



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

## **Summarischer Untersuchungsbericht 325/11**

**Schwerer Seeunfall**

**Festkommen des  
Traditionsseglers AMPHITRITE  
im Kleinen Belt  
am 29. Juni 2011 um 23:35 Uhr**

15. April 2012

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 in der bis zum 30. November 2011) geltenden Fassung 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.

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 19 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

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  
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 31908340  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

## Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG .....	5
2	FAKTEN .....	6
2.1	Foto .....	6
2.2	Daten .....	6
2.3	Reisedaten .....	7
2.4	Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr .....	7
3	UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG .....	9
3.1	Unfallhergang laut Zeugenaussagen .....	9
3.2	Untersuchung .....	10
3.2.1	Technische Beweise .....	10
3.2.2	Wettergutachten .....	10
3.2.3	Qualifikation .....	10
3.2.4	Zweck des Vereins .....	11
4	FAZIT .....	12
5	QUELLENANGABEN .....	13

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schiffsfoto AMPHITRITE .....	6
Abbildung 2: Seekarte mit Unfallposition .....	7
Abbildung 3: Unfallposition - detailliert.....	8

## 1 Zusammenfassung

Die AMPHITRITE war auf einer ihrer Ausbildungsfahrten mit südlichem Kurs durch den Kleinen Belt. An Bord befanden sich 25 Personen. Im Laufe des Abends des 29. Juni 2011 drehte der Wind von bisher südwestlichen Richtungen auf West, so dass der Kapitän entschied, die sehr schmale Passage zwischen den Inseln Årø und Bågø zu nutzen. Gegen 22:30 Uhr<sup>1</sup> übernahm der Kapitän die Wache, während ein Steuermann die terrestrische Navigation wahrnahm. Plötzlich sprang der Wind auf Nord um, so dass die Segel back schlugen und das Schiff hart anluvte. Trotz aller Gegenmaßnahmen traversierte die AMPHITRITE nach Nordosten und kam um 23:35 Uhr auf der Position  $\phi 55^{\circ}17,46'N$   $\lambda 009^{\circ}48,67'E$  fest.

Es war der Besatzung nicht möglich, das Schiff wieder flott zu bekommen, so dass ein Schlepper angefordert werden musste. Dieser zog die AMPHITRITE am nächsten Abend frei, und gegen 21:25 Uhr setzte sie aus eigener Kraft ihre Reise fort.

Es kam zu keinen Personenschäden. Eine Prüfung durch die Besatzung ergab ebenfalls keine Schäden am Fahrzeug und der Umwelt.

---

<sup>1</sup> Alle Zeiten im Bericht in Ortszeit = Mitteleuropäische Sommerzeit MESZ = UTC + 2h

## 2 Fakten

### 2.1 Foto

Hasenpusch Photo-Productions



Abbildung 1: Schiffsfoto AMPHITRITE

### 2.2 Daten

Schiffsname:	AMPHITRITE
Schiffstyp:	Segelschiff
Nationalität/Flagge:	Deutsch
Heimathafen:	Bremen
MMSI-Nummer:	211302660
Unterscheidungssignal:	DJRT
Reederei:	Clipper DJS e.V.
Baujahr:	1887
Bauwerft/Baunummer:	Camper/Nicholsen Gosport / UK
Klassifikationsgesellschaft:	Germanischer Lloyd
Länge ü.a.:	44,55 m
Breite ü.a.:	6,44 m
Bruttoraumzahl:	110
Tragfähigkeit:	184 t
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	3,70 m
Maschinenleistung:	346 kW
Hauptmaschine:	2 Dieselmotoren
Werkstoff des Schiffskörpers:	Holz
Anzahl der Besatzung:	25



Az.: 325/11

### 2.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Middelfart
Anlaufhafen:	Ankerplatz südlich Lyø
Art der Fahrt:	Sonstige Schifffahrt International
Angaben zur Ladung:	Keine
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	3,70 m
Besatzung:	25
Lotse an Bord:	Nein
Kanalsteurer:	Nein
Anzahl der Passagiere:	0

