



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

Untersuchungsbericht 293/05

Schwerer Seeunfall

Festkommen des Traditionsschiffes
„ATLANTIC“
am 3. August 2005
im Peenestrom bei Tonne KR 11

15. Mai 2006

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 16. 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.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Leiter : Jörg Kaufmann
Tel.: +49 40 31908300, Fax.: +49 40 31908340
posteingang-bsu@bsh.de www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS.....	5
2	UNFALLORT.....	6
3	SCHIFFSDATEN.....	7
3.1	Foto.....	7
3.2	Daten.....	7
3.3	Schiffsgeschichte.....	8
3.4	Zulassung zum Unfallzeitpunkt.....	9
4	UNFALLHERGANG.....	10
4.1	Anlass der Fahrt.....	10
4.2	Qualifikation der Besatzung.....	10
4.3	Fahrtverlauf nach Auskunft des Schiffsführers.....	10
4.4	Wind, Seegang und Strom.....	11
5	UNTERSUCHUNG.....	12
5.1	Zulassung als Traditionsschiff.....	12
5.2	Besetzung.....	14
5.3	Schiffsbesichtigung.....	14
6	ANALYSE.....	16
6.1	Seeunfall.....	16
6.2	Betriebsform Traditionsschiff.....	16
6.3	Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe.....	17
6.4	Besetzung von Traditionsschiffen.....	19
6.5	Sicherer Schiffsbetrieb.....	20
7	SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN.....	22
7.1	Eigner , Betreiber und Schiffsführer.....	22
7.2	Normgeber.....	22
7.3	See-BG und GSHW.....	22
8	QUELLENANGABEN.....	24
9	ANHANG-STELLUNGNAHMEN.....	25
9.1	Stellungnahme des Schiffsführers „A“.....	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Seekarte	6
Abbildung 2: Schiffsfoto	7
Abbildung 3: Generalplan von 1947	8
Abbildung 4: Prospekt mit "Nutzungskonzept"	13
Abbildung 5: ATLANTIC unter Segel, Eignerfoto	14

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Auf einer Tagesfahrt vom Hafen Peenemünde aus kam das mit 31 Personen besetzte Traditionsschiff ATLANTIC am 3. August 2005 bei Tonne KR 11 auf dem Knaakrücken außerhalb des Fahrwassers fest. Das Fahrzeug konnte nicht mit eigener Maschinenkraft freikommen und wurde erst durch den Seenotkreuzer FRITZ BEHRENS freigeschleppt. Es wurden keine Personen verletzt, und im Hafen Peenemünde wurden durch Taucher auch keine strukturellen Beschädigungen am Schiffsrumpf festgestellt.

2 Unfallort

Art des Ereignisses: Schwerer Seeunfall, Festkommen des Schiffes
 Datum/Uhrzeit: 3. August 2005 ca. 13:30 Uhr MESZ¹
 Ort: Peenestrom, Ostsee
 Breite/Länge: φ 54°09,8'N λ 013°44,8'E

Ausschnitt aus Seekarte 3007, BSH

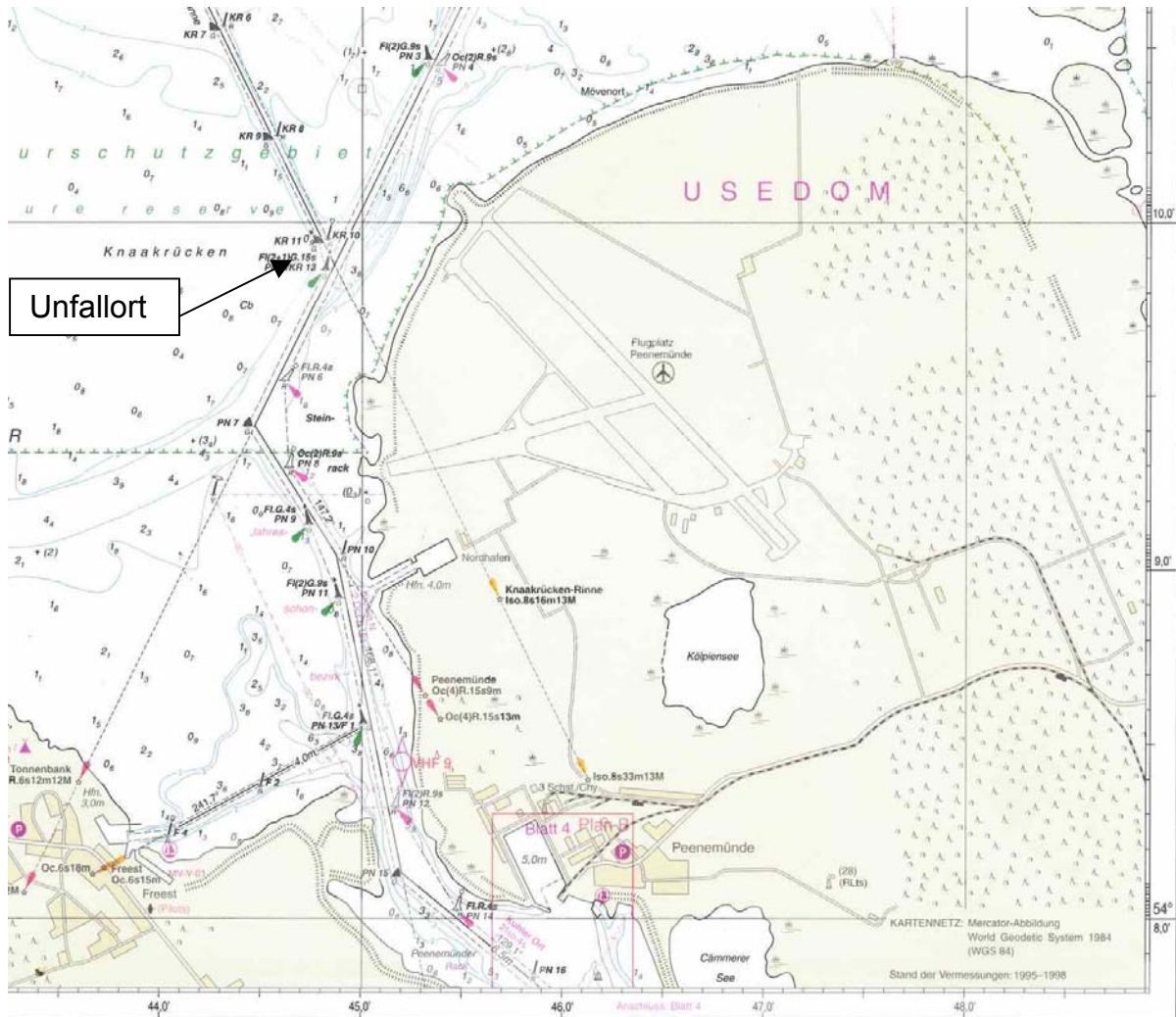


Abbildung 1: Seekarte

¹ Alle Zeiten in MESZ – Mitteleuropäische Sommerzeit

3 Schiffsdaten

3.1 Foto



Abbildung 2: Schiffsfoto

3.2 Daten

Schiffsname:	ATLANTIC
Schiffstyp:	Traditionsschiff
Nationalität/Flagge:	Deutsch
Heimathafen:	Bremen
Unterscheidungssignal:	DJRN
Baujahr:	1871
Bauwerft/Bauort:	Norddeutsche Schiffbau AG, Kiel
Zulassung:	GSHW / See-BG
Länge ü.a.:	29,00 m
Rumpflänge nach Sicherheitszeugnis:	21,22 m
Breite ü.a.:	5,05 m
Bruttoreaumzahl:	57,44 BRT
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	3,20 m
Maschinenleistung:	160 PS
Hauptmaschine:	Deutz
Geschwindigkeit:	10,5 kn
Segelfläche:	245 qm
Werkstoff des Schiffskörpers:	Querspantenbauweise, Stahl genietet
Anzahl der Besatzung:	3

3.3 Schiffsgeschichte

Die ältesten amtlichen Unterlagen wurden in den Akten des BSH gefunden. Nach diesen Unterlagen wurde das Schraubenschiff/der Schraubenschleppdampfer erstmals am 10. April 1947 durch das Seeschiffsvermessungsamt vermessen. Das Baujahr und die Bauwerft waren damals unbekannt. Das Schiff hatte zwei Masten und ein Stützsegel mit einer Fläche von 55 qm und einen eingebauten 120 PS Zwei-Zylinder Jastram Schiffsmotor. Das Schiff lag bei der ersten Vermessung an der Stader Schiffswerft als Fischkutter FRIESLAND zu Umbauzwecken. Der Eigner war eine Chemische Fabrik in Hamburg. Eine nach dem Umbau geplante Umbenennung in GÜNTHER fand nicht statt.

