



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

Summarischer
Untersuchungsbericht 356/07

Sehr schwerer Seeunfall

**Überbordgehen des Skippers
mit Todesfolge am
7. August 2007 auf der SY KLEINER LUMP
vor Otterndorf - Elbe**

15. April 2008

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.

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

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS.....	5
2	UNFALLORT.....	6
3	SCHIFFSDATEN.....	7
3.1	Foto.....	7
3.2	Daten.....	7
4	UNFALLHERGANG.....	8
5	UNTERSUCHUNG.....	10
5.1	Unfallbericht SY LEILA.....	10
5.2	Unfallbericht HALUNDER JET.....	11
5.3	Unfallbericht Wasserschutzpolizei und Polizeiinspektion.....	12
6	FAZIT.....	13
7	QUELLENANGABEN.....	14

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Seekarte	6
Abbildung 2: Schiffsfoto	7
Abbildung 3: Standort des Verunfallten	8
Abbildung 4: Baumhöhe.....	8
Abbildung 5: Bergungsversuch Heckkorb.....	9
Abbildung 6: Bootsleiter Heck	9
Abbildung 7: Hochgeklappte Pinne.....	9
Abbildung 8: Pinne nach Hart Bb. gelegt.....	9
Abbildung 9: Navigationsausrüstung Pflicht	10
Abbildung 10: Sicht über die Sprayhood	10
Abbildung 11: Deckshöhe Bb.-Seite	13
Abbildung 12: Deckshöhe achtern.....	13

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Auf der Reise von Helgoland nach Borsfleth bei Glückstadt ging am 7. August 2007 auf der SY KLEINER LUMP der Skipper beim Einholen des Großsegels außenbords und verletzte sich tödlich. Gegen 16:30 Uhr¹ war die Yacht auf der Elbe vor der Einfahrt Otterndorf. Nachdem die Rollfock eingeholt worden war, bereitete der Skipper das Niederholen des Großsegels vor. Dabei schlug der Baum um und traf den Skipper so, dass er außenbords fiel. Danach fuhr sein Mitsegler zwei „Mensch über Bord“- Manöver. Es gelang jedoch nicht, den Verunfallten an Bord zu ziehen.

Die SY LEILA kam zu Hilfe, und es wurde versucht, den Verunfallten vom Bug aus an Bord zu ziehen. Als dies misslang, wurden von der LEILA zwei rote Signale abgefeuert. Kurze Zeit später kam ein Bereitschaftsboot der Fähre HALUNDER JET an die Unfallstelle, und es gelang, den Verunfallten ins Boot zu holen. Inzwischen wurde der Seenotkreuzer HERMANN HELMS alarmiert. Das Tochterboot übernahm um 18:14 Uhr den Verunfallten.

Die eingeleiteten Wiederbelebungsmaßnahmen auf dem Bereitschaftsboot der HALUNDER JET, dem Tochterboot der HERMANN HELMS sowie die Maßnahmen des Arztes auf dem Seenotkreuzer konnten das Leben des Skippers nicht mehr retten.

¹ Alle Zeiten beziehen sich auf die Ortszeit = Mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) = UTC+2h

2 Unfallort

Art des Ereignisses: Sehr schwerer Seeunfall,
 Datum/Uhrzeit: 7. August 2007/16:30 Uhr
 Ort: Otterndorf - Elbe
 Breite/Länge: φ 53°50,3'N λ 008°54,0'E