### 2.4 Angaben zum Seeunfall oder Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Ereignisses:	Schwerer Seeunfall / Grundberührung
Datum/Uhrzeit:	29. Juni 2011 - 23:35 Uhr MESZ
Ort:	Kleiner Belt
Breite/Länge:	$\phi$ 55°17,46'N $\lambda$ 009°48,67'E

Ausschnitt aus Seekarte D16, BSH

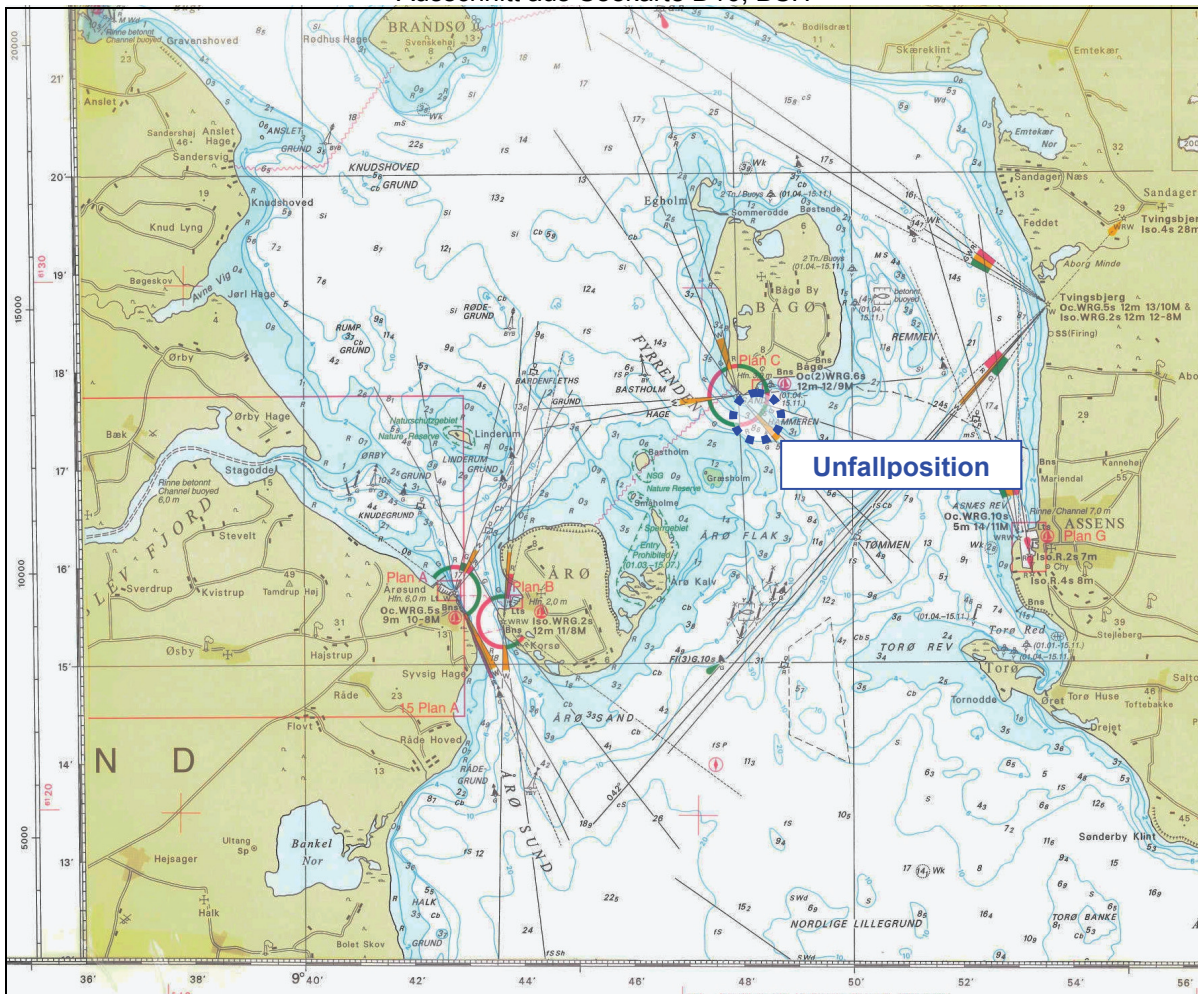


Abbildung 2: Seekarte mit Unfallposition



Ausschnitt aus Seekarte D16, BSH

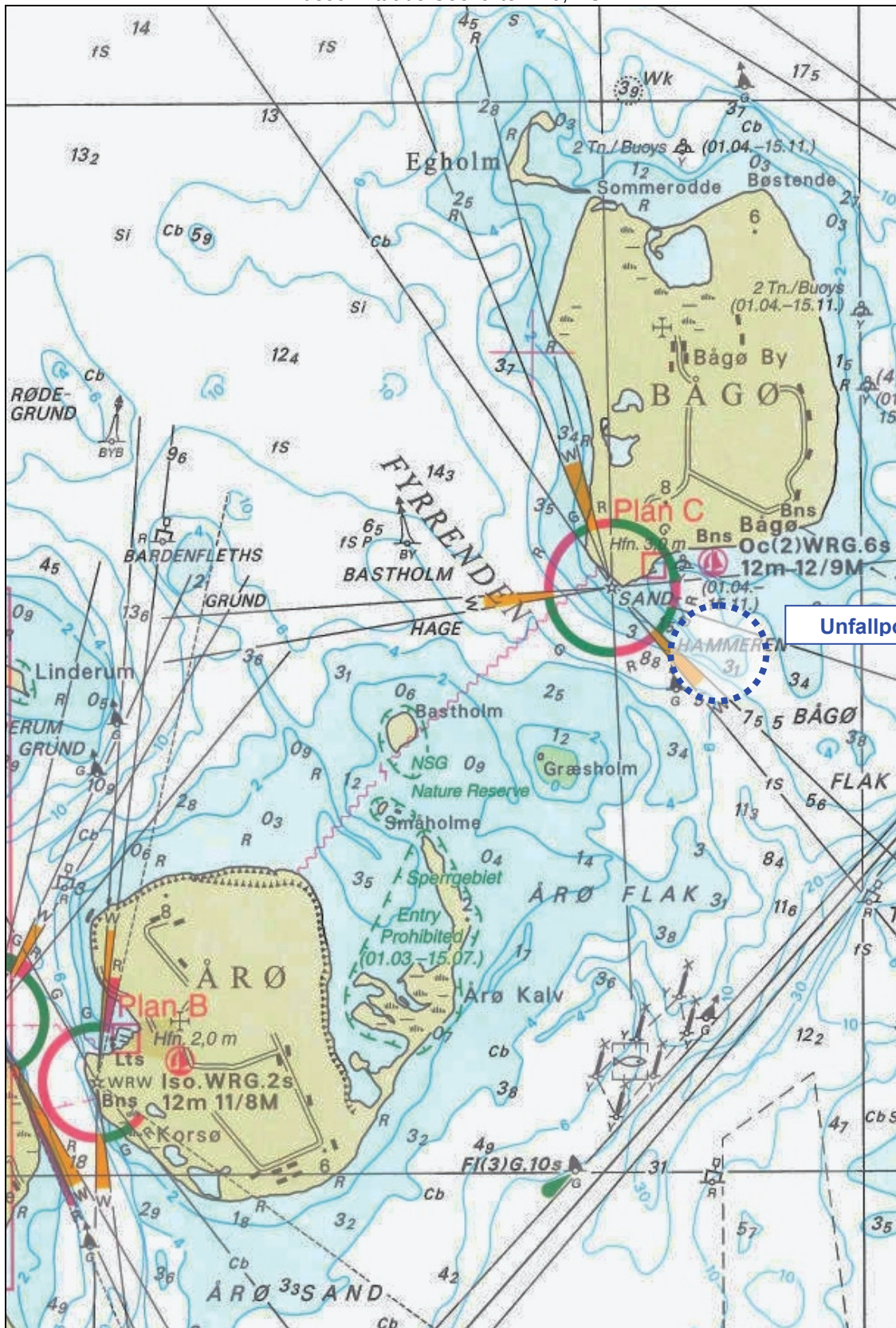


Abbildung 3: Unfallposition - detailliert



### 3 Unfallhergang und Untersuchung

#### 3.1 Unfallhergang laut Zeugenaussagen

Die AMPHITRITE befand sich am 29. Juni 2011 auf einer ihrer Ausbildungsfahrten im Sinne der Vereinssatzung zur Förderung des Segelsports und der Jugendfürsorge von Middelfart kommend auf dem Weg durch den Kleinen Belt zur Insel Lyø. An Bord befanden sich 25 Vereinsmitglieder.

Tagsüber wehte der Wind mit Bft 3-4 aus südwestlicher Richtung. Im Laufe des Abends drehte er auf West bis Nordwest. Gesegelt wurde mit Außen- und Innenklüver, Fock, Schoner-, Groß- und Besan-Segel. Großsegel und Besan waren durch Bullentaljen, das Schonersegel durch Bullenstander gesichert.

