



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

**Summarischer
Untersuchungsbericht 230/06**

Sehr schwerer Seeunfall

**Tödlicher Unfall des Skippers der
Segelyacht SAMOA
zwischen dem 14. und 16. Mai 2006
auf einem Segeltörn in der
Pommerschen Bucht**

1. Mai 2007

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 3190 8300,
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

INHALTSVERZEICHNIS

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS	5
2	UNFALLORT	6
3	SCHIFFSDATEN.....	7
3.1	Foto.....	7
3.2	Daten.....	7
4	UNFALLHERGANG.....	8
4.1	Vorbemerkungen zur Yacht und zum Skipper.....	8
4.2	Witterungsbedingungen zur Unfallzeit	8
4.3	Fahrtverlauf	10
4.4	Fazit.....	12
5	QUELLEN	15

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Unfallgebiet (Gesamtüberblick).....	6
Abbildung 2: SY SAMOA im Heimathafen Dreilindengrund	7
Abbildung 3: Wind- und Seegangsverhältnisse im Unfallgebiet.....	9
Abbildung 4: Fahrtverlauf der SAMOA am 14. Mai 2006	11
Abbildung 5: Außenbordmotor in Standby-Position	13
Abbildung 6: Arbeitsgang zum Absenken des Außenbordmotors	13

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 16. Mai 2006 gegen 10:00 Uhr¹ wurde die deutsche Segelyacht SAMOA an der Westküste Bornholms, ca. 2 sm nördlich der Hafenstadt Rønne unbemannt aufgefunden. Auf dem gestrandeten, äußerlich unbeschädigten Boot war das Vorsegel gesetzt und der Außenbordmotor bei gezogenem Choke in die Betriebsposition geschwenkt. Eine erste Inaugenscheinnahme der Yacht durch die herbeigerufene dänische Polizei ergab keine Anhaltspunkte für den Verbleib des Skippers. Eine Suchaktion am Strand, bei der auch ein Spürhund eingesetzt wurde, blieb erfolglos.

Da die deutsche Herkunft der Segelyacht an Hand persönlicher Dokumente des Skippers bei einer ersten Recherche an Bord festgestellt werden konnte, unterrichteten die dänischen Behörden die deutsche Wasserschutzpolizei. Gleichzeitig wurde vom ebenfalls informierten MRCC² Bremen im Seegebiet zwischen Rügen und Rønne eine großangelegte Suchaktion nach dem Skipper eingeleitet. Hieran waren mehrere Hubschrauber, Boote und Schiffe beteiligt. Um 21:30 Uhr wurde die Suche nach der vermissten Person ergebnislos eingestellt.

Der Skipper war drei Tage zuvor, am 13. Mai 2006, von Wolgast aus zu einem kurzen Segeltörn nach Gager (Insel Rügen) aufgebrochen. Dort hatte er anschließend übernachtet. Auf dem Rückweg am folgenden Tag lief das Boot gegen Mittag im Osttieffahrwasser, ca. 0,5 sm südlich der Tonne O 28, auf Grund und wurde gegen 13:00 Uhr durch das von Zeugen des Vorfalls herbeigerufene Seenotrettungsboot HEINZ ORTH ohne festgestellte Beschädigungen freigeschleppt. Anschließend wurde die SAMOA noch bei mehreren merkwürdigen Segelmanövern beobachtet. Neuerliche Hilfsangebote lehnte der Skipper jedoch ab und segelte schließlich entgegen der Aufforderung, sich zur Unfallaufnahme im Hafen Freest zu melden, auf nordöstlichem Kurs in Richtung offene See.

Am 9. Juni 2006 wurde der Skipper der SAMOA am Strand von Ückeritz (Insel Usedom) tot aufgefunden. Als Todesursache stellte das Gerichtsmedizinische Institut der Universität Greifswald Ertrinken fest. Außerdem konnte an Hand von Gewebeproben nachgewiesen werden, dass der Skipper vor dem Unfall unter erheblichem Alkoholeinfluss gestanden haben muss.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind Ortszeiten = Mitteleuropäische Sommerzeit = UTC + 2h.

² MRCC = Maritime Rescue Co-ordination Centre.

