



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Untersuchungsbericht 301/21

Sehr schwerer Seeunfall

Untergang des Fischkutters RAMONA in der Elbmündung am 21. September 2021

20. Dezember 2022

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) durchgeführt. Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen (§ 9 Abs. 2 SUG).

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Abs. 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

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



Direktor: Ulf Kaspera
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang@bsu-bund.de

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

Änderungsverzeichnis

Seite	Änderung	Datum

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG	6
2	FAKTEN	7
2.1	Schiffsfoto Fischkutter RAMONA	7
2.2	Schiffsdaten Fischkutter RAMONA	7
2.3	Reisedaten Fischkutter RAMONA	8
2.4	Angaben zum Seeunfall im Seeverkehr	8
2.5	Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen	9
3	UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG	10
3.1	Unfallhergang	10
3.2	Untersuchung	11
3.2.1	Fahrtverlauf	11
3.2.2	Zeugenaussagen/Recherchen zur Leckentstehung	12
3.2.3	Letzter Werftaufenthalt	13
4	FAZIT	13
5	QUELLENANGABEN.....	14

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: RAMONA, bereits im Sinken begriffen.....	7
Abbildung 2: Unfallort	8
Abbildung 3: Die losen Planken am Bug der RAMONA.....	11
Abbildung 4: Fahrtverlauf der RAMONA und Unfallort	12

Abkürzungsverzeichnis

AIS	Automatic Identification System
BG Verkehr	Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
FK	Fischkutter
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
SK	Seenotrettungskreuzer
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
UTC	Universal Time Coordinated, koordinierte Weltzeit
VDR	Voyage Data Recorder
Vkz	Verkehrszentrale
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt des Bundes.
WSP	Wasserschutzpolizei

1 ZUSAMMENFASSUNG

Am 21. September 2021 gegen 05:30 Uhr¹ lief der unter deutscher Flagge fahrende Fischkutter RAMONA von Cuxhaven aus in die Helgoländer Bucht. An Bord befanden sich fünf Personen: zwei Besatzungsmitglieder und drei Wissenschaftler des Thünen Instituts für Seefischerei Bremerhaven.

Gegen 09:00 Uhr stellte der Kapitän fest, dass sich im Bugbereich Planken gelöst hatten und das Schiff Wasser machte. Dieser Wassereinbruch war so stark, dass der Kapitän um 09:21 Uhr einen Notruf absetzte und alle Personen ihre Überlebensanzüge anziehen ließ, um sie dann in die mitgeführte und inzwischen aktivierte Rettungsinsel steigen zu lassen.

Wenig später wurden alle durch den Fischkutter HOFFNUNG übernommen. Der Rettungskreuzer ANNELIESE KRAMER der DGzRS versuchte, Lenzpumpen zum Einsatz zu bringen. Die RAMONA nahm aber zu schnell Wasser und sank um 10:26 Uhr.

In den folgenden Tagen sollte der Kutter gehoben werden. Da die Tide aber für eine ständige Bewegung des Wracks auf dem Meeresboden sorgte, zerlegte sich der Schiffskörper so schnell, dass das WSA Elbe-Nordsee in Cuxhaven am 19. Oktober 2021 entschied, von einer Bergung abzusehen.

Dies machte eine Untersuchung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) – zu der sie in diesem Fall gesetzlich verpflichtet ist – sehr viel schwieriger. Die durch die BSU durchgeführten Recherchen und Befragungen konnten die Ursache dieses Seeunfalls letztendlich nicht aufklären.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind MESZ = UTC + 2 Stunden.

2 FAKTEN

2.1 Schiffsfoto Fischkutter RAMONA



Abbildung 1: RAMONA, bereits im Sinken begriffen.²

2.2 Schiffsdaten Fischkutter RAMONA

Schiffsname:	RAMONA
Schiffstyp:	Fischkutter
Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Cuxhaven
Fischereizeichen:	CUX9
Unterscheidungssignal:	DFNZ
Baujahr:	1961
Bauwerft:	Hans Dodegge in Neuhaus an der Oste
Länge ü.a.:	15,05 m
Breite ü.a.:	5,00 m
Tiefgang maximal:	1,90 m
Bruttoreaumzahl:	33
Maschinenleistung:	147 kW
Hauptmaschine:	Caterpillar
Geschwindigkeit:	8 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Holz
Mindestbesatzung:	2

² Quelle: DGzRS.

