



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

Summarischer
Untersuchungsbericht 399/06

1. Juni 2007

**Kenterung und Untergang eines
Blitz-Jollenkreuzers
am 14. August 2006
westlich von Fehmarn**

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 UNFALLS	5
2	UNFALLORT	6
3	SCHIFFSDATEN.....	7
3.1	Blitz-Jollenkreuzer	7
3.2	Daten.....	7
4	UNFALLUNTERSUCHUNG	8
4.1	Besatzung	8
4.2	Unfallhergang	8
5	UNTERSUCHUNG.....	9
5.1	Seegehende Sportboote, Spruch des BOSeeA	9
5.2	Stabilitätskriterien	10
5.3	Bauvorschriften Jollenkreuzer	10
5.4	Zusammenfassung.....	11
6	ANHANG.....	12
6.1	Bundesoberseeamt, Spruch vom 21. Januar 1988	12
6.2	Artikel YACHT 18/1977 (Seite 66,67,69).....	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Seekarte	6
Abbildung 2: Jollenkreuzer	7
Abbildung 3: Zeichnung Blitz-Jollenkreuzer.....	10

1 Zusammenfassung des Unfalls

Am 14. August 2006 gegen 14:30 Uhr¹, ca. 1,5 sm nördlich der Tonne KO 4, Kiel-Ostsee-Weg, kenterte ein Blitz-Jollenkreuzer in einer Böe und versank auf ca. 20 m Wassertiefe.

Die zwei an Bord befindlichen Personen wurden von einer anderen Segelyacht unverletzt gerettet.

¹ Alle Zeiten in MESZ – Mitteleuropäische Sommerzeit

3 Schiffsdaten

3.1 Blitz-Jollenkreuzer



Abbildung 2: Jollenkreuzer

(Foto : Eigner)

3.2 Daten

Schiffstyp:	Blitz-Jollenkreuzer
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Baujahr:	Ca. 1960
Bauwerft/Bauort:	Eigenbau/Itzehoe
Baumaterial:	Stahl mit Holzaufbau
Länge über alles:	7,98 m
Breite über alles:	2,40 m
Tiefgang:	0,5 m mit Schwert oben, 1,5 m bei Schwert unten
Verdrängung:	ca. 1,7 t
Segelfläche am Wind:	25 m ²
Maschinenleistung:	5 PS
Hauptmaschine:	Außenborder, Typ HONDA
Ruder:	Angehängtes Senkruder
Anzahl der Besatzung:	2

4 Unfalluntersuchung

4.1 Besatzung

Der Jollenkreuzer war mit dem qualifizierten 56-jährigen Schiffsführer und seinem 25-jährigen Sohn besetzt.

4.2 Unfallhergang

Am 14. August 2006 wurde um 11:00 Uhr die Reise von Heiligenhafen aus angetreten. Ziel war Spodsbjerg in Dänemark.

Der ausgehängte Wetterbericht beim Hafenmeister sagte Süd-Südwest 4-5 Bft, später zunehmend 5-6 Bft, rechtehend, voraus.

Es wurde zuerst bei Südwind mit 4-5 Bft und leichtem Regen mit kleiner Fock und dem 1. Reff im Großsegel gesegelt.

Um 12:30 Uhr, ca. 1 sm westlich Fehmarn, nördlich Flüggesand hatte der Wind etwas zugelegt und es wurde das Großsegel geborgen. Die Wellenhöhe betrug vereinzelt 0,5 m bis 1 m Höhe. Im Laufe der nächsten Stunde nahm der Wind auf 6 Bft aus südlicher Richtung mit Regenschauern zu, und die Wellenhöhe soll vereinzelt bis 2,5 m erreicht haben. Zu diesem Zeitpunkt schloss man ein Umkehren aus. Um die Manövrierfähigkeit im Boot beizubehalten, wurde die Fock nicht geborgen. Um 14:00 Uhr wurde östlich ein mit nordwestlichem Parallelkurs, nur unter gerefften Großsegel laufendes, anderes Segelboot gesehen. Um ca. 14:10 Uhr liefen von achtern drei hohe Wellen heran. Die ersten beiden Wellen konnten noch ausgesteuert werden. Die dritte Welle mit ca. 2,5 m bis 3 m Höhe konnte nicht "im Surf" heruntergefahren werden. Das Boot legte sich auf dem Wellenberg auf die Seite. Das Schwert war zu diesem Zeitpunkt halb hochgeholt. Trotz Fieren der Fock luvte das Boot weiter an und das Steuerbordheck tauchte mit 90° Schräglage ins Wasser. Dann kenterte das Boot weiter durch und schwamm kieloben. Die Kajüte füllte sich schnell mit Wasser und der Vorsteven sackte ab, so dass nur noch die achtere Luftkammer das Boot für 2-3 Minuten über Wasser hielt. Das Boot versank anschließend vollständig.

Die beiden Besatzungsmitglieder trugen gelbe, automatisch aufblasbare Rettungswesten. Ein Funkgerät und Notsignale waren nicht vorhanden.

Die Kenterung wurde von der mitlaufenden Segelyacht nicht wahrgenommen, wohl aber die gelben Rettungswesten. Die im Wasser schwimmenden Personen konnten ca. 20-30 Minuten nach der Kenterung gerettet werden.

5 Untersuchung

5.1 Seegehende Sportboote, Spruch des BOSeeA

Das SUG² regelt, dass schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse im Sinne des SUG, die im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes in der Seefahrt verursacht wurden, von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung untersucht werden. Das SUG gilt für die gesamte Seefahrt, auch für seegehende Sportboote.

Die Mindestkriterien für ein seegehendes Sportboot sind vom Bundesoberseeamt im Widerspruchsverfahren W 16/87 am 21. Januar 1988 nach dem SeeUG³ festgelegt worden. Die Ausführungen des Bundesoberseeamt ist als Anlage unter 6.1 beigelegt.

Seegehende Sportboote, die zur Seefahrt geeignet und bestimmt sind und auch regelmäßig dort verwendet werden, müssen die folgenden baulichen Voraussetzungen erfüllen:

- Der Bootskörper muss eine ausreichende bauliche Festigkeit aufweisen.
- Das Boot muss über ein wasserdichtes Deck und geschlossenen Kajütaufbauten verfügen (geschlossenes Boot).
- Das Cockpit (die Plicht) sollte selbstlenzend sein.
- Die Luken auf dem Deck und ähnliche Öffnungen müssen verschließbar sein.
- Das Boot muss eine ausreichende Stabilität aufweisen. Sie muss mindestens gewährleisten, dass weder beim Betreten oder Verlassen des Bootes noch beim Setzen oder Bergen der Segel oder bei anderen Arbeiten im oder auf dem Boot stabilitätsgefährdende Zustände eintreten.
- Auf Motorbooten müssen die Motoren fest eingebaut sein.
- Die Motoren von Motorbooten sollten über eine Antriebskraft von mindestens 3,68 kW (5 PS) Nutzleistung an der Propellerwelle verfügen.
- Die Länge über alles sollte mindestens 6 m betragen.

² SUG = Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz vom 16. Juni 2002

³ SeeUG = Seeunfalluntersuchungsgesetz vom 1. Oktober 1986

Die Kriterien selbstlenzendes Cockpit und ausreichende Stabilität werden vom Blitz-Jollenkreuzer nicht erfüllt, und der Jollenkreuzer ist danach kein seegehendes Sportboot.

