

## Überrannt oder vollgelaufen? Das Rätsel um die Segelyacht „Ouzo“

(aus: Paul Gelder, Total Loss – Dramatic first-hand accounts of yacht losses at sea - 3rd edition – 2008)

- Übersetzung aus dem Englischen von Dr. Jens Kohfahl -

Yacht	Ouzo (Sailfish 25)
Skipper	Rupert Saunders
Crew	James Meaby und Jason Downer
Reiseroute	Bembridge, Isle of Wight nach Dartmouth
Datum des Verlustes	21. August 2006
Position	südlich der Isle of Wight, Englischer Kanal

*Von einem grossen Schiff überlaufen zu werden ist der schlimmste Alptraum eines Seglers. Dieses Szenario beinhaltet manchmal Nebel oder das Queren von Hauptschiffahrtslinien. Aber im Fall der 25ft Yacht „Ouzo“ führte eine fatale Verquickung von unvorhersehbaren Faktoren zum Tod von 3 Seglern in einer Sommernacht in der Nähe der Isle of Wight in England.*

Einer der Letzten, der „Ouzo“ schwimmend gesehen hatte, war Bill Mitchell (46), Inhaber der ‚Bembridge Boatyard AA Coombes‘ auf der Isle of Wight, wo die Yacht 25 Jahre gelegen hatte. Etwa gegen 19:30 Uhr ging Bill am Sonntag, den 20. August 2006 mit seinem Hund am Strand spazieren, als er die marineblaue 25 Fuß große Kunststoff - Sloop etwa in einer Viertelmeile Entfernung sah. Sie lief unter Motor im Bembridge Channel in Richtung St. Helen’s Fort.

Bill war überzeugt, dass sich die Yacht in einem guten Zustand befand. Er hatte die von Angus Primrose gezeichnete Sailfish 25 vor 3 Monaten ausgerüstet. Alle Navigationslichter – Dreieinigkeitslampe im Top, Backbord- und Steuerbordlicht am Bugkorb, sowie das Heck- und Dampferlicht – funktionierten, als die Yacht Ende Mai zu Wasser gelassen wurde. „Ouzo“ hatte zwar keine Rettungsinsel, jedoch ein aufblasbares Schlauchboot. Die Crew bestand aus erfahrenen Seglern. Skipper und Eigner Rupert Saunders (36) lief aus zu einem Nachttörn, um an der „Dartmouth Regatta Week“ teilzunehmen. Seine Mannschaft waren die Freunde James Meaby (36) und Jason Downer (35).

Um 22:30 Uhr bestätigte ein „Handy“- Telefonat eines Crewmitglieds die letzte bekannte Position in Höhe „Sandown Bay“, während „Ouzo“ südlich der Isle of Wight entlang segelte, außerhalb der Reichweite des Southampton VTS Radars, und damit begann eines der größten maritimen Rätsel der jüngsten Zeit.

Die ersten Anzeichen, dass etwas auf tragische Weise schief gelaufen war, zeigten sich 38 Stunden später. Um die Mittagszeit des 22. Augusts wurde der leblose Körper eines Mannes, der eine Rettungsweste angelegt hatte, 10 sm südöstlich der Küste der Isle of Wight in der See treibend aufgefunden. Dieser wurde später als James Meaby identifiziert. Am nächsten Tag wurden die Leichname der anderen beiden Crewmitglieder 10 sm südlich des Nab Towers geborgen.

Trotz der ausgedehnten Suche über einem 95 Quadratmeilen großen Seegebiet nach dem Wrack mit Hilfe der Royal Navy, sowie von Handelsschiffen und Flugzeugen, konnten noch nicht einmal Wrackteile gefunden werden. Was sich in dieser schicksalhaften Nacht tatsächlich ereignet hat, ist nach wie vor unklar. Es ist bekannt, dass „Ouzo“ ein DSC –

UKW-Gerät an Bord hatte, ein Blitzlicht von 1 Million Candela Lichtstärke, ein Pressluftnebelhorn, einen 8-kantigen Radarreflektor, Handfackeln als Seenotmunition und ein in der Backskiste verstautes, jedoch nicht aufgeblasenes, 3-Mann Schlauchboot.

Gespeicherte Sprachaufzeichnungen (VDR) des Schiffsverkehrs aller Schiffe im Solent in der besagten Nacht wurden genauestens überprüft und ausgewertet und eine detaillierte Inspektion des Schiffskörpers der P&O Fähre „*Pride of Bilbao*“ vorgenommen, um Kratzer oder Farbspuren zu finden. Ein Schiff in einer Seemeile Entfernung, welches mit einer Geschwindigkeit von 20 Knoten fährt, braucht nur 3 Minuten, um eine Segelyacht zu erreichen!

Das Dossier des „Marine Accident Investigation Branch“ (MAIB – entspricht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung) zum Verlust von „*Ouzo*“ umfasste 174 Seiten, kostete mehr als 150.000 Pfund und benötigte 7 Monate, um fertig gestellt zu werden. Dies zu lesen lässt Segler frösteln und der Bericht fügt die Ereignisse dieser Nacht Stück für Stück zusammen.

