



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
www.bsu-bund.de

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
564/06

+ 49 (0) 40 31 90 – 8310

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 15. März 2008

Pressemitteilung 03/08

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 564/06 am 15. März 2008 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Untergang des Fischkutters HOHEWEG am 8. November 2006 im Bereich Alte Weser, westliche Nordergründe. 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 einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Untergang des Fischkutters HOHEWEG am 8. November 2006 im Bereich Alte Weser, westliche Nordergründe

Der Fischkutter HOHEWEG befand sich mit vier Besatzungsmitgliedern an Bord auf der Fahrt von der Weser zur Elbmündung, als am 8. November 2006 gegen 20:44 Uhr sein Radarecho vom Bildschirm verschwand. Die erste Notmeldung der HOHEWEG wurde durch eine Seenotfunkbake um ca. 20:45 Uhr gesendet, woraufhin Such- und Rettungsmaßnahmen eingeleitet wurden.

Das Wrack des FK HOHEWEG wurde nach gezielter Suche am 15. November 2006 in ca. 8 m Wassertiefe auf den Nordergründen geortet. Im Dezember wurden die Leichen von zwei Fischern angespült, eine dritte Leiche wurde Anfang Juni 2007 bei Helgoland entdeckt. Der 27 Jahre alte Kapitän wird weiterhin vermisst. Der FK HOHEWEG wurde am 23. Juli 2007 gehoben und

nach Bremerhaven verbracht, wo er nach Abschluss der BSU-Untersuchungen abgewrackt wurde. Der Untersuchungsbericht mit seinen auf Verbesserung der Sicherheit von Fischereifahrzeugen gerichteten Sicherheitsempfehlungen, wird durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 15. März 2008 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Untergang des Fischkutters HOHEWEG am 8. November 2006 im Bereich Alte Weser, westliche Nordergründe

Der Fischkutter HOHEWEG befand sich mit vier Besatzungsmitgliedern an Bord auf der Fahrt von der Weser zur Elbmündung, als am 8. November 2006 gegen 20:44 Uhr das Radarecho und auch die AIS-Positionsanzeige der HOHEWEG vom Bildschirm verschwanden. Die erste Notmeldung der HOHEWEG wurde durch eine automatisch ausgelöste Seenotfunkbake um ca. 20:45 Uhr ohne Positionsangabe gesendet, woraufhin Such- und Rettungsmaßnahmen eingeleitet wurden.

Das Wrack des FK HOHEWEG wurde nach gezielter Suche durch das Wracksuchschiff ATAIR am 15. November 2006 in ca. 8 m Wassertiefe auf den Nordergründen geortet.

Am 7. Dezember 2006 wurde im Vorflutgelände vor Pellworm die Leiche des 38-jährigen Decksmanns und am 8. Dezember 2006 beim Kaiser-Wilhelm-Koog die Leiche des 47-jährigen Steuermanns angetrieben. Der 18-jährige Auszubildende wurde erst am 10. Juni 2007 bei Helgoland entdeckt, der 27 Jahre alte Kapitän wird weiterhin vermisst.

Der FK HOHEWEG wurde am 23. Juli 2007 gehoben und nach Bremerhaven verbracht, wo er nach Abschluss der BSU-Untersuchungen abgewrackt wurde.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung kommt zu folgender Schlussfolgerung:

Die massiven Verschlechterungen der Stabilitätswerte, bedingt durch den Umbau des Schiffes im Jahre 2003/2004, sind ursächlich für eine Kenterung. Die Kenterung wurde durch die äußeren Belastungen aus Seegang, Windeinfluss und Wasser auf dem Hauptdeck ausgelöst. Möglicherweise wurden eine starke Schlagseite und der beschleunigte Untergang des Schiffes durch Übergehen von Ausrüstungsteilen und Eisladung oder das Wassernehmen durch offenstehende Türen und Luken begünstigt.

