



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)
315/16-UF1

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 00
E-mail: posteingang-bsu@bsh.de

Datum
21. September 2016

Sicherheitsempfehlung Holzmasten

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) unterstützt die niederländische Untersuchungsbehörde (Onderzoeksraad voor Veiligheid) bei der Untersuchung des tödlichen Unfalls an Bord des Segelfahrgastschiffes AMICITIA.

Aufgrund der Schwere des Unfalls und da es sich um keinen Einzelfall handelt, gibt die BSU die nachfolgende Sicherheitsempfehlung heraus, die im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen ist.

Tödlicher Personenunfall an Bord des Segelfahrgastschiffes AMICITIA am 21. August 2016 vor dem Hafen Harlingen / Niederlanden

Unfallhergang:

Nach derzeitigem Sachstand ist von folgendem Unfallgeschehen auszugehen.
Am 21. August 2016 befand sich das Niederländische Segelfahrgastschiff AMICITIA auf See, im Wattengewässer vor Harlingen. Das Schiff war mit 12 deutschen Fahrgästen, einem Niederländischen Schiffsführer und einer Mitseglerin als Besatzung besetzt.
Zum Unfallzeitpunkt fuhr das Schiff auf Steuerbordbug mit geborgener Fock und voll gesetztem, nach Steuerbord ausgebaumten Großsegel. Es herrschte wenig Wind und fast kein Seegang, als gegen 13:50 Uhr vor der Hafeneinfahrt von Harlingen der vordere Mast brach. Der obere 5,90 m lange Teil des Mastes, die 5,70 m lange Gaffel, sowie die Wanten, Stagen und das gesetzte Großsegel stürzten ohne Vorwarnung auf das Vorschiff. Drei deutsche Fahrgäste, die sich alleine auf dem Vorschiff aufhielten, hatten keine Chance Schutz zu suchen und wurden von den herabstürzenden Teilen getötet.

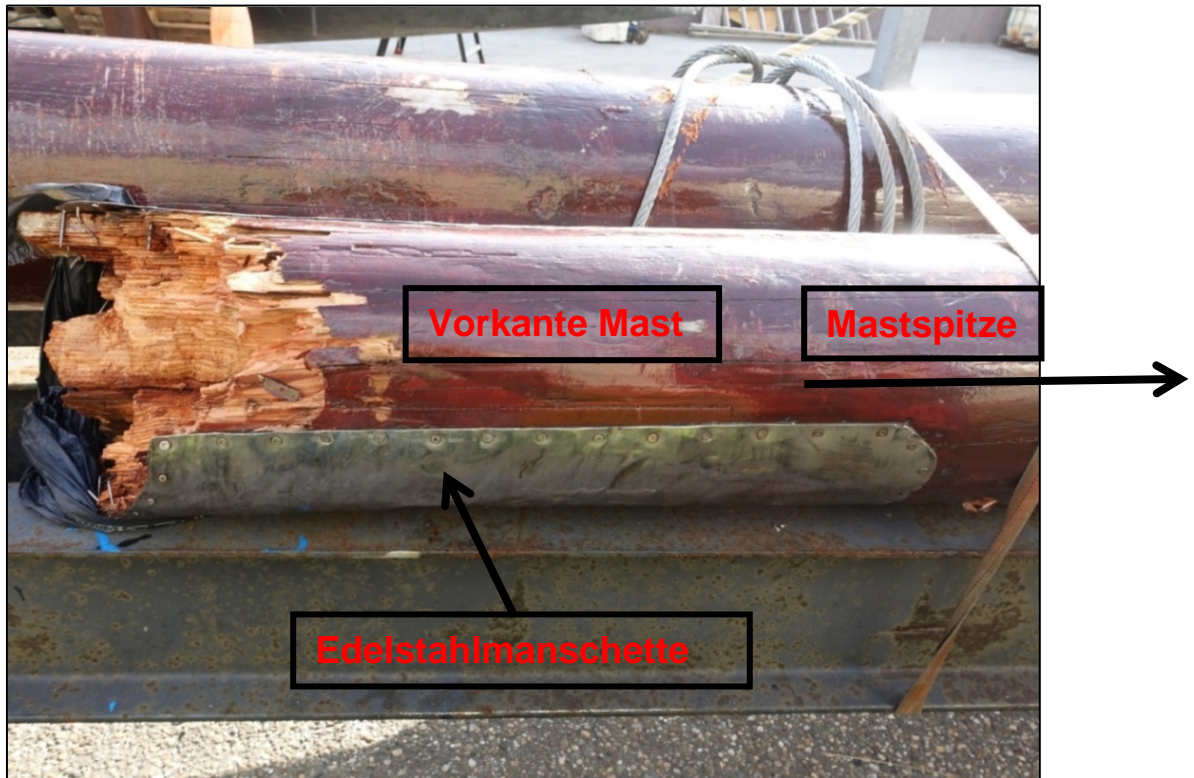
Untersuchung:

Das Schiff und der gebrochene Mast wurden von der BSU gemeinsam mit den Niederländischen Kollegen am 26. August 2016 in Harlingen untersucht.