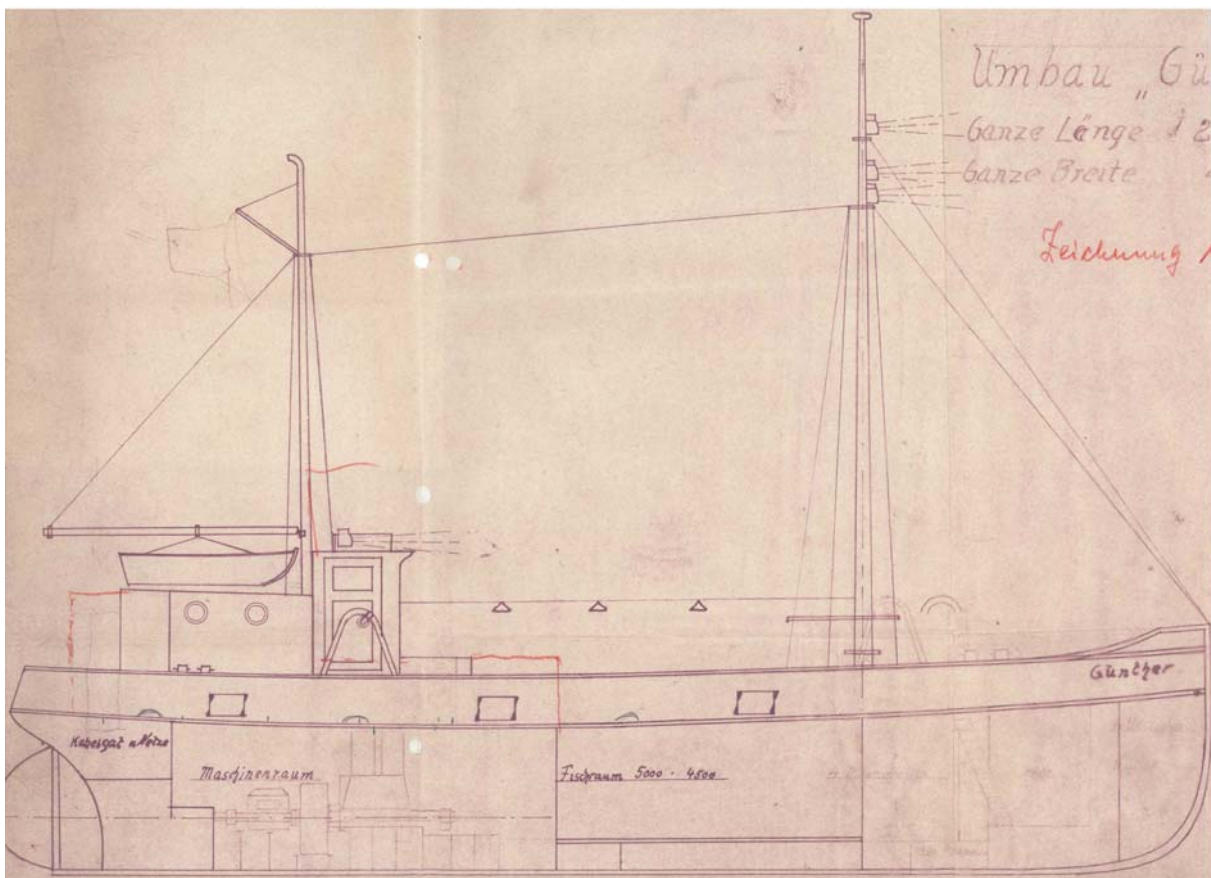


Abbildung 3: Generalplan von 1947

Eine Schiffsumbenennung in ATLANTIC fand im Februar 1951, in BIOMARIS ATLANTIC im Juni 1956, in ATLANTIC TRAMP im Oktober 1982 und in ATLANTIC im April 1992, zum Teil in Verbindung mit Eigentümerwechseln, statt.

Im zweiten Schiffsmessbrief wird als Bauwerft die Norddeutsche Schiffsbau AG und das Baujahr 1871 erwähnt. Wann der derzeitige 160 PS Deutz Dieselmotor eingebaut wurde, konnte nicht ermittelt werden.

Nach Auskunft des Eigners soll das Schiff als Zweimast-Gaffelketch im Jahre 1871 bei der Norddeutschen Schiffbau AG in Kiel-Gaarden im Auftrag des Kaisers Wilhelm II erbaut worden sein. Das Schiff soll als Bereisungsschiff der Marine und später als

Frachtsegler eingesetzt gewesen sein. Ab 1952 wurde das Schiff als Wassertanker vor Helgoland betrieben.

Der jetzige Eigner erwarb das Schiff 1982 zum Schrottpreis von 45.000,-- DM. Zum damaligen Zeitpunkt war das Schiff als reines Motorfahrzeug ohne Hilfsbesegelung eingesetzt gewesen. Über einen längeren Zeitraum wurde das Fahrzeug zu einer Gaffelketch umgebaut. Nach eigenen Angaben sollen insgesamt über 1,5 Mio. DM in das Schiff investiert worden sein.

Das Schiff wird vom Alleineigentümer, ohne dass ein Betreiberverein vorhanden ist, als Traditionsschiff eingesetzt.

3.4 Zulassung zum Unfallzeitpunkt

Das Schiff hatte zum Unfallzeitpunkt ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe gemäß Absatz 1.1 der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe mit einer Gültigkeit bis zum 30. Juni 2007. Dieses Zeugnis war am 9. Januar 2003 von der See-BG ausgestellt worden. Das Schiff war als Segelschiff der Fahrzeuggruppe A für die Fahrt in küstennahen Gewässern für maximal 12 Personen an Bord zugelassen.

4 Unfallhergang

4.1 Anlass der Fahrt

Das Traditionsschiff ATLANTIC befand sich am 3. August 2005 auf einer Tagesfahrt mit 31 Personen an Bord auf dem Weg vom Hafen Peenemünde zur Greifswalder Oie. Es waren 28 bis 29 Fahrgäste an Bord (siehe 4.2), die im Hafen von Peenemünde angeworben wurden. Für diese Tagesfahrt wurde ein Törnbeitrag erhoben. Die Namen der Personen an Bord wurden nicht festgehalten.

4.2 Qualifikation der Besatzung

Das Schiff wurde von einem 64-jährigen Schiffsführer „A“ geführt, der im Besitz eines Sporthochseeschifferscheins vom 19. November 2001 war. Der vom Schiffsführer „A“ als 2. Besatzungsmitglied angegebene Steuermann „B“ legte keine Qualifikation vor und sagte aus, dass er zum Unfallzeitpunkt nicht als Steuermann, sondern als Fahrgast mitfuhr. Die dritte Person der Besatzung wurde als Bootsmann „C“ angegeben. Diese Person konnte ebenfalls keinen Sportbootführerschein vorlegen und gab an, als Koch eingesetzt gewesen zu sein.