2 Unfallort

Art des Ereignisses:	Sehr schwerer Seeunfall
Datum/Uhrzeit (letzte bekannte Position):	14. Mai 2006; ca. 14:30 Uhr
Ort:	zwischen Ruden und Greifswalder Oie
Breite/Länge (geschätzt):	$\varphi 54^{\circ}13,0'N$ $\lambda 013^{\circ}51,0'E$
Datum/Uhrzeit (Fundort der Yacht):	16. Mai 2006; ca. 09:30 Uhr
Ort:	nördlich von Rønne bei Hvideodde
Breite/Länge:	$\varphi 55^{\circ}07,3'N$ $\lambda 014^{\circ}41,5'E$
Datum/Uhrzeit (Fundort des Skippers):	09. Juni 2006; ca. 14:05 Uhr
Ort:	Strand Ückeritz (Insel Usedom)
Breite/Länge:	$\varphi 54^{\circ}01,0'N$ $\lambda 014^{\circ}04,5'E$

Ausschnitt aus „Seekarten und Bücher“ - Katalog 2007, S. 94; BSH

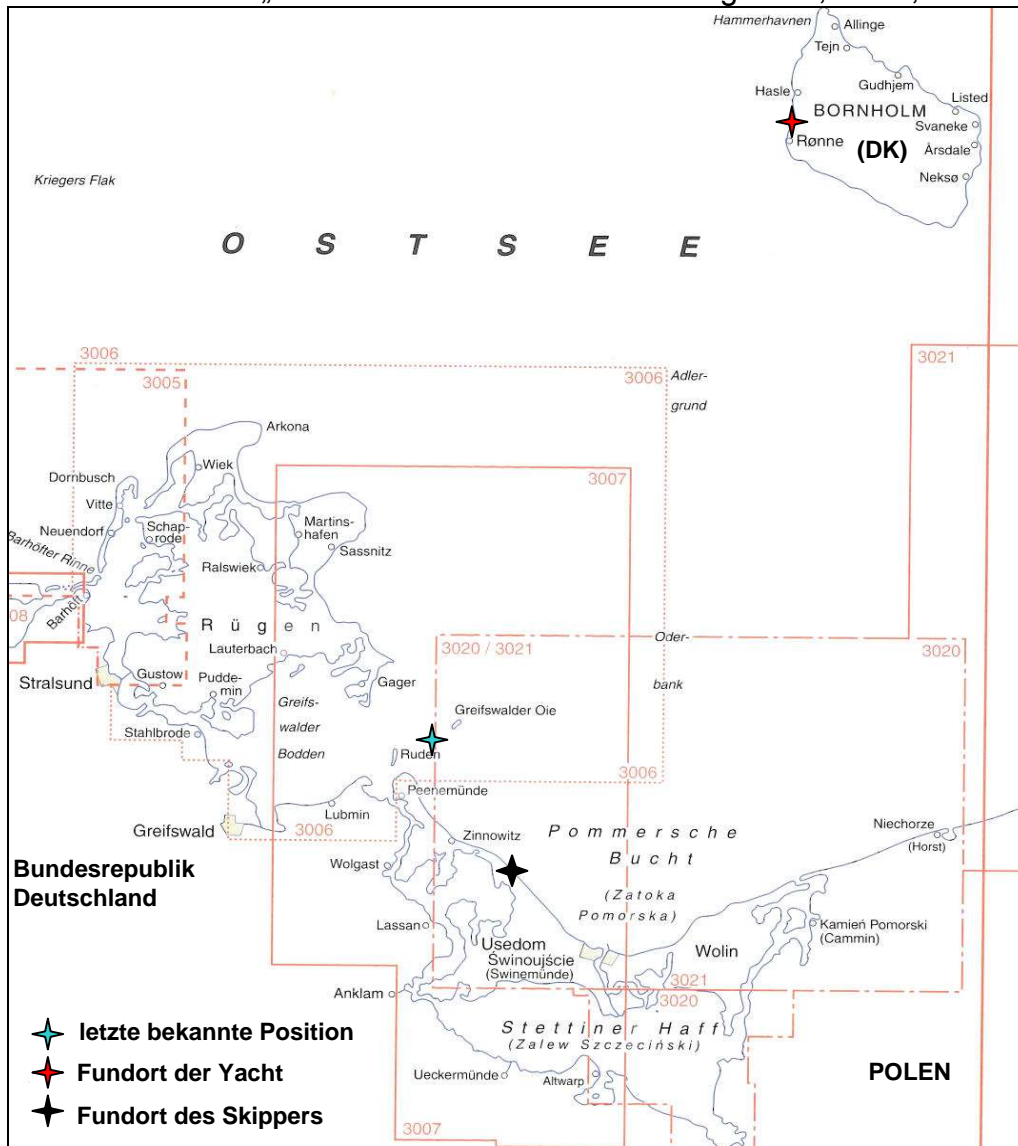


Abbildung 1: Unfallgebiet (Gesamtüberblick)

3 Schiffsdaten

3.1 Foto



Abbildung 2: SY SAMOA im Heimathafen Dreilindengrund

3.2 Daten

Schiffsname:	SAMOA
Schiffstyp:	Sportboot; 5,5-KR-Seefahrtkreuzer
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Wolgast - Dreilindengrund
Unterscheidungssignal:	ohne
Baujahr:	1957
Bauwerft:	MTW Wismar
Konstrukteure:	Klein und Jenzen
Länge ü.a.:	9,13 m
Breite ü.a.:	2,45 m
Tiefgang:	1,50 m
Verdrängung:	3,85 t
Segelfläche:	30,00 m ²
Außenbordmotor Hersteller / Leistung:	TOHATSU / 13 kW
Besatzung:	1 Person

4 Unfallhergang

4.1 Vorbemerkungen zur Yacht und zum Skipper

Die SAMOA ist einer von insgesamt 15 5,5-KR-Fahrtenkreuzern, die als Kleinserie in den Jahren 1955 bis 1957 auf der damaligen Mathias-Thesen-Werft in Wismar nach einem Entwurf der Konstrukteure Klein und Jenzen aus Stahl gebaut wurden. Ursprünglich verfügte die Yacht, die sich bei der Besichtigung durch die BSU kurz nach dem Unfall in einem sehr guten Allgemeinzustand befand, über einen Einbaumotor, der in den 1990er Jahren durch einen Außenbordmotor ersetzt worden war. Der Kraftstofftank hat ein Fassungsvermögen von 40 Litern.³ Zusätzlich wurde Reservekraftstoff in Kanistern mitgeführt.

