

Im letzten Unterricht brachte einer der Teilnehmer folgenden Bericht aus dem Internet mit. Daran festgemacht war die Frage:

„Warum macht Ihr so viel Aufsehen um Wetter und Seemannschaft. Das waren doch auch Ausbilder. Sie haben Abgelegt und es doch auch geschafft. Sie sind noch am Leben?“

Geschrieben von Sigg

**Ahoi und unseren herzlichsten Glückwunsch zur bestandenen Prüfung !**

**Nun ein kleiner Auszug aus dem Logbuch der MY " Sir Poppei "**

**Rückfahrt am Samstag dem 01.03.2008 in Begleitung von Sturmtief Emma :**

Nach der erfolgreichen Praxisprüfung setzten sich die Orkanböen, mit ca. 10 Stunden Verspätung durch.

**09.30 UTC** Windstärke 8 bis 10 Beaufort. An Bord Claudia und Sigg, warten auf Lutz (Nautilusser, ehemaliger Schüler, nun Skipper ), der schon die eine oder andere mal mehr mal weniger spektakuläre, Nebel, Nacht, Sturm oder auch Eisfahrt mit der Sir Poppei überstanden hat.

**10.00 UTC** Lutz an Bord, als Rudergänger eingeteilt.

**10.05 UTC** Ablegemanöver, hart Backbord, kurz vor, rückwärts? Keine Chance.....Orkanböen nun bereits mit ca. 10 Beaufort machen das Vorhaben zu nichte. Ich muss eingreifen. Wende auf engstem Raum über Backbord, fast Grundberührung, fast Kollision mit dem Polizeiboot ( Lieger ) Mölln, Übergabe an Lutz.

**11.30 UTC** Schleuse Witzeze passiert, Kurs im Elbe Lübeck Kanal Richtung Lauenburg, Orkanböen bis 12 Beaufort, Wellengang mit Schaumkronen im Kanal, Rudergänger muss bis zu 10° am Ruder Vorhalten um den Kurs zu halten und nicht aufs Ufer zu fahren, Wechsel am Ruder, Skipper Sigg übernimmt.

**12.15 UTC** Schleuse Lauenburg in Sicht, zwei rote Lichter nebeneinander, warten? Keine Chance Sir Poppei auf Position zu halten, Anlegemanöver vor dem Halteschild, Anmeldung über UKW Kanal 22, warten heißt die Devise.

**12.30 UTC** grüne Lichter, Einfahrt in die Schleuse, Anlegemanöver Steuerbord misslingt, Schiff kann mit den Leinen nicht gehalten werden, schiff quer in der Schleuse, Schiffsführer ruft „ Leinen los und einholen “, Ruder hart Steuerbord, halbe Kraft voraus, Anlegemanöver an Backbord, Lutz nun auch auf Position, Schiff liegt sicher in zwei Halteleinen, keine Verluste, Schutzhafen Lauenburg wird passiert, Schiff auf Sturm ausgerichtet, Rettungswesten anlegen, Fender reinholen und sichern, alles verstauen, dauert zu lang.

**12.45 UTC** Elbe voraus, sie kocht förmlich, mehr weiße Schaumkronen als

blaues Wasser zu sehen, Lutz kämpft immer noch mit dem sichern der Fender und ist bereits nass bis auf die Haut, nun wird Sir Poppei von den Wellen richtig erfasst, Tauchfahrt, Maschine  $\frac{3}{4}$  Kraft voraus, Schiff sprengt das Wasser, Fahrt frontal durch die 1 bis 2 Meter hohen Wellen, Strömung und Wellen stehen gegeneinander, so dass sich die Wellen richtig aufbauen können, die Hölle...

**13.00 UTC** Schrei, Claudia Panik „dreh doch einfach um“, sie stürmt raus, kann nicht hinsehen, wie Sir Poppei ständig wegtaucht.

**13.30 UTC** Elbe Seiten Kanal an Backbord, Sicht trotz laufender Wischer null.

**13.35 UTC** Rettungsring über Bord.

**13.40 UTC** Bootshaken über Bord,

**13.50 UTC** Riesenwelle reißt den kompletten Wischer samt Arm weg, Wassereinbruch im Vorschiff, der im Luk verbaute Selbstlenzer kann die Wassermassen nicht mehr ableiten, Wassereinbruch durch die Frontscheiben, die Dichtungen können der permanenten Tauchfahrt nicht mehr Stand halten.

**14.00 UTC** zu viel Wasser, Qualm und Feuergeruch auf der Brücke, alle elektrischen Systeme werden heruntergefahren, Hauptschalter deaktiviert, Feuerlöscher in Position.