4.3 Fahrtverlauf nach Auskunft des Schiffsführers

Das Schiff lief mittags unter Maschine und gesetztem Besansegel aus Peenemünde aus. Als Rudergänger wurde vom Schiffsführer ein ihm namentlich nicht mehr bekannter Fahrgast eingesetzt, der schon Tags zuvor an Bord war und im Besitz eines Sportboot-Führerscheins gewesen sein soll. Es wurde vom Steuerstand außen auf dem Achterdeck gesteuert, und ein Ausguck wurde nicht bestimmt. Während sich der Schiffsführer an Deck bzw. in der auf dem Hauptdeck befindlichen Toilette befand, wurde die grüne Fahrwassertonne PN5/KR 13 auf der falschen Seite passiert. Bei einer Fahrt von ca. 7 kn kam das Schiff gegen 13:30 Uhr außerhalb der Fahrrinne bei Tonne KR 11 auf dem Knaakrücken fest. In der Seekarte sind für das Gebiet große Steine eingezeichnet. Nach Angabe des Schiffsführers und der WSP war aber nur sandiger Grund direkt an der Strandungsstelle vorhanden. Von einem Sportboot aus wurden die Tiefen um das Schiff fast überall mit 2 m ausgelotet. Der Tiefgang der ATLANTIC wurde auf ebenem Kiel mit 3 m angegeben. Nachdem der Schiffsführer ca. 2 Std. vergeblich versucht hatte, aus eigener Maschinenkraft das Schiff wieder flott zu bekommen, wurde es um ca. 15:40 Uhr vom Seenotkreuzer FRITZ BEHRENS freigeschleppt. Das Schiff fuhr dann aufgrund der noch zur Verfügung stehenden Reisezeit zur Insel Ruden weiter und war um ca. 17:00 Uhr ohne weitere Probleme zurück in Peenemünde. Erst am nächsten Tag wurde von der WSP eine Festlegeverfügung ausgesprochen, die erst nach einer Besichtigung des Unterwasserschiffes durch einen Sachverständigen von der WSP wieder aufgehoben wurde. Bei dieser Besichtigung wurden nur leichte Farbschäden und keine wesentlichen Einbeulungen oder losen Nieten gefunden. Durch das Auflaufen sind keine sichtbaren strukturellen Schäden am Rumpf und an der Beplattung entstanden.

4.4 Wind, Seegang und Strom

Zum Unfallzeitpunkt herrschte ein nordwestlicher Wind mit einer Stärke von ca. 2 Bft. Die Sichtverhältnisse waren bei geringer Bewölkung gut, und es war geringer Seegang bei wenig mitlaufender Strömung.

5 Untersuchung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wurde am Unfalltag von der Wasserschutzpolizeidirektion Mecklenburg-Vorpommern umgehend informiert.

5.1 Zulassung als Traditionsschiff

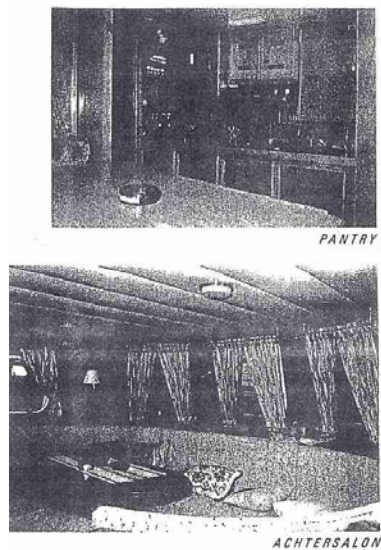
Die Zulassungsvoraussetzungen für Traditionsschiffe sind in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe (Richtlinie nach § 6 Abs.1 der Schiffssicherheitsverordnung) geregelt. Die See-BG entscheidet in Zusammenarbeit mit der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) auf der Grundlage vorgelegter Unterlagen des Antragsstellers und bei Schiffen mit weniger als 80 Personen an Bord außerdem auf der Grundlage eines Gutachtens eines Sachverständigen für das Sachgebiet Traditionsschiffe, ob die Voraussetzungen für die Erteilung eines Sicherheitszeugnisses für die Betriebsform „Traditionsschiff“ vorliegen. Der nach dem Schiffssicherheitsgesetz Verantwortliche, z.B. der Betreiber oder der Eigner, muss darüber hinaus erklären, dass er das Traditionsschiff nur zu ideellen Zwecken, zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen und vergleichbaren Zwecken und nicht zum Zweck der nachhaltigen Gewinnerzielung betreiben wird. Wenn der schriftliche Antrag direkt bei der See-BG gestellt wird, kann die See-BG vor Ausstellung des Sicherheitszeugnisses eigene Feststellungen und Besichtigungen bei Schiffen mit weniger als 80 Personen an Bord durchführen. Diese Feststellungen oder Besichtigungen durch die See-BG können entfallen, wenn der Antrag auf Zulassung eines Traditionsschiffes der See-BG über die GSHW zugeleitet wird.

„Ein Prüfungsausschuss der GSHW wird die Anträge auf Plausibilität prüfen und dann mit der Anweisung zur Ausstellung des Zeugnisses an die See-BG weitergeben. Die See-BG stellt das Zeugnis in ihrer Eigenschaft als Schiffssicherheitsbehörde des Bundes ohne weitere eigene Nachprüfungen aus.“²

Für die Zulassung als Traditionsschiff hat der Eigner der ATLANTIC den Weg über die Plausibilitätsprüfung durch die GSHW gewählt, und im Auftrag des Eigners wurde erstmals im Juni 2002 ein Gutachten durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für das Sachgebiet Traditionsschiffe erstellt. Aufgrund dieses Gutachtens ist das Schiff in Fahrzeuggruppe A, zugelassene Personenzahl bis 12 und Rumpflänge kleiner 25 m, eingeteilt worden. Zusätzlich wurde vom Sachverständigen bescheinigt, dass bei bestimmten Beschränkungen und Voraussetzungen die sichere Durchführung von Tagesfahrten mit bis zu 30 Personen an Bord aufgrund der Bauart, der Einrichtung und der Sicherheitsausrüstung zulässig ist.

Der Eigner hat dieses Gutachten, zusammen mit einem Nutzungs-Prospekt und einer Erklärung, dass das Schiff im Sinne der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe unter deutscher Flagge eingesetzt und nicht zum Zweck der nachhaltigen Gewinnerzielung betrieben wird, im Oktober 2002 bei der GSHW zur Prüfung eingereicht.

² Informationsblatt der GSHW vom 23.Mai 2001 über Sicherheitszeugnisse für Traditionsschiffe



K

ommen Sie mit und segeln Sie auf einem der ältesten noch segelnden Stahlrumpfschiffe der Welt!

Die TS ATLANTIC ist eine Zweimast Gaffelkotch aus dem Jahre 1871. Sie wurde als Boreisungsschiff für den späteren Kaiser Wilhelm II bei der "Norddeutschen Schiffbau AG" in Kiel Gaarden gebaut. Sie diente im Laufe ihrer Jahre als Frachtsegler im Ostseebereich, wurde im 2. Weltkrieg von einem Offizier der Reichsarmee gekauft, der sie unter dem Namen "SS-Vorwärts" als persönliches Fluchtschiff nutzen wollte. 1952 wurde die TS ATLANTIC von der Firma Blomars gekauft und als Seewassertanker vor Helgoland eingesetzt.

Der jetzige Eigner [redacted] kaufte das Schiff 1982, brachte es nach Bremen-Vegesack und restaurierte es liebevoll bis 1989.