Ausschnitt aus Seekarte 44 Elbmündung, BSH

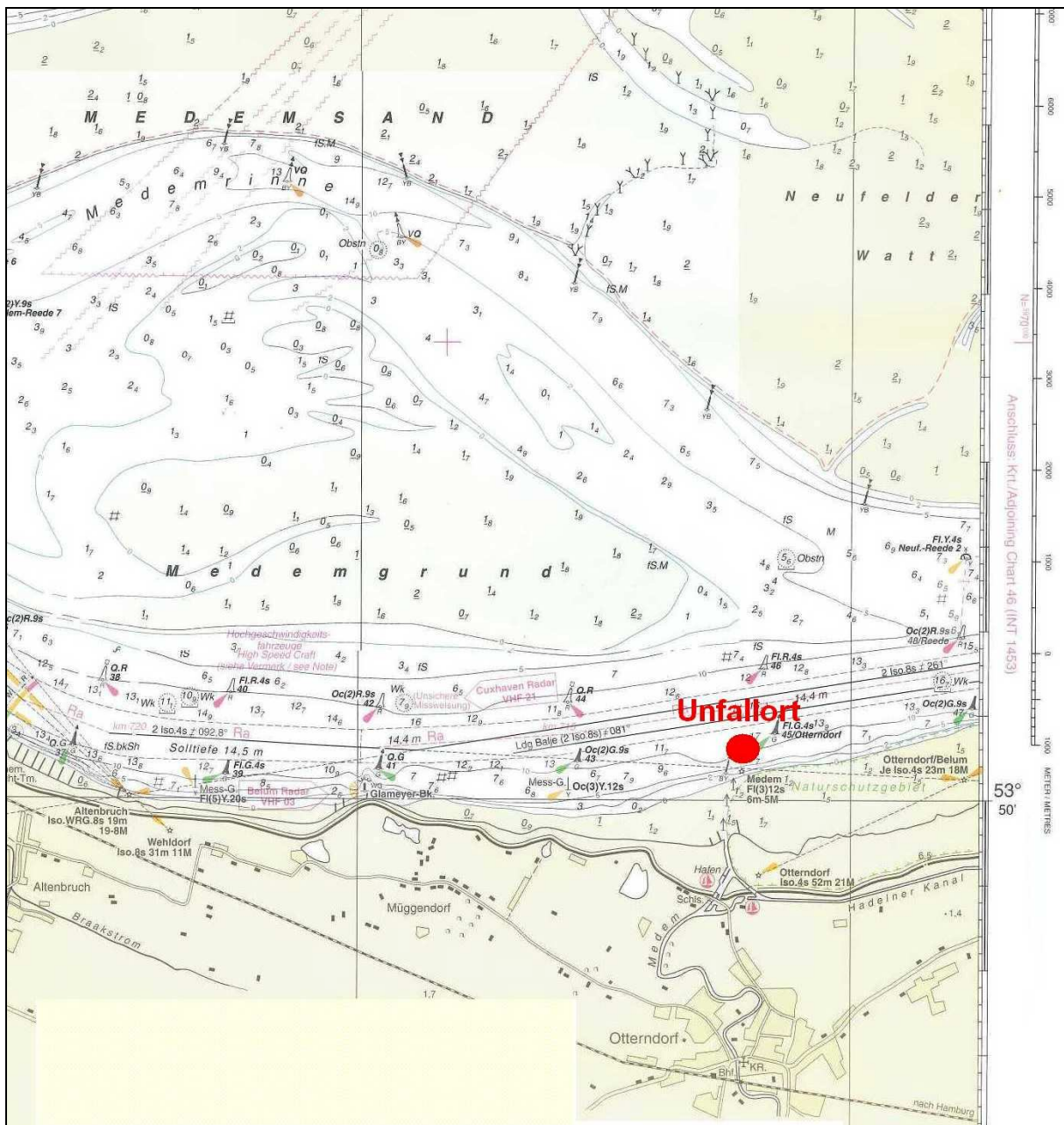


Abbildung 1: Seekarte

3 Schiffsdaten

3.1 Foto



Abbildung 2: Schiffsfoto

3.2 Daten

Schiffsname:	Kleiner Lump
Schiffstyp:	Albin Vega
Nationalität/Flagge:	Bundesrepublik Deutschland
Heimathafen:	Ivenfleth
Unterscheidungssignal:	DH3137
Bauwerft/Baunummer:	Albin Marin AB, Kristinehamn
Länge ü.a.:	8,25 m
Breite ü.a.:	2,46 m
Verdrängung:	2,3 t
Tiefgang:	1,17 m
Maschinenleistung:	7,4 kW
Hauptmaschine:	Volvo Penta
Geschwindigkeit:	6 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Kunststoff
Anzahl der Besatzung:	2
Besegelung:	Rollgenua, Groß

4 Unfallhergang

Am 7. August 2007 waren der Eigner/Skipper sowie ein Mitsegler auf der SY KLEINER LUMP unterwegs von Helgoland nach Borsfleth bei Glückstadt. Die Segler planten, in Cuxhaven oder Otterndorf anzulegen und am nächsten Tag weiterzufahren.

Gegen 16:30 Uhr war die Yacht unter Großsegel und Motor auf der Elbe vor der Einfahrt Otterndorf. Nachdem die Rollfock eingeholt worden war, bereitete der Eigner das Niederholen des Großsegels vor. Der Mitsegler war am Ruder und der später Verunfallte befand sich an Bb.-Seite vom Baum (s. Abb. 3), um die dort befestigten Zeisinge zum Beschlagen des Großsegels loszumachen. Der Mitsegler kündigte auf Zuruf an, in den Wind zu drehen. Dabei schlug der Baum (s. Abb. 4) um und traf den Skipper so, dass er außenbords fiel, wo er durch Rufe und Winken auf sich aufmerksam machte.