Die 37.583 BRT große P&O Fähre „*Pride of Bilbao*“ hatte Portsmouth auf dem Weg nach Spanien entlang des östlichen Solents wegen eines technischen Defekts mehr als 2 Stunden später um 23:25 Uhr verlassen.

Als sie sich um 00:22 Uhr dem Nab Tower näherte, gab der Kapitän des Schiffes den Befehl „volle Kraft voraus“, was ein normaler Vorgang war. Um 00:30 Uhr übergab er das Kommando an den 2. Offizier, Michael Hubble (61), mit dem Hinweis, dass er sich in seiner Kabine aufhalten würde, sollte sich etwas Unvorhergesehenes ereignen. Um 00:59 gab es einen Wechsel des Ausgucks auf der Brücke und ein paar Minuten später ergab eine Kontrolle des Radarbildes keine Objekte in unmittelbarer Nähe. Eine Kurskorrektur von 221° auf 243° wurde vorgenommen. Dieser Vorgang unter Zuhilfenahme des elektronischen Autopiloten dauerte 3 Minuten. Um 01:07 Uhr entdeckte der Ausguck, der sich an der Backbordseite der Fähre aufhielt, ein schwaches weißes Licht vor dem Bug an der Steuerbordseite und dann ein helleres rotes Licht. Die Fähre fuhr mit 19 Knoten.

Der 2. Offizier benutzte den Joystick, um eine Kurskorrektur vorzunehmen. Der Ausguck sah eine Yacht mit zwei weißen Segeln dicht an der Steuerbordseite entlang passieren. Der 2. Offizier änderte den Kurs erneut, diesmal in die andere Richtung, da er befürchtete, dass das Heck der Fähre die Yacht treffen könnte. Nachdem ein Licht hinter dem Heck gesehen wurde, nahm er an, dass die Yacht klar freigekommen sei und setzte seinen Kurs über den Kanal fort.

Inspektoren des MAIB verbrachten etliche Nächte auf der „*Pride of Bilbao*“ auf See, um die Ereignisse zu rekonstruieren. Unter verschiedenen Bedingungen überprüften sie die toten Winkel auf der Brücke und gaben Fragebögen an die Passagiere aus, um irgendwelche Anhaltspunkte zu erhalten. Die Brillengläser des Ausgucks wurden überprüft, ebenso wie die Verordnung über die Glasstärke. Auch wurde das Radar der Fähre begutachtet.

In dem Bericht kommt man zu dem Schluss, dass die Kursänderung der Fähre um 01:01 Uhr in dieser Nacht, die Crew von „*Ouzo*“ über die Absichten der Schiffsführung irritiert hat. Obgleich es eine tiefdunkle Nacht war, war die Sicht gut, die Fähre war hell beleuchtet, sie näherte sich von achtern und wurde deshalb nicht von den Segeln der Yacht verdeckt.

In dem Bericht wird ergänzt: „jeder mögliche Versuch der Besatzung von „*Ouzo*“, die Aufmerksamkeit der Fähre auf sich zu lenken war ineffektiv gewesen, da der wachhabende

Offizier und der Ausguck die Lichter der Yacht erst im letzten Augenblick sahen' – als es schon zu spät war.

Die fatale Verkettung von Umständen auf der Brücke der Fähre, die, wie man annahm zur Tragödie beigetragen haben, waren folgende: der Ausguck hatte die falschen Brillengläser, nämlich photochromatische Linsen, die bei Licht abdunkeln und die Lichtübertragung bei niedriger Helligkeitsstufe beeinflussen. Als der 2. Offizier den Kurs änderte, benutzte er den Joystick des Autopiloten. Wenn er stattdessen die manuelle Steuerung („override control“) benutzt hätte, hätte das Schiff den Kurs viel schneller geändert, auch wenn die 1.490 Passagiere an Bord die Fliehkräfte durchaus zu spüren bekommen hätten.

### **Fünf Faktoren, die Dein Leben retten könnten**

Es werden jetzt fünf Schlüsselfaktoren und Empfehlungen aufgelistet, die die P&O Fähre mit einbeziehen:

1. Die Yacht war nicht auf dem Radar der Fähre zu sehen, da Kunststoffschiffe der Größe von „*Ouzo*“ nur ein sehr schlechtes Echo abgeben, auch wenn sie einen Radarreflektor haben (es wird angenommen, dass das der Fall war: „*Ouzo*“ besaß einen achtkantigen Reflektor). Das Radarsignal wird weiterhin auch in mäßigen vor allem aber bei rauen Bedingungen reduziert. Zumindest ein Radar der Fähre war so eingestellt, dass die automatische Seegangsunterdrückung („clutter control“) benutzt wurde.

**Empfehlung:** das Schiffsradar sollte routinemäßig auf manuelle Seegangreflexkontrolle gestellt sein, um kleine Objekte identifizieren zu können.