2.3 Reisedaten Fischkutter RAMONA

Abfahrtschafen: Cuxhaven (Deutschland)
 Geplanter Anlaufhafen: Cuxhaven (Deutschland)
 Art der Fahrt: Küstenfischerei und Forschungsfahrt
 Tiefgang zum Unfallzeitpunkt: k. A.
 Besatzung: 2
 Mitreisende: 3

2.4 Angaben zum Seeunfall im Seeverkehr

Art des Seeunfalls: Sehr schwerer Seeunfall;
 Untergang infolge Wassereintruchs

Datum/Uhrzeit: 21.09.2021 ca. 09:21 Uhr Kapitän meldet der Vtz
 Wassereintruch
 21.09.2021 ca. 10:26 Uhr gesunken

Ort: Nördl. Ltn. 8 Großer Vogelsand

Breite/Länge: φ 54°01,3'N λ 008°26,3'E (Untergangsort)

Fahrtabschnitt: Fahrend (Unterbrechung des Fangbetriebs)

Platz an Bord: Bug

Folgen: Untergang des Kutters; keine verletzten Personen;
 Gewässerverunreinigung durch ausgetretene
 Betriebsstoffe (insbes. Dieselkraftstoff)

Ausschnitt aus Seekarte DE103 (INT 1412), BSH

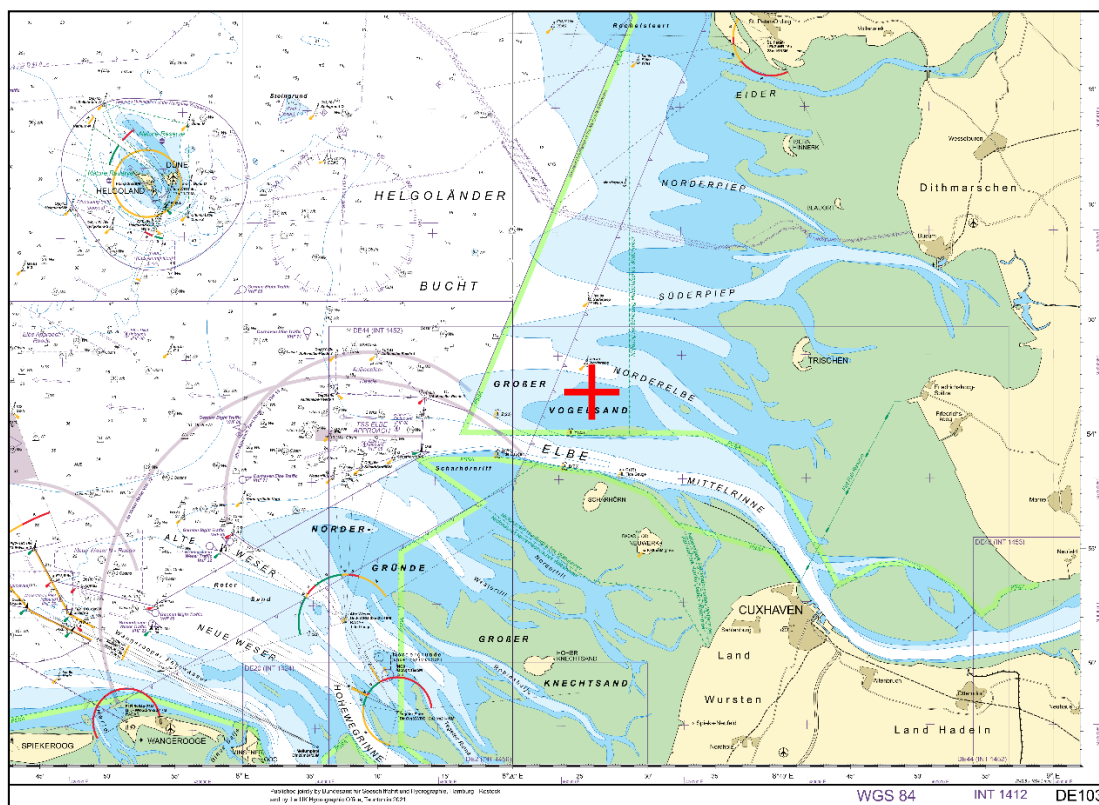


Abbildung 2: Unfallort

2.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	MRCC Bremen; DGzRS; WSP Hamburg; Vkz Cuxhaven; WSA Elbe-Nordsee; FK HOFFNUNG
Eingesetzte Mittel:	SK ANNELIESE KRAMER; WSP-Boot SYLT; Meßschiff VOGELSAND; FK HOFFNUNG
Ergriffene Maßnahmen:	Bergung aller fünf Personen aus der Rettungsinsel durch die Besatzung des FK HOFFNUNG; Veröffentlichung einer temporär gültigen Bekanntmachung für Seefahrer durch das WSA Elbe-Nordsee zwecks Warnung der Schifffahrt vor den vom Wrack des Fischkutters ausgehenden Gefahren