Abbildung 3: Standort des Verunfallten



Abbildung 4: Baumhöhe

Der Mitsegler fuhr zwei Anlaufmanöver und versuchte, durch Wenden über Stb. an den Verunfallten heranzukommen. Er fierte die Großschot, was dazu führte, dass der Wind während der unter Motor gefahrenen Wenden in das Großsegel griff und die SY beim Annähern an den Verunfallten um 1 bis 2 m vertrieb. Nach dem 2. Manöver warf er die achtern an Bb. befestigte Feststoffweste mit angeschlagener Leine außenbords. Der Verunfallte konnte die Leine fassen und sie mit einem Arm umschlingen. Es gelang, den Verunfallten bis an die achtern montierte Bootsleiter zu ziehen (s. Abb. 5 und 6). Währenddessen verlor der Verunfallte das Bewusstsein, und die Augen verdrehten sich weiß.



Abbildung 5: Bergungsversuch Heckkorb



Abbildung 6: Bootsleiter Heck

Der Mitsegler machte durch Winken mit einer Segeljacke von der Plicht aus auf den Unfall aufmerksam (s. Abb. 7 und 8). Dabei musste die Pinne aus dem Weg geklappt werden. Die SY LEILA kam zu Hilfe, und der Mitsegler rief per Handy den Polizeiruf 110 an, weil die UKW-Anlage an Bord defekt gewesen sei. Die Mitsegler der LEILA versuchten, den Verunfallten, der bereits Schaum vor Mund und Nase hatte, vom Bug aus an Bord zu ziehen. Als dies misslang, wurden von der LEILA zwei rote Signale abgefeuert, und kurze Zeit später kam ein Boot der HALUNDER JET an die Unfallstelle, und es gelang, den Verunfallten ins Boot zu ziehen. Der Mitsegler der SY KLEINER LUMP informierte über Mobiltelefon die Feuerwehr in Cuxhaven. Der Notruf ging um 17:54 Uhr bei der Leitstelle ein. Danach fuhr er die SY KLEINER LUMP alleine unter Motor und mit Großsegel in den Hafen Altenbruch und machte dort fest.



Abbildung 7: Hochgeklappte Pinne



Abbildung 8: Pinne nach Hart Bb. gelegt

Inzwischen wurde der Seenotkreuzer HERMANN HELMS alarmiert. Das Tochterboot übernahm um 18:14 Uhr den Verunfallten. Die eingeleiteten Wiederbelebungsmaßnahmen auf dem Bereitschaftsboot der HALUNDER JET, dem Tochterboot der HERMANN HELMS sowie die Maßnahmen des Arztes auf dem Seenotkreuzer konnten das Leben des Skippers nicht mehr retten.

5 Untersuchung

Der 66-jährige Verunfallte hatte den Angaben des Mitseglers zufolge langjährige Regattaerfahrung und verbrachte seit 20 Jahren seine Urlaube auf See. Er soll außerdem Erfahrung als Rettungsschwimmer gehabt haben. Er und sein Mitsegler hatten in den Jahren vor dem Unfall bei Gelegenheit gemeinsame Segeltörns unternommen.

Der 59-jährige Mitsegler ist langjähriger Wassersportler, seit 1977 im Besitz des Sportbootführerscheins See und zurzeit Besitzer einer Motoryacht. Beide Segler trugen während der Reise keine Rettungswesten. Navigiert wurde nach Sicht und mit einem GPS-Empfänger, Log und Echolot, einem eingehängten Peilkompass (s. Abb. 9 und Abb. 10), Elbe-Atlas und Hafenhandbüchern. Die UKW-Sprechfunkanlage sei am Unfalltag defekt gewesen. Bei der Besichtigung am nächsten Tag durch die Wasserschutzpolizei konnte zumindest Kanal 16 gehört werden.



Abbildung 9: Navigationsausrüstung Plicht



Abbildung 10: Sicht über die Sprayhood

5.1 Unfallbericht SY LEILA

Die LEILA ist eine SY vom Typ Dixi mit einer Länge von 8,30 m. Am 7. August ist sie gegen 17:00 Uhr von Cuxhaven mit drei Mann Besatzung ausgelaufen. Bei auflaufendem Wasser und gesetztem Großsegel war das Reiseziel Freiburg.

Am Glameier Stack wurde eine mit einer Jacke winkende Person auf einem anderen Segelboot in einer Entfernung von einer halben Seemeile ausgemacht. Daraufhin wurde der Motor gestartet und kurz vor Ankunft an der Leeseite des anderen Bootes das Großsegel eingeholt, als bemerkt worden war, dass jemand außenbords gefallen war.

