



**Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**  
**Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation**  
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Summarischer  
Untersuchungsbericht  
63/03

1. September 2003

**Schwerer Seeunfall:**  
**Kollision**

**Fahrgastschiff „SPIEKEROOG II“**  
**mit**  
**dem Emssperrwerk Gandersum**

am 7. März 2003

auf der Seeschiffahrtsstraße Ems,  
Binnenschiffahrtsöffnung

## Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung des Seeunfalls .....	3
2	Unfallort .....	4
3	Schiffsdaten und Fotos .....	6
4	Reiseverlauf / Unfallhergang .....	7
5	Schadenzusammenfassung / Schadensbilder .....	8
6	Analyse .....	12

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Unfallort - Foto .....	4
Abbildung 2: Unfallort - Seekarte .....	4
Abbildung 3: Unfallort - Detailansicht .....	5
Abbildung 4: FGMS SPIEKEROOG II .....	6
Abbildung 5: Sperrwerk .....	8
Abbildung 6: Schaden am Sperrwerk .....	9
Abbildung 7: Detaillierter Schaden am Sperrwerk .....	9
Abbildung 8: Schaden am FGMS von vorn .....	10
Abbildung 9: Schaden am FGMS von achtern .....	11
Abbildung 10: Schäden am Radarmast .....	11

## **1 Zusammenfassung des Seeunfalls**

Das Fahrgastmotorschiff (FGMS) SPIEKEROOG II befuhr die Seeschiffahrtsstraße Ems in Richtung See. Es herrschte dichter Nebel mit Sichtweiten unter 50 m. Das Fahrzeug fuhr mit zwei Radargeräten. Der eine Radarbereich war auf 0,5 sm, der andere auf 0,75 sm geschaltet. Die Brücke war mit vier Personen besetzt.

Das FGMS näherte sich gegen 08.30 Uhr mit ca. 6 kn dem Sperrwerk Gandersum. Anstelle der für die Durchfahrt größerer Schiffe vorgesehenen Hauptschiffahrtsöffnung (HSÖ) wurde die höhenbegrenzte Binnenschiffahrtsöffnung (BSÖ) angesteuert und schließlich auch durchfahren.

Aufgrund des starken Ebbstromes gelang es dem Kapitän nicht, das Fahrzeug aufzustoppen oder geeignete Kursänderungen durchzuführen, um eine Kollision zu vermeiden. Der obere Decksbereich des FGMS SPIEKEROOG II kollidierte mit dem festen Brücken- und Torteil der BSÖ. Unter Verursachung erheblicher Sachschäden am Schiff wie am Sperrwerk durchfuhr es die BSÖ.

Bis zum Erreichen der Wasserschutzpolizei Emden ankerte der Havarist bei der Fahrwassertonne „82“ und verholte anschließend unter Polizeibegleitung zurück nach Oldersum.

Es entstanden keine Personenschäden und Umweltverschmutzungen.