**14.05 UTC** Wendemanöver zwischen den Riesenwellen bei mittlerweile 12 Beaufort über Backbord, Skipper stellt zeitgleich fest, das Schiff beginnt über Bug zu sinken, Schott zur Brücke verhindert dieses, nach der Wende mit kleinster Maschinenkraft Kurs Lauenburg, Rudergänger wechsel, Lutz am Ruder, versucht verzweifelt Kurs zu halten um nicht quer zu schlagen und mit dem Vorschiff nicht zu Unterschneiden, Claudia bekommt Anweisung Pütz und Werkzeug bereit zu halten, Skipper sucht das Vorschiff auf, steht bis zu Hälfte voll Wasser, WC schwimmt umher, wird entfernt, Skipper bis zu den Knien im Vorschiff im Wasser, ca. 400 Liter werden nun mit dem wichtigsten Instrument, der Pütz gelenzt.

**14.30 UTC** Lage wieder im Griff, kein Feuer ausgebrochen, alle Systeme außer Gefecht (feucht und nass), Maschine läuft, kein Wassereinbruch mehr zu verzeichnen.

**15.00 UTC** Einlaufen in Lauenburg, Anlegemanöver.

**15.30 UTC** Schiff verlassen. Sir Poppei liegt noch immer in Lauenburg und wird diese Woche von mir nach Hamburg überführt. Bilder gibt es leider keine, da Lutz zwar einen echt geilen Fotoapparat dabei hatte, allerdings die erforderliche Speicherkarte in seinem PC zu Hause steckte. Zur Strafe muss er nun ein Leben lang als Zeitzeuge herhalten.

Euer XXX Team & Skipper Sigg  
Ahoi !!

Unsere Ausbilder waren scheinbar sprachlos. Später erklärten Sie uns, dass sie aus didaktischen Gründen die Frage zunächst zurückgestellt hätten und zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal aufgegriffen. Sie passte gut in den Bereich Sicherheit und „Eigenverantwortung“ auf See. Im Rahmen dieses Unterrichtes haben wir uns dann näher mit dieser Meldung auseinandergesetzt. Wir waren so interessiert daran, dass uns in einer zusätzlichen Einheit (mit freiwilligen Teilnahme) eine Art Untersuchungskommission zu der mitgebrachten Meldung vorgeschlagen wurde. Ein wenig angeleitet von zwei unserer Ausbilder entstand so der folgende Untersuchungsbericht. Das Resultat lässt sich - auch nach Aussage unserer Ausbilder - in zwei Sätzen zusammenfassen.

**Es gibt alte Skipper, und es gibt mutige Skipper, aber es gibt keine alten, mutigen Skipper!  
Gelegentlich trifft man jedoch schon mal auf „alte, sauglückliche“ Skipper!**

Unsere Ausbilder hatten versprochen, die Arbeit in der Internetbibliothek zu veröffentlichen. Das Arbeitsergebnis der Gruppe wurde erstellt in Form einer BSU-Untersuchung. Wir gehen davon aus, dass dieses Arbeitsergebnis nicht anonymisiert werden muss, da die betreffenden Personen den Vorfall selbst auf Ihrer Internetseite veröffentlicht haben. Unsere Ausbilder wiesen jedoch noch darauf hin, dass wenn von irgendeiner Seite der Wunsch nach „Anonymisierung“ des Arbeitsergebnisses bestehen sollte, sie um eine kurze Nachricht an [hotwater@t-online.de](mailto:hotwater@t-online.de) bitten.

#### 1) Zusammenfassung der Geschehnisse:

Am 01.03.2008 legte die „Sir Poppei“ trotz des heranziehenden **Sturmtief Emma** vom Prüfungsanleger im Elbe-Lübeck-Kanal ab. An Bord befanden sich 3 Personen. Siggie Fiederau als Skipper (siehe Bild), Claudia und Lutz. Die Yacht lief trotz einer Windstärke von 8 bis 10 Beaufort aus. Schon beim Ablegemanöver gab es eine Beinahekollision mit einem stillliegenden Polizeiboot. Gegen 13.50 kommt es zum Wassereinbruch im Vorschiff. Bei mittlerweile 12 Beaufort kommt es zu einem Wassereinbruch auch durch die Frontscheiben, da die Dichtungen der permanenten Tauchfahrt nicht mehr Stand halten können. Der Skipper stellt zeitgleich fest, dass das Schiff über den Bug zu sinken beginnt.



Der Rudergänger Lutz, versucht in dieser Situation verzweifelt Kurs zu halten um nicht quer zu schlagen und mit dem Vorschiff nicht zu Unterschneiden. Claudia bekommt Anweisung Pütz und Werkzeug bereit zu halten, Skipper sucht das Vorschiff auf, steht bis zu Hälfte voll Wasser, WC schwimmt umher, wird entfernt, Skipper bis zu den Knien im Vorschiff im Wasser, ca. 400 Liter werden nun mit dem wichtigsten Instrument, der Pütz gelenzt.

