

Untersuchungsbericht 203/04

1. Oktober 2005

Sehr schwerer Seeunfall:

Untergang der SY ALLMIN und Ertrinken von zwei Seglern am 29. Juni östlich von Rügen

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Die zweiköpfige Besatzung der Segelyacht ALLMIN beabsichtigte die Umrundung der Insel Rügen. Die Tagesetappe am 29.06.2004 begann in Seedorf/Rügen und sollte in Sassnitz enden. Nachdem die Yacht gegen 12.00 Uhr vor dem Süderd auf einen unter Wasser liegenden Steinwall aufgelaufen und von dort durch das Tochterboot des Seenotkreuzers FRITZ BEHRENS frei geschleppt worden war, wurde die Fahrt Richtung Norden fortgesetzt. Als die beiden Segler nach einer Woche nicht wie geplant den Heimathafen erreicht hatten, begann die Suche. Diese verlief zunächst ergebnislos, die Yacht und ihre Besatzung blieben vermisst.

Am 21.07.2004 fand man die Leiche des Eigners der Yacht im Gebiet der Prorer Wiek und am 29.07.2004 die des Mitseglers vor der polnischen Küste.

Am 26.11.2004 wurde das Wrack der ALLMIN durch den Fischkutter CRAMPAS beim Hieven des Netzes auf der Position φ 54°27,787' N, λ 013°49,354' E an die Wasseroberfläche geholt, eine Bergung gelang nicht.

Am 23.03.2005 hob das VWFS DENEK die ALLMIN und brachte sie nach Sassnitz.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt:

- Den Eignern, Betreibern und Schiffsführern von Motor- und Segelyachten die Fahrzeuge entsprechend der „Sicherheitsrichtlinien zur Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten/Mehrrumpfbooten“ der Kreuzer-Abteilung des DSV und der Veröffentlichung „Sicherheit im See- und Küstenbereich – Sorgfaltsregeln für Wassersportler“ des BSH auszurüsten. Die dort je nach Fahrtgebiet aufgelistete empfohlene Ausstattung stellt einen erprobten Standard dar. Darüber hinaus ist bei der individuellen Törnplanung das Mitführen zusätzlicher Sicherheitsausrüstung, z.B. Rettungsinseln, in Abhängigkeit vom Seegebiet zu überlegen.
- Den Schiffsführern zur Vermeidung einer Grundberührung die Beachtung von Tiefenlinien und die Einhaltung von Fahrwassern in Abhängigkeit von:
 - dem Tiefgang
 - der Navigationsausrüstung
 - dem Maßstab der benutzten Seekarte, wobei stets der größtmögliche Maßstab zu nutzen ist
 - den Wetterverhältnissen und
 - dem Seeverhalten des Bootes.
- Den Schiffsführern nach einer Grundberührung die sorgfältige Prüfung des Fahrzeuges auf Schäden und gegebenenfalls das Anlaufen des nächsten Hafens, um Schäden besser untersuchen zu können.
- Den Eignern und Betreibern dafür Sorge zu tragen, dass durch bauliche Veränderungen am Bootskörper nicht die konstruktiv vom Hersteller vorgegebene Schwimmfähigkeit aufgehoben bzw. die Tragfähigkeit überschritten wird.