



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung  
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

## **Untersuchungszwischenbericht**

### **Sehr schwerer Seeunfall 300/21**

**Brand im Maschinenraum des Fischkutters FREYJA  
mit anschließendem Untergang  
im Schleswig-Holsteinischen Wattenmeer  
in der Nacht vom 17. auf den 18. September 2021**

02. September 2022

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

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

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes 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
4	Abbildung 1 ausgetauscht und Quellenangabe geändert	06.09.2022
8	Quellenangabe der Abbildung 4 geändert	06.09.2022

## 1 FAKTEN

### 1.1 Schiffsfoto FK FREYJA



Abbildung 1: Fischkutter FREYJA<sup>1</sup>

### 1.2 Schiffsdaten FK FREYJA

Schiffsname:	FREYJA
Schiffstyp:	Fischkutter
Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Wyk/Föhr
Fischereizeichen:	SW 008
Unterscheidungssignal:	DISO
Baujahr:	1971
Bauwerft:	Schiffs- und Bootswerft Peter Bieritz, Friedrichskoog
Baunummer:	88
Länge ü.a.:	17,35 m
Breite ü.a.:	5,21 m
Tiefgang maximal:	1,75 m
Bruttoraumzahl:	35
Maschinenleistung:	221 kW
Hauptmaschine:	MAN Dieselmotor; Typ D 2866 LXE47
Geschwindigkeit:	8 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Holz
Mindestbesatzung:	2

### 1.3 Reisedaten FK FREYJA

Abfahrtshafen:	Büsum (Deutschland)
Gepanter Anlaufhafen:	Büsum (Deutschland)

<sup>1</sup> Quelle: Martin Perkuhn, Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein; Fischereiaufsicht Büsum.

Art der Fahrt: Küstenfischerei im Schleswig-Holsteinischen Wattenmeer zwischen den Inseln Amrum und Japsand  
 Tiefgang zum Unfallzeitpunkt: k. A.  
 Besatzung: 2

**1.4 Angaben zum Seeunfall / Vorkommnis im Seeverkehr**

Art des Seeunfalls: Sehr schwerer Seeunfall;  
 Untergang infolge eines Brandes  
 Datum/Uhrzeit: 17.09.2021 ca. 21:30 Uhr (Ausbruch des Brandes)  
 18.09.2021 ca. 02:45 Uhr (Untergang des ausgebrannten Wracks; Mast ragt aus dem Wasser)  
 Ort: Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer  
 Breite/Länge:  $\phi$  54°36,4'N  $\lambda$  008°29,6'E (Untergangsort)  
 Fahrabschnitt: vor Anker liegend (Pause vom Fangbetrieb)  
 Platz an Bord: Brand im Maschinenraum  
 Folgen: Untergang des Kutters; zwei verletzte Besatzungsmitglieder (Rauchvergiftung bzw. Schock); Gewässerverunreinigung durch ausgetretene Betriebsstoffe (insbes. Dieselkraftstoff)

Ausschnitt aus Seekarte TERSCHELLING TO ESBJERG, DE50 (INT 1045), BSH<sup>2</sup>



Abbildung 2: Unfallort

<sup>2</sup> BSH = Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

## 1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	MRCC Bremen; DGzRS; Northern HeliCopter GmbH; WSP Brunsbüttel; WSP Hamburg; Havariekommando Cuxhaven; Vkz Cuxhaven; WSA Elbe-Nordsee; Bundespolizei See; BSH; DWD; Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH); Marinefliegergeschwader 3 Nordholz; Freiwillige Feuerwehr (FF) Pellworm; Taucher Frey GmbH Hamburg; Fechner marinesurveys Hamburg; NF SEEFRACHT GMBH Mildstedt
Eingesetzte Mittel:	Rettungshubschrauber NORTHERN RESCUE 01; SNRK ERNST MEIER-HEDDE; SNRK EISWETTE; WSP-Streifenboot BÜRGERMEISTER WEICHMANN; WSP-Küstenboot SYLT; Ölüberwachungsflugzeug Do228; Hubschrauber der Bundespolizei; Ölwehr-Boot der FF Pellworm; Schwimmkran ENAK; Schlepper ARION; Arbeitsschiffe CATJAN und SANDSHÖRN
Ergriffene Maßnahmen:	Bergung der beiden Besatzungsmitglieder mittels Rettungshubschrauber und Transport ins Krankenhaus Heide; Verzicht auf Löschversuche wegen mutmaßlicher Explosionsgefahren; Sondierungsmaßnahmen im Hinblick auf Schadstoffaustritt aus dem Wrack des Kutters; Errichtung einer Ölsperre um das Wrack durch die FF Pellworm; Veröffentlichung einer temporär gültigen Bekanntmachung für Seefahrer durch das WSA Elbe-Nordsee zwecks Warnung der Schifffahrt vor den vom Wrack des Fischkutters ausgehenden Gefahren; Betauchung des Wracks; Teilerlegung des Wracks an der Unfallstelle; Bergung und Abtransport sämtlicher Wrackteile zwecks landseitiger Entsorgung

## 2 ZUSAMMENFASSUNG

Der deutsche Fischkutter FREYJA hatte am Unfalltag gegen 13:30 Uhr<sup>3</sup> mit einem Schiffsführer und einem Decksmann (Fischereigehilfe) an Bord den Hafen Büsum verlassen. Gegen 17:30 Uhr wurde mit dem Krabbenfang in dem zwischen den nordfriesischen Inseln Amrum und Japsand verlaufenden, ca. 25 Seemeilen Luftlinie von Büsum entfernten Wattstrom „Schmaltief“ begonnen.