A

ktivurlaub Segeln ist eine Urlaubsform, die sich in den letzten Jahren ständig zunehmender Beliebtheit erfreut. Diese Form des Urlaubs wird von vielen Menschen gewählt, die Aktivität und Geselligkeit miteinander verbinden wollen, fern von Alltagsstress und Straßenlärm. Im Kreise Gleichgesinnter die Naturgewalten bei ständig wechselnden Bedingungen erleben und beherrschen lernen, eins sein mit der Natur, nicht gegen sie gerichtet, das ist ein faszinierendes Erlebnis, das auch Sie nicht mehr vergessen werden.

Damit ein Segeltörn gelingt und Spaß macht, ist Teamarbeit nötig. Ein Segelerlebnis wie ein Törn auf der TS ATLANTIC bedeutet auch die aktive Teilnahme aller am Schiffsbetrieb wie Wache, Freiwache, Backschaft, Reinschiff etc.

Bei uns lernen Sie gemeinsam mit anderen Segel setzen, die verschiedenen Manöver unter Segel und Maschine vorbereiten, Navigation ... und wenn Sie Lust haben, auch ein paar handfeste Seemannsknoten. Sie haben die Möglichkeit, Ihre Segeltörns mit dem Skipper gemeinsam auszuwählen. Mitfahren können Anfänger und Fortgeschrittene.

Die TS ATLANTIC ist mit ihren 22 + 7 m ein geräumiges Schiff und eignet sich daher gut für Gruppen- und Schulungsreisen jeder Art bis zu 10 Personen. Es sind 10 feste Gästeschlafplätze, ein Salon mit gemütlicher Sitzzecke und TV/Video, Kombüse und Messe sowie alle erforderlichen sanitären Einrichtungen vorhanden. Für sportlich ambitionierte Mitsieger haben wir zwei Surf- und eine Wasserkiausrüstung an Bord. Tagesreisen können auch mit größeren Personenzahlen durchgeführt werden.



Die TS ATLANTIC nimmt regelmäßig an Regatten der SAIL-Training-Association (STA) teil. Die STA ist eine internationale Organisation, die auf ihren Schiffen jungen Leuten aller Nationen das Gemeinschaftserlebnis Segeln nahebringen will. Bei Geschwaderfahrten im Rahmen der Cutty Sark Tall Ships Races können die Jugendlichen die Schiffe wechseln und so einen persönlichen Beitrag zur Völkerverständigung leisten. Hierfür werden ständig jugendliche Crewmitglieder gesucht.



S

chiffsdaten

1986 Generalum- und Neubau
 Länge: 22 m + 7 m Klüver,
 Breite: 5,10 m, Tiefgang: 3,20 m,
 Segelfläche: 245 qm
 Maschine: Deutz Diesel 160 PS
 Geschw. unter Maschine: 10,5 kn
 Ruderanlage: hydraulisch
 Stromversorgung: 24V, 220V, 380V
 Heizung: Öl-Zentralheizung
 Treibstofftank: a) 3000 l, b) 2000 l
 Trinkwasser: a) 1200 l, b) 1500 l
 Fäkalientank: 700 l

Sanitäranlagen: 3 Toiletten,
 2 Duschen, 3 Waschräume
 Löschpumpe: vorhanden
 Wasserdichte Schotten: 4

Rettungsmittel: 1 Schlauchboot,
 3 Rettungsinseln a 8 Personen,
 unsinkbares Beiboot mit Segel,
 18 Automatische Schwimmwesten,
 16 Korkwesten, 1 Signalepistole K 4
 alle Seenotraketen

Unterhaltung: Farb-TV, Video-
 und Radiokassettenrecorder

Nautische An- und Unterlagen:
 Elektr.- und Magnetkompass,
 UKW, Telefonie, Grenzwellen-
 empfänger, Autopilot, Radar,
 Log und Lot, Speedmeter, Echo-
 lot, Gagensprechanlage, Wind-
 maßanzeige, AP-Navigator,
 Ferngläser, Handkompass,
 Seehandbücher, Seekarten etc.

Inneneinrichtung:
 Niedergang vorn: Stauräume,
 Pantry: 4 Gaskochpl., 4 E-Kochpl.,
 1 E-Backofen, 180 l E-Kühlschr.,
 1 Gasdurchlauferhitzer,
 Frischwasser warm und kalt,
 Seewasser
 Mittschiffs: 2 Schlaf., a 4 Pers.,
 1 Schlaf. mit Doppelkoje,
 2 Waschr., 1 Dusche, 1 Toilette,
 elektr. Be- und Entlüftung,
 Kleiderschränke und Backs-
 kisten in allen Räumen
 Achterschiff: Kapitänskoje
 Achtersalon: 3 Kojen, kl. Pantry,
 2 Gaskochpl., Frischwasser
 warm u. kalt, Waschräume mit
 Dusche und Toilette

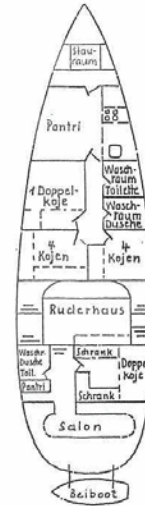


Abbildung 4: Prospekt mit "Nutzungskonzept"

Aufgrund dieser Unterlagen hat die Prüfungskommission der GSHW den Antrag des Eigners mit einer Empfehlung zur Ausstellung des Prüfungszeugnisses Ende Dezember 2002 an die See-BG weitergeleitet. Das Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe der Fahrzeuggruppe A mit 12 Personen an Bord wurde am 9. Januar 2003 von der See-BG ausgestellt. Für mehr Personen an Bord, z.B. bei Tagesfahrten, wurde vom Eigner kein gesonderter Antrag gestellt und daraufhin auch keine Ausnahmegenehmigung erteilt. Der rechtliche Status sogenannter Tagesfahrten war bis Mai 2003 noch nicht geklärt, da die Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe auf den uneingeschränkten Seebetrieb ausgerichtet ist. Tagesfahrten, insbesondere wenn die Personenzahl über die zulässige Personenzahl der Fahrzeuggruppe hinausgehen sollte, sind nicht gesondert in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe geregelt.

Bei der Befragung des Schiffsführers durch die BSU sagte dieser aus, dass er der Meinung sei, dass insgesamt 31 Personen an Bord sein dürften, da der von ihm beauftragte Sachverständige für das Sachgebiet Traditionsschiffe dem Schiff in einem Ausrüstungsverzeichnis zum Sicherheitsgutachten bescheinigt hätte, dass für die Gesamtzahl von 31 Personen Rettungsmittel an Bord vorgesehen seien.

5.2 Besetzung

Für den Fahrtbereich Küstengewässer eines Traditionsschiffes mit einer Rumpflänge von 15 bis 25 m ist als minimale nautische Besetzung nach der Vorordnung über den Erwerb von Sportsee- und Sporthochseeschifferscheinen und die Besetzung von Traditionsschiffen (Sportseeschifferscheinverordnung) für die Schiffsführung der Inhaber eines Sportbootführerscheins-See mit zusätzlichem Sportseeschifferzeugnis erforderlich.

Für die technische Besetzung ist für die Fahrt in Küstengewässern nichts vorgeschrieben. Erst bei weltweiter Fahrt muss für diese Rumpflänge ein Mitglied der Besetzung zusätzlich über ausreichende Kenntnisse der Maschinenanlage verfügen. Die Besetzung mit weiterem Personal zur Bedienung des Schiffes ist für Traditionsschiffe nirgendwo festgelegt. Die ausreichende Anzahl und die Eignung der Schiffsleute liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Eigners bzw. des Betreibers.