Als Navigationshilfe ist ein GPS-Gerät des Typs GARMIN GPS 120 XL an Bord installiert. Seekarten und sonstige Navigationsunterlagen sowie ein Logbuch waren beim Auffinden der Yacht nicht an Bord. Auch das portable UKW-Gerät, das nach Zeugenaussagen normalerweise auf den Reisen der SAMOA mitgeführt wird, fehlte. Die fraglichen Gegenstände wurden später in der Wohnung des Skippers gefunden.

Auf der Yacht befanden sich bei deren Auffinden unter anderem folgende Gegenstände:

- Grundstock an Proviant
- drei Rettungswesten
- Sicherheitsfanggurtsystem
- Signalmunition und Abschussvorrichtung
- eine zur Hälfte geleerte Flasche eines hochprozentigen alkoholischen Getränks

Aus der Tatsache, dass die Anzahl der vorgefundenen Rettungswesten nach Angaben des Miteigentümers dem Soll-Wert entspricht, kann geschlossen werden, dass der Skipper am Unfalltag nicht entsprechend gesichert war.

Der verunglückte Skipper war seit 1987 Eigentümer der Yacht. Er segelte seit frühester Kindheit, verfügte über den Sportbootführerschein See und war oft als Einhandsegler mit der SAMOA auf der Ostsee unterwegs. Auf Grund seiner Alkoholkrankheit, die unter anderem auch zu Bewusstlosigkeitszuständen geführt hatte, musste er sich im April 2006 kurzzeitig im Krankenhaus behandeln lassen.

4.2 Witterungsbedingungen zur Unfallzeit

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat über die Wetter- und Seegangsverhältnisse im Seegebiet zwischen Rügen und Bornholm ein amtliches Gutachten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) - Abteilung Seeschifffahrt - Hamburg erstellen lassen.