## 2 Unfallort

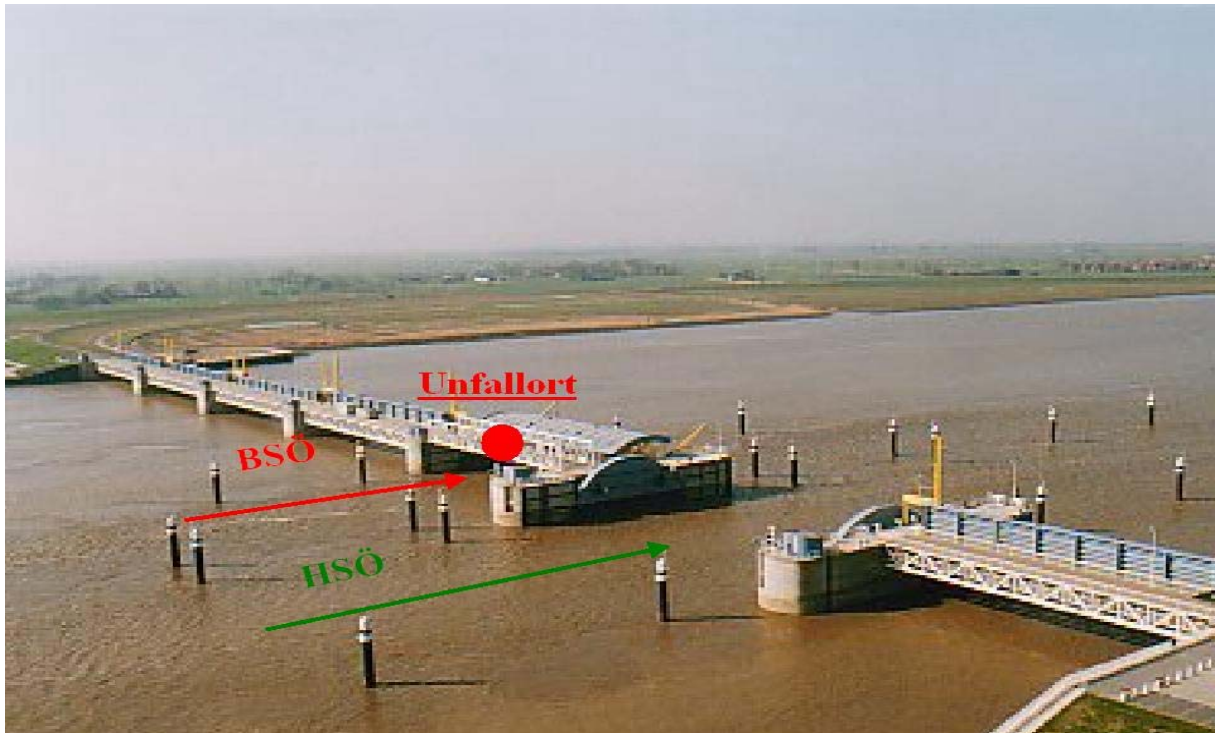


Abbildung 1: Unfallort - Foto