5.2 Stabilitätskriterien

In den Sicherheitsrichtlinien zur Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten/ Mehrtrumpfbooten der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes sind die Kategorien der einzelnen Fahrtgebiete und die Grundanforderungen an Yachten beschrieben. Die Kategorie 5 gilt für Binnenreviere und die nächsthöhere Kategorie 4 gilt für kurze Fahrten in Ufernähe in relativ warmen oder geschützten Gewässern, die normalerweise bei Tageslicht durchgeführt werden.

Die Grundanforderung für Yachten, die unter die Kategorie 4 fallen sind:

Yachten müssen selbstaufrichtend sein. Sie müssen stark gebaut, wasserdicht und insbesondere angesichts der Rümpfe, Decks und der Kajütaufbauten in der Lage sein, Brechern und Knockdowns (Kenterungen) zu widerstehen. Sie müssen ordnungsgemäß geriggt und voll seetüchtig sein, genügend Ballast aufweisen und den vorliegenden Richtlinien entsprechen.

Der Blitz-Jollenkreuzer war danach nicht geeignet zur Fahrt in dem Gewässer westlich von Fehmarn. Das Gleiche gilt auch, wenn die EN ISO 12217-2 (Segelboote ab 6 m Rumpflänge) für die Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb von kleinen Wasserfahrzeugen angewendet werden würde.

5.3 Bauvorschriften Jollenkreuzer

Die Blitz-Jollenkreuzer entstanden nach 1947 als Einheitstyp in Stahl für Segler, die sich ihr Boot selbst bauen wollten. Diese Boote sind rundspantig mit glatter geschweißter Aussenhaut. Zur Sicherheit sollte das Vorschiff wasserdicht abgeschottet werden und nur vom Deck durch eine wasserdichte Einstiegsklappe zugänglich sein.

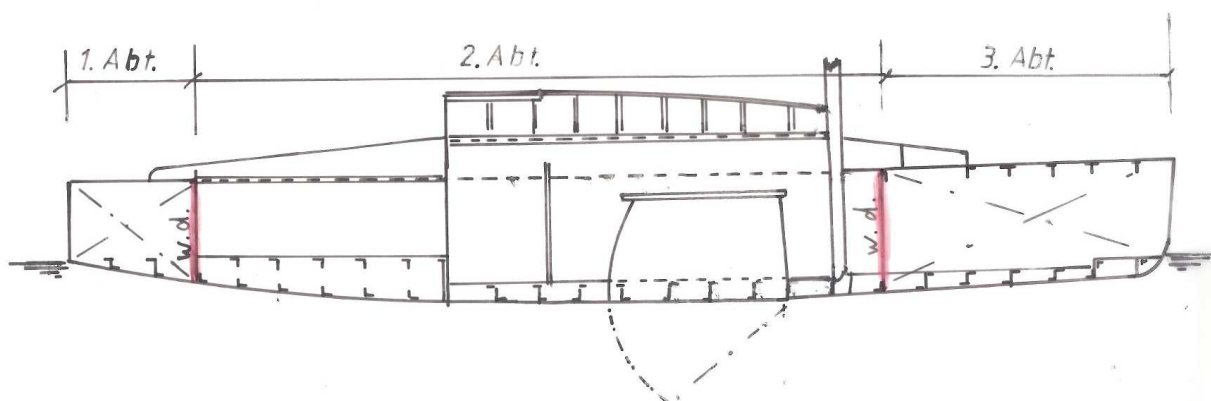


Abbildung 3: Zeichnung Blitz-Jollenkreuzer

Für die verschiedenen Jollenkreuzer gibt es diverse Klassenvorschriften. Für Sicherheitsräume, -tanks oder -körper sind die Vorschriften annähernd gleich. In den Klassevorschriften für 20 m² (R) Jollenkreuzer ist z.B festgehalten,

dass Auftriebsräume vorzusehen sind. Die Anordnung der Auftriebsräume muss so erfolgen, dass bei gekentertem oder vollgeschlagenem Boot mit der Crew in der normalen Position annähernd gleichlastig-waagerechte Schwimmelage gewährleistet ist, die ein Bergen ermöglicht.

Nach Auskunft des Eigners war das wasserdichte Schott (w.d.) zum Vorschiff beim verunglückten Jollenkreuzer nicht mehr eingebaut, so dass der vordere Auftriebsraum nicht mehr vorhanden war und der hintere Auftriebskörper nicht mehr vollständig wasserdicht.

5.4 Zusammenfassung

Beim Einsatz von Booten im Seebereich müssen diese Fahrzeuge zum Betrieb in der Seefahrt gebaut sein und über die erforderliche Stabilität bzw. Schwimmfähigkeit verfügen.

Der verunglückte Blitz-Jollenkreuzer war ein Fahrzeug, das für die Benutzung im Binnenbereich und in geschützten Gewässern konstruiert worden ist.

Die Kenterung und der anschließende Untergang mit Totalverlust des Jollenkreuzers ist noch relativ glimpflich abgelaufen, ohne dass Personen verletzt wurden. Bei einem anderen Unfall mit einem 20 m²-Jollenkreuzer vor fast genau 30 Jahren waren demgegenüber drei Tote zu beklagen. Der Bericht im Anhang 6.2 erschien 1977 in der YACHT Nr. 18 und wurde uns freundlicherweise vom DELIUS KLASING VERLAG zur Veröffentlichung genehmigt. Dieser Artikel ist für sich selbstredend.

Bei der Voruntersuchung stellte sich heraus, dass Jollenkreuzer über das vorgesehene Fahrtgebiet hinaus benutzt werden. Aufgrund der Nichtzuständigkeit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung für die Unfalluntersuchung von Schiffen, die keine Seeschiffe sind, ist eine ausführliche Unfallanalyse und die Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen nicht angezeigt, so dass die BSU-Untersuchung mit einem summarischen Bericht abgeschlossen wurde. Gleichwohl weist die BSU angesichts der beginnenden Saison eindringlich darauf hin, dass Sportfahrzeuge für eine beabsichtigte Reise konstruktiv geeignet, sicherheitstechnisch ausgerüstet und mit qualifizierter Mannschaft besetzt sein müssen. Dies gehört zu den seemännischen Sorgfaltspflichten der Schiffsführer.

6 Anhang

6.1 Bundesoberseeamt, Spruch vom 21. Januar 1988

BUNDES OBERSEEAMT AM 21. 1. 1988

Sportboot „Pirat“ Kentern mit Todesfolge eines Besatzungsmitgliedes im Watt vor Spieka — Neufeld am 6. 6. 1987

Zum Begriff „Sportboot“ i.S. von § 1 Abs. 1 Satz 2 SeeU.

Anforderungen an Bauart, Verschlüsse und Stabilität, Mindestgröße und -motorleistung.

Zusammenfassung: Das Boot „Pirat“ ist auf einer Fahrt im Wattenmeer bei aufkommenden Windböen gekentert; von den 5 Besatzungsmitgliedern verunglückte eines tödlich. Das Boot ist ein Eigenbau mit einer Länge von 4,80 m, Breite 1,30 m und flachem Boden (mittlerer Tiefgang 0,15 m); die Stabilität ist nicht ausreichend.

Das BOSeeA hat entschieden, daß dieses Boot kein Sportboot i. S. des SeeUG ist, folglich der Unfall auch kein von den Seeämtern zu untersuchender Seeunfall.

§§1 Abs. 1 Satz 2, 17 Abs. 2 Satz 2 SeeUG (Gesetz.: W 16/87).