2. Es gab nur schlechte Verdunkelungsvorschriften auf der Brücke der Fähre. Zu helles Licht hat die Sehfähigkeit von Ausguck und Wachgänger beeinflusst. Das rote Licht im Kartenraum war auf weiß umgeschaltet worden, weil der 2. Offizier meinte er bekäme sonst Kopfschmerzen (*durch das rote Licht* -Anm. d. Übers.). Einige Verdunkelungsvorhänge waren nicht heruntergezogen worden, was die Nachtsichtfähigkeit zusätzlich beeinträchtigte.

**Empfehlung:** helles, strahlendes Licht (*Kabinen-/Deckenbeleuchtung* - Anm.d.Übers.) sollte auf ein Minimum beschränkt werden.

3. Der Ausguck sah „*Ouzo*“ das erste Mal, als er schon 9 Minuten auf der Brücke war. Seine Augen waren immer noch dabei, sich an die Dunkelheit anzupassen – ein möglicher Grund dafür, dass er „*Ouzo*“ nicht schon früher gesehen hatte.

**Empfehlung:** (Wach-) Übergaben sollten 15 Minuten dauern, so dass sich die Augen eines Ausgucks besser an die Dunkelheit gewöhnen können. Es braucht mindestens 10 – 15 Minuten, um volle Nachtsichtfähigkeit zu erreichen.

4. Nach dem Ereignis versäumte es die Fähre zu stoppen, zu helfen oder mit der Yacht Kontakt aufzunehmen. Der Offizier sah ein Licht achteraus, was aber nicht bedeutete, dass „*Ouzo*“ in Sicherheit war. Die Aufbewahrungsbehälter für die Bordbatterien waren gut geschützt und die Lichter mögen noch geleuchtet haben, obwohl das Schiff vollgelaufen oder gekentert war, mit der Crew im Wasser, verzweifelt auf Hilfe hoffend. Das Ausbleiben eines UKW-Funkspruchs der Yacht kann auch ein Zeichen dafür sein, dass sie eben nicht in Sicherheit war.

**Empfehlung:** die Wirkung eines großen und schnellen Schiffes, welches ein kleines Boot dicht passiert, kann gefährlich sein, d.h. es sollte jeder Versuch unternommen werden, um die Unversehrtheit eines kleinen Bootes nach eine Beinahe – Kollision zu überprüfen.

5. Untersuchungen des „Institute of Ophthalmology“ (augenärztliche Untersuchungsstelle - Anm.d.Übers.) zeigten, dass die photochromatischen Linsen des Ausgucks 20% Lichteinfluss blockierten.

**Empfehlung:** solche Brillengläser sollten nicht von einem Ausguck auf der Brücke in der Nacht getragen werden.

### Was geschah an Bord von „Ouzo“?

Der Verlust von „Ouzo“ war ein Puzzle, das über Wochen für Gesprächsstoff an den Tresen der Yachtclubs sorgte. War sie vollgelaufen? Warum wurde sie erst in der letzten Minute gesehen? Die Inspektoren vom MAIB benutzten ein Schwesterschiff, um „Ouzo's“ möglichen Kurs von Bembridge zu rekonstruieren und um die Seetüchtigkeit der Yacht unter verschiedenen Seegangsbedingungen zu bestätigen.

Costguard Computer Software wurde benutzt, um die Drift einer halb vollgelaufenen Yacht zu berechnen, ebenso wie die der Körper der Besatzung. James Meaby's Leichnam vertrieb 40 sm durch Wind und Strom. Die MAIB – Inspektoren testeten die gebräuchlichsten Radarreflektoren ebenso wie die Navigationslichter einer Yacht. Und ebenso erforschten sie die psychologischen Faktoren einer Kollision auf See auf Ausguck und Wachoffiziere und ob die Tendenz zur Verleugnung (*eines derartigen Ereignisses*) in diesem Fall eine Rolle gespielt haben könnte.

Hier sind 10 ausgemachte Schlüsselfaktoren und einige Sicherheitsempfehlungen:

1. Dreieinigkeitslampen im Topp, ähnlich wie bei „Ouzo“, neigen zum „Hin-und-Her-Tanzen“, was ihre Effektivität einschränkt. Dafür vorgesehene Birnen könnten versehentlich durch solche mit geringerer Leuchtstärke ersetzt worden sein. *(Auf gar keinen Fall dürfen diese Birnen durch LED's mit gleicher Fassung ersetzt werden, da diese nicht der EU-Norm, EN 14744, entsprechen. Sie erfüllen noch nicht einmal die geforderten Vorgaben der Kollisionsverhütungsvorschriften hinsichtlich Leuchtstärke, Abstrahlwinkel und Farbe- Anm. d. Übers., zitiert nach Roger Edgar: LED Lighting for Boats in Cruising, Ausgabe Mai 2008).*

**Empfehlung:** Yachtsegler sollten die Linsen checken und sich versichern, dass die Birnen mit konstanter Helligkeit brennen. Man sollte an das Gehäuse klopfen und die Verkabelung bewegen, um Schiffsbewegungen zu simulieren.

