NACHT WACHEN

Text und Fotos: Birgit Hackl und Christian Feldbauer

Wenn Fahrtensegler beisammen sitzen und über ihre Erfahrungen plaudern, kommt meist irgendwann das Thema Nachtwachen zur Sprache. Es ist erstaunlich, wie sehr die Meinungen auseinander gehen und wie unterschiedlich die Strategien sind. Hier ein Erfahrungsbericht der Crew der *Pitufa*, die seit 2011 auf den Weltmeeren unterwegs ist.

Viele Cruiser teilen die Nächte auf Überfahrten in Wachen unterschiedlicher Länge, um sofort auf Veränderungen der Windstärke oder Windrichtung reagieren zu können und um rechtzeitig noch bevor ein Böenschauer (Squall) losheult zu reffen. Auch der obligatorische Rundumblick alle zehn Minuten nach Frachtern mit unbemannter Brücke, mit Netzen beschäftigten Fischern, Bojenfeldern, schlafenden Einhandseglern, nicht verzeichneten Bohrinseln und ähnlichen potentiell feindlichen Objekten ist bei manchen Crews selbstverständlich, während andere mit viel Gottvertrauen blind durch die Nacht rauschen und somit selbst in die eben erwähnte Kategorie gefährlicher Schwimmobjekte fallen. Bei Einhandseglern ist dieses Verhalten verständlich, denn keiner kann unbegrenzt lange Wache stehen, aber auch segelnde Paare und Familien hauen sich in die Koje und verlassen sich ganz auf elektronische Warnsysteme.

Andere Cruiserpaare und Einhandsegler nehmen vor langen Überfahrten zusätzliche Crew an Bord. Manche lassen Freunde und Bekannte einfliegen, andere suchen in Internetbörsen nach Mitseglern oder nehmen Anhalter mit, die in allen „Absprunghäfen“ entlang der Barfußroute mit Flugzetteln in Marinas nach Mitfahrgelegenheiten über die Meere suchen. Viele unserer Bekannten haben mit Crew gute Erfahrungen gemacht und genießen den zusätzlichen Schönheitsschlaf und die Gesellschaft auf langen Überfahrten. Bei stressigen Bedingungen auf engstem Raum sind aber auch schon alte Freundschaften zerbrochen und auch wenn Fremde auf den ersten Blick sympathisch wirken, heißt das noch nicht, dass ein Zusammenleben über Wochen reibungslos funktionieren wird. Wir haben schon Geschichten von „erfahrenen Seeleuten mit allerlei Scheinen“ gehört, die vom Auslaufen bis zum Einlaufen so seekrank waren, dass sie keinerlei Hilfe, sondern eine reine Belastung darstellten, oder von „fabelhaften Köchen“, deren Kochkünste sich aufs Aufwärmen von Dosenfutter beschränkten. Doch es kann noch viel schlimmer kommen: Ein befreundeter Einhandsegler musste wieder umkehren, weil die im Hafen noch quietschvergnügt wirkende Mitseglerin bei Schwangerschaftskomplikationen zu verbluten drohte und ein anderer hatte im Ankunftsort wochenlang Scherereien mit den Behörden, weil die mitgesegelte Crew noch vor dem Einklarieren spurlos verschwand und der Kapitän für die illegalen Einwanderer verantwortlich gemacht wurde.

Wir haben alle unsere Segelreisen zu zweit nur mit der eher eingeschränkten Hilfe unserer Schiffskatze geschafft und auf den 14 Tagen über den Atlantik, 23 Tagen über den Pazifik nach Französisch-Polynesien und unzähligen einwöchigen Überfahrten mittlerweile ein Wachsystem gefunden, das für uns recht gut funktioniert.