Anmerkung: Inhalt einer Badewanne L180 B80 T49 cm Bodenlänge 126 cm **Inhalt** 260 Liter.

Gegen 14.30 ist die Lage an Bord wieder einigermaßen im Griff. Kein Feuer ausgebrochen, alle Systeme außer Gefecht (feucht und nass), Maschine läuft, kein Wassereinbruch mehr zu verzeichnen.

#### 2) Unfallort:

Art des Ereignisses: Wassereinbruch mit drohender Untergang

Datum Uhrzeit: 01.03.08 gegen 14.00 UTC

Ort: Auf der Elbe. Der Elbe-Seiten-Kanal wurde kurz zuvor an Backbord passiert.



### 3) Schiffsdaten:

#### 3.1) Fotos der Yacht





### 3.2) Daten der Yacht

Schiffsname:	Sir Poppei
Schiffstyp:	chem. Polizeischiff vom Typ KB 12-B
Nationalität/Flagge:	deutsch
Heimathafen:	Dove Elbe / Hamburg
Bauwerft:	VEB Yachtwerft Berlin
Baunummer:	10
Baujahr:	1975
Länge:	11,80 Meter
Breite:	2,87 Meter
Tiefgang:	0,85 m
Verdrängung :	7,80 t
Geschwindigkeit:	25 km/h
Motor:	1 IFA 170PS Diesel
Material:	Stahl / Alu
Schlafplätze:	2
Personen an Bord:	3

### 4) Unfallhergang

#### 4.1 ) Das Fahrzeug

Bei der „Sir Poppei“ handelt es sich um ein ehemaliges Polizeiboot .Das Schiff lag noch hinter Berlin im Märkischem Gewässer am Wolziger See u. wurde am 13.03.05 auf dem Wasserwege nach Hamburg überführt. Hier ist es seid dem als Schulfahrzeug im Einsatz.

#### 4.2) Besatzung zu Zeitpunkt des Wassereinbruches

Die Besatzung der „Sir Poppei“ bestand aus 3 Personen. An Bord waren der Inhaber der Sportbootschule XXX in Hamburg, gleichzeitig Eigner der „Sir Poppei“ und als verantwortlicher Skipper eingesetzt, eine Frau namens Claudia, sowie ein weiterer „Skipper“ und ehemaliger Schüler der Sportbootschule XXX namens Lutz.

#### 4.3) Fahrtverlauf

Am 01.03.2008 legte die „Sir Poppei“ um 10:05 UTC trotz des **Sturmtief Emma** vom Prüfungsanleger am Elbe-Lübeck-Kanal ab. Sie fuhr auf dem Elbe-Lübeck-Kanal bei km 50,4 durch die Schleuse Wietzeez (siehe Bild) und später durch die Schleuse Lauenburg (siehe Bild) auf die Elbe.



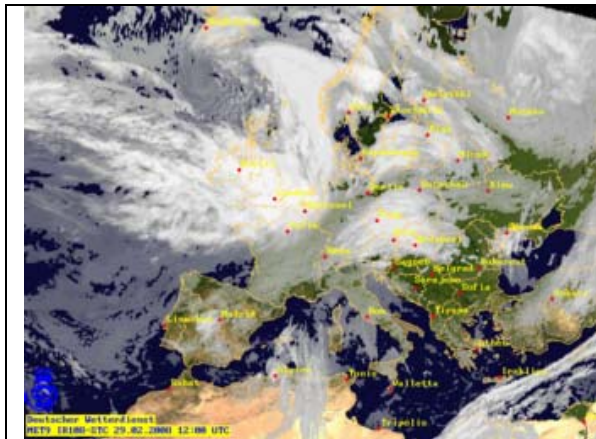
Schleuse Wietzeez



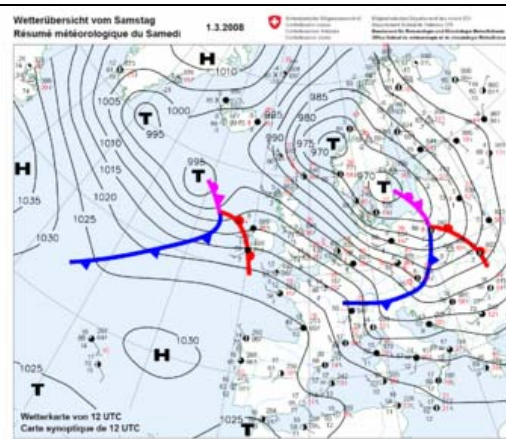
Lage Schleuse Lauenburg

#### 4.4 Wetterverhältnisse

Hamburg - Böen in Orkanstärke haben in Deutschland mindestens drei Menschen getötet. Der Fischmarkt am Hamburger Hafen stand am Samstagabend unter Wasser. Die Polizei sperrte Straßen und ließ einige Fahrzeuge aus überschwemmten Bereichen abschleppen. Die Flutschutzttore wurden geschlossen.