2. Wenn die Yacht mehr als 5° krängt, dann ist die Sichtbarkeit der Navigationslichter in der Horizontalen eingeschränkt. „Ouzo“ lief möglicherweise „hoch am Wind“ mit einer Schlagseite von 20° oder mehr, so dass die Sichtbarkeit des Topplichts möglicherweise deutlich beeinträchtigt war.

3. Auch wenn „Ouzo“ den 8-kantigen Radarreflektor gesetzt hätte, dann wäre er trotzdem bei den Reflexen der moderaten Seegangsbedingungen nicht sehr effektiv gewesen.

**Empfehlung:** Installiere das beste Radar, das Du Dir leisten kannst. Erwäge den aktiven Radarreflektor „Sea Me“ zu nehmen, der als bester in einem vergleichenden Tests der Zeitschrift „Yachting Monthly“ bewertet wurde.

4. „*Ouzo's*“ Besatzung hatte keine Zeit ein „MAYDAY“ über UKW zu senden oder Seenotsignale abzuschließen. Ohne Rettungsinsel oder EPIRB (*Seenotfunkboje* – Anm.d.Übers.) hing das Überleben der Crew von ihrer körperlichen Fitness, Bekleidung und der Rettungsweste ab. Alle drei waren gesund und besaßen eine gute Kondition. Die Sorgfalt, die sie bei der Auswahl der Bekleidung walten ließen, war beeindruckend: unter „high-quality“ Wetterkleidung, trugen alle 3 drei einen Faserpelz zusätzlich zur Funktionsunterwäsche („*Zwiebelschalenprinzip*“ *der Bekleidung* – Anm.d.Übers.). Alle trugen eine 150N Rettungsweste. Eine war eine so genannte „Automatikweste“, die anderen beiden waren manuell auslösbar, jedoch hatte keine einen Schrittgurt oder ein Notlicht.

Die Crew wurde erst 40 Stunden nach der Kollision als vermisst gemeldet, als der erste Leichnam 10 sm südlich des Nab Towers gefunden wurde. Es wird angenommen, dass James Meaby noch mindestens 12 Stunden am Leben war, die anderen beiden vermutlich nur 3 Stunden überlebten. Warum? Weil Meaby seine Rettungsweste deutlich strammer umgebunden hatte.

Überlebensexperte Dr. Frank Golden (*einer der renommiertesten britischen Schifffahrtsmediziner, siehe auch: Golden/Tipton, „Essentials of Sea Survival“* – Anm.d.Übers.) schrieb: „alle drei Rettungswesten waren zum Zeitpunkt der Bergung voll aufgeblasen, aber keine hatte Vorrichtungen, um dem Körper in einer optimalen Position zu halten, was das Überleben begünstigt hätte. Zwei Körper wurden mit dem Gesicht im Wasser liegend vorgefunden, nur durch den Bauchgurt der Rettungsweste gehalten, die bis unter die Achselhöhlen hoch gerutscht war. Die Köpfe waren durch den („*Schwimm*“-)Kragen gerutscht, während sie vertikal im Wasser hingen mit den Auftriebskammern an der Oberfläche treibend.“

James Meaby's Körperhaltung im Wasser war noch näher zur Vertikalen hin gerichtet, so dass seine Nackenmuskeln das Gewicht des Kopfes nicht mehr aufrecht halten konnten, als er möglicherweise durch Hypothermie („*Unterkühlung*“) das Bewusstsein verlor. Wären die Rettungswesten mit Schrittgurten ausgerüstet und diese auch am Körper befestigt gewesen, dann hätten alle drei in einer mehr horizontalen als vertikalen Lage im Wasser treiben können, was ihre Überlebenschancen deutlich erhöht hätte.

Bei der bestehenden Wassertemperatur von 18° C, den relativ gemäßigten Seegangsbedingungen und der guten Wärmeisolierung durch die Bekleidung hätten alle drei eine gewisse Zeit (6-12 Stunden) überleben können, wenn sie in der Lage gewesen wären, in der gewünschten, halb rückwärts geneigten Körperhaltung zu treiben. Aber die Auftriebsfähigkeit ging verloren, als die zwischen den verschiedenen Lagen der Bekleidung eingeschlossene Luft nach und nach durch eindringendes Wasser verdrängt wurde. Aber Überlebensstrategien sind bei Wassertemperaturen unterhalb der Körpertemperatur begrenzt. Wenn die Körpertemperatur (*durch Auskühlung* – Anm.d.Übers.) sinkt, dann ist die Muskelkraft (*zunehmend*) beeinträchtigt, und die körperliche Anstrengung, sich am Auftriebskragen der Weste festzuhalten, wird nahezu unmöglich (*es geht hierbei um das Phänomen, dass der Schwimmer den hoch rutschenden Auftriebskörper der Weste immer wieder herunterdrücken muss, um seine Atemwege freizuhalten* – Anm.d.Übers.). Wenn der im Wasser Treibende seine Atemwege (*Mund und Nase* – Anm.d.Übers.) nicht mehr

frei aus dem Wasser halten kann, dann wird er eher durch Ertrinken als an Unterkühlung sterben.