Gegen den Spruch des Seeamtes Bremerhaven vom 31. Juli 1987 — DI 56/57 —, der wie folgt lautet:

„Am 6. Juni 1987 gegen 20.00 Uhr ist das Sportboot „Pirat“ im Weser-Elbe-Wattfahrwasser auf der ungefähren Position 53° 49' N und 81° 30' E gekentert, wobei die fünf Bootsinsassen ins Wasser fielen. Ein Bootsinsasse ist ertrunken, die anderen vier Bootsinsassen konnten gerettet werden.“

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß die Besatzung des Sportbootes „Pirat“ mit dem für dieses Fahrtgebiet nicht geeigneten, überladenen und völlig unzureichend ausgerüsteten Boot in ein Schlechtwettergebiet gelaufen ist und durch das unkontrollierte Verhalten des Bootsinsassen A und durch einen Mastbruch eine Gewichtsverlagerung stattgefunden hat.

Die Beteiligten A, B, C und D haben sich fehlverhalten, da sie

- sich vor Antritt der Reise nicht über die örtliche Wetterlage informiert und keinen verantwortlichen Schiffsführer bestimmt haben und

- die Reise trotz mangelnder seemännischer Erfahrung und mangelnder Eignung des Bootes für dieses Fahrtgebiet, mangelnder Einrichtung und mangelnder Ausrüstung angetreten haben.

Der Beteiligte A hat sich weiter fehlverhalten, da er als einer der für die Bootsführung Verantwortlichen infolge des Genusses alkoholischer Getränke in der sicheren Führung des Bootes behindert war.“

hat der Beteiligte A Widerspruch erhoben, mit dem er die Aufhebung des letzten Absatzes dieses Spruches verfolgt. Das Bundesoberseeamt hat über den Widerspruch wie folgt entschieden:

Der Spruch des Seeamtes Bremerhaven vom 31. Juli 1987 — DI 56/87 — wird aufgehoben, da es sich bei dem untersuchten Untergang des Sportbootes „Pirat“ nicht um einen Seeunfall im Sinne des SeeUG handelt.

Gründe

Tatbestand

Der Unfallverlauf ergibt sich — zusammenfassend — aus den Absätzen 1 und 2 der Spruchformel des aufgehobenen Spruches des Seeamtes Bremerhaven vom 31. 7. 1987. Ergänzend wird auf die folgenden zutreffenden Ausführungen des Abschnittes „Tatbestand“ in den Gründen des Seeamtsspruches verwiesen:

Nach Angaben des Wetteramtes Bremerhaven herrschte in der Außenweser am 6. 6. 1987 nachmittags Schauerwetter mit Südsüdwestwind Stärke 5 bis 6 in Böen bis Stärke 8. Die Wassertemperatur betrug 11°C. Um 9.16 Uhr war eine Windwarnung für das Weser-Ems-Gebiet herausgegeben worden. Darin

war Süd- bis Südostwind Stärke 5 bis 6, in Böen 7 bis 8 angekündigt worden.

Am 6. 6. 1987 nachmittags lag das Boot „Pirat“ vor dem Capper Tief auf dem Watt und wurde mit Brennstoff, Proviant und Getränken für eine langfristig geplante Pfingsttour nach Neuwerk ausgerüstet.

Mit dem steigenden Wasser (Hochwasserzeit Dorumer Tief um 20.38 Uhr) wurde die Fahrt gegen 19.30 Uhr angetreten. Im flachen Wasser wurde zunächst der Außenbordmotor benutzt, im tieferen Wasser wurde dann gesegelt. An Bord befanden sich 5 Personen.

Zur Abfahrzeit habe schönes Segelwetter geherrscht. Weiterberichte seien vor der Abfahrt nicht gehört worden. Die Sicht sei gut und der Leuchtturm Neuwerk zu sehen gewesen. Nach Erreichen des tieferen Wassers sei dieses Seezeichen direkt angesteuert worden. Bereits nach kurzer Fahrdauer ist infolge einer Windbö das Backbordstag gebrochen und der Mast in seiner Halterung umgeknickt. Der Beteiligte A hat daraufhin vorgeschlagen, die Fahrt abzuberechen. Da die übrigen Bootsinsassen jedoch auf die Fortsetzung der Fahrt bestanden, wurde nach dem Aufrichten des Mastes und der notdürftigen Reparatur des Stags in Richtung Neuwerk weitergesegelt.

Gegen 20.00 Uhr habe sich der Himmel verdunkelt und es habe angefangen zu regnen. Gleichzeitig sei eine Sturmbö aufgekomen. Durch den plötzlich zunehmenden Winddruck auf das Segel sei das reparierte Stag erneut gebrochen. Der Mast sei aus seiner Halterung herausgebrochen und mit dem Segel über die Steuerbordseite ins Wasser gefallen. Dabei habe das Boot Steuer-

BUNDES OBERSEEAMT AM 21. 1. 1988

bordschlagseite bekommen und hinten in das Boot sei Wasser eingedrungen. Daraufhin seien zwei Bootsinsassen nach vorn gegangen, um den Mast wieder aufzurichten, während der Rudergänger das Wasser mit einer in der Plicht angeschraubten Pumpe außerbords gepumpt habe. Es sei gelungen, den Mast wieder aufzurichten, den ein Bootsinsasse dann am gebrochenen Stag aufrechtgehalten habe. Nunmehr sei der Kurs in Richtung Land geändert und wieder Fahrt aufgenommen worden. Offenbar durch das Prasseln des Regens auf das Kajütendach oder in der Kajüte eindringendes Wasser aufgeschreckt sei ein weiterer Bootsinsasse, der sich bis dahin in der Kajüte aufhielt nach außen und auf die Steuerbordseite zugestürzt. Dadurch sei diese Seite wieder unter Wasser gedrückt worden und das Boot gekentert. Die Bootsinsassen fielen ins Wasser.

Nachdem ein Segelboot die Unfallstelle passiert hätte, ohne die Treibenden zu bemerken, wurden vier Bootsinsassen zwischen 20.00 Uhr und 20.30 Uhr von der Besatzung des Motorbootes „Atlantis“ gerettet.

Während der Rettungsaktion wurde über UKW-Kanal 16 der Notruf „Mayday“ ausgestrahlt. Der 5. Bootsinsasse wurde bei den daraufhin ausgelösten Rettungsmaßnahmen von einem Boot der DLRG in seinem aufgeblähten Parka an der Wasseroberfläche treibend tot aufgefunden. Er trieb neben der gekenterten „Pirat“. Seine Füße hatten sich in der Takelage verhakht. Der Verunglückte wurde gegen 22.00 Uhr von einem SAR-Hubschrauber übernommen und in ein Krankenhaus transportiert. Dort wurde der Tod durch Unterkühlung und Ertrinken festgestellt.

Das Unfallboot „Pirat“ ist von den Beteiligten gemeinsam, unter Leitung des Beteiligten A, einem gelernten Zimmermann, gebaut worden. Als Vorlage dienten alte Pläne für den Bau von Kähnen, wie sie früher auf den Kanälen und Binnenseen der Moorgebiete zwischen Elbe und Weser zur Beförderung von Torf („Hunde“) benutzt wurden. Die „Pirat“ ist eine Art verkleinerter Nachbau solcher Fahrzeuge, von dem Beteiligten A als „Halber Hund“ bezeichnet.

Das Boot verfügt über folgende Abmessungen:

Länge über alles: 4,80 m, Breite 1,30 m, Seitenhöhe 0,56 m, mittlerer Tiefgang (flacher Boden): 0,15 m (leer).

