

## Schiffunglücke und menschliches Versagen (Teil 1)

In diesem Sommer gab es etliche Kollisionen mit Tonnen und einmal auch gegen die Bordwand eines Containerschiffes (siehe ‚Unsere Alte Liebe‘ Nr. 443). In einem Zeitungsartikel aus den Cuxhavener Nachrichten dazu fragt Redakteur Thomas Sassen: Müdigkeit, Unaufmerksamkeit, technisches Versagen?

Ich möchte dazu den Erfahrungsbericht eines älteren englischen Seglerehepaars voranstellen, die mit ihrer Hallberg Rassy 94, einem Motorsegler, eine grüne Fahrwassertonne gerammt hatten:

„Nach Auswertung der Wettervorhersage verließen wir Cuxhaven in Richtung Helgoland um 05 Uhr morgens unter Motor. Es war fast windstill. Die Navigationslichter waren eingeschaltet und alle „Systeme“ funktionierten einwandfrei. Ich hatte die Passage unter Berücksichtigung der Tide vorbereitet, mit Eingabe von Wegepunkten auf dem Kartenplotter und einem zusätzlichen Handzettel mit den UKW-Kanälen des Revierfunks auf der Elbe, den ich über dem UKW-Gerät befestigt hatte. Am Tag davor hatten wir im Hafen schon mal den Revierfunk abgehört und mitbekommen, wie der Funker vom Dienst bei „Cuxhaven Elbe Traffic“ einen englischen Segler zwar höflich aber energisch anwies, dass er nicht im Fahrwasser segeln dürfe. Und dann gab es sogar eine Verwarnung mit dem Hinweis, wenn er sich nicht umgehend an diese Vorgaben halten würde, könne er durch die Wasserschutzpolizei belangt werden (*im Originaltext schrieb er das Wort „arrested“ = und das bedeutet sogar „verhaftet“!*). Das fand ich schon beunruhigend.

Die Ebbe lief bereits ordentlich. Aber ich habe mein ganzes Leben auf der Fluss Mersey bei Liverpool gesegelt und dort sind die Strömungsgeschwindigkeiten ähnlich. Um einen eindeutigen und sicheren Kurs außerhalb des grünen Tonnenstrichs fahren zu können, ohne dem Ufer zu nahe zu kommen, entschied ich, den Autopiloten einzuschalten und setzte den Kurs von Tonne zu Tonne ab. Die ersten Tonnen passierten wir ohne Probleme an unserer Steuerbordseite und ich wählte den Kurs zur nächsten Tonne am Plotter und kontrollierte auch durch Sicht. Alles schien klar zu laufen, so dass wir auch die nächste Tonne zwar dicht aber in ausreichendem Abstand an Steuerbord passieren würden. Ich war mir sicher, alles im Griff zu haben. Jenny ging unter Deck, um den schon längst erwarteten Tee aufzusetzen. Ich behielt die nächsten Tonnen sowohl am Plotter wie auch durch Sichtkontakt im Blick. Auch wenn ich vielleicht das Gefühl hatte, dass wir etwas dicht passieren könnten, schien nach dem Plotterbild und meiner Peilung alles in Ordnung zu sein. In dem Augenblick, wo ich am Autopiloten den Kurs auf die nächste Tonne absetzen wollte, entdeckte ich die „vorherige“ Fahrwassertonne dicht an Steuerbord vor meinem Schiff. Es kam unmittelbar zur Kollision, da ich den Autopiloten für eine radikale Kursänderung nicht rechtzeitig genug auskuppeln konnte.“

Was ist möglicherweise passiert?

Die Tonne war vermutlich in einem der toten Winkel seines Deckshauses. Jeder von uns kennt sicherlich dieses Phänomen aus eigener Erfahrung aus dem Straßenverkehr. Die Erklärung dazu und zur Funktionsweise unseres Gehirns liefert der israelisch-amerikanische Psychologe Daniel Kahneman in seinem Buch: „Schnelles Denken, langsames Denken“. Und er beschreibt ein Phänomen, dass er „WYSIATI“ (*what you see is all there is*) nennt, frei übersetzt heißt das: *nur was ich gerade weiß bzw. sehe, das zählt bzw. glaube ich.*

Für schnelle Entscheidungen, sozusagen „aus dem Bauch heraus“, benutzen wir ein schnell arbeitendes und wenig Energie verbrauchendes, von ihm „System 1“ genanntes Teil unseres Gehirns. Es arbeitet im „Unterbewussten“. Es sind Entscheidungen, die oftmals richtig sind und gut funktionieren, aber manchmal auch nicht. Deshalb können wir ohne Probleme ein Auto lenken und dabei mit den Gedanken auch noch abschweifen. Das kritische, abwägende „System 2“ arbeitet langsamer, verbraucht für das Gehirn mehr Energie und wird deshalb seltener in Anspruch genommen. Wenn wir Zweifel haben, wenn Optionen verglichen werden sollen, dann kommt dieser Teil zum Einsatz.