Satellitenbild vom 29.02.08

















Wetterkarte des 01.03.08


#### 4.5 Beaufortskala

**Der englische Admiral Sir Francis Beaufort (1774-1857)** entwickelte im Jahre 1806 die nach ihm benannte Windskala, um die verschiedenen Stärken der Luftbewegungen ohne Meßgerät nach optischen Anzeichen zu bestimmen. Er teilte die Windstärken nach den zu Land und zur See sichtbaren Auswirkungen in 12 Stufen ein - im Jahre 1949 auf 17 Stufen erweitert - die von **"Windstille"** bis zum **"Orkan"** bestimmte Bezeichnungen enthielten. Zu Ehren des englischen Admirals wird das Polarmeer nördlich von Alaska **Beaufort-See** genannt.

Bezeichnung nach Beaufort	Geschwindigkeit km/h / kn		Auswirkung im Binnenland		Auswirkung auf See
0 Windstille (Calm)	<1 / <1		Rauch steigt gerade empor		Spiegelglatte See
1 leichter Zug (Light air)	1-5 / 1-3		Windrichtung ist nur durch Rauch erkennbar		Schuppen-förmige Kräselwellen
2 leichte Brise (Light breeze)	6-11 / 4-7		Wind ist im Gesicht fühlbar		Kleine Wellen Kämme brechen sich nicht

<p><b>3</b> schwache Brise (Gentle breeze)</p>	<p>12-19 / 8- 11</p>		<p>Dünne Zweige und Blätter bewegen sich</p>	 <p><small>BEAUFORT FORCE 3 WIND SPEED 7-10 KNOTS SEA WAVE HEIGHT 0.3-0.4 (1-1.5 FT). LARGER WAVULETS CRESTS BEGIN TO FORM, AND SOME HAVE SLIGHT APPEARANCE, SCATTERED WHITECAPS</small></p>	<p>Wellenkämme beginnen sich zu brechen</p>
<p><b>4</b> mäßige Brise (Moderate breeze)</p>	<p>20-28 / 12- 15</p>		<p>Zweige und dünne Äste bewegen sich Staub erhebt sich</p>	 <p><small>BEAUFORT FORCE 4 WIND SPEED 11-16 KNOTS SEA WAVE HEIGHT 0.5-0.8 (1.5-2.5 FT). SMALL WAVES BECOMES LONGER, RARELY FREQUENT WHITE HORSES</small></p>	<p>Noch kleine Wellen, jedoch vielfach weiße Schaumköpfe</p>
<p><b>5</b> frische Brise (Fresh breeze)</p>	<p>29-38 / 16- 21</p>		<p>Kleine Bäume schwanken</p>	 <p><small>BEAUFORT FORCE 5 WIND SPEED 17-21 KNOTS SEA WAVE HEIGHT 0.7-1.0 (2-3 FT). NEARLY ALL WAVES TEND TO BE PROLONGED, ONLY A FEW HAVE WHITE HORSES, CHANCE OF SOME SPRAY</small></p>	<p>Mäßig lange Wellen mit Schaumkämmen</p>
<p><b>6</b> starker Wind (Strong breeze)</p>	<p>39-49 / 22- 27</p>		<p>Pfeifton an Drahtleitungen</p>	 <p><small>BEAUFORT FORCE 6 WIND SPEED 22-27 KNOTS SEA WAVE HEIGHT 1.0-1.5 (3-5 FT). LARGER WAVES BEGIN TO FORM, SPRAY IS FREQUENT, WHITE FOAM CRESTS ARE EVERYWHERE</small></p>	<p>Bildung großer Wellen größere Schaumflächen</p>
<p><b>7</b> steifer Wind (Near gale)</p>	<p>50-61 / 28- 33</p>		<p>Spürbare Hemmung beim Gehen</p>	 <p><small>BEAUFORT FORCE 7 WIND SPEED 28-33 KNOTS SEA WAVE HEIGHT 1.5-2.0 (5-6 FT). EXCEPTIONALLY HIGH WAVES, WHICH ARE ALMOST SQUARE MAY BE SEEN TO FORM BEHIND THE WAVE. SEA COMPLETELY CHANGING APPEARANCE, WHITE PATCHES OF FOAM APPEAR ALONG WIND DIRECTION, EVERYWHERE THE FORMS OF WAVE CRESTS ARE BLOWN INTO FOULS</small></p>	<p>See türmt sich Schaumstreifen in Windrichtung</p>
<p><b>8</b> stürmischer Wind (Gale)</p>	<p>62-74 / 34- 40</p>		<p>Zweige brechen von den Bäumen Gehen wird erheblich erschwert</p>	 <p><small>BEAUFORT FORCE 8 WIND SPEED 34-40 KNOTS SEA WAVE HEIGHT 2.0-2.5 (6-8 FT). MODERATELY HIGH WAVES OF GREATER LENGTH, SCAMS OF CRESTS BEGIN TO FORM AND THE SPINDRIFT FORM BLOWN IN WIND, SPINDRIFT STRIPS ALONG WIND DIRECTION</small></p>	<p>Hohe Wellenberge Gipfel beginnen zu versprühen</p>
<p><b>9</b> Sturm (Strong gale)</p>	<p>75-88 / 41- 47</p>		<p>Kleinere Schäden an Häusern und Dächern</p>	 <p><small>BEAUFORT FORCE 9 WIND SPEED 41-47 KNOTS SEA WAVE HEIGHT 2.5-3.0 (8-10 FT). HIGH WAVES, DENSE STREAKS OF FOAM ALONG DIRECTION OF THE WIND, WHITE CRESTS BEGIN TO FORM, TUMBLE, AND TALL CURS SPRAY MAY AFFECT VISIBILITY</small></p>	<p>Dichte Schaumstreifen rollende See Gesicht verweht Sichtbehinderung</p>