Unser Wachrhythmus. Auf Booten mit viel Crew ist es keine große Sache, wenn immer einer im Cockpit auf Wache sitzt. Auf Cruiseryachten mit nur einem Paar an Bord heißt es eine Balance zu finden, denn lange Schichten sind toll, wenn man gemütlich in der Koje liegt, aber im Cockpit können sich die Stunden ziemlich lang hinziehen, besonders wenn es rau, kalt oder regnerisch ist. Der Rhythmus soll sicherstellen, dass die Schichten lang genug sind, dass die Freiwache ausreichend Ruhe bekommt, die Wache aber dabei nicht vor Erschöpfung umfällt. Anfangs gingen wir nachts je dreistündige Wachen, hatten aber das Gefühl, dass diese Perioden zu kurz für einen tiefen, regenerierenden Schlaf waren. Jetzt haben wir ein 3-4-4-3-Stunden-System und die beiden längeren Schlafpausen tun uns gut. Bei rauen Bedingungen verkürzen wir die Wachen bis auf 2-Stunden-Phasen.

Nächtliche Manöver. Wenn die Wettersituation nicht superstabil ist, reffen wir vor Einbruch der Nacht das Großsegel routinemäßig, denn kaum etwas ist so ekelig wie aus der warmen Koje in eine dunkle, nasskalte Nacht zu stolpern, während der Wind durchs Rigg heult und das überbesegelte Boot bereits prekär auf die Seite drückt. Ist ein nächtliches Manöver unumgänglich, ist es wichtig, demjenigen, der gerade aus dem Schlaf gerüttelt wurde, ein paar Minuten Zeit zu geben um sich zu orientieren. In so einer Situation ist es besonders wichtig, alle Schritte durchzusprechen, denn wenn man schlaftrunken herumstolpert und nicht weiß, wo links und rechts ist (von Backbord und Steuerbord ganz zu schweigen), passieren leicht Fehler, eins führt zum nächsten und plötzlich wird aus einem Routinejob eine Notsituation.

Elektronik. Wir versuchen, in der Nacht Energie zu sparen und haben nur einen kleinen Kartenplotter im Cockpit und die Windinstrumente durchgehend laufen. Seitdem wir einen AIS-Empfänger/Sender haben, ist auch dieser kleine Verbraucher dauernd eingeschaltet. Durch AIS sind unsere Nachtwachen viel weniger stressig, denn die oft verwirrenden Lichter am Horizont haben sich dadurch in Schiffe mit Rufzeichen, Kurs und Geschwindigkeit verwandelt. Ein AIS-Alarm warnt automatisch vor Schiffen auf Kollisionskurs. Da wir auch ein AIS-Signal senden, können wir beobachten, wie manche Großschiffe brav einen Bogen um uns schlagen.

Einige Crews haben die ganze Nacht ihr Radar eingeschaltet, um durch einen Alarm vor Objekten gewarnt zu werden und um Squalls verfolgen zu können. Wegen Squalls werfen wir auf *Pitufa* beim regelmäßigen Rundumblick einfach auch einen Blick auf den Himmel, ob Sterne oder der Mond von heranziehenden dunklen Wolken verdeckt werden.

Leider sind noch nicht alle Schiffe mit AIS ausgestattet (oder haben dieses immer eingeschaltet), das Radarecho ist insbesondere bei hohen Wellen auf einer kleinen, wild schaukelnden Yacht wenig verlässlich und somit ist ein routinemäßiger Rundumblick im Cockpit eine vernünftige Sicherheitsmaßnahme.

Strategien zum Wachbleiben. Bei rauem Wetter, auf Schifffahrtsstraßen oder in der Nähe von Land gibt es genug zu tun und zu sehen, um die Wache auf Trab zu halten. In der Mitte des Ozeans, weit weg von bösen Felsen und unberechenbaren Fischerbooten werden Langeweile und Schläfrigkeit zu den Hauptfeinden und man muss sich alternative Beschäftigungen suchen. Fern vom Lichtsmog von Städten scheinen an klaren Nächten auf See Myriaden von Sternen zum Greifen nah. Mit Hilfe von Sternsimulationsprogrammen am Laptop kann man altbekannte Sternbilder suchen und sich mit neuen Konstellationen vertraut machen.