Für den Fall der geschilderten Kollision würde die Erklärung folgendermaßen aussehen: wenn man einen Blick voraus, also z.B. durch das Fenster eines Deckshauses, wirft und alles ist frei, dann entscheidet unser Gehirn, dass kein Hindernis im Weg ist (WYSIATI eben). Und wenn man sich damit zufrieden gibt, dann behält man seinen Kurs eben bei. Und das geht sicherlich meistens klar, aber manchmal auch nicht. Man müsste mehr Energie investieren, wenn man sich ständig in Erinnerung rufen würde, dass es tote Winkel gibt, denn das würde bedeuten, sich von seinem Stuhl zu erheben, um durch jedes vorhandene Fenster zu schauen. Dies gilt z.B. auch für die eingeschränkte Sicht nach vorne durch ein Vorsegel, wenn ich mal schnell in Lee einen Blick nach vorne werfe. Auch hier beschließt man ganz schnell, alles ist gut, aber manchmal ist da auch ein anders Boot/Schiff, das nicht wahrgenommen wurde.

Um das zu unterstreichen, möchte ich ein eigenes Erlebnis beisteuern, was mich nachhaltig beeindruckt und auch etwas verunsichert hat:

Auf dem Rückweg aus dem Sommerurlaub liefen wir als erstes Schiff aus der Schleuse Brunsbüttel aus Richtung Cuxhaven. Ein ganzer Pulk Segler folgte danach. Die Tide lief noch ein etwas gegenan, so dass ich die Maschine mitlaufen ließ. Dadurch lagen wir gut voraus vor den anderen Seglern. Einer davon war mein Mitsegler von früheren Edinburgh-Regatten, Heino aus Hamburg, mit seinem eigenen Schiff. Und so stellte sich doch ein gewisses „Regattagefühl“ ein. Nachdem die Maschine abgestellt war und wir flott bei halbem Wind außerhalb des roten Tonnenstrichs segeln konnten, schaute ich immer mal wieder über meine rechte Schulter nach achteraus, um zu sehen ob mein Freund denn aufkommen würde. In Höhe Altenbruch sah ich dann ein großes Containerschiff in der Ferne von achtern aufkommen und entschied spontan, das Fahrwasser rechtzeitig zu queren. Also, kurzer Blick nach achteraus, Schoten dicht und rüberhalten zum Europakai. Und etwa in Mitte Fahrwasser taucht hinter mir im Kielwasser ein Kümo auf und meine Frau fragt, ob ich den gesehen hätte?

Ich musste zugeben, dass ich dieses Schiff nicht gesehen hatte! Weder in der Zeit davor, wo ich immer wieder mal nach achtern schaute (zu dem Containerfrachter und den Seglern hinter mir), noch unmittelbar vor meiner Kursänderung. Mein Freund Heino bemerkte später im Hafen, dass er mein Manöver recht „forsch“ fand. Er hatte die Situation genau beobachtet. Wie konnte das passieren? Ich saß auf der „hohen“ Kante an Backbordseite, wir liefen wie gesagt mit halbem Wind auf Steuerbordbug, ich saß mit dem Rücken zur Reling. Es war manchmal etwas böig, so dass ich immer mal wieder die Großschot fieren musste, es war also ständig irgendetwas zu tun. Backbord achtern, also hinter mir, steht der Radarmast und ein Rettungsring ist an der Reling angebracht. Dann gibt es zum Sichtschutz noch ein Relingskleid im Cockpitbereich und der Heckanker hängt dort auch noch über dem Heckkorb. Also, alles etwas zugebaut für einen eindeutigen „Rundumblick“ und ja, ich schaute immer nur über meine rechte Schulter nach achtern.

Hinzu kommt, dass viele Menschen, dies scheint vor allem für die männliche Spezies zuzutreffen, ein eingeschränktes Gesichtsfeld haben. Wer kennt nicht aus dem täglichen Alltag das Phänomen, dass man verzweifelt etwas sucht (Strümpfe, Schlüssel, Brille....) und unsere Frau mit zielsicherem Griff das gesuchte Teil präsentiert. Wer diesen „Mangel“ bei sich wahrnimmt, der müsste sich eigentlich dazu zwingen, ständig seine Umgebung zu „scannen“. Aber sicherlich hat auch in diesem Fall mein Gehirn schnell entschieden: alles ist frei (WYSIATI eben).

Nun gut, ich bin dem Kümo anscheinend nicht hart vor den Bug gelaufen, er hat auch nicht getutet und uns auch nicht über UKW „angemacht“. Aber er wollte uns wohl in einem größeren Bogen in Lee überholen, denn wir segelten inzwischen im Tonnenstrich. Und durch mein plötzliches (unvorhersehbares) Manöver, musste er wohl doch eine ziemliche Kursänderung nach Steuerbord vollführen. Aber nochmal, ich habe dieses Schiff zu keinem Zeitpunkt (bewusst) wahrgenommen! Vielleicht hat mein Unterbewusstsein doch etwas registriert und entschieden „es klappt“, was es ja zum Glück auch tat, aber zu keinem Zeitpunkt habe ich dieses Schiff bewusst registriert. Und das finde ich im Nachhinein immer noch beunruhigend, das muss ich gestehen.

Meine Konsequenzen: ich versuche mehr mit meinem „System 2“ zu arbeiten und frage mich hoffentlich öfters, ob da wirklich kein anderes Schiff in der Nähe ist. Und man sollte seine Crew eindeutig in die Schiffsführung mit einbeziehen und diese ausdrücklich auffordern, jeden „Gegner“ zu melden und selbständig in Lee zu schauen, ob der der Weg frei ist.

Jens Kohfahl