

**Abb. 3: Der aufgezeichnete Weg des Schiffes(Ausschnitt)**  
 (Quelle: [http://flowplayer.org/video/1\\_21/fullscreen.html?config=\(basedURL:'http://www.boatingsf.com'...\)](http://flowplayer.org/video/1_21/fullscreen.html?config=(basedURL:'http://www.boatingsf.com'...)))

um danach mit einer Kursänderung nach Steuerbord die Durchfahrt durch die Brücke einzuleiten (Abb.4). Um 08:23:21 ordnete der Lotse an: „port 10“; mit dem anliegenden HDG konnte das Schiff den geplanten Abstand zu YBI von 0,33 sm nicht realisieren. Schon frühzeitig weisen die Handhabung des EBL und des VRM auf ein klares Handlungsmodell hin. Der EBL liegt auf dem nächsten zu steuernden Kurs von 265°, der VRM ist bereits auf 0,33 sm Querabstand von der Uferlinie Yerba Buena Island eingestellt; der Abstand entspricht der Mitte der Durchfahrt. Keines der beiden RACON-Signale erscheint (6 Minuten vor der Berührung). Von nun an beginnt ein spannungsvolles Erwarten des RACON-Signals „Y“, das die Mitte des Span „D-E“ markiert. Aus der Sicht der Informationsver-

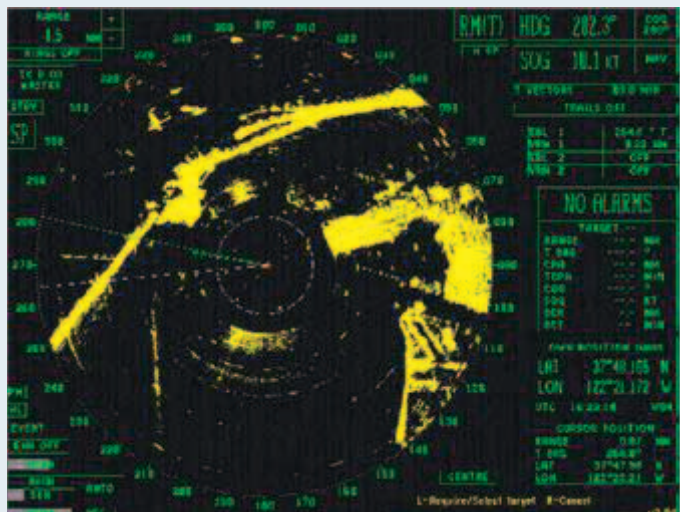
arbeitung stellt sich dieser Prozess wie folgt dar:  
**„Informationsreduzierung, Kanalisierung der Informationen und Hypothesenbildung:** Wenn die Schwerpunktbildung „entartet“ und unwideruflich erscheint, ein Ziel überbetont und andere Ziele vernachlässigt werden, wird sich die Modellbildung ausschließlich am „selektierten Ziel“ orientieren, der Nautiker wird eng strukturierte Hypothesen aufstellen und dann nicht mehr in der Lage sein, von diesen abzuweichen, unabhängig davon, ob sie eintreffen oder nicht. Informationen werden nicht mehr bewertet, sortiert und beachtet, sondern danach abgesucht, ob sie in das eingangs gefundene Modell hineinpassen oder nicht. Passen sie nicht, werden sie verworfen oder so interpretiert, dass sie „passfertig“ erscheinen. Diese menschliche