Die vom Schiffsführer benannten Personen sind nach deren eigener Aussagen nicht als Steuermann oder Decksmann an Bord gewesen. Demnach war die ATLANTIC nur mit einem Besatzungsmitglied, dem verantwortlichen Schiffsführer, besetzt gewesen.

5.3 Schiffsbesichtigung



Abbildung 5: ATLANTIC unter Segel, Eignerfoto

Das Traditionsschiff ATLANTIC ist als 2-Mast-Gaffelketch getakelt. Zusätzlich zum Großsegel und Besansegel werden 3 Vorsegel und 2 Rahsegel gefahren. Die

Bedienung der Segel wird vom Hauptdeck bzw. vom erhöhten Achterdeck durchgeführt.

Das Schiff kann vom Ruderhaus und vom erhöhten Achterdeck aus mittels einer handhydraulischen Ruderanlage gesteuert werden. Beide Ruderstände sind parallel geschaltet, und eine Vorrangigkeit eines Steuerstandes ist nicht gegeben. Die handhydraulische Ruderanlage kann zusätzlich durch eine zuschaltbare Hydraulikpumpe mittels Autopilot oder Joystick gefahren werden. Die Sicht von beiden Steuerständen nach vorne hin war gut.

Das Starten der 160 PS Vier-Zylinder Hauptmaschine war nur vom Maschinenraum aus möglich. Die Maschine wird mit Pressluft angelassen, und der Startvorgang nimmt einige Zeit in Anspruch, da einige Vorarbeiten, wie z.B. Öffnen der Seeventile und Vorpumpen des Öldrucks, erforderlich sind. Zur laufenden Wartung ist es erforderlich, dass die Hauptmaschine und die angehängten Kühlwasserpumpen alle 3 Stunden geölt werden.

An Bord befand sich eine Rettungsinsel für 6 Personen und eine für 25 Personen mit einer Wartungsfälligkeit zum Juni 2005.

Zum Zeitpunkt des Unfalls soll eine aktuelle Seekarte des BSH an Bord gewesen sein. Im Ruderhaus befand sich zusätzlich noch ein Computer mit elektronischer Seekarte, der nur zu Übungszwecken bzw. zur Kontrolle und nicht zur Navigation verwendet worden sei.

6 Analyse

6.1 Seeunfall

Der Seeunfall ist auf eine nicht ausreichende Besetzung mit qualifiziertem nautischen Personal und/oder Schiffsleuten zurückzuführen.

Der Schiffsführer hatte den achteren Ruderstand zwecks Aufsuchen der Toilette verlassen, das Ruder war mit einem unbekanntem Fahrgast besetzt und ein Ausguck war nicht eingeteilt. Eine klare Aufgabenverteilung war nicht erfolgt.

6.2 Betriebsform Traditionsschiff

Als Reaktion auf mehrere Vorfälle und Unfälle mit ehemaligen Berufsfahrzeugen, die mit Sportbootführerscheininhabern besetzt waren, sowie auf die Spruchpraxis der Seeämter und Gerichte, hatte das Bundesministerium für Verkehr, Abteilung Seeverkehr, erstmals am 14. September 1991 die Richtlinie des § 6 der Schiffssicherheitsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen erlassen. Seit 1991 ist es danach möglich, ehemalige Berufsfahrzeuge (Kaufahrteischiffe) bzw. Behördenschiffe in der Betriebsform „Traditionsschiff“ zu betreiben. Auch die Besetzung mit nautischem und technischem Personal wurde erstmals für diese Schiffe, die nicht mehr gewerblich genutzt werden, geregelt. Diese Richtlinie wurde im Sinne der Sicherheitspartnerschaft laufend ergänzt und im Hinblick auf die Besetzung geändert. Die letzte Änderung fand mit der 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. August 2005 statt.

Der Begriff Traditionsschiff wurde danach in der Verordnung über den Erwerb von Sportsee- und Sporthochseeschifferscheinen und die Besetzung von Traditionsschiffen (Sportseeschifferscheinverordnung) neu festgelegt:

Traditionsschiffe im Sinne dieser Verordnung sind historische Wasserfahrzeuge oder deren Nachbauten bis zu einer Rumpflänge³ von 55 Metern, an deren Erhaltung und Präsentation in Fahrt ein öffentliches insbesondere kulturelles Interesse besteht und deren Restaurierung und Betrieb entsprechend den Regeln und Fertigkeiten traditioneller Seemannschaft der Pflege des maritimen Erbes dient und denen ein Sicherheitszeugnis auf der Grundlage der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe nach § 6 Abs.1 Nr.3 der Schiffssicherheitsverordnung in der jeweils gültigen Fassung erteilt wurde.

Der Betrieb eines Traditionsschiffes als Ausbildungsschiff, für Sport- und Hochseeangeltouren, nautische Weiterbildung und Skippertraining, Taucherausbildung/Wracktauchen, Funkzeugnissausbildung, Verkaufsfahrten, Tagungsschiff oder ähnliches dient danach dem jeweiligen Sport bzw. kommerziellen

³ Rumpflänge nach dieser Richtlinie = Länge zwischen dem äußersten Punkt des Vor- und Hinterstevens

Interesse, nicht aber der maritimen Traditionspflege und ist demnach in der Betriebsform „Traditionsschiff“ nicht zulässig bzw. nicht richtlinienkonform.

Das wurde auch durch den 1. Senat des Hamburgischen Oberverwaltungsgerichts mit Urteil vom 21. April 2005, Az.: 1Bf 74/04, bestätigt. Der Leitsatz aus diesem Urteil lautet:

- 1. Ein einem Museumsschiff ähnliches Wasserfahrzeug dient noch nicht deshalb ausschließlich ideellen Zwecken im Sinne der Regelungen über Traditionsschiffe, weil die durch seinen Betrieb erzielten Einnahmen seiner Erhaltung dienen. Vielmehr muss der Betrieb selbst ideellen Zwecken dienen. Rein kommerzielle Aktivitäten, die nicht wesentlich auch mit der Traditionspflege verbunden sind, sind wenn überhaupt allenfalls ausnahmsweise mit dem Betrieb eines Traditionsschiffes vereinbar, wenn sie einen ganz untergeordneten Anteil an der Schiffsnutzung ausmachen.*
- 2. Eine gewerbsmäßige Nutzung im Sinne des § 2 Abs. 5 Nr. 4c SchSV 1986 (Sonderfahrzeug) setzt keine Gewinnerzielung voraus. Es genügt, dass die Dienstleistung, wie Angelfahrten, mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Nachhaltigkeit gegen Entgelt einem unbeschränkten Personenkreis zugänglich gemacht werden.*

Bei der Beantragung des Sicherheitszeugnisses für das Schiff ATLANTIC wurde als beabsichtigte Verwendung Jugendsegelreisen und Erlebnissegeln angegeben. Der mit eingereichte Prospekt lässt als Betreiberkonzept eine andere Nutzung erkennen und hätte bei der Plausibilitätsprüfung durch die GSHW näher hinterfragt werden müssen. So z.B. wird ein „Aktivurlaub unter Segeln, gut für Gruppen- und Schulungsreisen, sportlich ambitionierte Mitsegler können Surf- und Wasserskiausrüstung nutzen“ angeboten. Auf der derzeitigen Internetseite des Traditionsschiffes ATLANTIC und über Charteragenturen wird zusätzlich mit Familienfahrten zu den verschiedensten Anlässen (Hochzeiten, Ausflüge...) und Firmenfahrten, z.B. Mitarbeiterschulung, Motivation, Intensiv-Programme, Werbezwecke etc., geworben. Die Preise für solche Tagesfahrten betragen einschließlich Verpflegung pro Person 77,00 €.

