



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

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
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)

(+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11
E-mail: posteingang-bsu@bsh.de Datum
25. Februar 2014

160/13

PRESSEMITTEILUNG 2/14

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 160/13 am 25. Februar 2014 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Wassereintrich auf dem Traditionsschiff RAKEL am 21. Juni 2013 auf der Nordsee ca. 10 sm S-lich Helgoland. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Schwerer Seeunfall mit Wassereintrich auf Traditionsschiff RAKEL

Am 21. Juni 2013 gegen 16:30 Uhr kam es an Bord des Traditionsschiffes RAKEL auf der Fahrt von Bremerhaven nach Helgoland zu einem sehr starken Wassereintrich. Gegen 18:30 Uhr wurde über Funk der Seenotrettungskreuzer HERMAN MARWEDE zu Hilfe gerufen. Mittels einer Eimerkette wurde das Schiff lenz gehalten und der Hafen Helgoland angelaufen. An Bord befanden sich 11 Personen, von denen acht vorsorglich in ärztliche Behandlung gebracht wurden. Eine Person erlitt eine Platzwunde am Auge, eine

weitere erlitt eine Rippenprellung.

Das Schiff wurde vorsorglich in Helgoland auf Grund gesetzt und von der Feuerwehr leer gepumpt.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat ermittelt, dass das 117 Jahre alte Traditionsschiff RAKEL bei dem schweren Seeunfall in einem nicht seetüchtigen Zustand war. Als Hauptursache für den Wassereintrich waren die vielen nicht richtig verschlossenen Längsnähte und Querstöße der

Außenhautbeplankung zu sehen.

Aufgrund der Untersuchung des Unfalls empfiehlt die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung dringend die Überarbeitung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe und die Aufnahme von zusätzlichen Sicherheitsregelungen.

Der Untersuchungsbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 25. Februar 2014 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Schwerer Seeunfall – Wassereinbruch auf dem Traditionsschiff RAKEL am 21. Juni 2013 auf der Nordsee ca. 10 sm S-lich Helgoland

Am 21. Juni 2013 gegen 16:30 Uhr kam es an Bord des Traditionsschiffes RAKEL auf der Fahrt von Bremerhaven nach Helgoland zu einem sehr starken Wassereinbruch. Gegen 18:30 Uhr wurde über Funk der Seenotrettungskreuzer HERMAN MARWEDE zu Hilfe gerufen. Mittels einer Eimerkette wurde das Schiff lenz gehalten und der Hafen Helgoland angelaufen. An Bord befanden sich 11 Personen, von denen acht vorsorglich in ärztliche Behandlung gebracht wurden. Eine Person erlitt eine Platzwunde am Auge, eine weitere erlitt eine Rippenprellung. Das Schiff wurde vorsorglich in Helgoland auf Grund gesetzt und von der Feuerwehr leer gepumpt.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat ermittelt, dass das 117 Jahre alte Traditionsschiff RAKEL bei dem schweren Seeunfall in einem nicht seetüchtigen Zustand war. Als Hauptursache für den Wassereinbruch waren die vielen nicht richtig verschlossenen Längsnähte und Querstöße der Außenhautbeplankung zu sehen. Die Breite der Nähte ließ darauf schließen, dass die Außenhaut allein durch das Aufquellen der Planken nicht mehr ausreichend zu dichten war. Eine einzelne Beschädigung, die alleine ursächlich für den Wassereinbruch anzusehen ist, wurde nicht lokalisiert. Ursächlich für den Wassereinbruch scheinen auch marode Spanten bzw. nicht mehr mit den Spanten verbundenen Plankengänge gewesen zu sein. Die Planken waren als letzte Befestigungsmaßnahme mit der Innenwegerung verbolzt und die Längsfestigkeit des Schiffsrumpfes somit nicht mehr gegeben. Wäre das Schiff nach den Vorschriften für Seeschiffe durch mehrere Querschotte in einzelne lenzbare Abteilungen unterteilt, hätte der Wassereinbruch lokalisiert und die Lecksicherheit verbessert werden können. Der Seenotfall hätte vermieden werden können, wenn die Längsfestigkeit noch ausreichend und der Schiffsrumpf dicht gewesen wäre.

Die Untersuchung der BSU hat weiterhin ergeben, dass im Besichtigungswesen von Traditionsschiffen keine einheitliche Vorgehensweise herrscht. Während die Besichtiger der BG Verkehr sich überwiegend an die Vorgaben der Klassifikationsgesellschaften halten, sind die freien Sachverständigen möglicherweise eher bereit, bestimmte sicherheitsrelevante Zustände zu tolerieren. Bei den von der BSU bereits untersuchten Unfällen von Traditionsschiffen, in denen sicherheitsrelevante Mängel in technischer Hinsicht bei den Fahrzeugen auftraten, sind diese Fahrzeuge stets von freien Sachverständigen besichtigt worden. Eine einheitliche Vorgehensweise im Sinne der Schiffssicherheit scheint erforderlich zu sein. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dringend die Überarbeitung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe und die Aufnahme folgender Regelungen:

1. Nachbauten und Umbauten von historischen Wasserfahrzeugen müssen unter der Zeichnungsprüfung und Bauaufsicht einer Klassifikationsgesellschaft oder eines anerkannten Sachverständigen durchgeführt werden.
2. Traditionsschiffe müssen geprüfte Stabilitätsunterlagen und Segelanweisungen an Bord haben. Diese Unterlagen müssen auf der Grundlage eines kombinierten Krängungs- und Schlingerversuchs nach den Vorgaben der Klassifikationsgesellschaften und unter der Aufsicht einer Klassifikationsgesellschaft oder eines anerkannten Sachverständigen, erstellt werden.
3. Für die Besichtigung der Traditionsschiffe ist eine einheitliche Vorgehensweise für die Besichtiger der BG Verkehr und die anerkannten Sachverständigen für Traditionsschiffe festzulegen.
4. Der Umfang der Besichtigung von Schiffbauverbänden, Außenhaut und Schotte ist einheitlich festzulegen. Es ist in die Richtlinie mit aufzunehmen, dass für die Besichtigung der Spanten, Bodenwrangen und Decksbalken ggf. Einbauten und Wegerungen partiell zu entfernen sind.
5. Zum Schutz von Personen sind Abgasleitungen mit einer Oberflächentemperatur von mehr als 80 ° C vollständig zu isolieren.

Volker Schellhammer
Direktor der Bundesstelle