Danach herrschte am 13. Mai 2006 zunächst noch Zwischenhocheinfluss. In der Nacht zum 14. Mai näherte sich eine Kaltfront und überquerte die Pommersche Bucht in den frühen Morgenstunden.

Im Tagesverlauf des 14. Mai strömte auf der Rückseite der Kaltfront mit frischen westlichen bis nordwestlichen Winden polare Meeresluft in den unfallrelevanten Bereich der südlichen Ostsee. Es traten zwar kaum Schauer auf, aber der Wind war

³ Zum Zeitpunkt des Auffindens der Yacht sollen sich noch 25 Liter Kraftstoff im Tank befunden haben.

sehr böig. In den späten Abendstunden kam die eingeflossene Luftmasse von Westen her wieder unter Zwischenhocheinfluss zur Ruhe und der Wind flaute etwas ab.

Am 15. Mai herrschte im Unfallgebiet Hochdruckeinfluss. Der Wind nahm weiter ab. Mit Herannahen der Fronten des nächsten Tiefs drehte der Wind gegen Abend dieses Tages auf Ost und nahm allmählich wieder zu.

Am Vormittag des 16. Mai wehte ein mäßiger, strichweise frischer Ost- bis Nordostwind.

Der DWD hat auf der ihm zur Verfügung stehenden Datengrundlage für den Zeitraum 13. Mai 2006, 06:00 Uhr bis 16. Mai 2006, 12:00 Uhr für das Seegebiet zwischen Greifswalder Bodden und Bornholm die Wind- und Seegangsverhältnisse analysiert (vgl. **Abbildung 3**).⁴

Datum / Zeit (MESZ)		Wind			Seegang	
		Richtung	mittl. Stärke (Bft)	Böen (Bft)	kennz. Wellenhöhe (m)	Periode (s)
13.05.2006	06:00	SW	2	-	< 0,5	2-3
	09:00	W	2-3	-	um 0,5	2-3
	12:00	NW	2-3	-	um 0,5	2-3
	15:00	NW	2-3	-	um 0,5	2-3
	18:00	N	2-3	-	um 0,5	2-3
14.05.2006	21:00	N	2	-	< 0,5	2-3
	00:00	N	2	-	< 0,5	2-3
	03:00	N	2	-	< 0,5	2-3
	06:00	NW	3-4	-	0,5 - 1	4
	09:00	NW	4-5	6	um 1	4-5
	12:00	NW	4	6	0,5 - 1	4
	15:00	WNW	5	7	um 1	4-5
15.05.2006	18:00	WNW	5	7	um 1	4-5
	21:00	NW	5	7	1-1,5	5
	00:00	WNW	4-5	6	1-1,5	5
	03:00	NW	4	-	um 1	4-5
	06:00	W-NW	4	-	0,5 - 1	4-5
	09:00	W	3-4	-	um 0,5	3
	12:00	W	3	-	um 0,5	3
	15:00	W	um 3	-	um 0,5	3
	18:00	umlaufend	2	-	< 0,5	2-3
	21:00	O	2-3	-	um 0,5	2-3
16.05.2006	00:00	östl' Winde	2-3	-	um 0,5	2-3
	03:00	O-NO	4	-	0,5 - 1	4
	06:00	O-NO	4	-	0,5-1	4
	09:00	O-NO	5	-	um 1	4-5
	12:00	O-NO	4	-	1-1,5	5

Abbildung 3: Wind- und Seegangsverhältnisse im Unfallgebiet

⁴ Quelle: Amtliches Gutachten, Deutscher Wetterdienst Abt. Seeschifffahrt; Hamburg, 20. Juni 2006.

4.3 Fahrtverlauf

Die nachfolgende Rekonstruktion des Fahrtverlaufes beruht im Wesentlichen auf den Angaben des Miteigentümers der Segelyacht, der von der Bundesstelle nach dem Unfall im Rahmen der Besichtigung der SAMOA befragt wurde. Darüber hinaus wurden Einsatzprotokolle der Wasserschutzpolizei und der DGzRS⁵ ausgewertet. Ergänzend hierzu konnte auf Ermittlungsergebnisse des Bundespolizeiamtes See zurückgegriffen werden.