Da „*Ouzo*“ verloren ging, ohne einen Alarm aussenden zu können, kann man natürlich darüber diskutieren, ob ein Schrittgurt etwas an dem tragischen Ausgang geändert hätte.

**Empfehlung:** Bringe einen Schrittgurt an (optionales Extra bei vielen Rettungswesten), der die Überlebenszeit deutlich steigern kann. Sie sind nicht teuer und können unabhängig vom Westenmodell nachgerüstet werden. Das „British Standards Institute“ (BSI) möchte dies zur Pflichtausrüstung von Rettungswesten machen.

5. Spritzschutzhäuben („spraycaps“) an Rettungswesten verlängern die Überlebenszeit bei brechenden See (*auch schon bei Gischtbildung ab Windstärke 5 und kleinen Wellen ab 0,5m, die gegen den Auftriebskörper der Weste schlagen – Anm.d.Übers.*), aber sind nur dann hilfreich, wenn sie zusammen mit einem Schrittgurt benutzt werden.
6. Keine der Rettungswesten hatte ein Notlicht. Ein Licht, eine wasserdichte Taschenlampe oder persönliche Mini-Notsignalaraketen (*Nico-Signal, Anm.d.Übers.*) könnten die vielen anderen Schiffe in diesem Gebiet in der besagten Nacht alarmiert haben. Zusätzliche in der Hand zu haltende Cyalume-Leucht-Stifte (*Knicklichter- Anm.d.Übers.*) können ebenso hochgehalten werden, um Aufmerksamkeit hervorzurufen. Ihr höherer Haltepunkt – am Ende eines ausgestreckten Armes – mag zwar bei Seegang leichter auszumachen sein, aber ihr Gebrauch sollte nur in Zusammenhang mit einem vorschriftsmäßigen Notlicht an der Weste gesehen werden und nicht an Stelle eines solchen Lichtes.
7. Ein wasserdichtes Hand – UKW - Gerät hätte von einem Überlebenden zum Aussenden eines MAYDAY – Rufes benutzt werden können.
8. Eine EPIRB oder „Personal Locator Beacon“ (PLB, *Mini-Seenotfunkboje, sendet auf 121,5 MHz – Anm.d.Übers.*) hätte auch einen Alarm auslösen können. Einige EPIRB's schwimmen bei Kontakt mit Seewasser auf und senden automatisch. Auch ein Mobiltelefon in einer wasserdichten Tasche (z.B. *Aquapac - Anm.d.Übers.*) hätte vielleicht helfen können.
9. „*Ouzo*“ hatte keine Rettungsinsel mit einer automatischen Auslösevorrichtung.
10. Ein Sicherheitsmesser, an einer Sicherungsleine fertig um den Hals getragen, hätte helfen können, um sich aus einer Verhedderung mit Leinen zu befreien oder ähnliches. In kaltem Wasser verschlechtert sich die Greiffunktion der Hände rapide. Wenn man sich Sicherheitsausrüstung kauft, soll man darauf achten, dass es keiner diffizilen Fingerfertigkeit bedarf, um diese zu aktivieren.

Der Bericht des MAIB schließt mit der Feststellung, dass die Berücksichtigung einiger dieser Faktoren, die Chance der Crew zu überleben drastisch erhöht hätte. Es war nicht beabsichtigt, hiermit jemanden zur Verantwortung zu ziehen oder Schuld zuzuweisen, sondern lediglich dabei mitzuhelfen, zukünftige Unglücksfälle zu vermeiden.

**Tipps für eine bessere Nachtsichtfähigkeit**

Wenige Segler sind sich darüber im Klaren, wie lange es dauern kann, bis sich die Augen an Dunkelheit gewöhnt haben. Dr. James McGill, Segler, beratender augenärztlicher Chirurg und ein Mitglied des Ausschusses für Medizin und Überleben auf See der RNLI (*englische Rettungsgesellschaft, entspricht der DGzRS – Anm.d.Übers.*) merkt hierzu an:

„Wenn man aus dem Hellen herauskommt, so weiß jeder, dass man im ersten Augenblick völlig blind ist. Die Nachtsichtfähigkeit verbessert sich nicht wesentlich in weniger als 10 (!) Minuten. Der gesamte Vorgang der Anpassung an Dunkelheit benötigt bis zu 30 Minuten. Wenn man sich in einem hellen Bereich (*wie z.B. am Kartentisch*) aufgehalten hat, dann kann ein Topplicht in mittlerer Masthöhe in einer Meile Entfernung noch nicht einmal nach 14 Minuten Dunkeladaptation ausgemacht werden.