Durch einen Deckwaschschlauch wurde der Propeller blockiert, sodass der Schiffsführer keine Chance hatte, das Schiff durch Fahrtbeschleunigung, verbunden mit Kursänderungen, zu stabilisieren. Der blockierte Propeller hatte keinen Einfluss auf die Stabilität, wohl aber wurde die Manövrierfähigkeit erheblich eingeschränkt. Dieser Ausfall der Antriebsanlage wäre vermeidbar gewesen. Bei intakter, nicht blockierter Antriebsanlage wäre eine Kenterung bei einer mitlaufenden Welle schräg von achtern und einer geringen Geschwindigkeit gleichwohl möglich gewesen.

Begünstigend für den schnellen Untergang war der nicht vorhandene Verschlusszustand, der in einem Punkt technisch nicht herstellbar war, ansonsten im Verantwortungsbereich der Besatzung lag.

Dieser sehr schwere Seeunfall wäre zu verhindern gewesen, wenn nach den letzten Umbauten die Stabilitätskriterien der See-Berufsgenossenschaft eingehalten worden wären. Bei Beachtung dieser Vorschriften wäre das Fahrzeug nicht gekentert.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung gibt anlässlich des Unfalls folgende Sicherheitsempfehlungen heraus und empfiehlt

- den Eigentümern, Betreibern und Schiffsführern von Fischereifahrzeugen, bei der Veränderung des Fischereigeschirrs und sonstigen Umbauten der Fahrzeuge die Konsequenzen für die Stabilität zu beachten und bei Unsicherheiten Sachverständige zur Berechnung der Stabilitätsunterlagen hinzuzuziehen. Umbauten und Veränderungen sind der See-Berufsgenossenschaft zu melden. Der Verschluss- und seefeste Zustand muss technisch unter Einhaltung der gültigen Freibordvorschriften und Unfallverhütungsvorschriften herstellbar sein. Besatzungen müssen vor Auslaufen und auch während der Fahrt den seefesten Verschlusszustand überprüfen.
Bei Umbauten von Ankereinrichtungen und sonstigen technischen Anlagen sind die gängigen Vorschriften zu beachten.
Rettungsringe sind nach der Unfallverhütungsvorschrift mit Nachtsignalen und Leinen zu bestücken und griffbereit zu lagern. Die Rettungsringe müssen nach der UVV See mit Schiffsnamen und Heimathafen beschriftet sein.
Die Überlebensanzüge, Rettungswesten sowie Radartransponder sollten ebenfalls beschriftet sein, um die Suche bei Auffinden von Ausrüstungsteilen zu erleichtern.
Seenot- und Rettungsmittel sind einsatzbereit und griffbereit zu lagern.
Fahrzeuge, die mit einer Seenotfunkbake (EPIRB) ausgerüstet werden müssen, sollten, über die Vorschrift hinausgehend, mit einer EPIRB ausgerüstet werden, die neben Notfrequenz und Homingsignal noch zusätzlich die aktuelle GPS-Position aussendet;
- der See-Berufsgenossenschaft, ihre Besichtigter noch eingehender auf die Überprüfung und Beachtung der obigen Sicherheitsempfehlungen zu schulen und darauf hinzuweisen, noch intensiver auf bauliche und technische Veränderungen an Bord zu achten. Bei Unsicherheiten sind insbesondere die an Bord vorhandenen Generalpläne und Stabilitätsunterlagen zu Rate zu ziehen, und der Schiffszustand ist ggf. durch Fotos zu dokumentieren, um Veränderungen leichter zu bemerken.
- dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in entsprechenden internationalen Gremien prüfen zu lassen, ob EPIRB's nicht grundsätzlich zur Kennzeichnung der Seenotposition zusätzlich mit einem GPS-Empfänger ausgestattet werden sollten, um im Notfall die Such- und Rettungsaktionen, und damit auch die Sicherheit im Schiffsverkehr, zu verbessern.

Jörg Kaufmann
Leiter