Lesen im Licht einer Taschenlampe oder mit Hintergrundbeleuchtung am E-Reader ist für ohnehin vor Müdigkeit brennende

Augen anstrengend und ruiniert die Nachtsicht. Hörbücher sind eine angenehme Alternative und wenn eine sonore Erzählerstimme droht, mich in den Schlaf zu brummen, höre ich zwischendurch Musik. Auf unserer Atlantiküberquerung brach am dritten Tag die Welle unserer Windsteueranlage, der hydraulische Autopilot war zu altersschwach für längere Einsätze und so mussten wir in 2-Stunden-Schichten die restlichen elf Tage handsteuern. Das einzige, was uns dauerhaft wach hielt, war Heavy Metal – vielen Dank an dieser Stelle an die Jungs von „System of a Down“ für die vielen gemeinsamen Stunden!
Mampfen ist eine weitere Wachhaltetaktik. Wir bereiten vor jeder Überfahrt eine Leckereien-Box vor und knabbern die halbe Nacht Kekse, Nüsse und Soletti, die wir mit literweise Kakao hinunterspülen. Kein Wunder, dass wir auf längeren Überfahrten nicht wie andere Crews abnehmen, sondern eher ein paar Kilos zulegen. In kalten Nächten steht immer eine Thermoskanne mit heißem Wasser festgeschnallt auf dem Herd, denn heiße Tees und Suppen stärken die Moral des durchgefrorenen Ausgucks. Wenn nichts mehr hilft, der Fokus verschwimmt und die Lider Tonnen wiegen, holen wir unsere Eieruhr heraus, die den Wachhabenden alle zehn Minuten für einen Kontrollblick aus dem Schlaf klingelt.

Genug Schlaf bekommen. Wir haben ein Grundgesetz auf *Pitufa*: Keiner verlässt nachts ohne Sicherheitsgurt und -leine das Cockpit. Dank dieser Regel kann die Freiwache sorgenfrei schlafen, ohne unterbewusst ständig auf Geräusche aus dem Cockpit (oder schlimmer deren Fehlen) zu lauschen. Die Seekoje sollte nahe der Mitte des Bootes am Drehpunkt liegen, mit einem Leesegel abgesichert und so schmal sein, dass man sich mit Polstern so richtig verkeilen kann. Manchen Leuten helfen die vertrauten Bootsgeräusche beim Einschlafen, andere finden erst mit Ohrstöpseln ausreichend Ruhe und Frieden zum Schlafen.
Es ist eher unlustig, sich mitten in der Nacht aus der warmen Koje zu rollen und ins Cockpit zu schleppen, aber wenn man in einer lauen Nacht unter dem magisch leuchtenden Sternenhimmel sitzt, Sternschnuppen beobachtet, das unwirklich scheinende Meeresleuchten bewundert und sich auf das vorausliegende bislang unbekannte Tropenparadies freut, dann kann so eine Nachtwache auch richtig Spaß machen. So ganz alleine auf dem Ozean ganz nah an der Natur zu sein, ist eine beeindruckende Erfahrung – besonders dann, wenn man gut ausgeruht ist und einem Kakao, Kekse und eine schnurrende Katze Gesellschaft leisten. ✯

Die **Pitufa**-Crew

Birgit Hackl, Christian Feldbauer und Schiffskatze Leeloo haben 2011 von Kroatien aus die Segel Richtung Horizont gesetzt. Im ersten Jahr haben die bei ihrer Abfahrt noch unerfahrenen Segelneulinge in 120 Tagen auf See auf dem Weg durchs Mittelmeer, über den Atlantik und durch die Karibik viel Segelerfahrung gesammelt. Seitdem sie ihr Ziel, den Südpazifik, erreicht haben, lassen sie‘s deutlich ruhiger angehen. Seit zwei Jahren sind nur noch einwöchige Törns zwischen den Archipelen, Tages- bzw. Nachttrips zwischen den Inseln und Lagunensegeln angesagt. Mehr Infos, Fotos und Aktuelles sind auf www.de.pitufa.at zu finden.

STRATEGIEN ZUM WACHHALTEN