Eigenschaft „Verdrängen des Unbehaglichen“ ist die Ursache vieler Fehlhandlungen an Bord. Sie werden noch dadurch gefestigt, dass das eigene Schiff im Bewusstsein des Operators als „substanzieller Arbeits- und Lebensraum mit starker Eigenschutzfunktion“ definiert ist und nicht nur als technisches Objekt, das man (nur) von A nach B bringen muss.“ /3/ Ab 08:25:30 sind gestörte RACON-Signale (?) zu vermuten. Die „Verschiebung“ einer senkrecht auf dem Radarbild erscheinenden Störung in Kursrichtung, deren Ausstrahlungspunkt zunächst auf YBI, später dann in der Nähe des RACON-Signals „Y“ lag, kann nur mit Vorbehalt als RACON-Signal angesehen werden. Lediglich in dem „Zeitfenster“ von etwa 15 Sekunden erscheinen zwei RACON-Signal-„Balken“ ohne klar ersichtliche „Y“-Kennung aus einem gemeinsamen „Quellpunkt“ (Abb. 5). Dem Lotsen reichte dieser Moment aus, um die Backborddrehung zu beenden und ein Rudermanöver nach Steuerbord anzuordnen. Er hatte für kurze Zeit seinen wichtigsten Orientierungspunkt erkannt. Das RACON-Signals „Y“ erschien für lediglich 15 Sekunden. Durch die Verwendung des EBL (legte der Lotse zunächst auf 285°, dann sofort auf 312° Durchfahrtskurs) und die Unterstützung des Drehmanövers durch ein Maschinenmanöver (08:26:23 „starboard 10“, 08:26:37 „starboard 20“,

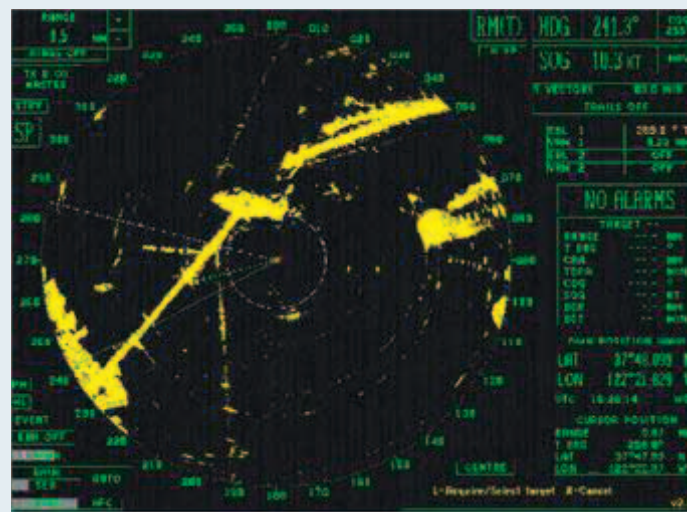
08:26:54 „full ahead“) kann geschlussfolgert werden, dass sich der Lotse der örtlichen Position des Schiffes bewusst war, sich noch situationsspezifisch verhielt und über einen adäquaten Handlungsplan verfügte, der durch die Mitte des Span geführt hätte (Abb. 5). Allerdings kam das Steuerbordmanöver wie am HDG= 241,3° und COG= 255° zu ersehen ist, wegen des ausbleibenden RACON-Signals unter Berücksichtigung der Manöviereigenschaften etwas spät. Hinzu kam, dass kurze Zeit später das Signal „verrauschte“ und gänzlich verschwand. Das Schiff drehte auf die Brücke zu. Das kurzzeitige Erscheinen des RACON-Signals war die erste „Informationsfalle“: das lang erwartete Signal war sofort handlungsregulierend und löste unvermittelt, wohl aber doch schon relativ spät, das Eindrehen des Schiffes auf die Brücke aus. Bis zur Berührung verblieben noch drei Minuten.

**Die zweite „Falle“**

Der Lotse orientierte sich ab 08:26 im ECS mit den dort vom Kapitän eingetragenen Kursen laut dessen Reiseplanung (Abb. 6). Er befragte den Kapitän nochmals nach der „Mitte“ und dieser zeigte ihm die Mitte, die er bei der Reiseplanung, d.h. bei der Festlegung der Wegpunkte im ECS, im Blick hatte. Der Lotse arbeitete seinen ursprünglichen Handlungsplan ab und drehte weiter nach Steuerbord in Rich-



**Abb. 4: 08:23:14 mit folgender Kursänderung nach Backbord**



**Abb. 5: Radarbild von 08:26:14 (mit RACON)**