Der Kajütaufbau ist aus Tischlerplatten gefertigt und später aufgesetzt; die damit entstandene Kajüte hat eine Höhe von 1,10 m. Das Cockpit (Plicht) verfügt nicht über Einrichtungen zum Selbstlenzen.

Diese Angaben ergeben sich aus dem Gutachten des Besichtigers des Germanischen Lloyd vom 9. 7. 1987. Der Gutachter hat zur Ermittlung der Stabilität des Bootes Berechnungen angestellt und praktische Versuche durchgeführt. Die Berechnung ergab, daß schon bei der Besetzung mit zwei Personen und leichtem Wind der Freibord des Bootes zu gering und die Stabilität nicht ausreichend war. Der Versuch belegt dies deutlich:

„Das leere Boot, mit Vorleine und zwei gespreizten Achterleinen zu den Pfählen vertäut (ohne Mast und Seitenschwerrer), wurde bei ruhigem Wasser im Hafen betreten. Bei dem Versuch, über das Vorschiff seitlich am Kajütaufbau entlang zur Pinne zu gelangen, krängte das Boot soweit, daß das Schanckdeck zu Wasser kam, wenn man sich nicht weit genug mit dem Oberkörper über das Kajütdeck beugte. Der einzige Haltegriff auf der Back- bzw. Steuerbordseite reicht nicht aus, um ungefährdet an der Seite des Decks nach hinten zu gelangen.“

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis „das Boot ist für das Fahrtgebiet nicht geeignet“.

Entscheidungsgründe

Der Widerspruch des Beteiligten A führte zur Aufhebung des o.g. Spruches, da der Unfall auf dem Boot „Pirat“ kein Seeunfall im Sinne des SeeUG ist. Das Seeamt Bremerhaven hätte das Verfahren nach § 17 Abs. 2 Satz 2 SeeUG einstellen müssen.

Als erste tatbestandsmäßige Voraussetzung für das Vorliegen eines solchen Ereignisses, das nach dem SeeUG zu untersuchen ist, war zu prüfen, ob es sich bei dem Boot „Pirat“ um ein Schiff im Sinne dieses Gesetzes handelt (§ 1 Abs. 1 SeeUG). Diese Frage hat das Bundesoberseeamt verneint.

I.

1. Der Begriff „Schiff“ richtet sich zunächst nach der schon klassischen Formel „schwimmfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbeträchtlicher Größe, der fähig und bestimmt ist, auf oder auch unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen.“ (vgl. Schaps-Abraham, 4. Aufl., I. Teil, Anm. 4 vor § 476 HGB mit weiteren Nachweisen). Nach dieser Begriffsbestimmung — Merkmal der Größe — in Verbindung mit der Verkehrsauffassung rechnen offene Ruder- oder Paddelboote, Faltboote, Kanus, Tretboote oder Schlauchboote nicht zu den Schiffen.

2. Daß auch Sportboote als „Schiffe“ in diesem — eingeschränkten — Sinne anzusehen sind, hat das Gesetz hervorgehoben (§ 1 Abs. 1 Satz 2 SeeUG); es hat damit nicht, wie gelegentlich irrtümlich angenommen wird, gegenüber dem früheren Recht eine neue Schiffskategorie in die Unfalluntersuchung einbezogen, sondern nur eine Klarstellung herbeigeführt. Sportboote sind, wie verschiedentlich gesetzlich definiert, Wasserfahrzeuge, die für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden (§ 1 Abs. 1 Sportbootführerscheinverordnung-See, § 1 Abs. 1 See-Sportbootvermietungsverordnung; siehe auch Kap. 1 Abschn. 1, A4 der Richtlinien des Germanischen Lloyd für den Bau und die Ausrüstung von kleinen Wassersportfahrzeugen, 1982, sowie Kap. 1 Abschn. B, 1.1 der Vorschriften für den Bau und die Klassifikation von Yachten, 1972). Eine gesetzliche Definition von „Sport“ und „Erholung“ fehlt. Sie wird von der Verkehrsauffassung geprägt und vom Gesetz als bekannt vorausgesetzt (siehe BOSeeA Bf 6/86, Amtl. Entscheidungssammlung BOSA, 1987, S. 59; auch zur Abgrenzung von Sportbooten gegenüber anderen Nichterwerbsschiffen).

3. Für die berufsmäßige Schifffahrt, die Erwerbszwecken durch Transport- oder Dienstleistungen (hauptsächlich Handelsschiffe, Güterschiffe, Forschungsschiffe, Fischereifahrzeuge, Schlepper, Spezialschiffe und Staatsschiffe) dient, wird im allgemeinen nach See- und Binnenschiffen unterschieden; auch das SeeUG knüpft daran unterschiedliche Rechtsfolgen (§ 1 Abs. 1 Nr. 2, 3 und 4).

Seeschiffe sind nach der in Rechtsprechung und -lehre einheitlichen Auffas-

BUNDESBEREICH AM 21. 1. 1988

sung Schiffe, die zur Seefahrt geeignet (a) und bestimmt (b) sind und auch regelmäßig verwendet (c) werden. Für Binnenschiffe gelten die gleichen Kriterien, bezogen auf die Schifffahrt „auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern“ (vgl. § 1 BinSchG).

Der Bereich der Seefahrt wird durch die in § 1 der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 3. 8. 1951 (BGBl. II S. 155) i.d.F. vom 14. 1. 1977 (BGBl. I S. 59) festgelegten Grenzen der Seefahrt bestimmt. Diese Grenzen trennen diejenigen Teile der Flußmündungsgebiete voneinander, in denen nach den natürlichen Gegebenheiten „seemäßige“ oder „binnenmäßige“ Bedingungen herrschen, also höhere oder niedrigere Sicherheitsanforderungen an das Schiff zu stellen sind; dort beginnt das „Seegebiet“, die „Seefahrt“. Der Fahrtbereich der Binnenschifffahrt liegt binnenwärts dieser Grenzen.

a) Die Eignung zur Seefahrt bestimmt sich nach dem Sicherheitszeugnis des Schiffes (§ 13 SchSV) oder nach dem Fahrerlaubnischein der See-Berufsgenossenschaft; Binnenschiffe führen ein Schifffahrtsattest (§§ 1.03 ff BinSchUO). Mit diesen Zeugnissen oder Attesten, je nach Art und Verwendung der Schiffe, wird ihre Fahrtauglichkeit und damit auch nachgewiesen, daß sie bestimmte — nach See- oder Binnenschifffahrt unterschiedliche — Sicherheitsbedingungen erfüllen. Hierzu gehören hauptsächlich Vorschriften über den Bau, die Ausrüstung, den Freibord und die Stabilität des Schiffes und über seine Besatzung.

b) Die Bestimmung eines Schiffes zur Seefahrt oder zur Binnenschifffahrt ist die auf Dauer gerichtete, gelegentlich auch als „Widmung“ bezeichnete Entscheidung des Eigentümers oder Verfügungsberechtigten, es regelmäßig in dem einen oder anderen Bereich zu verwenden. Die Eintragung in das See- oder Binnenschiffsregister (§ 6 Schifffahrtsregisterverordnung) und die vorerwähnten objektiven Kriterien indizieren naturgemäß die subjektive Bestimmung.

c) Die regelmäßige tatsächliche Verwendung eines Schiffes im See- oder Binnenbereich gilt als weitere wesentliche Voraussetzung für seine Zuordnung.