Segelfahrgastschiff AMICITIA

Der vordere Holzmast hatte eine Gesamtlänge von ca. 19,50 m. Die Bruchstelle war vom Drehpunkt des Mastkoker-Bolzens ca. 12,55 m entfernt. Der Mast hatte an der Bruchstelle einen Umfang von ca. 96 cm, bzw. 30 cm Durchmesser. Die Bruchstelle des Mastes befindet sich an der unteren Kante einer ca. 90 cm hohen, nicht umlaufenden, verschraubten Edelstahlmanschette.



Heruntergefallenes Oberteil des Mastes

Unter der Edelstahlmanschette wurden offenbar nicht fachgerechte und nicht einsehbare Reparaturen am Mast durchgeführt. Insgesamt wurden in diesem Teil wenigstens 4 Spunde (Holzkeile) gefunden, womit offensichtlich faulige, bzw. abgeschweuerte Stellen ausgebessert wurden.



Holzkeile / Spunde

Zusätzlich konnte sich unter der Stahlmanschette Wasser sammeln, was dazu führte, dass der Kern faulig wurde. Diese Reparaturen und der Wassereinbruch führten wahrscheinlich dazu, dass nur noch ca. 25 % des ursprünglichen Mastquerschnittes für die Festigkeit vorhanden war.

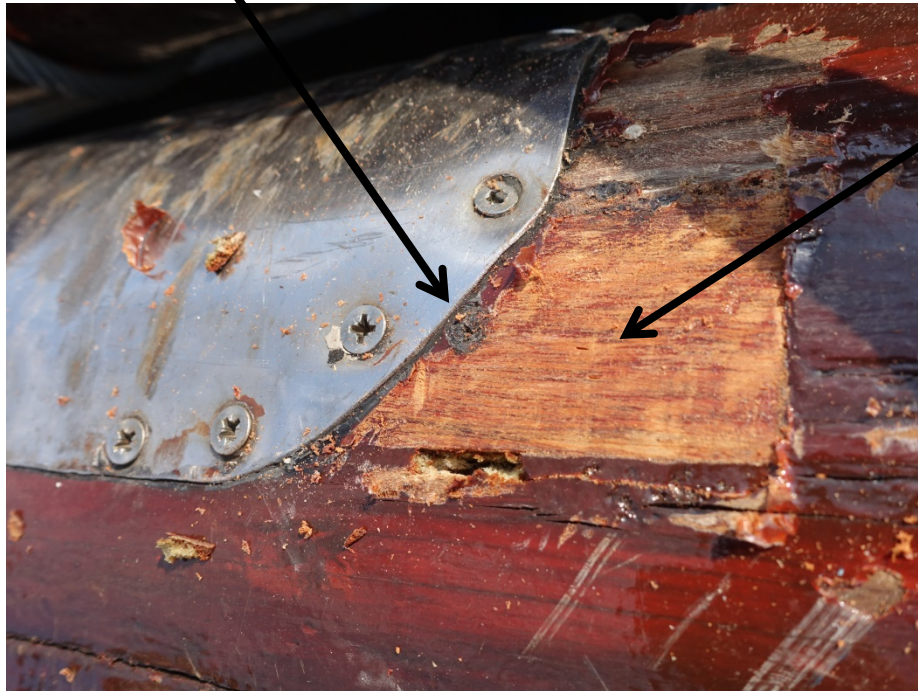


Bruchstelle am stehengebliebenen Teil des Mastes



Feuchtigkeit bis über den Kern hinaus

Schraube vom Spund



Spund

Mit Spunde ausgebesserter Mast

Sicherheitsempfehlung:

Dieser Unfall hätte auch auf einem deutschen Seeschiff oder in deutschen Hoheitsgewässern stattfinden können. Die Bundesstelle wendet sich darum an die Betreiber und Eigner von Schiffen die mit Holzmasten ausgerüstet sind. Diese Masten sind auf ihre Festigkeit hin zu überprüfen, besonders bei Schiffen, die eine Gaffeltakelung haben.

Als Mindeststandard für die Masten und restliche Takelage sowie deren Überprüfung sollte das Kapitel 15 a – Sonderbestimmungen für Segelfahrgastschiffe – nach der Richtlinie 2006/87/EG bei diesen Fahrzeugen beachtet werden.

Die BSU weist darauf hin, dass diese Sicherheitsempfehlung zwar anlässlich der laufenden Untersuchung des o.g. Unfalls herausgegeben wird, jedoch keine Vorwegnahme des Untersuchungsergebnisses darstellt.

Volker Schellhammer
Direktor