„Bomberpiloten während des Krieges haben 30 Minuten bevor sie zu einem Nachtflug starteten rote Augengläser getragen, um den Adaptationsprozess an Dunkelheit zu unterstützen. Derzeit geht eine Yachtbesatzung oftmals direkt aus der hellen Umgebung auf Wache. Ein schneller Gang in die Pantry, um sich ein heißes Getränk zu holen, ruiniert die Nachtsichtfähigkeit. Wenn man dem weißen Kabinenlicht unter Deck auch nur für ein paar Sekunden ausgesetzt ist, dann wird die Dunkeladaptation auf Null reduziert. Der gesamte Anpassungsprozess an die Dunkelheit wiederholt sich aufs Neue.

„Je älter man ist, desto länger dauert die Anpassung an die Dunkelheit und umso weniger gut ist die Nachtsichtfähigkeit. Verglichen mit einem 20-jährigen jungen Mann, benötigt ein 60-jähriger 11 Minuten länger, um komplett an die Dunkelheit angepasst zu sein.

„Auch Farben sind während der Dunkeladaptation nicht gleich gut zu sehen. Auch nach 10 Minuten im Dunkeln ist grün noch am schwierigsten auszumachen.

„Wenn die Besatzung auf Nachtwache eine Brille tragen muss, dann ist darauf zu achten, dass diese keine photochromatischen Linsen hat. Diese können die Nachtsichtfähigkeit um bis zu 20% reduzieren, auch bei voll adaptiertem Augenlicht. Wenn Brillen auch bei Tageslicht getragen werden müssen, soll man sich rückversichern, dass die Brillenverordnung auf dem neuesten Stand ist.’

### **Regeln, die auf Nachtwache zu beachten sind**

1. Unterdeck-Beleuchtung sollte so wenig wie möglich angeschaltet sein, hierauf soll sorgfältig geachtet und vorzugsweise rotes Licht benutzt werden.
2. Kabinen- und Kartentischbeleuchtung sollte für die Crew an Deck abgeschirmt sein. Benutze rotes Licht für den Kartentisch.
3. Mindestens zwei Mann sollten auf Wache sein, so dass, wenn einer unter Deck geht, der andere bei voll erhaltener Nachtsichtfähigkeit effektiv Ausschau halten kann.
4. Bei Wachwechsel sollte zumindest ein Wachgänger der alten Crew noch für 15 Minuten an Deck bleiben, bis die neue Wache voll an die Dunkelheit adaptiert ist.
5. Achte darauf, dass Topp- oder Dampferlicht nicht die Nachtsichtfähigkeit der Crew beeinträchtigen (*das gleiche gilt insbesondere auch für die Decksbeleuchtung bei Segelwechsel in der Nacht – Anm.d.Übers.*).
6. Schau immer wieder auch nach achtern, genauso wie nach voraus.
7. Ein altes Hilfsmittel ist, beim (kurzfristigen) Gang unter Deck, ein Auge geschlossen zu halten, um sich wenigstens etwas Nachtsicht zu bewahren.
- (8. *Vorsicht beim Benutzen von starken Taschenlampen im Cockpit – Anm.d.Übers.*)

## **Kollisionskurs in der so genannten „blinden Zone“ (,toter Winkel')**

Die „*Ouzo*“ – Tragödie weckt Erinnerungen an den ungelösten Verlust einer anderen Yacht sieben Jahre vorher. Es handelte sich um die 28 Fuß große Twister „*Tuila*“, die auf unerklärliche Weise verschwand und mit dem Verlust von fünf Menschenleben in der Nordsee im Sommer 2000 einherging. Viele Monate lang wurden keine Wrackteile gefunden, aber zwei Wochen später wurden 3 Leichname geborgen. Bei der Untersuchung im Jahr 2000 musste die Unfallursache zwar offen gelassen werden, jedoch nahm das MAIB an, dass die offensichtlichste Ursache wohl gewesen sei, dass die Yacht von einem großen Schiff überrannt worden war.

Es gibt strenge Regeln hinsichtlich der Sehfähigkeit für Wachgänger auf großen Schiffen. Aber Segler werden alarmiert sein durch die Tatsache, dass im Jahr 2003 in 117 Fällen Handelsschiffe wegen Mängel hinsichtlich der Sicht auf der Brücke zurückgehalten wurden, dem letzten Jahr, in dem eine derartige Statistik verfügbar war. Bei dem betreffenden Seegebiet ging es um die europäischen Küstengewässer und den Nordatlantik. Ebenso wurde in den letzten 10 Jahren (1997 – 2007, Anm.d.Übers.) über 89 Kollisionen oder „Beinahe“ – Zusammenstöße von Handelsschiffen mit Yachten berichtet.

Wie vielen Seglern ist bewusst, dass der Wachgänger auf der Brücke eines großen Schiffes, welches sich mit 20 Knoten oder mehr bewegt, einen „blinden Bereich“ hat, der bis zu 500 m vor dem Bug des Schiffes liegen kann, in einem Winkel von 10° zu jeder Seite des Bugs – ein Gebiet so groß wie 12 „Football“ – Felder.