<p><b>10</b> schwerer Sturm (Storm)</p>	<p>89-102 / 48-55</p>		<p>Bäume werden entwurzelt bedeutende Schäden</p>	 <p><small>REPORT FORCE 10 WIND SPEED 10-19 KNOTS SEA WAVE HEIGHT 6-12 (20 FT) APPT. VERY HEAVY RAIN APPROX. LONG-DURATION SWELLING. THE WINDS BLow IN VARIOUS DIRECTION. IN SOME PLACES, WINDS BLOWING IN ONE DIRECTION ON THE SURFACE. SEA SURFACE TOWNS A WHITE APPEARANCE. FLAME ALL OF THE SEA IN HEAVY AND SHOCKING. VISIBILITY REDUCED.</small></p>	<p>Sehr hohe Wellenberge verbreitet weißer Schaum Sicht beeinträchtigt</p>
<p><b>11</b> orkanartiger Sturm (Violent storm)</p>	<p>103-117 / 56-63</p>		<p>schwere Sturmschäden</p>	 <p><small>REPORT FORCE 11 WIND SPEED 20-29 KNOTS SEA WAVE HEIGHT 8-14 (26 FT) APPT. EXCEPTIONALLY HEAVY RAIN. WINDS IN VARIOUS DIRECTION. WINDS BLow IN VARIOUS DIRECTION. IN SOME PLACES, WINDS BLOWING IN ONE DIRECTION ON THE SURFACE. SEA SURFACE TOWNS A WHITE APPEARANCE. FLAME ALL OF THE SEA IN HEAVY AND SHOCKING. VISIBILITY REDUCED.</small></p>	<p>Außergewöhnlich hohe Wellenberge Wellenkämme zu Gischt verweht Sicht herabgesetzt</p>
<p><b>12</b> Orkan (Hurricane)</p>	<p>&gt;117 /&gt;63</p>		<p>katastrophale Orkanschäden</p>	 <p><small>REPORT FORCE 12 WIND SPEED 30-39 KNOTS SEA WAVE HEIGHT 15-25 (49 FT) APPT. EXCEPTIONALLY HEAVY RAIN. WINDS IN VARIOUS DIRECTION. WINDS BLow IN VARIOUS DIRECTION. IN SOME PLACES, WINDS BLOWING IN ONE DIRECTION ON THE SURFACE. SEA SURFACE TOWNS A WHITE APPEARANCE. FLAME ALL OF THE SEA IN HEAVY AND SHOCKING. VISIBILITY REDUCED.</small></p>	<p>See vollständig weiß Luft voller Schaum und Gischt keine Fernsicht mehr</p>

## 5) Untersuchung

### 5.1) Seemannschaft

Unter Seemannschaft werden auch Verhaltensmaßregeln zum Führen eines Wasserfahrzeuges zusammengefasst. Sie sind teilweise in den gesetzlichen Bestimmungen verankert, teilweise jedoch auch einfach Seemannsbrauch.