Nach den der BSU vorliegenden Erkenntnissen findet der Betrieb der ATLANTIC zumindest mit einer gewissen Regelmäßigkeit als Fahrgastsschiff mit Personenschiffahrt statt und ist insoweit nicht richtlinienkonform in der Betriebsform „Traditionsschiff“.

6.3 Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe

Die Traditionsschiffe werden gemäß Absatz 1.1 der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe mit einem Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe betrieben. Dieses Sicherheitszeugnis, das seit dem 15. April 2001 jedes Traditionsschiff haben muss, wird in der Regel für den uneingeschränkten Seebetrieb für eine bestimmte Anzahl von Personen an Bord ausgestellt. Die Zugehörigkeit eines Traditionsschiffes zu einer der drei Fahrzeuggruppen, Gruppe A bis zu 12 Personen, Gruppe B bis zu 50 Personen und Gruppe C mit mehr als 50 Personen an Bord, wird im Zeugnis festgehalten. Darüber hinaus ist es möglich, durch weitere Genehmigungen zum

Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe sog. Tagesfahrten auszuweisen, um mehr Personen mitzunehmen als im eigentlichen Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe ausgewiesen sind. Hierbei wird zwischen der zusätzlichen Genehmigung und der Ausnahmegenehmigung zum Sicherheitszeugnis unterschieden. Die zusätzliche Genehmigung bezieht sich auf Tagesfahrten, bei denen trotz der höheren Anzahl von Personen an Bord das Fahrzeug innerhalb seiner Fahrzeuggruppe (A, B oder C) bleibt. Die Zusätzliche Genehmigung kann auf der Basis des Sicherheitsgutachtens erteilt werden, wenn die Personenzahl im uneingeschränkten Seebetrieb, z.B. aufgrund der vorhandenen Kojen, niedriger ist als die Personenzahl, die sicher an Bord unter Deck untergebracht werden kann. Diese Fahrzeuge erfüllen die Sicherheitsanforderungen für Traditionsschiffe mit der in der Zusätzlichen Genehmigung angegebenen Personenzahl.

Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zum Sicherheitszeugnis wird auf Antrag des Betreibers erteilt, wenn das Schiff durch die höhere Anzahl der Personen an Bord seine Fahrzeuggruppe verlässt. Die derzeitige Genehmigungspraxis für diese Ausnahmegenehmigung ist, dass mit Fahrzeugen der Gruppe A bis zu 30 Personen und mit Fahrzeugen der Gruppe B bis zu 79 Personen befördert werden dürfen. Damit diese Fahrzeuge nicht die Ausrüstungsforderungen für die nächst höhere Fahrzeuggruppe erfüllen müssen, wird die Ausnahmegenehmigung zusätzlich noch auf Fahrten bis zu jährlich maximal fünf anerkannte maritime Veranstaltungen beschränkt. Diese Veranstaltungen finden im Hafen oder in der Nähe eines Hafens unter kontrollierten Bedingungen statt. Daher kann hier im Einzelfall, wenn das Sicherheitsgutachten dieses bestätigt, und auch nur in diesem Umfang, eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Die Erteilung dieser Ausnahmegenehmigungen auf maximal fünf vorher zu benennende maritime Veranstaltungen stellt allerdings ein Novum gegenüber der Genehmigungspraxis in der Berufsschiffahrt dar. Ein Gültigkeitszeitraum, gekoppelt an eine Beschränkung auf eine festgelegte Anzahl von Veranstaltungen, ist nicht mit dem ursprünglichen Gedanken der Richtlinie, nämlich der Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen, zu erklären.

In beiden Genehmigungsfällen wird mit bestimmten Betriebsauflagen (Monate Mai bis September, Fahrten zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang mit max. 10 Std. Dauer, Seegebiet, Wellenhöhe und Windstärke) sowie Bedingungen (geschützter Aufenthalt unter Deck, Rettungswesten plus 10 % Reserve und Platz im Rettungsboot) die Sicherheit der Traditionsschiffahrt gewährleistet.

Die zusätzlichen Genehmigungen und Ausnahmegenehmigungen zum Sicherheitszeugnis sind nicht in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe beschrieben. Die Einnahmen zum Unterhalt von größeren Fahrzeugen über 15 Meter aus Fahrten, die in der Fahrzeuggruppe A mit nur 12 Personen und B mit 50 Personen an Bord betrieben werden, decken selten die erforderlichen Kosten zum Betrieb dieser Schiffe. Die See-BG und die GSHW haben daraufhin entsprechende Vereinbarungen zu den Genehmigungen getroffen, um den Betreibern von Traditionsschiffen zusätzliche Einnahmequellen zu ermöglichen.

Zum Unfallzeitpunkt wurden von der WSP 31 Personen an Bord gezählt, obwohl das Traditionsschiff ATLANTIC nur ein Sicherheitszeugnis für 12 Personen an Bord hatte. Eine Ausnahmegenehmigung zum Sicherheitszeugnis für die Beförderung von

mehr als 12 Personen wurde erst nach dem Unfall, für insgesamt 30 Personen an Bord, mit der zusätzlichen Beschränkung auf Fahrten bei drei Maritimen Ereignissen im Jahr 2005, erteilt.

6.4 Besetzung von Traditionsschiffen

Die Besetzung von Traditionsschiffen war anfänglich als Anlage 3 der Richtlinien im Sinne des § 6 der Schiffssicherheitsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen geregelt. Derzeit wird die Besetzung von Traditionsschiffen in der Sportseeschifferscheinverordnung nach der Anlage 4 (zu § 11 Abs. 2), Regelbesetzung von Traditionsschiffen mit Inhabern von nautischen und technischen Befähigungszeugnissen, vorgeschrieben.

Bei Fahrzeugen über 25 m bis 55 m Länge müssen für die nautische Besetzung mindestens zwei Sportsee- oder Sporthochseeschifferscheininhaber mit Zusatzeintrag nach § 1 Abs. 5, § 10 Abs. 2 vorhanden sein. Mit diesem Zusatzeintrag, der in Form eines Erfahrungsnachweises belegt werden muss, wird die erforderliche Befähigung zum Führen eines Traditionsschiffes erlangt. Der Erfahrungsnachweis für die Bescheinigung einer Befähigung der Qualifizierung zum Schiffer auf Traditionsschiffen kann erfolgen durch Borddienstzeiten oder Fahrzeiten auf Traditionsschiffen. Dieser Erfahrungsnachweis ist in 58 Sachgebiete aus Seemannschaft, Brücken- und Wachdienst sowie Sicherheit auf Traditionsschiffen aufgeteilt. Vor einer Prüfungskommission sind insgesamt 293 Einzel-, Praxis-, und Trainingsnachweise überprüfen zu lassen.

Traditionsschiffe mit einer Rumpflänge von 15 m bis 25 m müssen mindestens mit einem Inhaber eines Sportseeschifferscheins oder eines Sportbootführerscheins-See mit zusätzlichen Sportseeschifferzeugnissen besetzt sein.