Der Bug eines VLCC (Very Large Crude Carrier) befindet sich bis zu 90 Fuß (= 18m) oberhalb des Wasserspiegels und es wurde berechnet, dass die „blinde Zone“ ein Gebiet von 10 „Football“ – Feldern entspricht. Yachten, die in diesem tödlichen Bereich segeln, sind praktisch unsichtbar und riskieren die fatalen Konsequenzen einer Kollision.

Dreieinigkeitlampen im Topp, wie auch im Fall „*Ouzo*“, können in einer dunklen Nacht auf See gesehen werden, wenn sie sich in der Beobachtungslinie eines Wachhabenden auf der Brücke befinden, aber sie können nur schwer im Küstenbereich im Vergleich zur Beleuchtung an Land ausgemacht werden. Einige Experten empfehlen, besser Positionslaternen an Bug- und Heckkorb zu benutzen, wenn man im Bereich der Küste segelt. Seitenlichter für eine Yacht unter 12m brauchen lediglich für eine Meile sichtbar zu sein. Für Boote unter 50m erhöht sich diese Forderung auf 2 Seemeilen.

Untersuchungen des MAIB haben über eine Beobachtungsperiode von 5 Jahren bis 2004 ergeben, dass 58 % aller Kollisionen und Grundberührungen darauf zurückzuführen sind, dass sich nur ein Mann auf der Brücke befunden hat. Dieselbe Studie schließt mit der Feststellung, dass die Standards bezüglich des Ausgucks im Allgemeinen schlecht sind und dass eine zu späte Identifizierung oder überhaupt das Unvermögen, kleine Boote zu erkennen, der Schlüsselfaktor bei vielen Kollisionen ist.

Viele Schiffe haben einen Ausguck, der visuell Ausschau hält oder sich nach dem Radar richtet. Nach dem MAIB sehen 81% den „Entgegenkommer“ vor der Kollision und 47% entdecken das andere Schiff so rechtzeitig, dass Ausweichmanöver vorgenommen werden könnten.



Schiffe auf einem Kollisionskurs scheinen jedoch mit einem Ausweichmanöver bis zum letzten Augenblick zu zögern und anstatt eine deutliche Kursänderung vorzunehmen – wie es die Kollisionsverhütungsvorschriften fordern – legen sie das Ruder nur eben auf den mindest möglichen CPA (*Closest Point of Approach = Punkt der dichtesten Annäherung*, Anm. d. Übers.). Kursänderungen müssen groß genug sein (mindestens 30°), um deutlich auf dem Radar sichtbar zu sein.

Das MAIB macht deutlich, dass menschliches Versagen eine Rolle bei Kollisionen spielt, wie z.B. in dem Bericht über einen Wachhabenden, der eine uneingeschränkte Voraussicht hatte (ebenso wie eine elektronische Seekarte und Radar), der das Schiff, mit dem er zusammenstieß, jedoch erst im Augenblick der Kollision entdeckte; oder der Matrose, der seinem Kapitän mitteilte, dass sie etwas getroffen haben könnten: er war sich nicht sicher, da das Radar voller Seegangsreflexe war, aber in der Tat waren sie gerade mit einem 23.000 Tonnen großen Bulk Carrier (*Massengutfrachter* – Anm.d.Übers.) zusammengestoßen.

Unfallberichte von Kollisionen ergeben als Ursache ungenaues Radarplotting, Ablenkung und ganz gewöhnliche Fehler. Ein Radarbild verführt leicht zu der Einschätzung, dass eine sichere Geschwindigkeit bei Nebel dasselbe ist wie an einem klaren Tag. Ein ausgesprochen erfahrener Kapitän erwähnte Inspektoren gegenüber, dass er nicht zwangsläufig die Geschwindigkeit reduziere, wenn die Sichtverhältnisse schlechter werden. Ein anderer meinte, dass er eine Geschwindigkeit von 17 Knoten bei einer Sicht von 200m für durchaus angemessen (sicher) halten würde.

### **Was kann der (Yacht) Skipper tun?**

Die grundlegende Erkenntnis aus der „*Ouzo*“ – Tragödie ist, dass die einzig mögliche Chance für einen Segler, nicht in eine gefährliche Annäherungssituation zu geraten, aus der es möglicherweise kein Entrinnen mehr gibt, darin besteht, eher früher als zu spät zu handeln. Mit schnell laufenden Schiffen um einen herum, mag sich der Segler manchmal wie ein Mensch fühlen, der mit verbundenen Augen auf einer Hauptverkehrsstrasse steht. Das Versäumnis, in Lee unter der Genua entlang zuschauen (*besonders aufwendig bei Yachten mit Mittelcockpit* – Anm. d. Übers.), den Horizont abzusuchen und regelmäßig nach achteraus zu schauen, hat dazu geführt, dass viele Schiffe wie „aus dem Nichts“ auftauchten! Es ist die Pflicht des Seglers, so aufmerksam wie möglich zu sein und niemals anzunehmen, dass man gesehen worden ist. Er sollte alles unternehmen, um sein Schiff so sichtbar wie möglich zu machen. Es hilft zwar ein Radar zu haben, aber ein kleines Schiff ist eben eine schwankende Plattform.