Das Schifffahrtsrecht ist ein Teilgebiet von Gesetzen und Rechtsvorschriften, die sich mit dem Gebrauch von Schiffen auf nationalen und internationalen Wasserstraßen befassen. Zum Schifffahrtsrecht gehören u. a. die Kollisionsverhütungsregeln (KVR) und in Deutschland die Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO), die Schifffahrtsordnung Emsmündung und die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO).

Ein Skipper (von *Schipper*) ist der verantwortliche Boots- bzw. Schiffsführer auf Schiffen der Freizeitschifffahrt. Der Begriff wird auch bei Regatten verwendet. Genau wie der Kapitän in der Berufsschifffahrt, der auch so genannt werden kann, trägt ein Skipper die zivil- und strafrechtliche Verantwortung für die Sicherheit von Schiff und Besatzung. Ein Skipper muss nicht zwangsläufig Eigner des Schiffes sein, sondern er kann auch für diese Aufgabe angestellt oder einfach von der Besatzung eines Charterbootes als Skipper anerkannt sein.

### 5.2) Seemännische Sorgfaltspflicht

Seemännische Sorgfaltspflichten für Sportfahrzeuge, Verantwortung des Schiffsführers

Neben den Verhaltenspflichten aufgrund der Verkehrsvorschriften hat jeder Führer eines Wassersportfahrzeuges die seemännischen Sorgfaltspflichten zu beachten, die der allgemeine Seemannsbrauch oder die Besonderheiten der Situation erfordern. Damit kommt den Sorgfaltspflichten die gleiche rechtliche Bedeutung zu wie den Verkehrsvorschriften.

Die seemännischen Sorgfaltspflichten erstrecken sich aber nicht nur auf das Verkehrsverhalten, sondern auch auf die Schiffsführung, und die Schiffsicherheit.

Eine der wichtigsten Maßregeln ist es, das Wassersportfahrzeug vor Beginn der Seereise „seeklar“ zu machen, d. h.

- erforderliche Sicherheitsausrüstung einsatzfähig an Bord zu haben,
- die notwendige Stabilität zu überprüfen,
- den erforderlichen Auftrieb und
- einen sicheren Verschlusszustand herzustellen.

Außerdem ist es geboten, vor dem Auslaufen einen aktuellen Seewetterbericht einzuholen und auszuwerten.

**Die seemännische Sorgfaltspflicht beinhaltet die Verpflichtung zur Beachtung von Vorsichtsmaßregeln über die Verkehrsvorschriften hinaus, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände erfordern. Ebenfalls gehört dazu die Anwendung der Sicherheitsregeln die u.a. in der nautischen Veröffentlichung des BSH "Sicherheit im See- und Küstenbereich" enthalten sind.**

Unter **Sorgfaltspflicht** wird die Verpflichtung eines jeden Mitbürgers verstanden, seinen Tätigkeiten mit einem zumutbaren Maß an Aufmerksamkeit nachzugehen, um so Schaden von seiner Umwelt anzuhalten. Ein Zuwiderhandeln wird zivilrechtlich als Fahrlässigkeit geahndet.

**Seemannsbrauch** ist ein im deutschen Schifffahrtsrecht benutzter Rechtsbegriff.

Der Begriff wird in der *Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See*, der *Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung* und der *Schifffahrtsordnung* Emsmündung als Maßgabe in den *Grundregeln für das Verhalten im Verkehr* genannt.

So legt § 3 (1) der *Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See* fest:

*„Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Er hat insbesondere die Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.“*

Der Begriff wird in der *Verordnung* selbst nicht konkretisiert. § 3 (1) der *SeeStrOV* nimmt Bezug auf Regel 2 (Verantwortlichkeit) der *Kollisionsverhütungsregeln*, in der es unter Buchstaben a) heißt:

*„Diese Regeln befreien ein Fahrzeug, dessen Eigentümer, Kapitän oder Besatzung nicht von den Folgen, die durch unzureichende Einhaltung dieser Regeln oder unzureichende sonstige Vorsichtsmaßnahmen entstehen, welche allgemeine seemännische Praxis oder besondere Umstände des Falles erfordern.“*

Auch der Begriff "seemännische Praxis" wird in den KVR nicht weiter präzisiert. Beide Vorschriften fordern die Verkehrsteilnehmer auf, neben den rechtlich in ihnen fixierten Regelungen auch jene ungeschriebenen Verhaltensweisen und Sorgfaltspflichten zu wahren, die international als "gute Seemannschaft" anerkannt sind bzw. „die ständige Übung der Fahrzeugführer und Seelotsen in der Überzeugung, dass es sich um eine seemännisch richtige Verhaltensweise handelt.“ [...] „Dies entspricht auch der Spruchpraxis der Seeämter und des Bundesoberseeamtes.“

### 6.1) Das Boot

Bei der „Sir Poppei“ handelt es sich um ein ehemaliges Wasserschutzpolizeiboot vom Typ KB 12 mit der Baunummer 10 aus dem Baujahr 1975. Das Boot scheint sich zum Zeitpunkt des Vorfalles in einem nicht seetüchtigen Zustand befunden zu haben. Dies lässt sich jedoch nur aus den Eintragungen im Logbuch vermuten: „Wassereinbruch im Vorschiff“ und „Wassereinbruch durch die Frontscheiben, die Dichtungen können der permanenten Tauchfahrt nicht mehr Stand halten“.

