



Anmerkungen zu den Ausweichregeln

Ein Berufsseemann, der auch Wassersportler ist, hat seine Erfahrungen mit der see-segelnden Sportschiffahrt bei Nacht in folgenden Merksätzen zusammen gefaßt:

- Positionslaternen von Seglern werden gerade dann, wenn es kritisch wird, wegen der Beobachtungshöhe der Dampferbrücke unter dem Horizont, also „im Wasser“ gesehen; das führt zu Fehleinschätzungen über den tatsächlichen Abstand.
- -Die verhältnismäßig geringe Fahrt eines Segelbootes erfordert einen sehr geschulten Radarbeobachter, um schnell genug Kurs und Fahrt berechnen zu können. Man sollte sich nicht unbedingt darauf verlassen, daß er auf den Handelsschiffen immer verfügbar ist.
- Verletzlichkeit und Beweglichkeit von Segelbooten gegenüber Handelsschiffen entsprechen ungefähr denen von Fußgängern gegenüber Lastzügen.
- Unter allen Umständen sollte man versuchen, sich nachts von gekennzeichneten/ betonten Schifffahrtswegen freizuhalten. Auf keinen Fall aber „gegen den Strich“ segeln.
- Kursänderungen bedeuten bei der Handeisschiffahrt Umwege, und die kosten Geld. Sie werden also so gering wie möglich gehalten (bei der Großschiffahrt ist es -soweit bekannt - allgemein üblich, daß bei unprogrammmäßigen Kursänderungen von mehr als 2 ° der Kapitän zumindest „gewahrschaut“ werden muß.
- Eigene Kursänderungen sollten so energisch durchgeführt werden, daß der andere weiß, was gemeint ist. Es muß bedacht werden, daß das Sportboot keine zwei Dampferlichter fährt, die auch kleinere Kursänderungen erkennbar machen. Im Zweifelsfall sind also Kursänderungen von weniger als 90 ° in der Dunkelheit überhaupt nicht zu sehen.

Bei nächtlichen Begegnungen sollte man besonders darauf achten, ob die Peilung zum vermeintlichen Kollisionspartner „wandert“, d.h. ob die Schiffsseitenpeilung sich ändert oder ob sie „steht“. Erst dann besteht echte Kollisionsgefahr. Um das festzustellen, benötigt man im allgemeinen zwei Personen während der Dunkelheit auf Wache.