4. Die vorerwähnten Begriffsmerkmale eines Schiffes, die seinen Status als See-

oder Binnenschiff belegen, sind vornehmlich für die Anwendung des unterschiedlichen Haftungsrechts entwickelt worden und spielen fast nur für die gewerbsmäßig Transport- oder Dienstleistungen erbringende Schifffahrt eine Rolle. Für Sportboote ist die Definition im allgemeinen nicht geeignet, da die dauernde Zweckbestimmung und Verwendung im Bereich der See- oder Binnenschifffahrt in der Regel gerade keine typischen Merkmale für ihre Zuordnung sind. Wesentliches Element ihres Einsatzes ist vielmehr ihre Mobilität. Sportboote dienen der Freizeitgestaltung, ihre Verwendung in dem einen oder anderen Bereich wechselt mit den Plänen und Wünschen des Eigentümers oder — bei Verkauf — mit denen des Erwerbers. Binnen- und Seereisen sind oft durchgehende Fahrten. Typisch ist auch die Verbringung auf dem Landwege. Es verbleibt somit für die Beschreibung von notwendigen Kriterien nur das der Eignung.

5. Sportboote i.S.d. § 1 Abs. 1 Satz 2 SeeUG müssen mindestens geeignet sein, auf den Seeschiffahrtsstraßen (a) bei bewöhnlichen Seegangs- und Wetterverhältnissen sicher zu fahren (b und c).

a) Der territoriale Anwendungsbereich des SeeUG erstreckt sich auf die Seeschiffahrtsstraßen und — mit hier nicht relevanten Einschränkungen — auf die Hohe See und fremde Hoheitsgewässer (§ 1 Abs. 1 Satz 1 SeeUG). Seeschiffahrtsstraßen sind nach internationaler Definition die mit der Hohen See zusammenhängenden von Seeschiffen befahrenen Gewässer (Regel 1 SeeStrO, § 1 Abs. 4 SeeSchStrO; § 9 Abs. 1 Nr. 1 u. Nr. 2 Buchst. a u. b SeeAufG). Nach dieser Maßgabe wird ihr äußerer Geltungsbereich durch die seawärtige Begrenzung des Küstenmeeres — „3-Meilen-Zone“ mit Einschluß Helgolands und der Tiefwasserteede vor der Jade-Ansteuerung (§ 1 Abs. 1, 1. Halbsatz; Anlage IV SeeSchStrO) — bestimmt; nach innen — landwärts — durch die im einzelnen festgelegten Grenzen bei den Seehäfen (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 bis 18 SeeSchStrO).

Die vorbeschriebenen flußmündungs- und küstennahen Seegebiete werden von der Sportschifffahrt als „Revier“ bezeichnet. Die vom Deutschen Segler-Verband herausgegebenen Führerscheine, mit denen dieser die Befähigung zum Führen von „Yachten unter Segel

und unter Motor“ bestätigt, sind Ausdruck dieser Verkehrsauffassung. So wird der Fahrtbereich des „Führerschein Küstenfahrt (BR)“ wie folgt beschrieben: „Revierfahrt umfaßt alle Gewässer bis zur jeweiligen völkerrechtlichen 12-sm-Grenze, soweit sie von Seeschiffen befahren werden“ (s. Q 20-1 „Yachtпилот“, herausgegeben vom DSV, Hamburg, 1985). Diese Beschreibung entspricht fast wörtlich der internationalen Definition und nationalen Begrenzung der Seeschiffahrtsstraßen, wenn man davon absieht, daß die Bundesrepublik Deutschland ihr Küstenmeer erst teilweise auf 12 sm ausgedehnt hat. Schließlich beschreibt die oben unter 2. genannte Richtlinie des Germanischen Lloyd den „Fahrtbereich IV“ von kleinen Wassersportfahrzeugen als „Tagesfahrten zwischen nahe gelegenen Häfen entlang der Küste, in einem Bereich der relativ geschützt ist. Die Fahrt erstreckt sich jedoch nur auf ein Seegebiet von nicht mehr als 3 sm, gemessen vom Festland bzw. von Inseln, die dem Festland vorgelagert sind und die nicht weiter als 6 sm vom Festland bzw. einer anderen Insel entfernt sind.“ Die ebenfalls dort zitierte Bauvorschrift für Yachten definiert den Einsatzbereich „kleine Küstenfahrt“ entsprechend als „geeignet für Fahrten zwischen nahe gelegenen Häfen längs der Küste über offenes Wasser, das aber relativ geschützt ist, mit Einschluß der vorgelagerten Inseln.“

Für die vorliegende Untersuchung ist daher jedenfalls festzuhalten, daß die vorbeschriebenen Reviere fast deckungsgleich mit den Seeschiffahrtsstraßen sind und diese wiederum den inländischen Geltungsbereich des SeeUG ausmachen.

b) Für die Bestimmung der Mindesteigenschaften von Sportbooten, also ihrer Eignung zur Fahrt auf diesen Gewässern, ist mangels allgemeiner gesetzlicher Regelung ebenfalls von der Verkehrsauffassung, insbesondere der beteiligten Kreise der Sportschifffahrt, auszugehen. Sie bezeichnet diese Gruppe von Fahrzeugen als „seegehende Sportboote“ oder „Yachten“, wobei unter „seegehend“ ihre Eignung mindestens zum Einsatz auch auf den seawärts der Grenzen der Seefahrt belegenen Teile der Seeschiffahrtsstraßen, dem Küstenmeer, verstanden wird.

Für die hierfür notwendigen Anforderungen an Schiff und Ausrüstung ist

BUNDESÖBERSEEAMT AM 21. 1. 1988

von gewöhnlichen in diesem Bereich anzutreffenden Seegangs- und Wetterverhältnissen auszugehen. „Gewöhnlich“ ist hier als normal oder durchschnittlich zu verstehen, See- und Wetterbedingungen also, unter denen die Sportschifffahrt regelmäßig betrieben wird. Die Grenze hierfür liegt nach Auffassung des Bundesoberseeamtes bei Windstärke 5 Bft („frische Brise“) und Seegang 4 („mäßig bewegte See“). Die nächsthöheren Werte (Wind 6 Bft — „Starkwind“ und See 5 — „Grobe See“) wären als Anforderungsprofil für die Bestimmung der Mindesteigenschaften von Sportbooten, die im zur See geöffneten, aber noch relativ geschützten Küstenmeer gefahren werden, zu hoch angesetzt.

c) Auch für die hiernach festzulegenden baulichen und betrieblichen Anforderungen an seegehende Sportschiffe i.S. von § 1 Abs. 1 Satz 2 SeeUG hat das Bundesoberseeamt die Auffassung der beteiligten Kreise berücksichtigt und die o.g. Richtlinien und Bauvorschriften des Germanischen Lloyd sowie die Bestimmungen der Sportbootführerscheinverordnung-See und die See-Sportbootvermietungsverordnung herangezogen.

Die letztgenannte Rechtsverordnung (§ 1 Abs. 2) unterscheidet zwischen großen und kleinen Sportbooten wie folgt: „Große Sportboote sind Wasserfahrzeuge, die für Fahrten seewärts der Grenze der Seefahrt geeignet und bestimmt sind, insbesondere Segel- und Motoryachten; kleine Sportboote sind Wasserfahrzeuge, die für Fahrten binnenwärts der Grenze der Seefahrt oder Strandnähe geeignet und bestimmt sind, insbesondere offene Segel-, Motor-, Ruder-, Falt-, Schlauch- und Wassertretboote.“

Nach allem bisher Gesagten sind die dort in der Gruppe der „kleinen“ Sportboote zusammengefaßten Fahrzeuge keine seegehenden Sportboote; also auch nicht die „offenen Segel- und Motorboote“.