Das Eindringen von Wasser durch die Scheibendichtungen lässt auf einen gewissen „Alterungseffekt“ schließen.

### 6.2) Ausrüstung

Die Ausrüstung war anscheinend auf das Wesentlichste begrenzt. Über eine zweite, unabhängig von den fest eingebauten einzusetzende Lenzpumpe lässt sich nur spekulieren. Eine tragbare Lenzpumpe schien ebenfalls nicht an Bord vorhanden gewesen zu sein. Lediglich eine Pütz war zum Lenzen vorhanden.

### 6.3) Beurteilung der Seemannschaft

Die Yacht lief trotz einer Windstärke von 8 bis 10 Beaufort in die Elbe. Bereits beim Ablegemanöver im Elbe-Seiten-Kanal gab es die ersten Schwierigkeiten. Dem Logbuch ist hierzu entnehmen: „**10.05 UTC** Ablegemanöver, hart Backbord, kurz vor, rückwärts? Keine Chance.....Orkanböen nun bereits mit ca. 10 Beaufort machen das Vorhaben zu nichte. Ich muss eingreifen. Wende auf engstem Raum über Backbord, fast Grundberührung, fast Kollision mit dem Polizeiboot ( Lieger ) Mölln, Übergabe an Lutz.“

Im Verlauf der Fahrt nehmen die Probleme an Bord ständig zu. Logbuch: „**11.30 UTC** Schleuse Witzeze passiert, Kurs im Elbe Lübeck Kanal Richtung Lauenburg, Orkanböen bis 12 Beaufort, Wellengang mit Schaumkronen im Kanal, Rudergänger muss bis zu 10° am Ruder Vorhalten um den Kurs zu halten und nicht aufs Ufer zu fahren, Wechsel am Ruder, Skipper Siggü übernimmt.“

Weitere Eintragungen lauten: „**12.15 UTC** Schleuse Lauenburg in Sicht, zwei rote Lichter nebeneinander, warten? Keine Chance „Sir Poppei“ auf Position zu halten, Anlegemanöver vor dem Halteschild, Anmeldung über UKW Kanal 22, warten heißt die Devise.

**12.30 UTC** grüne Lichter, Einfahrt in die Schleuse, Anlegemanöver Steuerbord misslingt, Schiff kann mit den Leinen nicht gehalten werden, schiff quer in der Schleuse, Schiffsführer ruft „ Leinen los und einholen “, Ruder hart Steuerbord, halbe Kraft voraus, Anlegemanöver an Backbord, Lutz nun auch auf Position, Schiff liegt sicher in zwei Halteleinen, keine Verluste, **Schutzhafen Lauenburg** wird passiert, Schiff auf Sturm ausgerichtet, Rettungswesten anlegen, Fender reinholen und sichern, alles verstauen, dauert zu lang.“

**12.45 UTC** Elbe voraus, sie kocht förmlich, mehr weiße Schaumkronen als blaues Wasser zu sehen, Lutz kämpft immer noch mit dem sichern der Fender und ist bereits nass bis auf die Haut, nun wird „Sir Poppei“ von den Wellen richtig erfasst, Tauchfahrt, Maschine  $\frac{3}{4}$  Kraft voraus, Schiff sprengt das Wasser, Fahrt frontal durch die 1 bis 2 Meter hohen Wellen, **Strömung und Wellen stehen gegeneinander**, so dass sich die Wellen richtig aufbauen können, die Hölle...

**13.30 UTC** Elbe Seiten Kanal an Backbord, Sicht trotz laufender Wischer null.

**13.35 UTC** Rettungsring über Bord.

**13.40 UTC** Bootshaken über Bord,

**13.50 UTC** Riesenwelle reißt den kompletten Wischer samt Arm weg, Wassereinbruch im Vorschiff, der im Luk verbaute Selbstlenzer kann die Wassermassen nicht mehr ableiten, Wassereinbruch durch die Frontscheiben, die Dichtungen können der permanenten Tauchfahrt nicht mehr Stand halten.

**14.00 UTC** zu viel Wasser, Qualm und Feuergeruch auf der Brücke, alle elektrischen Systeme werden heruntergefahren, Hauptschalter deaktiviert, Feuerlöscher in Position.