Dann wurde mit dem Steven voraus das Heck angesteuert. Dort wurde eine im Wasser befindliche Person von dem zuvor winkenden Segler am Heck festgehalten. Dieser rief, dass er die Person nicht mehr lange halten könne. Achteraus befand sich ein im Wasser treibender Rettungskragen, der mit einer Leine an Bord der SY KLEINER LUMP belegt war.

Der Oberkörper und der rechte Arm der im Wasser befindlichen Person hatten sich mehrfach in der Leine verwickelt. Die beiden Mitsegler der LEILA bekamen den leblosen Körper an der Bordwand zu fassen, und dem dritten Mitsegler gelang es, eine Leine als Sicherung unter die Arme zu ziehen. Dann versuchten die drei Segler der LEILA, den leblosen Körper am Heck des Bootes an Bord zu ziehen.

Als dies misslang, wurde der Körper mit einer Festmacherleine gesichert. Ein Mitsegler begab sich dann mit der Absicht zum Niedergang, einen Notruf abzusetzen, als der sich nähernde Katamaran HALUNDER JET bemerkt wurde.

Danach wurden anstatt des Notrufs zwei rote Notrufsignale geschossen, worauf das Bereitschaftsboot der HALUNDER JET mit zwei Personen zu Wasser gelassen wurde und zur LEILA fuhr. Der Verunfallte konnte mit dem Bereitschaftsboot geborgen werden. Außerdem wurde wahrgenommen, dass ein Retter den Seenotkreuzer HERMANN HELMS rief und mitteilte, dass kein Puls mehr zu fühlen sei.

Dann fuhr das Bereitschaftsboot dem Seenotkreuzer HERMANN HELMS entgegen. Der Mitsegler der SY KLEINER LUMP erklärte, dass er alleine klar käme und auf die Frage, wohin er fahren könne, die Antwort „Cuxhaven“ erhielt. Außerdem sagte er, dass der Verunfallte etwa eine halbe bis eine Stunde im Wasser verblieben sei.

5.2 Unfallbericht HALUNDER JET

Der Katamaran HALUNDER JET legte um 17:48 Uhr in Cuxhaven ab und befand sich auf dem Weg nach Hamburg. Um 18:00 Uhr machte die Brückenbesatzung zwei rote Leuchtraketen an Stb.-Seite aus und sah, als HALUNDER JET sich Otterndorf näherte, eine weiße Segelyacht mit einer winkenden Person an Deck. Die HALUNDER JET steuerte auf die Yacht zu und hörte über Sprechfunk auf UKW Kanal 71 die Meldung an Cuxhaven Elbe Traffic, dass eine im Wasser treibende Person gesichtet worden war. Darauf meldete HALUNDER JET an die Revierzentrale, dass eine im Wasser treibende Person von zwei in einem Segelboot befindlichen Personen längsseits des Bootes gehalten wird. Um 18:04 Uhr wurde in Absprache mit der Revierzentrale das Bereitschaftsboot (Rescueboot) der HALUNDER JET zu Wasser gelassen, das um 18:07 Uhr die Unfallstelle erreichte und die leblose Person bergen konnte. Danach wurde sofort mit lebenserhaltenden Erste-Hilfe-Maßnahmen begonnen und dem Seenotkreuzer HERMANN HELMS entgegen gefahren. Um 18:14 Uhr wurde der Verunfallte an das Tochterboot der HERMANN HELMS übergeben. Danach fuhr das Bereitschaftsboot zurück zum HALUNDER JET und wurde aufgeholt. Um 18:20 Uhr konnte die Reise nach Hamburg fortgesetzt werden.

5.3 Unfallbericht Wasserschutzpolizei und Polizeiinspektion

Die Wasserschutzpolizei taxierte den Unfallzeitpunkt auf 16:30 Uhr vor der Einfahrt Otterndorf. Der Wind kam aus NW mit Windstärken von 4 bis 5 Bft bei leicht bewegter See und einer Sichtweite von 3 bis 4 sm. Es war diesig und bedeckt. Der Sonnenuntergang war für 21:12 Uhr berechnet. Der Strom lief auf und das Niedrigwasser war um 14:30 Uhr für den Bezugsort Cuxhaven bestimmt worden. Nachdem der Verunfallte an den Seenotkreuzer HERMANN HELMS übergeben worden war, wurden Erste-Hilfe- Maßnahmen von einem bereits an Bord befindlichen Arzt fortgesetzt, der um 18:15 Uhr den Tod feststellte. Der Arzt gab an, zum Zeitpunkt des Notrufs gerade bei der Feuerwehr Cuxhaven gewesen zu sein und sich daraufhin sofort zum Seenotkreuzer HERMANN HELMS aufgemacht zu haben. Die HERMANN HELMS erreichte um 18:31 Uhr den Amerikahafen in Cuxhaven und überreichte den Leichnam für den Transport ins Krankenhaus Cuxhaven. Um 19:04 Uhr wurde vom Yachthafen Altenbruch gemeldet, dass die SY KLEINER LUMP mit einer Person an Bord eingelaufen sei.