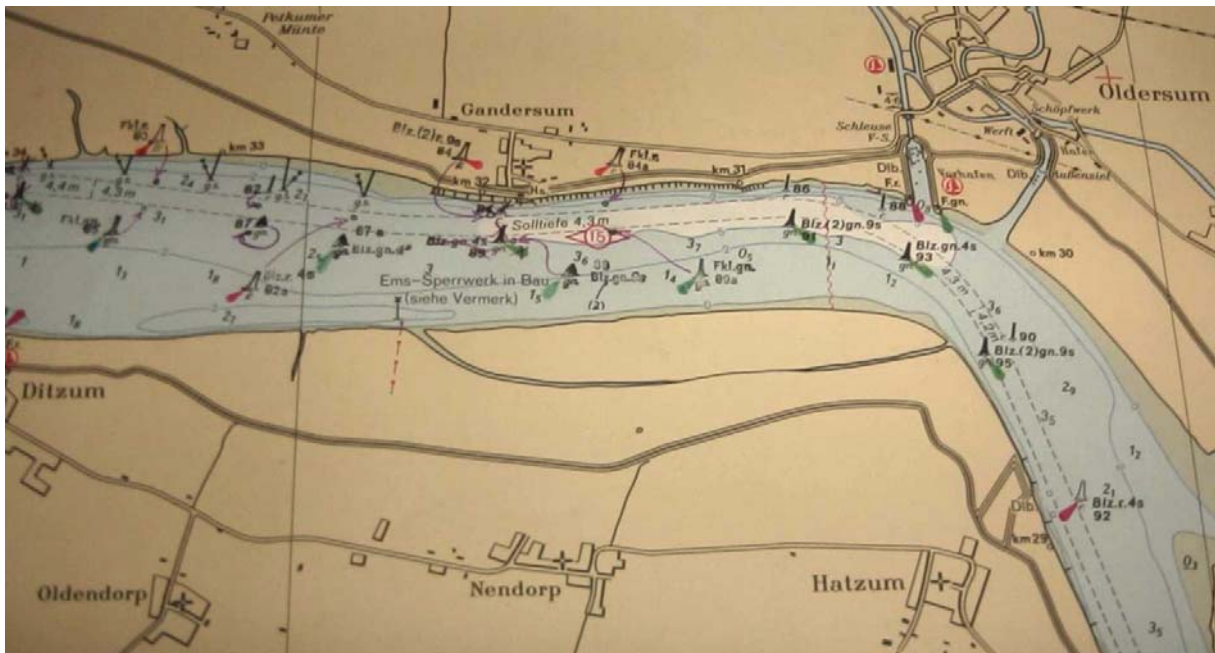
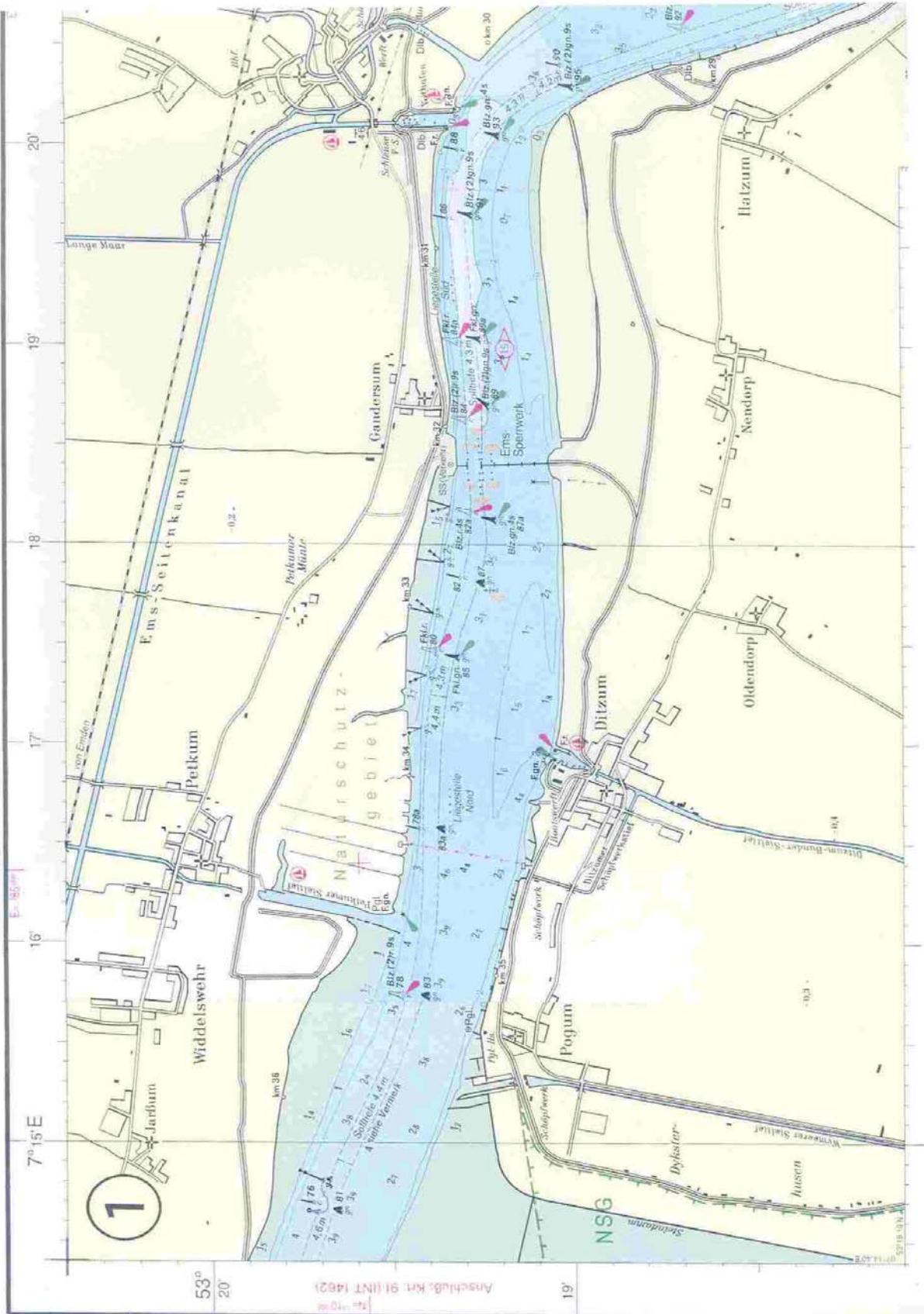