Nach § 1 der Sportbootführerscheinverordnung-See bedürfen die Führer von Sportbooten mit Motorantrieb von weniger als 3,68 kW (5 PS) keiner Fahrerlaubnis (Sportbootführerschein). Hiermit hat der Ordnungsgeber zugleich die Grenze zwischen seegehenden und sonstigen Motorsportfahrzeugen gezogen. Die Vorschriften des Germanischen Lloyd enthalten — neben ausführlichen Einzelbestimmungen über Bau, Stabilität, Freibord usw. — die folgenden Mindestkriterien für seegehende Sportboote (Yachten):

- Sie müssen ein wasserdichtes Deck und geschlossene Kajütaufbauten besitzen, ein etwa vorhandenes Cockpit muß selbstlenzend sein.
- Motoryachten sollen fest eingebaute Motoren mit einer Leistung von mindestens 6 PS aufweisen.
- Die Mindestgröße betrage 6,2 m Länge über alles.

Die Gesamtheit dieser Regulative faßt das Bundesoberseeamt wie folgt zusammen:

II. Das Boot „Pirat“ erfüllt nicht die vorstehend dargelegten Voraussetzungen.

Nach den Feststellungen des Bundesoberseeamtes und den in der mündlichen Verhandlung bestätigten Feststellungen des Seeamtes sowie dem Ergebnis des Gutachtens des Germanischen Lloyd vom 9. 7. 1987 ergibt sich zweifelsfrei, daß es nicht über die Merkmale, die ein Sportboot nach § 1 Abs. 1 Satz 2 SeeUG mindestens aufweisen muß, verfügt. Dies folgt ohne weiteres aus einem Vergleich der im Tatbestand dieses Bescheides festgestellten Eigenschaften des Bootes mit den unter I, 5c bezeichneten Mindestanforderungen.

Da hiernach ein Seeunfall i.S. von § 1 Abs. 1 SeeUG nicht vorlag, fehlte dem Seeamt die Rechtsgrundlage für die Untersuchung dieses Unfalls (§ 5 Abs. 1 SeeUG); der Spruch vom 31. 7. 1987 war daher als rechtswidrig aufzuheben.

Sportboote i.S. von § 1 Abs. 1 Satz 2 SeeUG sind seegehende Sportboote, die die folgenden baulichen Voraussetzungen erfüllen:

- Der Bootskörper muß eine ausreichende bauliche Festigkeit aufweisen.
- Das Boot muß über ein wasserdichtes Deck und geschlossenen Kajütaufbauten verfügen (geschlossenes Boot).
- Das Cockpit (die Plicht) sollte selbstlenzend sein.
- Die Luken auf dem Deck und ähnliche Öffnungen müssen schließbar sein.
- Das Boot muß eine ausreichende Stabilität aufweisen. Sie muß mindestens gewährleisten, daß weder beim Betreten oder Verlassen des Bootes noch beim Setzen oder Bergen der Segel oder bei anderen Arbeiten im oder auf dem Boot stabilitätsgefährdende Zustände eintreten.
- Auf Motorbooten müssen die Motoren fest eingebaut sein.

Die folgenden Merkmale dienen als weitere bestimmende Faktoren für die Eigenschaft eines Fahrzeuges als Sportboot i.S. von § 1 Abs. 1 Satz 2 SeeUG:

- Die Länge über alles sollte mindestens 6 m betragen.
- Die Motoren von Motorbooten sollten über eine Antriebskraft von mindestens 3,68 kW (5 PS) Nutzleistung an der Propellerwelle verfügen.

Die letztgenannten größenmäßigen Merkmale sieht das Bundesoberseeamt nicht als starre Grenzwerte an; sie mögen sich mit der technischen Entwicklung und der Verkehrsauffassung ändern oder auch im Einzelfall geringfügig unterschritten werden. Als unverzichtbar für eine Zuordnung zu den seegehenden Sportbooten hält es jedoch die vorstehend aufgezeigten baulichen Voraussetzungen.

6.2 Artikel YACHT 18/1977 (Seite 66,67,69)

Der Segelsport ist immer sicherer geworden. Moderne Bootsbau- und Bordtechnik, neuzeitliche Signal- und Rettungsmittel, verbesserte Ausbildung und der ständig fortschreitende Ausbau des Rettungswesens haben der Sportschiffahrt viele potentielle Gefahren genommen. Und dennoch geschehen immer wieder schreckliche Unglücke, wie das des Jollenkreuzers „Colinauke II“, bei dem jüngst in der westlichen Ostsee drei Tote zu beklagen waren. Die YACHT hat Hintergründe und Ablauf des tragischen Geschehens untersucht.

WARUM STARB DIE CREW DER „COLINAUKE II“?

Wir schreiben den 1. Juli 1977, und dieser Freitag ist einer der typischen norddeutschen Sommertage, denn das Wetter zeigt sich eher aprillkühl und windig. Der Himmel ist zu dreiviertel mit Alto- und Stratocumulus bedeckt, und die Wetterstation in Travemünde registriert bei einer Lufttemperatur von nur 17° frischen SSW, Stärke 4 bis 5 Bft. Ursache ist ein Tief mit 995 mb Kerndruck über der nördlichen Nordsee, dessen Warmfront bereits über die Lübecker Bucht hinweggezogen ist, während die ausgeprägte Kaltfront noch bei Helgoland liegt und ostwärts folgt. Die Windvorhersage lautet auf „mäßige SW- bis W-Winde“.

Während sich die Kur- und Badegäste in Travemünde noch fragen mögen, ob sie diesen trüben Ferientag am Strand oder doch lieber in der nahen Hansestadt Lübeck verbringen sollen, beginnt in Bad Schwartau — 19 Kilometer traveaufwärts — die Urlaubsreise der „Colinauke II“: die Familie Timm geht an Bord und wirft um 10.00 die

Leinen los, um einen vierwöchigen Seetörn in skandinavische Gewässer zu starten. Erster Hafen soll das 60 Seemeilen entfernte Gedser sein. Das Boot ist ein 20-m²-Jollenkreuzer von 7,75 m Lúa und 2,50 m Breite, gebaut bei Sommerfeld aus formverleimtem Mahagonisperrholz und zusätzlich von außen karweelbeplankt. Als Rigg trägt das gepflegte, naturlackierte Boot einen Holzmast mit Niroverstagung; die Segel sind aus Kunstfasern hergestellt. An Bord befindet sich eine Menge Ausrüstung: außer Proviant und Kleidung gibt es einen 16-PS-Außenborder, zwei Klappdraggen, viel Tauwerk, eine Sturmfock, drei Rettungswesten und einen Secumar-Ring, Seekarten, Steuer- und Peilkompaß, Kartenbesteck und allerlei Werkzeuge und Ersatzteile. Eines allerdings ist nicht dabei: es fehlen jegliche Signalmittel wie Raketen, Leuchtpistole oder Handfackeln.

