



Abb. 6: Das ECS mit den Kursen laut Reisplanung des Kapitäns

tung dieser Mitte ein. Er befand sich annähernd auf der vom Kapitän geplanten Kurslinie, so dass dieser keinen Grund zum Eingreifen erkannte (s.a. Abb. 7).

Das war die zweite „Informationsfalle“, denn der Lotse manövrierte das Schiff so, dass es schließlich genau auf dem Wegpunkt 3 stand, den der Kapitän festgelegt hatte. Bei der Reiseplanung und auch beim Übertragen der Kurse in die Papierseekarte entging es diesem, dass der Wegpunkt 3 nicht nahe an der Mitte der Durchfahrt lag, sondern etwa eine Schiffslänge von dem Pfeiler entfernt, den er ursprünglich als Mitte angesehen hatte. Diese Verwechslung wurde dadurch unterstützt, dass die Markierung der Durchfahrt durch ein RACON-Signal und die Darstellung der Pfeiler in der Seekarte unbefriedigend war.

Am Wegpunkt 3, in unmittelbarer Nähe des Pfeilers „D“, sollte eine Kursänderung von 65° nach Steuerbord vorgenommen werden. Der Kurs führt so dicht an dem Pfeiler vorbei, dass Grundanforderungen an die sorgfältige Reiseplanung und an die „gute Seemannschaft“ als nicht erfüllt angesehen werden müssen. Die Lage der Wegpunkte 2, 3 und 4 und die zwischen ihnen verlaufenden Kurse weisen darauf hin, dass der Kapitän bei der Planung zu oberflächlich vorging und, begünstigt durch die irreführende Kennzeichnung von Pfeilern

und Durchfahrten, sein Schiff außerordentlich gefährdete (Abb.8) Der grünfarbene WP 3(corr) stellt einen möglichen Kursänderungspunkt dar, an dem in den Durchfahrtskurs von ca. 310°/312° hätte eingedreht werden können.

Ob der Lotse verpflichtet war, die Eintragungen des Kapitäns in der Seekarte zu prüfen, sei dahingestellt. Er traf, bedingt durch diese zweite „Informationsfalle“, in der letzten Phase vor der Brücke eine Situation an, die dadurch gekennzeichnet war, dass das Schiff nahezu auf der Kurslinie stand und auf die (leider falsche) Mitte zudrehte (Abb. 9). Aus der Sicht der Informationsverarbeitung stellt sich dieser Prozess wie folgt dar:

Übersehen der Spezifik durch Anwendung unzulässiger Verallgemeinerungen:

Immer wieder erlebte Situationen mit etwa gleichen Eigenschaften (z.B. ein Schiff unter immer ähnlichen Bedingungen durch eine Brücke bringen), für deren Bewältigung das Mittel EBL = 310° und VRM = 0,33 sm) stets erfolgreich war, führen zu einer sehr vereinfachten und verallgemeinerten Modellbildung mit nicht weiter zu überprüfenden Problemlösungen. Diese, im positiven Sinne ausgedrückt, Erfahrungen, bewähren sich sehr häufig und reduzieren den „Denkaufwand“. Sie bergen aber auch die Gefahr in sich, bei veränderten Bedingungen trotz widersprüchlicher



Abb. 7: Die rekonstruierten Schiffsorte nach den Positionen laut Radar

Anzeichen angewendet zu werden.

Erst bei funktionierender Rückkopplung wird bemerkt, dass in einem speziellen Fall (die Radaranzeigen sind fehlerhaft und die optische Sicht ist sehr gering) die bisherige, durch Erfahrung verallgemeinerte Lösung unwirksam ist oder zum Gegenteil führt (das Schiff wird durch die „falsche Mitte“ geführt). Wird die Problemlösung aber unter veränderten Bedingungen eher kritisch betrachtet, ist die Entdeckung von Abweichungen wahrscheinlicher.

Für die Tätigkeit der Lotsen auf immer wieder anderen Schiffen mit stets sehr unterschiedlicher technischer Ausstattung ist anzumerken, dass die Anwendung ihrer Revierkenntnisse in

Verbindung mit ihrem Vorwissen immer wieder einer Überprüfung bedarf, ob es in dieser speziellen Situation anwendbar oder wie es zu modifizieren ist.“ (3)

In Abb. 9 zeigt sich die Dramatik der ersten und der zweiten „Informationsfalle“: das Schiff steht genau so vor der „Mitte“, wie es der Kapitän geplant hatte und wie es dem Wunschenken des Lotsen und seinem fehlerbehafteten Modell entsprach. Es verblieben weniger als 60 Sekunden bis zur Berührung mit dem Pfeiler.

Die dritte „Falle“

Diese Falle verstärkte die oben beschriebenen Verhältnisse. Durch das nicht bemerkte erstmalige Auftauchen des RACON-Signals „B“ (Abb. 10) ▶



Abb. 8: Die Wegpunkte 2 und 3 sowie Kurse (purpur) laut Reisplan des Schiffes.