Da der Wind abends aus West kam, wurde entschieden, die schmalere Passage zwischen den Inseln Årø und Bågø zu nehmen. Außerdem sollte so der Berufsschiffahrt aus dem Weg gegangen werden, die mehr die östliche Route nähme.

Gegen 22:30 Uhr ließ der Kapitän die Maschine klar machen und übernahm die Wache. Das Radar war in Betrieb und wurde vom Kapitän beobachtet. Der wachhabende Steuermann navigierte terrestrisch mittels herkömmlicher Seekarte. Eine nichtzugelassene elektronische Seekarte sei nebenbei mitgenutzt worden. Am Ruder stand ein erfahrener Rudergänger, vier weitere Besatzungsmitglieder vervollständigten die Wache.

Das Schiff segelte auf Backbordbug. Kurz vor der grünen Tonne sprang der Wind plötzlich um auf Nord und die Segel schlugen back, so dass das Schiff hart anlufte. Das Schiff nahm einen Backborddreh auf und bewegte sich auf die Untiefen zu. Der Kapitän ließ sofort Ruder Hart Steuerbord und die Maschine Voll Voraus legen. Gleichzeitig befahl er, die Segel zu fieren. Trotz dieser Maßnahmen traversierte die AMPHITRITE weiter nach Nordosten und kam um 23:35 Uhr auf der Position  $\phi 55^{\circ}17,46'N$   $\lambda 009^{\circ}48,67'E$  fest.

Alle Versuche, das Schiff sofort wieder frei zu bekommen scheiterten, da das Wasser aufgrund der Windverhältnisse schnell fiel.

Alle Segel wurden geborgen und die Bilgen geprüft. Es wurde kein Wassereinbruch festgestellt.

Der angeforderte Schlepper BURE traf am 30. Juni 2011 um 20:15 Uhr ein. Nach der Herstellung der Leinenverbindung zog er die AMPHITRITE problemlos frei, so dass sie um 21:25 Uhr die Fahrt aus eigener Kraft wieder aufnehmen konnte.

Eine sorgfältige Prüfung des Schiffes durch die Besatzung ergab, dass keine Schäden entstanden waren.

## **3.2 Untersuchung**

### **3.2.1 Technische Beweise**

Für die AMPHITRITE ist weder ein VDR noch ein AIS-Gerät vorgeschrieben. Beides war dementsprechend nicht vorhanden. So gibt es keine technischen Nachweise für das Unfallgeschehen.