Abbildung 2: Unfallort - Seekarte



**Abbildung 3: Unfallort - Detailansicht**

### 3 Schiffsdaten und Fotos



**Abbildung 4: FGMS SPIEKEROOG II**

Schiffsname:	SPIEKEROOG II
Reederei:	Nordseebad Spiekeroog GmbH
Heimathafen:	Spiekeroog
Nationalität/Flagge:	Bundesrepublik Deutschland
IMO-Nummer:	8024143
Unterscheidungssignal:	DDCB
Schiffstyp:	Fahrgastschiff mit Kabinen
Besatzung:	4
Klassifikation:	
Klasse:	GL
Baujahr:	1981
Bauwerft:	Martin Janssen Schiffswerft + Maschinenfabrik, Leer
Länge ü. a.:	47,70 m
Breite ü. a.:	9,00 m
Tiefgang max:	1,44 m
Bruttoraumzahl:	495
Tragfähigkeit:	
Hauptmaschine:	2 Diesel-Motoren DORMAN DIESELS LTD.
Maschinenleistung:	894 kW
Geschwindigkeit:	10 kn

## 4 Reiseverlauf / Unfallhergang

Nach dreiwöchigem Werftaufenthalt für Unterhaltungsmaßnahmen verließ das FGMS SPIEKEROOG II am 7. März 2003 um 08:15 Uhr die Schiffswerft in Oldersum, um zum Heimathafen Spiekeroog überführt zu werden.

An Bord befanden sich der Kapitän, der 1. Offizier und zwei Matrosen.

Der Wind wehte mäßig mit 2 Bft aus NNO. Die Sicht wurde durch starken Nebel auf 40 m reduziert. Es herrschte Ebbstrom, der Niedrigwasserstand wurde um 09:22 Uhr erreicht. Sonnenaufgang war um 07:01 Uhr.

Der Kapitän gab an, durch die Wertzeit sehr unter Stress und Übermüdung gelitten zu haben. Trotzdem er in der Nacht vor der Überführung neun Stunden Schlafenszeit zur Verfügung hatte, fühlte er sich nicht ausgeruht, als das Schiff seine Reise begann. Im Weiteren führte er aus, dass mit dem Beginn der Seereise die Brücke mit den vier o.g. Personen voll besetzt gewesen sei. Die Verkehrszentrale war informiert. Beide Radargeräte liefen und wurden durch den Kapitän ununterbrochen beobachtet. Dadurch meinte er, sicher im Fahrwasser auf die Hauptöffnung des Sperrwerkes zuzufahren. Als dann die Begrenzungsdalben der Durchfahrt optisch in Sicht kamen und das Radarbild seiner Meinung nach keine genügende Auflösung mehr darstellte, fuhr er nach Sicht weiter.

Dass er auf die BSÖ zufuhr, wollte er erst bemerkt haben, als das FGMS SPIEKEROOG II mit der Konstruktion kollidierte. Die Havarie fand um 08:24 Uhr statt. Das Schiff fuhr mit langsamer Fahrt durch die BSÖ, nachdem der Radarmast nach achtern weggebrochen war. Der Kapitän übernahm selber das Ruder und versuchte, das N-liche Ufer zu erreichen. Da mit dem Radarmast auch sämtliche Antennen der Navigationsgeräte zerstört waren, orientierte er sich mit dem Echolot und dem Wellenbild. Um 08:40 Uhr wurde bei Tonne „82“ geankert. Daraufhin rief er die Schiffswerft über Telefon an, welche dann die WSP Emden und die Aufsicht des Sperrwerkes informierte.

Das WSP-Boot Nr. 8 erreichte das FGMS SPIEKEROOG II um 11:15 Uhr. Es wurde ein Protokoll aufgenommen und um 11:25 Uhr der Anker gehoben, um unter Begleitung der Wasserschutzpolizei (WSP) die Rückfahrt nach Oldersum durchzuführen. Um 11:45 Uhr machte das FGMS SPIEKEROOG II an den Dalben vor dem Siel in Oldersum fest.