Nach Einbruch der Dunkelheit gegen 21:15 Uhr beschloss der Schiffsführer eine mehrstündige Fangpause einzulegen und ging um ca. 21:35 Uhr mit dem Kutter am nördlichen Rand des Wattstroms südöstlich der Insel Amrum vor Anker. Die beiden Fischer waren anschließend damit beschäftigt, auf dem beleuchteten Arbeitsdeck vor dem Ruderhaus den zuletzt eingeholten Fang zu verarbeiten.

Dabei bemerkten sie nach kurzer Zeit einen beißenden Geruch und Rauch, der aus einer an der Achterkante des Ruderhauses befindlichen geöffneten Tür nach draußen strömte. Wegen der intensiven Rauchentwicklung war es der Besatzung nicht möglich, über den hinter dieser Tür befindlichen Niedergang in Richtung Maschinenraum zu gelangen, um die nach Lage der Dinge dort befindliche Quelle des Brandes zu identifizieren. Stattdessen schaltete der Schiffsführer die Hauptmaschine und den Hilfsdiesel aus und stellte gemeinsam mit dem Decksmann den Verschlusszustand her. Anschließend aktivierte der Schiffsführer mittels der im Vorraum des Niedergangs zum Maschinenraum befindlichen Vorrichtung die für die Brandbekämpfung im Maschinenraum vorgesehene Feuerlöschanlage.

Danach brachten die beiden Besatzungsmitglieder vorsorglich die auf dem Achterdeck befindliche Rettungsinsel zum Bug des Kutters. Unmittelbar darauf kam es zu einer Verpuffung im Maschinenraum. Die Tür zum Niedergang flog mit einem lauten Knall auf. Die daraus resultierende plötzliche Sauerstoffzufuhr führte dazu, dass ein massives Feuer entfacht wurde, das sich durch die geöffnete Tür aus dem Maschinenraum heraus auf das Achterdeck ausbreitete. Der gesamte hintere Teil des Kutters wurde sofort von dichtem Rauch eingehüllt. Der Schiffsführer hatte daher nicht mehr die Möglichkeit, in das Ruderhaus zu gelangen, um von dort aus einen Notruf abzusetzen. Stattdessen warfen die beiden Besatzungsmitglieder die Rettungsinsel über Bord, lösten deren Aufblasmechanismus durch Herausziehen der Reißleine aus und begaben sich in die Rettungsinsel, nachdem diese sich vollständig entfaltet hatte. Mit einiger Mühe gelang es den beiden Fischern, sich mit der Rettungsinsel von dem in Flammen stehenden Fischkutter wegzubewegen.

Etwa 30 Minuten nach dem Verlassen des Kutters bemerkten die beiden Schiffbrüchigen einen Hubschrauber und zündeten eine rote Leuchtrakete, um auf sich aufmerksam zu machen. Die Besatzung des mit einer Windenvorrichtung ausgerüsteten Rettungshubschraubers, der sich anlässlich eines anderen Einsatzes zufällig in der Nähe der Unfallstelle befand, wurde durch das Notsignal auf das brennende Fahrzeug aufmerksam. Nach Rücksprache mit MRCC Bremen wurde der Hubschrauber aus dem ursprünglich geplanten Einsatz abgezogen und flog stattdessen zur Unfallstelle. Dort konnte sehr zügig die Rettungsinsel ausgemacht und

---

<sup>3</sup> Alle Uhrzeiten im Bericht sind MESZ = UTC + 2 Stunden.

die Bergung der beiden Fischer eingeleitet werden. Gegen 22:46 Uhr befanden sich diese an Bord des Hubschraubers. Sie wurden danach sofort zur medizinischen Versorgung ins Krankenhaus nach Heide transportiert und dort für einen Tag stationär aufgenommen.