3 UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG

3.1 Unfallhergang

Am 21. September 2021 gegen 05:30 Uhr lief der unter deutscher Flagge fahrende Fischkutter RAMONA von Cuxhaven aus in die Helgoländer Bucht. An Bord befanden sich fünf Personen: zwei Besatzungsmitglieder und drei Wissenschaftler des Thünen Instituts für Seefischerei Bremerhaven. Als der Seegang immer mehr zunahm, beschlossen alle Anwesenden, zurück zu fahren, um in ruhigeren Gewässern weitere Hols³ zu machen, um diese dann wissenschaftlich auszuwerten.

Gegen 09:00 Uhr stellte der Kapitän fest, dass sich im Bugbereich Planken gelöst hatten und das Schiff Wasser machte. Dieser Wassereinbruch war so stark, dass der Kapitän um 09:21 Uhr einen Notruf absetzte und alle Personen ihre Überlebensanzüge anziehen ließ, um sie dann in die mitgeführte und inzwischen aktivierte Rettungsinsel steigen zu lassen.

Wenig später wurden alle durch den Fischkutter HOFFNUNG, der als Erster die Unfallposition erreichte, an Bord genommen und nach Cuxhaven gebracht. Der Rettungskreuzer ANNELIESE KRAMER der DGzRS, der mittlerweile ebenfalls den Unfallort erreicht hatte, versuchte noch, Lenzpumpen zum Einsatz zu bringen, die RAMONA nahm aber zu schnell Wasser und sank um 10:26 Uhr bei einer Wassertiefe von ca. 7 m.

In den folgenden Tagen sollte der Kutter gehoben werden. Gegen den Eigner wurde eine Bergeverfügung ausgesprochen. Da die Tide aber für eine ständige Bewegung des Wracks auf dem Meeresboden sorgte, zerlegte sich der Schiffskörper so schnell, dass das WSA Elbe-Nordsee in Cuxhaven am 19. Oktober 2021 entschied, von einer Bergung abzusehen.

³ Ursprünglich aus dem englischen „haul“ für „schleppen / ziehen“ als Verb und „der Fang / die Beute“ als Substantiv – im Deutschen heute umgangssprachlich für: gefülltes Schleppnetz an Bord holen.

3.2 Untersuchung

3.2.1 Fahrtverlauf

Abbildung 3 zeigt die abstehenden Planken am Bug der RAMONA. Das Bild liegt leider nicht in besserer Qualität vor, aber die BSU ist der Besatzung des Seenotrettungskreuzers ANNELIESE KRAMER dankbar für die Geistesgegenwart, in dieser Notsituation Fotos gemacht zu haben. So bekamen die Untersuchungen zur Unfallursache wenigstens Anhaltspunkte.



Abbildung 3: Die losen Planken am Bug der RAMONA⁴

Die folgende Abbildung 4 stellt den Fahrtverlauf des Kutters dar, aufgezeichnet durch das AIS-Portal Marinetraffic. Die Reise beginnt morgens gegen 05:30 Uhr mit dem Verlassen des Hafens von Cuxhaven und endet mit dem letzten AIS-Signal um

⁴ Quelle: DGzRS.

10:08 Uhr. Der vollständige Untergang des FK RAMONA wurde um 10:26 Uhr durch den Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER bestätigt.



Abbildung 4: Fahrtverlauf der RAMONA und Unfallort⁵

Die BSU wurde am 21. September 2021 über den Untergang des Fischkutters RAMONA informiert. Das Untersucherteam nahm kurz darauf Kontakt zu dessen Schiffsführer auf und wandte sich außerdem an die in das Krisenmanagement eingebundenen Stellen, um sich über das Unfallereignis und die nachfolgenden Notfallmaßnahmen zu informieren. Im Hinblick auf den technischen Zustand des Kutters, die diesbezüglichen Besichtigungsergebnisse und die aktuellen Zeugnisse sichtete das Untersucherteam die bei der BG Verkehr geführte Schiffsakte. Außerdem setzte sich die BSU mit dem mit der Organisation und Durchführung der Bergung beauftragten Ingenieurbüro in Verbindung, um sich über den Fortgang der diesbezüglichen Aktivitäten zu informieren.

