Als wären wir auf einen Felsen aufgelaufen. Ist unsere Yacht noch sicher für die lange Seestrecke?

Ich tauche nicht gerne, während sich unter mir ein blauer Abgrund von 5.000 Meter Tiefe auftut. Dennoch entschließe ich mich, die Untersuchung an Ort und Stelle durchzuführen, anstatt zum An-



Erst drei Monate nach der Kollision kommt *La Gitana* in Raiatea in Französisch-Polynesien zur Reparatur aus dem Wasser. Der von einem alten Traktor gezogene Slipwagen kommt dem Ketch-Rigg sehr entgegen

kerplatz auf Isla Isabela zurückzusegeln. Mit Brille und Schnorchel bewaffnet springe ich ins Wasser und tauche das Unterwasserschiff ab. Hoffentlich sind keine der um Galapagos häufigen Hammerhaie in der Nähe. Mit den Händen taste ich nach Rissen und Unebenheiten am Unterwasserschiff, bis ich schließlich die Stelle finde, an der wir den Wal gerammt haben.

An der Vorderseite des Kiels, an der tiefsten Stelle, fehlt das Antifouling und die schützende Epoxy-Schicht. Das blanke Eisen glänzt mich an. Glück im Un-

glück. Das war wohl die beste Stelle, den Wal zu erwischen. Hier ist unsere Yacht durch den Eisenballast besonders stabil und durch den tief gelegenen „Treffpunkt“ konnte die Kippbewegung von *La Gitana* einen Großteil der Aufprallenergie abfangen. Gar nicht auszumalen, was passiert wäre, wenn wir mit dem Bug auf den Wal gekracht wären. Oder wenn wir statt eines anlaminierten nur einen angebolzten Kiel hätten. Sicherheitshalber untersuche ich nochmals genau den Übergang vom Kiel zum Rumpf.

Etwas beruhigter steige ich wieder ►



Frontal-Zusammenstoß an der tiefsten Stelle: Auf gut einem Meter Länge hat die raue Walhaut das Antifouling und Epoxy am Kiel abgeschabt

aus dem Wasser. Kein Wassereintrich, keine erkennbaren strukturellen Schäden, nur ein lädiertes Nervenkostüm und ein angeschrammter Kiel, der frühestens auf Raiatea in Französisch-Polynesien ausgebessert werden kann. Mit noch immer zitternden Knien setzen wir unseren Kurs Richtung Marquesas fort.

Auf der Funkrunde des Pacific Island Net, das deutschsprachige Segler im Pazifik betreut, ist unsere Walkollision Hauptgesprächsthema. Von anderen Seglern auf der Runde erreichen uns gut gemeinte Ratschläge, wie man Walkollisionen verhindern kann: Nie das Echolot ausschalten, Wale mögen das ultrahohe Schallsignal nicht. Den Motor starten, wenn Wale in der Nähe sind. Das Dieselknattern schrecke die Meeressäuger. Vernünftig klingende Vorschläge, die alle auf das ausgeprägte Hörvermögen der Wale abzielen. Aber eben nur in der Theorie. Bei uns liefen sowohl Echolot wie auch Motor. Den Wal hat das nicht beeindruckt.

Aber wie konnte es überhaupt zu der Kollision kommen? Wir sind auf Spekulationen angewiesen. Der eindeutige Schaden am tiefsten Punkt des Kiels legt nahe, dass der Wal nicht an der Oberfläche schwamm. Selbst mit dem besten Ausguck hätten wir ihn in zwei



Ist die Yacht noch seetüchtig? Nach der Kollision überprüft Skipper Volker Kießling auf offener See das Unterwasserschiff auf Schäden

Meter Wassertiefe wohl nicht sehen können. Kreuzte der Wal unseren Kurs oder schlief er einfach friedlich unter der Wasseroberfläche? Ich vermute, dass der Wal von einem Tauchgang zum Luftholen auftauchte. Genau vor unserem Bug! Nur dadurch, dass der Wal ohnehin am Aufsteigen war, kann ich mir erklären, wie schnell Flosse und Körper neben unserem Cockpit auftauchten. Eine echte Chance, die Kollision zu verhindern, hatten wir nicht.

Als die Nacht hereinbricht und das



Die Tierwelt bei den Galapagos-Inseln ist einmalig. Neben Delphinen sind auch Wale in dieser Gegend häufig

Kreuz des Südens an unserer Backbordseite aufgeht, hören wir erneut Wale um uns herum prusten. Zu Gesicht bekommen wir sie nicht, obwohl sie ganz nahe sind. Ihr Ausatmen lässt uns jedes Mal Schauer über den Rücken laufen.

Ich versuche, mich mit Übungen in Wahrscheinlichkeitsrechnung zu beruhigen: Es ist schon höchst unwahrscheinlich, mit einem Wal zusammenzustoßen. Um wieviel unwahrscheinlicher ist es dann erst, zweimal mit einem Wal zu kollidieren? Für unser restliches Seglerleben müssten wir unsere Dosis Wal hiermit also erhalten haben.

Dass die Rechnung so allerdings nicht aufgeht, erfahren wir Monate später in Samoa. Dort lernen wir eine Yacht kennen, deren Crew bereits zweimal das „Glück“ hatte, eine Walkollision glimpflich hinter sich zu bringen. Einmal verletzten sie einen Wal dabei so schwer, dass er blutend abtauchte. Welche Verletzungen „unser“ Wal erlitten hat, wissen wir nicht. Aber wir sind seither immer in Alarmbereitschaft, wenn wir eine Gegend besegeln, in der Wale regelmäßig vorkommen... z

Michaela und Volker Kießling sind seit 2005 mit ihrer La Gitana, einer Amel Maramu, auf Weltumsegelung unterwegs. Auf ihrer Webseite www.seezigeuner.de berichten sie täglich von ihren neuesten Erlebnissen unter Segeln.