Traditionsschiffe unter 15 m werden wie vergleichbare Sportfahrzeuge besetzt. In der Sportseeschifferscheinverordnung Anlage 4 heißt es z.B. für die kleinen Traditionsschiffe bis zu 15 m in den Grundsätzen:

- 1. Traditionsschiffe mit einer Rumpflänge bis zu 15 Metern und mit weniger als 25 Personen an Bord sind mit Inhabern von Befähigungsnachweisen wie vergleichbare Sportfahrzeuge zu besetzen.*
- 2. Traditionsschiffe mit einer Rumpflänge bis zu 15 Metern und mit mehr als 25 Personen an Bord müssen in Küstengewässern mit mindestens einem Inhaber des Sportseeschifferscheins besetzt sein.*

Für Traditionsschiffe unter 25 m ist danach der Erfahrungsnachweis/Zusatzeintrag nach der Sportseeschifferscheinverordnung nicht erforderlich. Obwohl u.U. mehr als 12 Personen an Bord befördert werden dürfen, sind diese Schiffe mit einem Inhaber einer Fahrerlaubnis für Sportboote zu besetzen. Diese Bestimmungen stellen für die kleinen Traditionsschiffe unter 25 m Länge eine Aufwertung der Fahrerlaubnis für Sportboote im Vergleich zu einem Sportboot dar. Ein Sportboot, gleich welcher Größe, ist nach § 6 der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) nur bis maximal 12 Personen an Bord zu betreiben. Es ist insoweit nicht nachvollziehbar, inwieweit die Regelung des § 11 der Sportseeschifferscheinverordnung, nach der Traditionsschiffe

mit einer Rumpflänge unter 15 m und einer Beförderung bis zu 25 Personen an Bord als Yachten gelten, mit nationalen und auch mit internationalen Vorschriften in Einklang zu bringen ist.

Der Schiffsführer der ATLANTIC hatte mit dem Sporthochseeschifferschein die gesetzlich vorgeschriebene Qualifikation zum Führen des unter 25 m langen Schiffes. Es war für die BSU nicht erkennbar, ob weitere qualifizierte Schiffsleute unter der Berücksichtigung der Fahrgastanzahl, der Betriebsorganisation und des erwarteten Reiseverlaufs an Bord waren.

Die Besetzung mit Schiffsleuten ist in dem § 11 der Sportseeschifferscheinverordnung geregelt. Danach ist der Eigner bzw. Betreiber dafür verantwortlich, die ausreichende Anzahl und Eignung der Schiffsleute unter Berücksichtigung der Betriebsorganisation, des beabsichtigten Reiseverlaufs und des sicheren Betriebsablaufs festzulegen.

Im Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe wird die Regelbesetzung mit Inhabern von nautischen und technischen Befähigungsnachweisen und weiteren Schiffsleuten nicht dokumentiert. Die BSU hatte bereits in einer früheren Seeunfalluntersuchung im Jahre 2003 in ihrem Bericht zu dem Seeunfall 49/02, Sinken des ehemaligen KFK GOTLAND, die Sicherheitsempfehlung herausgegeben, dass in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe eine Mindestbesetzung für jeden Schiffstyp festgelegt werden sollte.

Um einen sicheren Schiffsbetrieb des Traditionsschiffes ATLANTIC gewährleisten zu können, sind für die Bedienung der Maschinenanlage und der 245 qm Segelfläche mindestens 5 Besatzungsmitglieder erforderlich. Bei Segelmanövern werden beispielsweise neben dem Rudergänger noch 2 Mann auf dem Vorschiff und 2 Mann zum Bedienen des Groß- und des Besansegels benötigt.

6.5 Sicherer Schiffsbetrieb

Bei der Besichtigung des Traditionsschiffes ATLANTIC wurde durch die BSU festgestellt, dass es an Bord keine Stabilitätsunterlagen und keine Segelanweisungen für das Schiff gab. Der Eigner des Traditionsschiffes ATLANTIC gab bei der Befragung durch die BSU an, dass nach den Umbauten zur Zwei-Mast-Ketsch kein Krängungsversuch zur Ermittlung der Schiffsschwerpunkte durchgeführt wurde und dass es keine Stabilitätsunterlagen für das Schiff gibt. Obwohl dem jetzigen Seeunfall des Traditionsschiffes ATLANTIC kein Stabilitätsmangel zugrunde liegt, ist doch grundsätzlich zu befürchten, dass nach den erfolgten Umbauten des Schiffes, aufgrund dessen statt der ursprünglichen 55 qm Stützsegel jetzt 245 qm Besegelung gefahren werden, ohne eine sachkundige Überprüfung der Stabilitätsverhältnisse schwere Unfälle nicht auszuschließen sind.

Damit stabilitätsbedingte Unfälle mit Traditionsschiffen nicht vorkommen, hatte die BSU zu dem oben erwähnten Seeunfall 49/02 unter anderem auch empfohlen, dass Stabilitätsunterlagen an Bord sein sollten und dass konkrete Anforderungen für die Stabilität in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe festgeschrieben werden sollten. Es ist anzumerken, dass im Gegensatz zu gewerblich genutzten Fahrzeugen und zu Wassersportfahrzeugen, die nach Vorgaben der Klassifikationsgesellschaften gebaut werden, für Traditionsschiffe keine Stabilitätskriterien, wie z.B. Stabilitätsumfang, metazentrische Höhe oder aufrichtendes Moment, festgelegt sind.

Der Fachausschuss See der GSHW hatte aufgrund der BSU Sicherheitsempfehlungen im Juli 2004 ein allgemein gehaltenes Merkblatt zur Sicherstellung der Stabilität von Traditionsschiffen herausgegeben. Konkrete Vorgaben von Stabilitätskriterien, wie z.B. Mindeststabilitätsumfang, Fläche unter der Hebelarmkurve oder Mindest-Metazentrische Höhe, wurden nicht beschrieben.

7 Sicherheitsempfehlungen

7.1 Eigner , Betreiber und Schiffsführer

Die BSU empfiehlt allen Eignern und Betreibern von Traditionsschiffen, auf die Einhaltung des § 11 der Sportseeschifferscheinverordnung zu achten. Insbesondere sollte die für den sicheren Schiffsbetrieb erforderliche Besetzung mit nautischem und technischem Führungspersonal und die ausreichende Besetzung mit Schiffsleuten für die Bedienung des Schiffes festgestellt und umgesetzt werden.

Die Schiffsführer sind angehalten, darauf zu achten, dass die Verantwortlichkeiten an Bord klar geregelt sind, und besonders sollte ein qualifizierter Vertreter des Schiffsführers vor Fahrtantritt benannt werden.

7.2 Normgeber

Die BSU empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die derzeitigen Regelungen für Traditionsschiffe kleiner 25 m Länge dahin gehend zu überprüfen, ob nicht für diese Fahrzeuge, wenn mehr als 12 Personen befördert werden, generell ein Praxisnachweis mit Zusatzeintrag für Traditionsschiffer nach § 1 Abs.5 der Sportseeschifferscheinverordnung gefordert werden sollte.

7.3 See-BG und GSHW

Die BSU empfiehlt der See-BG und der GSHW, verstärkt die Eigner und Betreiber von Traditionsschiffen auf Einhaltung der Sicherheitsrichtlinien in Bezug auf die maritime Traditionspflege zu überprüfen. Besonders sollte bei der Prüfung der Betreiberkonzepte darauf geachtet werden, dass die erzielten Einnahmen aus dem Betrieb der Restaurierung und Unterhaltung der historischen Wasserfahrzeuge dienen und dass auch der Betrieb selbst zu ideellen Zwecken stattfindet, z.B. zur Pflege und Förderung der auf den Fahrzeugen in seiner ursprünglichen Zweckbestimmung ausgeübten traditionellen Fertigkeiten und Seemannschaft.

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zu Tagesfahrten, bei denen eine höhere Personenzahl mitgenommen wird als in der entsprechenden Fahrzeuggruppe zulässig ist, sollte bei Einhaltung der derzeitigen Genehmigungspraxis mit Betriebsauflagen, Ausrüstungs-, und Sicherheitsauflagen sowie bei einer ausreichenden und qualifizierten Besetzung nicht mehr an einen Gültigkeitszeitraum zu einer bestimmten Anzahl von maritimen Veranstaltungen gekoppelt werden.

Die Besetzung von Traditionsschiffen mit Schiffsleuten sollte in Abhängigkeit des Schiffstyps, der Schiffsgröße, Fahrtdauer und des Fahrtgebietes zusätzlich zur Regelbesetzung nach Anlage 4 zu § 11 Abs. 2 Sportseeschifferscheinverordnung festgelegt werden.