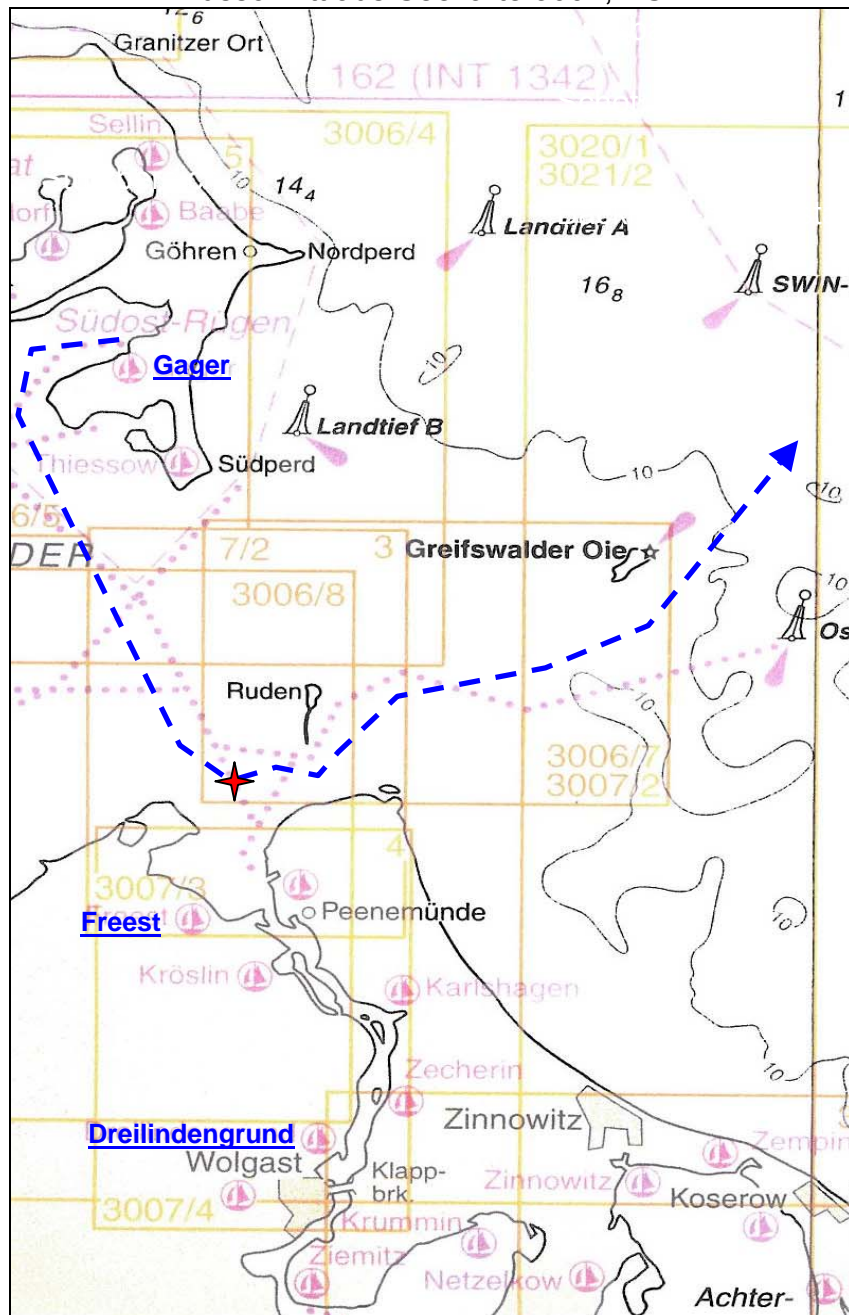
Nach den insoweit vorliegenden Erkenntnissen wollte der Skipper mit der SAMOA am 13. und 14. Mai 2006 nach Beendigung der Winterpause einen ersten so genannten Probeschlag segeln. Dies sei auch der Grund für die unzureichende Ausrüstung der SAMOA, insbesondere das Fehlen von Seekarten an Bord gewesen. Die Reise führte den Skipper zunächst in den im Südosten von Rügen gelegenen Sportboothafen Gager. Hier übernachtete er und wurde am darauffolgenden Morgen von Segelkameraden beim Frühstück in einem Imbiss gesehen.