Dennoch wird Eigner und Skipper Heinz Timm von Vereinskameraden der Sportschiffergilde Westfalen

Bochum und später von Hinterbliebenen als erfahrener Segler beschrieben. Der gebürtige Wismarer besitzt den A-, BR- und Motorbootführerschein und segelt — jetzt 52jährig — seit 20 Jahren. Er hat schon mehrere Ostseetörns mit Jollenkreuzern unternommen, die ihn bis nach Schweden führten. Als gelernter Handwerker ist er ein Praktiker, der sein Boot selbst überholt und es genau kennt. Ehefrau Hildgard (52) und Sohn Lothar (26) gehören außer ihm zur segelerfahrenen Urlaubscrow, während Tochter Astrid (17) aus beruflichen Gründen zu Hause zurückbleibt.

Niemand beachtete das auslaufende Boot

Nach etwa zweistündiger Revierfahrt — also gegen 12.00 an diesem Freitag mittag — läßt „Colinauke II“ den Travemünder Hafen hinter sich und läuft, wahrscheinlich unter Vollzeug, vor dem Wind in die Lübecker Bucht hinaus. Niemand nimmt besondere No-

tiz von der kleinen Yacht. Warum sollte man auch? Im Bereich der Trave liegen 1000 Boote an den Stegen und irgendein weißes Segel ist eigentlich immer zu sehen. Die See ist hier unter Land zunächst noch ruhig, aber sie nimmt zu, je weiter das Boot in das offene Wasser der Bucht hinaussegelt. Zudem verschlechtert sich das Wetter.

Mit der von Westen heranziehenden Kaltfront des Nordseetiefs beginnt es schauerartig zu regnen, der Wind dreht recht und frischt böig auf. Er erreicht seine größte Stärke am späten Nachmittag, und um 19.00 Uhr weht es beim Fehmarnbelt-Feuerschiff mit Beaufort 7 aus SW. Es regnet, und die kurze steile See hat eine durchschnittliche Höhe von 1,5 Meter erreicht. „Colinauke II“ aber hat ganze 60 Zentimeter Freibord und ein riesengroßes, ungeschütztes und nicht selbstlenzendes Cockpit. Und wenn sie noch segelt, dann muß sie um diese Zeit irgendwo im Seegebiet südöstlich von Fehmarn gestanden haben. Falls Skipper Heinz Timm seinen Kurs geradewegs nach Gedser abgesetzt hat, kann sie aber auch auf dem Lübeck-Gedser-Weg gewesen sein, auf dem Tag und Nacht die Skandinavien-Fähren entlangrauschen. Gesehen hat sie niemand mehr...

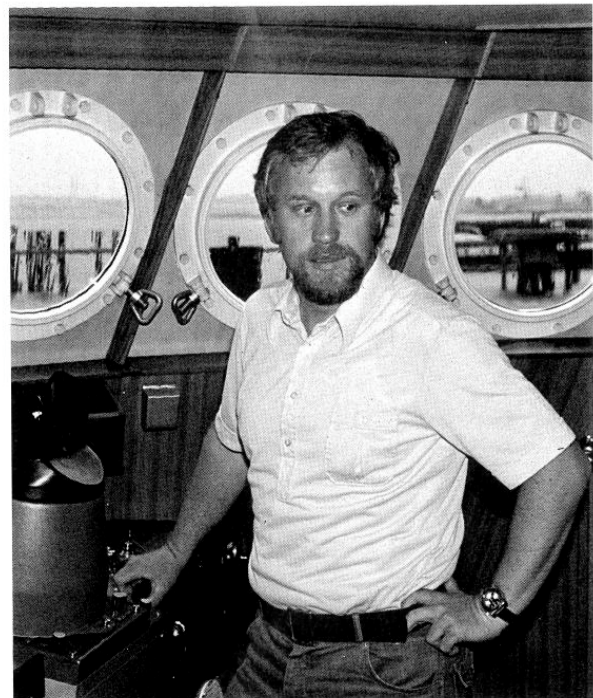
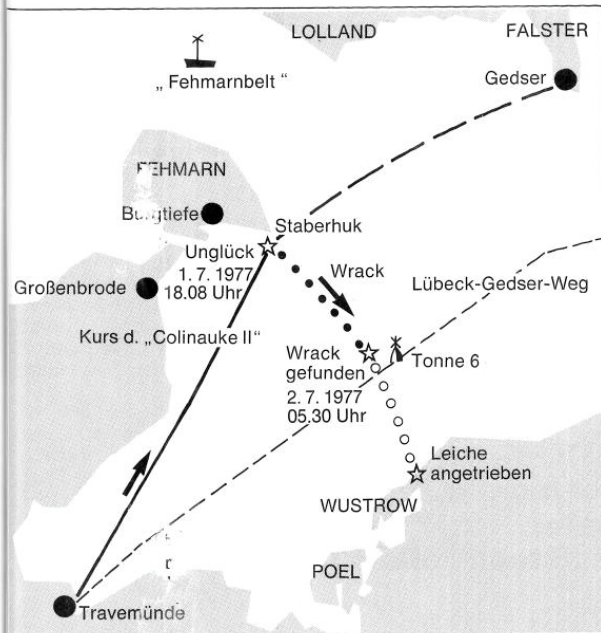
Nach einer windigen und regnerischen Nacht dämert ein neuer Morgen herauf; am Sonnabend, dem 2. Juli, zeigen die Uhren auf der Brücke der weißen Schwedenfähre „Oliver Twist“, die mit Passagieren von Helsingborg nach Travemünde unterwegs ist, 05.30, als die Brückenwache auf einen größeren in der See treibenden Gegenstand aufmerksam wird. Der Wachoffizier läßt sofort stoppen und manövriert dichter an die Fundstelle heran.

Nun kann man es genauer erkennen: in der immer noch ruppigen See treibt — eine Seemeile westlich Tonne 6 — auf ebenem Kiel ein Segelboot, dessen Mast mit ungerefften Segeln gebrochen ist und über dem Vorschiff im Wasser liegt. Es ist ein Jollenkreuzer — die „Colinauke II“. Das Boot



Das ist der traurige Rest von „Colinauke II“, der nach der stundenlangen Schleppfahrt vom Fundort nach Fehmarn übrigblieb.

So könnte es gewesen sein: Das Schiff kenterte oder schlug bei Staberhuk voll und trieb dann zum Lübeck-Gedser-Weg.



Vormann Lemke vom Rettungskreuzer „John T. Essberger“: Über UKW-Seefunk jederzeit erreichbar.

Fotos: Helge Janßen (2), Peter Timm (1), Karte: Paul Denz

liegt vollgeschlagen bis zum Deck im Wasser, aber größere Schäden an Rumpf oder Aufbau sind nicht zu erkennen. Von einer Besatzung an Bord oder im Wasser fehlt allerdings jede Spur. Wenig später beginnt eine umfangreiche Such- und Rettungsaktion.

„Oliver Twist“ meldet den erschütternden Fund auf UKW-Sprechweg 16. Seenotrettungskreuzer „John T. Essberger“, auf dem rund um die Uhr Funkwache gegangen wird, läuft von Großenbrode aus und erreicht mit 27 kn Fahrt gegen 07.00 den Fundort. Die Fähre hat inzwischen eine Rauchboje neben das Wrack gelegt und die Reise fortgesetzt, denn nun kommen ein BGS- und ein SAR-Hubschrauber, die Rettungskreuzer „Hamburg“ und „Paul Denker“ sowie zwei Schiffe aus der DDR hinzu und nehmen die fieberhafte Suche nach der Besatzung der „Colinauke II“ auf. Die Zeit drängt; das Wetter ist mit NW 6 und steilem Seegang nach wie vor schlecht, und die Wassertemperatur beträgt ganze 16° - zu wenig, als daß viel Hoffnung besteht, die Vermissten noch lebend zu finden. Man entdeckt Bodenbretter und Spinnakerbaum, ferner Verbandskasten, Thermosflaschen und Rettungswesten. Den ganzen langen Tag wird gesucht - Heinz Timm und seine Familie aber findet man nicht.