Die Besetzung der Traditionsschiffe mit nautischer und technischer Besatzung sowie mit Schiffsleuten sollte im Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe dokumentiert werden.

Die See-BG, die GSHW und die inzwischen eingesetzte Registerkommission werden aufgefordert, im Rahmen der Neufassung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe zur Verbesserung der Sicherheit darauf zu achten, dass Stabilitätsunterlagen, insbesondere nach Umbauten, an Bord vorhanden sind.

Die BSU hat schon am 11. April 2003 dazu die nachfolgende Sicherheitsempfehlung herausgegeben:

Die Eigner, Betreiber und Schiffsführer werden gebeten zu überprüfen, ob bei bestehenden bzw. noch im Umbau befindlichen Traditionsschiffen durch Umbauten mit veränderter Höhenlage des Gewichtsschwerpunktes Konsequenzen für die Stabilität der Schiffe entstanden sind, die zu einer Gefährdung von Schiff, Besatzung und sonstigen an Bord befindlichen Personen führen können.

Die See-BG und die GSHW sind aufgefordert, Stabilitätskriterien für Traditionsschiffe zu definieren, damit entsprechend der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe nach Anlage 4 ausreichend Stabilität während der ganzen Reise bei vorhandenem Freibord und wechselnden Wetterlagen gewährleistet wird.

8 Quellenangaben

- Ermittlungen Wasserschutzpolizei (WSP)
- Zeugenaussagen
- Seekarten und Schiffsdaten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Unterlagen der Klassifikationsgesellschaft
- Unterlagen See-Berufsgenossenschaft (See-BG)
 - Unfallverhütungsvorschriften (UVV-See)
 - Richtlinien und Merkblätter
 - Schiffsakten
- Unterlagen der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) e.V.

9 Anhang-Stellungnahmen

Gemäß § 15 Abs. 1 SUG in Verbindung mit § 17 Abs. 2 FIUUG werden begründete wesentliche Stellungnahmen im Untersuchungsbericht berücksichtigt. Dementsprechend werden einzelne Aussagen im Folgenden wiedergegeben. Soweit von dem Entwurf des Untersuchungsberichtes abweichende Stellungnahmen durch zusätzliche Untersuchungen der BSU bzw. Unterlagen bestätigt wurden, sind diese im Untersuchungsbericht an den entsprechenden Stellen ohne besondere Hervorhebung mit eingearbeitet worden.

9.1 Stellungnahme des Schiffsführers „A“

.....

Zu 4.2 Qualifikation der Besatzung

Der von mir als Steuermann angegebene Herr.. („B“).. hat die notwendigen Papiere und fährt schon seit einigen Jahren und zwar jeweils für ca. 2 – 3 Wochen pro Jahr auf meinem Schiff.

Seine Antwort, warum er Ihre Anfrage so beantwortet hat, war, dass der beim Lesen Ihrer Anfrage Angst bekommen hätte. Dies lag insbesondere in der Erwähnung des § 7 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt begründet, nach der er verpflichtet ist, alle gefährdenden Vorkommnisse sofort der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zu melden.

Herr ... („B“).. ist über 70 Jahre alt und seine Angst kann ich verstehen.

Herr .. („C“).., von mir als Bootsmann angegeben, wohnte bereits 2 Jahre auf dem Schiff und nahm an allen Fahrten teil. Er kennt das Schiff vollständig und ist daher für mich wertvoller, als jeder Freizeitschiffer, der zwar einen Schein vorlegen, ansonsten aber nicht mit dem Schiff umgehen kann.

Seine Aussage, dass er als Koch beschäftigt ist, war ein Missverständnis. Er hat lediglich beantwortet, was er zum Zeitpunkt des Auflaufens getan hat und da war er mit Kochen beschäftigt. Ansonsten war Herr... („C“).. voll in den Schiffsbetrieb einbezogen.

Ich möchte an dieser Stelle erwähnen, dass solche Vorkommnisse, wie das Auflaufen auf Grund, gemäß § 7 Abs. (2) nur zu melden sind, wenn ein Schaden entstanden ist, der die Schiffssicherheit beeinträchtigt etc. Dies war hier nicht der Fall.

Außerdem ist das Trockenfallen der Schiffe bei Ebbe in der Nordsee eine gängige Praxis. Niemand betrachtet das als Seeunfall.

Ich komme aus Bremen, also von der Nord-See und habe mich zig-mal trocken fallen lassen und hatte damit niemals Probleme.

Des Weiteren möchte ich auch nicht, dass die „Atlantic“ als Berufsschiff angesehen wird und ich nicht als Berufskapitän, denn ich bin und bleibe ein Freizeitskipper.

Zu 4.3 Fahrtverlauf nach Auskunft des Schiffsführers

Der Rudergänger/Fahrgast hatte zwar einen Bootsführerschein See, aber im Nachhinein zu wenig Erfahrung.

Meine Anweisung, auslaufend an den roten Tonnen und einlaufend an den grünen Tonnen entlang zu fahren, wollte er einhalten. Nach der Tonne PN 5 suchte er Tonne PN 4. Er hätte gelernt, dass neben einer grünen eine rote Tonne ist. Er sieht die grüne dicke PN5/KR13, aber keine rote Tonne PN4. Er suchte seine rote Tonne und glaubte, sie gefunden zu haben: eine grüne KR 11 und eine rote KR 10. Er bemerkte jedoch nicht, dass sie zum Nebenfahrwasser gehörten. Vor lauter Freude hat er dann wohl auch die dicke grüne KR 13 vergessen und Kurs auf die nächste rote, die KR 10, genommen und ist dann logischerweise aufgelaufen.

Folgende Umstände wirkten sich negativ aus:

- *es fehlte neben der grünen die rote Tonne*
- *der Steuermann war zu unerfahren und*
- *ich befand mich zum Unfallzeitpunkt gerade auf der Toilette an Deck*

Ein wesentlicher Grund, warum der Unfall passiert ist, ist die Tatsache, dass eine rote Tonne fehlte!

Zu 5.1 Zulassung als Traditionsschiff

Mein Antrag für die Ausnahmegenehmigung vom 10.06.2002 war leider bei der GSHW unbearbeitet geblieben, so dass die SBG nichts von dem Antrag wusste und ich es unterlassen hatte, die Ausnahmegenehmigung abzufordern, nachdem ich keinen Bescheid erhalten hatte.

Als das Schiff in Peenemünde an der Kette lag, kam das alles hoch. Die GSHW hatte meinen Antrag unbearbeitet liegen gelassen, ihn erst nicht aufgefunden, dann aber der SBG mitgeteilt, dass dieser vorliegt. Daraufhin hatte die SBG dann die Sondergenehmigung ausgestellt.

Zu 5.3 Schiffsbesichtigung

Die 25-Personen-Rettungsinsel war noch bis Ende Juni zugelassen.

Es war mir unterwegs nicht möglich, die Rettungsinsel mangels Zeit warten zu lassen bzw. es war vor Ort keine entsprechende Firma vorhanden.

Meine Zuliefererfirma in Bremerhaven sagte mir zu, dass 2 Monate Überziehung des Wartungstermins kein Problem sei.

Kompass, aktuelle Seekarten des BSH und aktuelle elektronische Seekarten zur Navigation sind ständig an Bord.

Zu 6.1 Seeunfall

Im Nachhinein gesehen, war das Ruder nicht qualifiziert besetzt, obwohl der Steuergast die gesetzlich vorgeschriebenen Papiere hatte und er am Vortage 2 Std. lang die „Atlantic“ unter meiner Aufsicht die gleiche Strecke gesteuert hatte.

Er war durch die fehlende rote Tonne irritiert.