### **3.2.2 Wettergutachten**

Auf die Erstellung eines Wettergutachtens wurde verzichtet, da der Nachweis für plötzlich drehende Winde, insbesondere in dem gefahrenen Gebiet, aufgrund der geografischen Situation, nicht möglich ist.

### **3.2.3 Qualifikation**

Der Kapitän besitzt seit 1965 das Befähigungszeugnis für die Tätigkeit als Kapitän und Erster nautischer Offizier in allen Fahrtgebieten und Größenklassen (AG). Dazu den Sporthochsee-Schifferschein mit dem Zusatzeintrag der Befähigung zum Führen von Traditionsschiffen und zum Betreiben von Maschinenanlagen auf Traditionsschiffen sowie die Funkzeugnisse Allgemeines Betriebszeugnis für Funker (ABZ) und Long Range Certificate (LRC). Das Long Range Certificate ist ein international gültiges Funkbetriebszeugnis. Es berechtigt den Inhaber zur Teilnahme am mobilen Seefunkdienst und am mobilen Seefunkdienst über Satellit auf Sportbooten. Es schließt die Bedienung von Sprech-Seefunkstellen, Schiffs-Erdfunkstellen und Sicherheitsfunksystemen (GMDSS) ein.

Nach eigenen Angaben führt er seit 30 Jahren Traditionsschiffe.

Der Steuermann besitzt den Sportseeschifferschein seit 2000 mit Traditionsschiffereintrag von 2004.

Alle hier genannten Zeugnisse beider Personen konnten mit Unterstützung des BSH überprüft werden.

### **3.2.4 Reiseplanung**

Die Reiseplanung für Mittwoch, den 29. Juni 2011 sah vor, von Middelfart auslaufend als abendliches Reiseziel die Nordküste der Insel Lyø (SW-lich von Faaborg) zu erreichen, da durch einen hakenförmigen Ausläufer an der NW-Ecke der Insel der Ankerplatz gegen Winde aus SE über SW bis NW geschützt war.

Die Entscheidung für die Wahl der Route über den Bredningen fiel windabhängig erst abends gegen 22:00 Uhr. Hinzu kam das Argument, dass die Berufsschiffahrt die östliche Passage nutzt. Insbesondere nachts gingen durch die östliche Passage einige Kümos und Kohlenschuber. Westlich sei die weniger befahrene Route. Der Wind war günstig für die westliche Passage, er ging ab 22.00 Uhr auf West. So konnte man gut Südkurs über Grund fahren.

Die unbetonnte und schnell ansteigende nördliche Fahrinnenseite des Fyrrenden sei durch Radarbeobachtung des Abstandes zu Bågø beachtet worden. Des Weiteren sei die Nordtonne des Fahrwassers dicht passiert worden. Aufgrund der hellen Nacht seien die unbeleuchteten Tonnen (je eine am nördlichen und eine am südlichen Ende des Fahrwassers) und die Küstenlinie klar zu erkennen gewesen.

Für die Passage Fyrrenden hatte der Kapitän die Wache übernommen. Der Steuermann navigierte terrestrisch mit. Ein erfahrener Rudergänger und vier weitere Wachmitglieder bildeten die Wache. Die Mitglieder der Wache seien alle befahren.

### 3.2.5 Zweck des Vereins

Entsprechend der Homepage des Vereins "Clipper" Deutsches Jugendwerk zur See e.V., heißt es in Artikel 1 Absatz 2 der Satzung des Vereins<sup>2</sup>:

*„Der Verein hat den Zweck, Jugendlichen, aber auch gegebenenfalls anderen an der Segelschiffahrt Interessierten Gelegenheit zu geben, auf geeigneten Segelschiffen unter fachkundiger Leitung den Segelsport im Rahmen traditioneller Seemannschaft zu betreiben.*