Beim Schleppen wurde der Aufbau zerstört

Vormann Lemke mit seiner „Essberger“ versucht sich derweil mit der Bergung des Wracks und hat große Schwierigkeiten. Es dauert eine geschlagene Stunde, bis seine Rettungsmänner endlich eine Schleppverbindung herstellen können. Aber dann merken sie, daß der große Kreuzer nicht langsam genug schleppen kann. Erst dem Tochterboot gelingt es gegen 09.20, den vollgeschlagenen Havaristen in Bewegung zu bringen. Der Schlepp nach Fehmarn dauert beinahe sechs Stunden gegen Wind und See, und

obwohl Tochterboot „Elsa“ mit nur 2 kn dampft, schlägt die See Kajütdach und Schotten, Kojen und Rigg kurz und klein. Auf der „Essberger“, die hinterherläuft, fischen sie die Trümmer aus dem Bach.

Am Ziel angelangt, fährt den Rettungsmännern dann der Schreck in die Glieder: als sie den Rumpf der „Colinauke II“ gegen 15.00 auf den Burger Strand setzen und die Lenzpumpe anwerfen, gewahren sie ein erstes Opfer der Katastrophe. Dort, wo vorher der Salon des Bootes gewesen war, liegt neben dem Schwertkasten - lediglich mit Hemd, Hose und Bootschuhen bekleidet - die Leiche eines Mannes. Es ist der Sohn des Eigners, Lothar Timm - ertrunken an Bord.

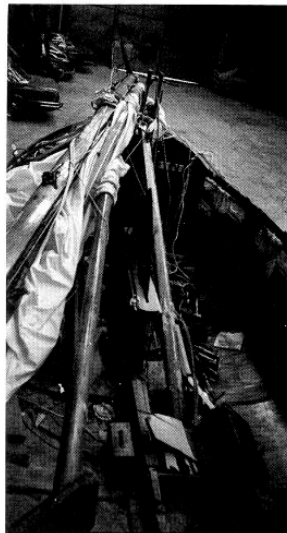
Die Rettungsmänner lenzen das Boot und bringen es in Burgtiefe an Land. Dann verschwindet es im Halbdunkel einer Fehmarnscheune - trauriges Ende einer Urlaubsreise. Der Rest ist Warten. Warten, ob und wann die Ostsee den toten Skipper und seine Ehefrau wieder hergibt. Versuche, Ursachen zu ermitteln, Schlüsse zu ziehen, Klarheit zu gewinnen. Am Sonntag wird Hildegard Timm bei Wustrow in der DDR an den Strand gespült. Sie hat eine gelbe Öljacke an, aber eine Schwimmweste trägt auch sie nicht.

Ich habe mit allen gesprochen, die etwas zu diesem Fall sagen konnten: mit Polizei und Staatsanwalt, mit Rettungsleuten, Vereinskameraden und Hinterbliebenen. Ich habe mir das Wrack gründlich angesehen und mich gefragt: Warum starb die Crew der „Colinauke II“? Wurden sie im Dunkel der Nacht auf dem Lübeck-Gedser-Weg von einer schnellen Fähre überlaufen, ohne bei Regen und schlechter Sicht eine Chance zu haben? Fielen sie außenbords, als ihr Boot in einer der steifen Schauerböen des Freitag abend kenterte? Oder stieg eine „siebente“ See in das große Cockpit ein, die sie nicht wieder loswerden konnten?

Schließlich fand ich in dem wirren Durcheinander der Bilge zwischen Tampon und Kursdreieck, Konser-

vendosen und Werkzeugen die elektrische Borduhr der „Colinauke II“. Ihre Zeiger stehen auf 06.08 Uhr, und sie muß stehengeblieben sein, als die kleine Yacht sank und das von Elektriker Heinz Timm sachkundig installierte Bordnetz ausfiel.

Mit diesem Indiz kann man nun, glaube ich, wenigstens zurückrechnen, wann und wo der nasse Tod nach der „Colinauke II“ und ihrer Besatzung griff: Skipper Timm mag angesichts des sich verschlechternden Wetters von seinem ursprünglichen Plan, Gedser auf direktem Wege anzulaufen,



Das Wrack verschwand im Halbdunkel einer Fehmarnscheune. In einer Seeamtsverhandlung wird man später versuchen, die Ursache des Unglücks zu ergründen - vermutlich mit wenig Erfolg.

abgelassen und einen nördlicheren Kurs gesteuert haben, um bei Fehmarn für einige Zeit Landschutz zu finden. Bei einer angenehmen Fahrt über Grund von 5 kn, die das leichte Boot raumschots unter Vollzeug sicherlich lief, müßte es um 18.00 dicht südlich oder östlich von Staberhuk gestanden haben.

Den erhofften Landschutz wird Timm indes nicht gefunden haben, denn Kenner wissen, daß die um die Ecke laufenden Seegangskomponenten aus SW und NW bei Staberhuk eine besonders üble Kreuzsee erzeugen. In

dieser See und bei dem durch den Fehmarnsund pfeifenden Westwind mag der Jollenkreuzer von einer Sekunde zur anderen einfach vollgeschlagen oder gekentert sein, ohne daß irgend jemand an Bord die Zeit fand, seine Schwimmweste anzulegen.

18.08 Uhr: das Boot sackt weg. Der Mast kommt herunter, weil die ausweichende Krängung des Rumpfes fehlt oder weil die Seen ins Großsegel wuchten. Sohn Lothar überrascht das kalte Wasser in der Kajüte, wo er sich vielleicht zum Ausrufen hingelegt hatte. Versuchen seine Eltern, die möglicherweise recht nahe Küste von Fehmarn schwimmend zu erreichen? Das Wrack der „Colinauke II“ treibt nun mit etwa einem halben Knoten bei NW-drehendem Wind nach SO und erreicht nach elf Stunden am Sonnabend morgen gegen 05.00 den Lübeck-Gedser-Weg bei Tonne 6. Ja, so könnte es geschehen sein.

Das Fazit dieser Tragödie auf See? Wer sich mit der Feststellung begnügt, daß ein Jollenkreuzer einfach nicht auf die See gehört, der hat zweifellos recht. Aber es bleiben ein paar Fragen offen, die auch manchen Eigner einer seegehenden Kiel-yacht nachdenklich stimmen mögen: Warum trug die Crew der „Colinauke II“ nicht schon lange vor dem Unglück ihre vorhandenen Schwimmwesten? Hätte nicht vielleicht der Abschuß einer einzigen Fallschirmrakete (wenn sie an Bord gewesen wäre) wenigstens zwei Menschenleben retten können? Wären die Timms noch am Leben, wenn sie eine Rettungsinsel mitgeführt hätten?

Vormann Lemke zeigte mir auf der „Essberger“ stolz seinen neuen UKW-Sichtfunkpeiler und meinte dazu: „UKW ist heute für jede Yacht eine Lebensversicherung. Wir peilen in Sekundenschnelle die Richtung. Und dann finden wir sie auch.“

Die Crew der „Colinauke II“ mußte letzten Endes deshalb sterben, weil sie sich nicht bemerkbar machen konnte. Die Wahrscheinlichkeit, ohne Hilferuf in Seenot entdeckt zu werden, ist gering. Helge Janßen