



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

**Dienstgebäude**  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0  
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40  
[posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

**Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom**

**Mein Zeichen**  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 399/06

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)**

**Datum**  
**1. Juni 2007**

## **PRESSEMITTEILUNG 09/07**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 399/06** am 1. Juni 2007 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kenterung und dem Untergang eines Blitz-Jollenkreuzers am 14. August 2006 westlich von Fehmarn. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen - wie alle bisherigen Berichte - im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) einzusehen und herunterzuladen.

### **Zusammenfassung des Seeunfalls**

Am 14. August 2006 gegen 14:30 Uhr Mitteleuropäische Sommerzeit, ca. 1,5 sm nördlich der Tonne KO 4, Kiel-Ostsee-Weg, kenterte ein Blitz-Jollenkreuzer in einer Böe und versank auf ca. 20 m Wassertiefe.

Die zwei an Bord befindlichen Personen trugen Rettungswesten und wurden von einer anderen Segelyacht unverletzt gerettet.

Bei der Voruntersuchung der BSU stellte sich heraus, dass der Jollenkreuzer über das vorgesehene Fahrtgebiet Binnenfahrt hinaus benutzt wurde. Aufgrund der Nichtzuständigkeit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung für die Unfalluntersuchung von Schiffen, die keine Seeschiffe sind, ist eine ausführliche Unfallanalyse und die Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen nicht angezeigt, so dass die BSU-Untersuchung mit einem summarischen Bericht abgeschlossen wurde. Gleichwohl weist die BSU angesichts der beginnenden Saison eindringlich darauf hin, dass Sportfahrzeuge für eine beabsichtigte Reise konstruktiv geeignet,

sicherheitstechnisch ausgerüstet und mit qualifizierter Mannschaft besetzt sein müssen. Dies gehört zu den seemännischen Sorgfaltspflichten der Schiffsführer.

Beim Einsatz von Booten im Seebereich müssen diese Fahrzeuge zum Betrieb in der Seefahrt gebaut sein und über die erforderliche Stabilität bzw. Schwimmfähigkeit verfügen.

Der verunglückte Blitz-Jollenkreuzer war ein Fahrzeug, das für die Benutzung im Binnenbereich und in geschützten Gewässern konstruiert worden ist.

Die Kenterung und der anschließende Untergang mit Totalverlust des Jollenkreuzers ist noch relativ glimpflich abgelaufen, ohne dass Personen verletzt wurden. Bei einem anderen Unfall mit einem 20 m<sup>2</sup>-Jollenkreuzer vor fast genau 30 Jahren waren demgegenüber drei Tote zu beklagen. Der Bericht zu diesem Unfall erschien 1977 in der YACHT Nr. 18 und wurde im summarischen Untersuchungsbericht der BSU mit aufgenommen.

Jörg Kaufmann  
Leiter