*Mit der aktiven Teilnahme an dem außergewöhnlichen sportlichen Erlebnis der Segelschiffahrt und den besonderen Lebensbedingungen auf See soll der körperlichen und geistigen Entwicklung in der pädagogischen Tradition segelnder Schulschiffe ein besonderer Anstoß gegeben werden. Dabei soll im Sinne einer demokratischen Erziehung der hier unentbehrliche Gruppensinn gefördert, der Sinn für Verantwortung entwickelt und soziales Verhalten geübt werden. Wettfahrten (insbesondere Oldtimer-Regatten) sollen nach Möglichkeit in das Segelprogramm eingebaut werden.*

*In diesem Sinne macht sich der Verein die Förderung des Segelsports und die Jugendpflege und darüber hinaus die Jugendfürsorge zu seinen besonderen Aufgaben. Er verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung. Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. Durch die der Seefahrt eigentümlichen Begegnungen mit anderen Menschen und anderen Kulturkreisen soll die internationale Gesinnung, die Toleranz auf allen Gebieten und die Völkerverständigung gefördert werden. Der Verein betrachtet es nicht als seine Aufgabe Berufsvorbereitung oder die Ausbildung von Yachtseglern zu betreiben; vielmehr sind Vermittlung seemännischer Kenntnisse und Fertigkeiten natürliche Begleiterscheinungen des Lebens in den Bordgemeinschaften auf Segelschiffen. Neue Stammbesatzungsmitglieder erlernen eigenverantwortliches Handeln und Führen eines Segelschiffes unter Anleitung erfahrener Clipper-Kapitäne.“*

---

<sup>2</sup> <http://www.clipper-djs.org/verein/satzung/>

## 4 Fazit

Soweit der BSU bekannt, sind im Zusammenhang mit diesem Seeunfall keine Schäden an Mensch, Schiff und Umwelt entstanden.

Verbesserungsfähig war die Zusammenarbeit des Vereinsvorstands mit der BSU. Immer wieder wurde die Untersuchung der BSU durch zögerlichen Informationsfluss erschwert. So wurde beispielsweise bis zuletzt nicht ermöglicht, mehrere Zeugenaussagen zu erhalten, um ein umfangreicheres Bild vom Geschehen zu erhalten.

Nach § 7 der „Verordnung für die Sicherung der Seefahrt“ ist jeder Schiffsführer und Eigner, der ein Fahrzeug unter deutscher Flagge fährt, verpflichtet, unverzüglich jedes das Schiff betreffende schaden- oder Gefahren verursachende Vorkommnis zu melden und Auskunft zu geben.

Das Ziel der Sicherheitsuntersuchungen der BSU, zur Verbesserung der Sicherheit in der Seefahrt beizutragen, sollte auch im Sinne des gemeinnützigen Betreibervereins der AMPHITRITE sein. Aufgrund der zögerlichen Zusammenarbeit war dieses Ziel in der vorliegenden Untersuchung nicht zu erreichen, so dass diese Untersuchung mit einem summarischen Bericht abgeschlossen wird. Gleichwohl ist das Gefahrenpotenzial des Auflaufens mit 25 Personen an Bord und annähernd 24-stündigem Festkommens nicht unerheblich. Die BSU empfiehlt dem Betreiberverein, diesen Seeunfall intern aufzuarbeiten und Vorkehrungen zu treffen, um eine Wiederholung zu vermeiden. Insbesondere sollte ausgewertet werden, welche Priorität einzelne Einflussfaktoren bei der Entscheidungsfindung für die eine oder andere Route haben. Dazu gehört nicht nur die schiffbare Wasserfläche, sondern auch die Anzahl der gesetzten Segel und die Anzahl der Personen auf Wache, um plötzlich erforderliche Segelmanöver effektiv durchführen zu können.



## **5 Quellenangaben**

- Schriftliche Erklärungen der Schiffsführung
- Fachbeitrag des Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Seekarten und Schiffsdaten (BSH)