Bei der Leichenschau im Krankenhaus wurden Verletzungen im Bereich des Brustkorbes, des Mund- und Rachenraumes sowie Druckstellen auf dem Rücken des Leichnams festgestellt. Im Kopfbereich befand sich eine dunkle, zyanotische Verfärbung, die durch Ertrinken entstanden sein könnte. Die Verletzungen sind wahrscheinlich während der Rettungsversuche beim Bergen und Transport des Verunfallten sowie den nachfolgenden Reanimationsversuchen durch Intubation und Herzdruckmassage entstanden. Als Todesursache wurde Tod durch Ertrinken festgestellt.

6 Fazit

Nach den Ermittlungen der Wasserschutzpolizei und der BSU ist der Eigner und Bootsführer gegen 16:30 Uhr vor der Einfahrt Otterndorf ungesichert und ohne angelegte Rettungsweste auf der Unterelbe außenbords gefallen. Nach zwei „Mensch über Bord“-Manövern durch den Mitsegler befand sich der Verunfallte bis zur Bergung auf dem Bereitschaftsboot der HALUNDER JET ca. 1,5 Std. im Wasser. In dieser Zeit gelang es nicht, den Verunfallten durch den Mitsegler und durch zwei Besatzungsmitglieder der zur Hilfe eilenden SY LEILA an Bord zu holen. Die Rettungsaktion wurde durch den zuletzt leblosen Körper erschwert, und der Freibord von ca. 1 m Höhe ließ es nicht zu, den Körper an Bord zu heben (s. Abb. 11 und Abb. 12). Erst durch das Bereitschaftsboot konnte der Körper auf Wasserlinienniveau geborgen werden. Die danach eingeleiteten Wiederbelebungsmaßnahmen blieben erfolglos. Eine Obduktion des Leichnams wurde nicht veranlasst.



Abbildung 11: Deckshöhe Bb.-Seite



Abbildung 12: Deckshöhe achtern

Einen ähnlichen Seeunfall hat die BSU mit dem Überbordgehen des Skippers am 1. Mai 2005 auf der SY INA2 N-lich von Wustrow untersucht. Im Untersuchungsbericht 149/05, wird insbesondere auf die Problematik der Bergung von leblosen Personen aus dem Wasser eingegangen. Dabei werden Rettungssysteme vorgestellt und medizinische Aspekte des waagerechten Transportes zur Vermeidung von Herz-Kreislauf-Problemen und Unterkühlung betrachtet. Eine Bergung und Wiederbelebung führt in den meisten Fällen nur dann zum Erfolg, wenn geeignete Hebevorrichtungen und Rettungsmittel an Bord vorhanden sind. Eine nicht angelegte Rettungsweste führt zu einer schnelleren Entkräftung einer über Bord gegangenen Person, so dass diese dann nicht mehr in der Lage ist, aktiv an der Rettung mitzuwirken. Dadurch wird letztendlich das Risiko des Ertrinkens erheblich erhöht.

Die BSU verzichtet auf weitere Sicherheitsempfehlungen, da aus diesem Unfall keine neuen Erkenntnisse gewonnen werden können. Sie appelliert nochmals an die Eigenverantwortlichkeit der Eigner, Skipper und Mitsegler. Eine Ausrüstungspflicht, die das Wiedereinsteigen aus dem Wasser ins Boot erleichtert, besteht nicht.

7 Quellenangaben

- Ermittlungen der Wasserschutzpolizei Hamburg, Außenstelle Cuxhaven, und der Polizeiinspektion Cuxhaven/Wesermarsch
- BSU Besichtigung der SY KLEINER LUMP
- Zeugenaussagen Mitsegler
- BSU Untersuchungsbericht 149/05, veröffentlicht am 3. April 2006, Überbordgehen des Skippers mit Todesfolge am 1. Mai 2005 auf der SY INA2 N-lich von Wustrow
- Seekarten und Schiffsdaten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)