Die SAMOA lief anschließend unter Segeln zur Rückreise nach Wolgast aus. Gegen 11:35 Uhr beobachteten Zeugen von ihrem Boot aus ein Auflaufen der Yacht am Rand des Osttieffahrwassers, ca. 0,5 sm südlich der Tonne O 28. Die Zeugen alarmierten daraufhin umgehend die Besatzung des Seenotrettungskreuzers FRITZ BEHRENS, der sich im Bereich Greifswalder Oie befand. Von dort aus wurde das strategisch günstiger im Hafen Freest liegende Seenotrettungsboot HEINZ ORTH zum Havaristen beordert. Das Seenotrettungsboot verließ um 11:50 Uhr seinen Liegeplatz und erreichte um 12:15 Uhr den Havaristen. Zwischenzeitlich war auch das Streifenboot WARNOW 53/70 der Wasserschutzpolizei Wolgast, welches einen entsprechenden Hinweis des Fahrgastschiffes SEEADLER erhalten hatte, am Unfallort eingetroffen. Auf Zuruf bot die Besatzung des Seenotrettungsbootes dem Skipper der SAMOA, der allein an Bord war, Bergungshilfe an, die dieser annahm. Um 12:25 Uhr wurde eine Leinenverbindung hergestellt und gegen 13:00 Uhr war die Yacht ohne erkennbare Havarieschäden frei vom Grund. Weitere Hilfe habe der Skipper allerdings abgelehnt, aber mündlich zugesichert, vor der Weiterfahrt zu seinem Heimathafen nach Wolgast zunächst zwecks polizeilicher Unfallaufnahme den nahe gelegenen Hafen Freest anzulaufen. Das Streifenboot steuerte demgemäß den Hafen Freest an.

Die Besatzung des Seenotrettungsbootes hat ausgesagt, dass sie die SAMOA nach dem Freischleppen mit dem Fernglas beobachtet habe und dabei mehrere nicht nachvollziehbare Segelmanöver im Bereich des Osttieffahrwassers registriert worden seien. Das Streifenboot der Wasserschutzpolizei wurde deshalb um 14:07 Uhr erneut informiert. Die HEINZ ORTH habe sich anschließend abermals der SAMOA genähert und nochmals Hilfe angeboten, insbesondere dem Skipper vorgeschlagen, die Insel Ruden anzusteuern. Dieser habe die entsprechenden Empfehlungen jedoch beharrlich ignoriert und Kurs auf die Greifswalder Oie und weiter in Richtung Pommersche Bucht genommen. Das alarmierte Streifenboot lief zur Unterstützung des Seenotretters aus. An der Tonne O 2 wurde die Nacheile auf Grund des starken Windes und des hohen Wellengangs nach Rücksprache mit dem Schichtdienstleiter abgebrochen. Anschließend verlor sich zunächst die Spur der SAMOA.

⁵ Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Ausschnitt aus Seekarte 3002; BSH

Abbildung 4: Fahrtverlauf der SAMOA am 14. Mai 2006⁶

Am 16. Mai 2006 gegen 10:00 Uhr entdeckte ein dänischer Staatsbürger an der Westküste Bornholms, ca. 2 sm nördlich von Rønne, die gestrandete unbemannte Segelyacht. Deren vorderes Segel war gesetzt. Hinweise auf den Verbleib des Skippers gab es nicht. Der Außenbordmotor war in die Betriebsposition geschwenkt und der Choke⁷ war gezogen.

⁶ Stark vereinfachte Darstellung.

⁷ Choke = Luftklappe an Vergasermotoren als Starthilfe.

Da die Yacht unbeschädigt war und der Skipper nicht aufgefunden werden konnte, gingen die dänischen Behörden von einem Seenotfall aus.