Parallel zu diesen Aktivitäten hatte MRCC BREMEN einen MAYDAY RELAY-Notruf ausgesendet und zwei Seenotrettungskreuzer zur Unfallstelle beordert. Auch ein WSP-Boot machte sich auf den Weg zum brennenden Kutter. Nach der Rettung der beiden Besatzungsmitglieder wurde für die Einsatzkräfte sehr schnell deutlich, dass weitergehende Notfallmaßnahmen, insbesondere eine kurzfristige und wirksame Brandbekämpfung auf Grund der Wasserstandsverhältnisse im Watt, vor allem aber wegen einer mutmaßlichen, vom Kutter ausgehenden Explosionsgefahr nicht in Betracht kamen. Zwangsläufig brannte das hölzerne Fahrzeug vollständig aus und versank gegen 02:45 Uhr im Wasser. Lediglich die Mastspitze ragte aus der Wasseroberfläche heraus (vgl. **Abb. 3**).



Abbildung 3: Aus dem Wasser herausragende Mastspitze des gesunkenen Fischkutters FREYJA<sup>4</sup>

Nach Tagesanbruch sondierten Kräfte der Polizei, der Feuerwehr und des Küstenschutzes die Situation des Wracks und insbesondere die von diesem ausgehenden Umweltgefahren. Laut den zwischenzeitlich eingeholten Informationen des Schiffsführers hatten sich an Bord des Kutters ca. 3000 Liter Dieselkraftstoff befunden. Ein Großteil hiervon war vermutlich verbrannt. Durch Überwachungsflüge mit Hubschraubern und einem Ölüberwachungsflugzeug konnte gleichwohl die Ausbreitung eines Ölteppichs von der Luft aus beobachtet werden. Dieser war allerdings stark zerrissen und begann bereits im Verlauf des Tages sich aufzulösen. In den folgenden Tagen wurden weitere Überwachungsflüge durchgeführt. Außerdem errichtete die Feuerwehr Pellworm im Auftrag des Landesbetriebs für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH) vorübergehend eine Ölsperre um das Wrack. Die Art und das (relativ schnell abnehmende) Ausmaß der Gewässerverunreinigung bewogen den LKN.SH dazu, auf eine umfangreiche Schadstoffbekämpfung zu verzichten.

---

<sup>4</sup> Quelle: Bundespolizei/Havariekommando.



Am 27. September 2021 wurde das Wrack des Kutters in Vorbereitung der durchzuführenden Bergung von Tauchern in Augenschein genommen. Die Bergungsaktivitäten begannen am 6. Oktober 2021 und wurden mit Hilfe des Schwimmkrans ENAK am 9. Oktober 2021 erfolgreich abgeschlossen. Am Nachmittag des 10. Oktober 2021 traf der auf dem Arbeitsschiff CATJAN abgelegte Rumpf der FREYJA in Husum ein.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wurde am Vormittag des 18. September über den nächtlichen Brand und Untergang des Fischkutters FREYJA 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.

Am 11. Oktober 2021 inspizierte das Untersucherteam das an Bord des Arbeitsschiffes CATJAN gelagerte und durch den Brand sehr stark beschädigte Wrack der FREYJA.

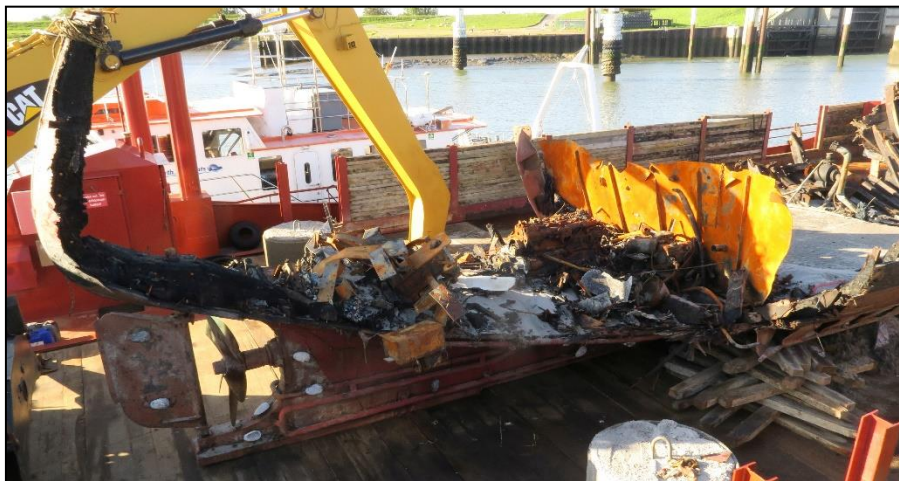


Abbildung 4: Ausgebranntes Wrack FK FREYJA  
(hier: achterer Fahrzeugteil mit Schiffsschraube und Überresten des Maschinenraums)

Einen weiteren wichtigen Baustein der Unfalluntersuchung bildeten die umfangreichen Ermittlungsergebnisse der WSP Brunsbüttel, in die die BSU Einblick nehmen konnte.

Die Auswertung sämtlicher oben genannter Erkenntnis ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Die BSU ist derzeit dabei, den Untersuchungsbericht über den sehr schweren Seeunfall zu fertigen. Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist für dessen Veröffentlichung nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe des vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung informiert.