

Nacht- und Nebelfahrten mit Radar

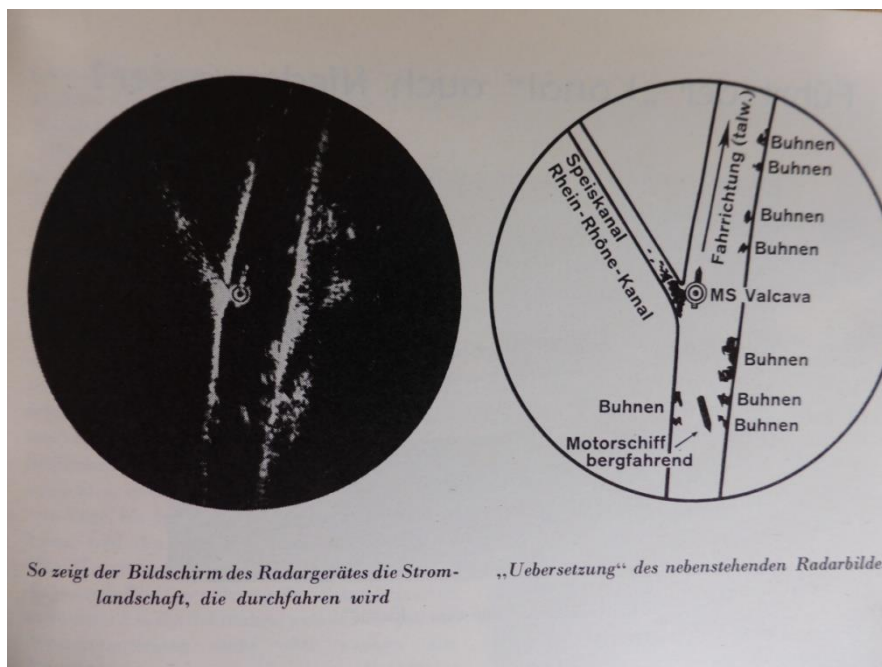
Vielfach herrscht die Meinung vor, Radar revolutioniere die Rheinschifffahrt, und es sei nur noch eine Frage des Kostenaufwandes, ob die Schiffe mit doppelten Besatzungen Tag und Nacht, bei Nebel und unsichtigem Wetter würden fahren können.

Die seit einem halben Jahre auf MS „Valcava“ versuchsweise verwendete Decca Radaranlage hat uns recht aufschlussreich über die Möglichkeiten der Verwendung von Radar in der Rheinschifffahrt orientiert, und trotzdem die Versuche nicht abgeschlossen sind, lässt sich doch schon einiges festhalten.

Der Schiffsführer sieht auf seinem Radarbildschirm in einer leicht verschwommenen, hellen Linie die beiden Ufer des Stromes. Die Wasseroberfläche zeigt sich schwarz, während Hindernisse wie Schiffe, Brücken, Buhnen und Bojen als mehr oder weniger grosse, helle Flecken auftreten. Was diese hellen Flecken darstellen ist nicht immer ohne weiteres feststellbar. In vielen Fällen bestehen Zweifel, ob es sich um Buhnen, stillliegende Schiffe oder Bojen handle oder lediglich um einen Wasseraufschlag. Durch die entsprechenden Streckenkenntnisse weiss der Schiffsführer allerdings, dass sich am betreffenden Ort Buhnen befinden müssen, welche bei einem bestimmten Wasserstand aus dem Wasser ragen, und dementsprechend deutet er die Flecken.

Den Mittelpunkt der runden Scheibe, auf welcher der Strom, je nach Einstellung des Geräts bis einige km vor und hinter dem Schiff aufgezeichnet wird, bildet das Schiff selbst. Auf Grund der Scheibe ist erkennbar, wo sich das Schiff, welches als heller, länglicher Fleck erscheint, in Bezug auf das Ufer befindet. Es kann mit etwas Übung bis auf ca. 10 Meter genau abgeschätzt werden, wie weit das Fahrzeug seitlich vom Ufer entfernt ist.

Was der Schiffsführer durch den Radarbildschirm mitgeteilt erhält, sind die Konturen der Ufer des vor und hinter ihm liegenden Stromabschnittes sowie alle Hindernisse welche sich auf diesem Streckenteil über Wasser befinden. Ferner sieht er wie weit er von diesen Hindernissen und vom Ufer entfernt ist.



Mit einem Radargerät, wie dies heute von uns auf MS „Valcava“ verwendet wird, ist es ohne Anhaltspunkte an Land nicht möglich, bei absoluter Dunkelheit oder bei Nebel zu fahren. Die Gründe dazu sind folgende:

Der Schiffsführer sieht auf dem Radarschirm viel zu spät, wenn ihm das Schiff aus dem Kurs zu laufen beginnt. Nehmen wir aber an, es gelinge ihm, es gelinge ihm, das Auslaufen aus dem Kurs zu korrigieren, bevor er auf einem neben dem Fahrwasser liegende Grund festfährt, weiss er nicht, wieviel er nach der anderen Seite Korrigieren muss. Er wird das Ruder sofort stark nach der entgegengesetzten Seite drehen. Da er bei Nebel oder dunkler Nacht ja keine Fixpunkte an Land hat, an Hand welcher er sieht, wann sich das Schiff wieder im Kurs hält, hat er wahrscheinlich das Ruder bereits zu viel und zu lang ausgedreht, und das Schiff hat bereits begonnen auf die andere Seite aus dem Kurs auszulaufen. Der arme Schiffsführer dreht nun wieder in aller Eile zurück, und dies wird sich noch und noch wiederholen. In einem sehr breiten Fahrwasser kommt es dabei mit etwas Glück vielleicht zu keiner Havarie; im engeren Fahrwasser wird das Schiff jedoch wohl bald an einer Buhne hängen bleiben oder auf einem Grund festfahren. Radar liefert ferner dem Schiffsführer ohne spezielle Stromkarte keinen genauen Standort. Er weiss bald nicht mehr, ob er sich mit seinem Schiff bei Rhein-km so und so befindet, was er speziell ab Mannheim zu Berg wissen muss, um das Fahrwasser ausfahren zu können.

Radar in dieser Form, ohne weitere Hilfsgeräte, ist für die Rheinschiffahrt gleichwohl ein recht wertvolles Hilfsmittel. Besonders bei diesigem Wetter liefert es dem Schiffsführer wertvolle Dienste, indem er entgegenkommende Schiffe und Hindernisse frühzeitig erkennen kann. Er sieht ferner, ob der von ihm vorgesehene Dreh- und Liegeplatz für sein Schiffsmanöver frei ist usw. Die Reisezeiten können vorläufig aber mit Radar kaum merklich verbessert werden.

Mit welchem Erfolge die weiteren Versuche abgeschlossen werden, ist noch abzuwarten. Gelingt es nämlich, zu Radar geeignete Hilfsinstrumente zu erhalten, wie einen geeigneten Kreiselkompass, speziell für das Fahren mit Radar hergerichtete Streckenkarten zur Ermittlung des Standorts unter Angabe der Fahrroute, ist damit zu rechnen, dass ein gut geschulter Kapitän mit einer entsprechend ausgebildeten Mannschaft die Strecken Rotterdam / Salzig und Bingen / Ludwigshafen bei Nebel oder dunkler Nacht in völliger Blindfahrt wird bewältigen können. Doch darüber erst nach Abschluss aller Versuche.

Beitrag von H. Merz in LEVENTINA Nr. 1, 1954

Walter