Es entstanden weder Personenschäden noch Umweltverschmutzungen. Der Sachschaden am Schiff sowie am Sperrwerk war beträchtlich.

## 5 Schadenszusammenfassung / Schadensbilder

Am Sperrwerk wurde u.a. das Geländer und der Unterteil der Brücke über der BSÖ und das bewegliche Element der Durchfahrt beschädigt.



**Abbildung 5: Sperrwerk**





**Abbildung 6: Schaden am Sperrwerk**



**Abbildung 7: Detaillierter Schaden am Sperrwerk**

Am FGMS SPIEKEROOG II entstanden erhebliche Sachschäden dadurch, dass der Radarmast vom Peildeck abgerissen wurde und auf das Oberdeck stürzte. Hierdurch wurden u.a. die sechs Rettungsinseln, die Radaranlagen, Sitzbänke sowie die Navigations- und Beleuchtungseinrichtung beschädigt. Es entstanden Risse und Löcher auf dem Peildeck. Des Weiteren wurden am Schornstein mehrere Rohre verbogen.



**Abbildung 8: Schaden am FGMS von vorn**



**Abbildung 9: Schaden am FGMS von achtern**



**Abbildung 10: Schäden am Radarmast**

## 6 Analyse

Die Ermittlungen der WSP Emden und der BSU Hamburg ergaben Folgendes:

Die an Bord verwendete Seekarte war nicht auf den neuesten Stand berichtigt worden. Trotzdem war aus dem verwendeten Material erkennbar, dass das Sperrwerk nur durch die HSÖ passierbar war. Nach Aussagen des Kapitäns war ihm das auch jederzeit bewusst.

Die genutzten Radargeräte waren auf den 0,5-sm-Bereich und 0,75-sm-Bereich eingestellt. Aufgrund der Sichtverhältnisse ist zu vermuten, dass diese Einstellungen während der Ausfahrt aus dem Hafen genutzt wurden, und es dann versäumt wurde, auf mindestens 1,5 sm umzuschalten. In diesem Fall hätte das Sperrwerk rechtzeitig auf dem Radar zu erkennen sein müssen. Dieses Versäumnis und die geringe Sichtweite erklären, warum ein Ausweichen nicht mehr rechtzeitig erfolgen konnte.

Eine weitere Zeugenaussage lässt ebenfalls auf eine nautische Fehleinschätzung schließen. Kurz vor dem Erreichen des Sperrwerkes meldete der Ausguck im Vorschiff an Backbord die ersten Dalben. Um welche Dalben es sich handelte, scheint nicht bekannt gewesen zu sein, denn der Kapitän gab die Anweisung, den Kurs nach Bb. zu ändern. Mit dieser Kursänderung fuhr das FGMS SPIEKEROOG II direkt in die BSÖ.

Es bestand keine Lotsannahmepflicht. Trotzdem wäre es unter den gegebenen Sichtverhältnissen gute Seemannschaft gewesen und hätte gerade unter Berücksichtigung der körperlichen Verfassung des Kapitäns Verantwortungsbewusstsein bewiesen, wenn er einen Lotsen angefordert hätte.

Im Übrigen gibt dieser Seeunfall Anlass, nochmals auf Folgendes hinzuweisen:

- Nautische Unterlagen, wie z.B. Seekarten, müssen immer auf den neuesten Stand korrigiert sein!
- Radargeräte müssen immer entsprechend ihrem Einsatzgebiet (unter Berücksichtigung geografischer und meteorologischer Bedingungen) eingestellt und genutzt werden!
- Der Kapitän eines jeden Schiffes ist verpflichtet, ausreichende Anordnungen zur Gewährleistung einer sicheren Brückenwache zu treffen. Hierfür hat er auch sicherzustellen, dass sämtliche Wachgänger, einschließlich seiner Person, ausgeruht und körperlich sowie psychisch in der Lage sind, den Anforderungen des Wachdienstes in vollem Umfang zu genügen.

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 24. Juni 2002 durchgeführt. Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber: Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, Bernhard-Nocht-Str. 78, 20359 Hamburg  
Direktor: Dieter Graf, Tel.: +49 40 31908300, Fax.: +49 40 31908340  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) email: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)