3.2.2 Zeugenaussagen/Recherchen zur Leckentstehung

Keine der fünf Personen an Bord des Fischkutters konnte sich erklären, wie es zu dem Leck am Bug gekommen ist. Insbesondere wurde keinerlei Kollision mit einer Tonne oder einem anderen schwimmenden Gegenstand wie beispielsweise einem teilweise getauchten Container bemerkt. Dass es keine Begegnung mit einer Tonne gab, bestätigt der aufgezeichnete AIS-Track. Das WSA Elbe-Nordsee erklärte, dass zum Unfallzeitpunkt keine treibenden Container bekannt gewesen seien.

⁵ Quelle: www.marinetraffic.com

Auch eine Anfahrung der Pier beim Ablegen in Cuxhaven wurde allseits verneint. Um diese Aussage zu untermauern, besichtigte die WSP im Auftrag der BSU die Pier und stellte keine Schäden oder auch nur Farbspuren fest, die auf einen Kontakt der RAMONA mit der Pier hätten schließen lassen können.

3.2.3 Letzter Werftaufenthalt

Aus den Akten der BG Verkehr geht hervor, dass die letzte Besichtigung der RAMONA anlässlich eines Werftaufenthaltes vor dem Unfall am 06.06.2019 stattfand. Es wurden keine Mängel festgestellt. Die Werft hatte u.a. den achteren Holzrumpf ausgebessert.

4 FAZIT

Aufgrund des Totalverlustes des Fischkutters war es der BSU nicht möglich, die Ursache des entstandenen Lecks festzustellen. Naheliegend ist, dass es eine kaum bemerkbare Kollision mit einem Hindernis im Wasser gegeben haben muss, die dazu führte, dass sich die Planken am Bug lösten und dann sehr schnell viel Wasser eindrang. Es erscheint eher unwahrscheinlich, dass die RAMONA beim Ablegen in Cuxhaven so gegen ein Hindernis gestoßen ist, dass sie mit dem unbemerkten Leck noch drei Stunden lang über Wasser geblieben ist. Möglich ist es aber, dass sich beim Ablegen ein leichter Kontakt ergab, so dass sich die Planken am Bug kaum merklich gelöst haben, und sich dann durch den Seegang im Laufe der folgenden Stunden aber mehr und mehr lösten, bis der Wassereinbruch so stark wurde, dass er bemerkt werden konnte.

Trotz des glücklichen Umstands, dass die DGzRS Fotos vom havarierten Fischkutter machte, ist gerade das eine Foto, welches das Leck am Bug zeigt, so unscharf, dass keine Rückschlüsse möglich sind. Undeutlich sind an den losen Planken andersfarbige Flecke zu erkennen, die zwar wie leichte Beschädigungen und Farbabrieb aussehen und damit auf eine Kollision hindeuten könnten. Diese Farbflecke könnten aber ggf. auch schon unabhängig vom untersuchten Unfall durch andere Einflüsse entstanden sein. Ein Nachweis hierrüber konnte weder in die eine noch in die andere Richtung geführt werden, so dass die Unfallursache letzten Endes mangels anderer Erkenntnisse offen bleiben muss.

Hervorzuheben ist die Handlungsweise des Kapitäns, der ruhig und besonnen die richtigen Maßnahmen ergriff, als er bemerkte, dass die RAMONA einen Wassereinbruch hatte, den er mit Bordmitteln nicht mehr kompensieren konnte. Seinen umsichtigen Entscheidungen ist es zu verdanken, dass es zu keinen Personenschäden kam.

Zusammenfassend sieht die BSU keinen Grund für die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen.

5 QUELLENANGABEN

- Ermittlungen Wasserschutzpolizei (WSP)
- Schriftliche Erklärungen der Schiffsführung
- Zeugenaussagen
- Seekarten und Schiffsdaten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Informationen des WSA Elbe-Nordsee
- Unterlagen Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (Schiffsakten)
- AIS-Aufzeichnungen von www.marinetraffic.com