Durch das MRCC Bremen wurde ab ca. 13:50 Uhr im Seegebiet zwischen Rügen und Bornholm in einem nördlichen und einem südlichen Abschnitt nach dem vermissten Skipper der SAMOA gesucht. An den entsprechenden Aktivitäten nahmen folgende Kräfte teil:

- Ölüberwachungsflugzeug PC 251 (Breguet Atlantic)
- Dänischer Hubschrauber
- SAR Hubschrauber 8950
- Einsatzschiff BP 21 BAD BRAMSTEDT
- Bundespolizeihubschrauber PIROL 806
- FSB SEEADLER
- SRK WILHELM KAISEN
- WSP Boot DRANSKE
- MS BALTRUM

Um 21:30 Uhr wurde die Suche nach der vermissten Person nach Einbruch der Dunkelheit vom MRCC Bremen ergebnislos eingestellt.

Die SAMOA wurde durch die dänische Polizei sichergestellt und in den Bootshafen Noerrekaas in der Nähe von Rønne geschleppt. Am 4./5. Juni 2006 wurde das Boot vom Miteigentümer von Bornholm nach Wolgast überführt.

Der Leichnam des Skippers wurde am 9. Juni 2006 am Strand von Ückeritz in Ufernähe treibend aufgefunden und geborgen. Bei der gerichtsmedizinischen Untersuchung wurde als Todesursache Ertrinken festgestellt. Die Analyse von Gewebeproben ergab zudem, dass der Skipper vor seinem Tod erhebliche Mengen Alkohol zu sich genommen haben muss.

4.4 Fazit

Die Untersuchung des sehr schweren Seeunfalles der SAMOA durch die BSU musste sich auf eine summarische Darstellung der Geschehnisse beschränken. Der genaue Unfallhergang ließ sich mangels entsprechender Zeugenaussagen oder sonstiger verlässlicher Erkenntnisquellen nicht rekonstruieren und entzieht sich somit grundsätzlich auch einer weitergehenden Analyse. Allerdings sprechen die ermittelten Indizien dafür, dass der Skipper die ursprünglich als so genannten Probeschlag geplante Seereise aus nicht nachvollziehbaren Gründen trotz mangelhafter Ausrüstung des Bootes willentlich verlängert hat.

Die Auffindesituation der Yacht legt die Vermutung nahe, dass er beim Starten des Motors ins Wasser gefallen sein könnte. Dafür, dass der Skipper unmittelbar vor seinem Sturz ins Wasser mit Startvorbereitungen beschäftigt war, spricht jedenfalls, dass der Motor in die Betriebsposition abgesenkt und der Choke gezogen, der Motor aber offenbar nicht mehr angelassen worden war. Ein führerloses Fahren der Yacht unter Motor kann weitestgehend ausgeschlossen werden, weil dies höchstwahrscheinlich zu einem vollständigen Verbrauch des Kraftstofftankinhaltes geführt hätte.

Das Untersuchungsteam der BSU hat in diesem Zusammenhang im Übrigen festgestellt, dass zum Bedienen der Absenkvorrichtung des Motors ein nicht ungefährliches Hinausbeugen über die Achterkante des Bootes erforderlich ist (vgl. **Abbildung 5**).



Abbildung 5: Außenbordmotor in Standby-Position



Abbildung 6: Arbeitsgang zum Absenken des Außenbordmotors

Letztlich nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Schwierigkeiten der SAMOA am 14. Mai 2006, die das Freischleppmanöver durch das Seenotrettungsboot HEINZ ORTH erforderlich machten und die anschließende Entscheidung des Skippers trotz gegenteiliger Empfehlungen des Seenotretters die Seereise fortzusetzen sowie möglicherweise auch das spätere Überbordgehen des Skippers auf seinen nachweislich erheblichen Alkoholkonsum vor oder während der Reise zurückzuführen sind.

5 Quellen

- Protokolle und Einsatzberichte der DGzRS und der Wasserschutzpolizei
- Ermittlungsakte des Bundespolizeiamtes See Neustadt
- Protokolle der dänischen Polizei
- Obduktionsbericht des Instituts für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Greifswald im Auftrage der Staatsanwaltschaft Stralsund vom 26. Juni 2006
- Amtliches Gutachten des Deutschen Wetterdienstes über die Wetter- und Seegangsverhältnisse auf dem Seeweg von Rügen nach Bornholm in der Zeit vom 13. bis 16. Mai 2006
- Befragung des Miteigentümers der SAMOA durch die BSU
- Bordbesichtigung durch die BSU