James Stevens, Segellehrer der „Royal Yachting Association“ bringt es auf den Punkt: 'Wir raten Yachten auf dem offenen Meer, sich nicht in die Position zu begeben, in der das große Schiff ausweichpflichtig ist'.

Eine Yacht mag Wegerecht haben während sie ein Verkehrstrennungsgebiet überquert, aber die Realität zeigt, dass es Selbstmord wäre, auf seinem Vorfahrtsrecht zu beharren und auf eine entsprechende Reaktion des ausweichpflichtigen Schiffes zu vertrauen. Es gibt viele unglaubliche Geschichten von Tankern und Containerschiffen, die im Hafen einliefen, bei denen der Mast oder Teile des Riggs einer Yacht am Anker herunterhingen wie ein Zahnstocher – die Besatzungen des großen Schiffes vermuteten noch nicht einmal, dass sie etwas getroffen hatten.

Yachten, die vor Topp und Takel laufen, sind nur schwer auszumachen. Eine Kunststoff- oder Holzjacht gibt kein gutes Echo auf dem Radarschirm und heftiger Regen oder rauer Seegang setzen die Möglichkeiten des Radars herab. Das ARPA (Automatic Radar Plotting Aid) - System der großen Schiffe kann erst dann ein Objekt mitplotten, wenn dieses bei 50% der Antennenumläufe („scans“) ein Echo abgibt. Plötzliche Krängung einer Yacht reduziert die Effektivität ihrer Radarreflektoren und der Navigationslichter.

Es hat viele Empfehlungen gegeben, um Boote besser sichtbar zu machen, vom roten Segeltuch für das Großsegel im oberen Drittel, bis hin zu reflektierenden Streifen und der Anfertigung von Relingskleidern und Sprayhood aus gut sichtbarem Material. Das menschliche Auge wird natürlicherweise von Bewegung angezogen und ein Blitzlicht wird lange vor einem Dauerlicht wahrgenommen. Einige erfahrene Segler meinen, dass ein Blinklicht durchaus empfehlenswert sei und die Installation ist auch denkbar einfach. Allerdings ist ein Blinklicht kein Ersatz für herkömmliche Navigationslichter und sollte auch nur im Notfall benutzt werden.

Das MAIB sagt, dass ‚Segler nicht zögern sollten, die Aufmerksamkeit eines Wachhabenden auf einem Schiff mit welchen Mitteln auch immer zu erregen.‘ Dies beinhaltet insbesondere den Anruf auf UKW, die Beleuchtung der Segel mit einem Handscheinwerfer und als letzte aller Möglichkeiten: das direkte Anstrahlen der Brücke.

Man sollte nicht an der Wartung der Maschine sparen oder ohne ausreichend Treibstoff auf See gehen. Man kann sich sonst nicht aus einer misslichen Situation befreien, wenn kein Wind vorhanden ist.

Ein AIS (Automatisches Identifikationssystem) – Empfänger teilt die Namen und Details von Schiffen über 300 BRT und mehr in der Nähe mit, aber das MAIB weist daraufhin, dass dies kein Antikollisionshilfsmittel ist. AIS – Sender werden zunehmend auch auf kleinen Schiffen installiert, werden aber zu einem „Überangebot“ an Informationen führen, mit einer massiven Anhäufung von Identifikationssymbolen (Icons) auf dem Bildschirm.

Eine angemessene Planung der Segelreise und eine Vorstellung davon, wie die Tide zu welchem Zeitpunkt auch immer den Kurs beeinflussen kann, ist von großer Bedeutung. Weiße Handfackeln sollten griffbereit und an einem Schott befestigt sein.

## **Nachwort**

Bei der Gerichtsverhandlung am Winchester Crown Court wurde Michael Hubble, der wachhabende Offizier auf der P&O Fähre „*Pride of Bilbao*“, zu allen Vorwürfen, die den Tod der Besatzung von „*Ouzo*“ betrafen, freigesprochen. Die Jury sprach ihn ebenso vom Vorwurf der fahrlässigen Tötung frei. Ferner konnte sie nicht feststellen, dass sein Verhalten als Seemann – nach den Richtlinien des Merchant Shipping Act – zum Tod oder zu einer schwerwiegenden Verletzung (*der drei Segler* – Anm. d. Übers.) geführt hat. Der Urteilspruch lautete daher „nicht schuldig“. Die Jury hatte nämlich auch Kenntnis davonbekommen, dass „*Ouzo*“ in der Nähe des 3.500 Tonnen Tankmotorschiff „*Crescent Beaune*“ gewesen war und nicht unbedingt bei der „*Pride of Bilbao*“ um 01:40 Ortszeit am 21. August.

Der Kapitän des Tankers, Alastair Crichton, teilte der Jury mit, dass er sich gesetzeswidrig verhalten hatte, da er nicht für einen ausreichenden Ausguck auf der Brücke seines Schiffes in der besagten Nacht gesorgt hatte.