**14.05 UTC** Wendemanöver zwischen den Riesenwellen bei mittlerweile 12 Beaufort über Backbord, Skipper stellt zeitgleich fest, das Schiff beginnt über Bug zu sinken, Schott zur Brücke verhindert dieses, nach der Wende mit kleinster Maschinenkraft Kurs Lauenburg, Rudergänger wechsel, Lutz am Ruder, versucht verzweifelt Kurs zu halten um nicht quer zu schlagen und mit dem Vorschiff nicht zu Unterschneiden, Claudia bekommt Anweisung Pütz und Werkzeug bereit zu halten, Skipper sucht das Vorschiff auf, steht bis zu Hälfte voll Wasser, WC schwimmt umher, wird entfernt, Skipper bis zu den Knien im Vorschiff im Wasser, ca. 400 Liter werden nun mit dem wichtigsten Instrument, der Pütz gelenzt.

**14.30 UTC** Lage wieder im Griff, kein Feuer ausgebrochen, alle Systeme außer Gefecht (feucht und nass), Maschine läuft, kein Wassereinbruch mehr zu verzeichnen.

Ein sicherer Liegeplatz wurde bei 8-10 Beaufort verlassen. Die Rettungswesten wurden trotz der widrigen Witterungsumstände erst gegen 12.30 Uhr angelegt, also erst zweieinhalb Stunden nach dem Ablegen. Bei einem solchen Wetter hätte erscheint dieses im Hinblick auf die Seemännische Sorgfaltspflicht als deutlich zu spät. Die Besatzung hätte die Rettungswesten bereits beim Ablegen angelegt sollen.

Weiterhin scheint sich das Boot vor dem Ablegen nicht in seeklarem Zustand befunden zu haben, wie sich aus den Eintragungen „Rettungsring über Bord und Bootshaken über Bord“ vermuten lässt. Auch diese Tatsache lässt bei den während der Fahrt vorherrschenden Wetterbedingungen zumindest Zweifel an der guten Seemannschaft an Bord aufkommen.

Die Besatzung der „Sir Poppei“ ist der Lage mit vereinten Kräften Herr geworden. Dennoch hätte Sie bei diesen Wetterbedingungen erst gar nicht ablegen sollen.

#### 6.4) Verhalten des Skippers

Der Skipper ist mit der Yacht ausgelaufen, obwohl abzusehen war, dass die Wetterbedingungen alles andere als positiv waren. Er hat einen sicheren Liegeplatz im Elbe Lübeck Kanal Richtung Lauenburg verlassen, obwohl ihm hätte bekannt sein müssen, dass auf der Elbe die Verhältnisse deutlich schlimmer sein werden. Bereits vor dem Ablegen muss im Elbe-Seiten-Kanal eine erhebliche Welle festzustellen gewesen sein. Mehrere einigermaßen sicherer Liegestellen wurden nicht angelaufen, sondern die Fahrt auf die ungeschützte Elbe weiter fortgesetzt, obwohl bereits erste Schwierigkeiten während der Kanalfahrt auftreten. Ihm hätte bei der vorherrschenden Windrichtung auch klar sein müssen, dass auf der Elbe Strom gegen Wind steht und sich hier eine noch höhere Welle aufbaut als im Elbe-Seiten-Kanal. Als Schiffsführer hätte er diese Tatsachen erkennen müssen. Scheinbar hat er einfachste Überlegungen außer acht gelassen, die für die Fahrt des Bootes von großer Bedeutung waren. Mit seinem Verhalten hat er somit in grober Weise gegen die Seemännische Sorgfaltspflicht verstoßen.

Die Entscheidung, den Schutzhafen Lauenburg anzulaufen, erfolgte deutlich zu spät.

#### 7) Sicherheitsempfehlungen

Bei Sturm niemals einen sicheren Liegeplatz verlassen. Gegenwärtig gilt die folgende Faustformel für Motorbootfahrer:

- 6 Beaufort – Auslaufen nicht empfehlenswert
- 7 Beaufort – Motorboote bleiben besser im Hafen
- 10 Beaufort – die Schifffahrt ruht

Konstellation Wind gegen Wasser führen zu steileren Wellen die Konstellation Wind mit Wasser ist für Motorboote deutlich besser durchzustehen.

Müssen unsichere Liegeplätze aufgegeben werden, ist unbedingt vorher das gesamte Schiff seeklar zu machen und der sichere Verschlusszustand herzustellen.

Die endgültige Entscheidung, ob eine Fahrt angetreten wird, liegt jedoch beim Schiffsführer. Es sind lediglich Empfehlungen möglich, da immer die Gesamtsituation beurteilt werden muss. Auch bei DP07 wird per Funk des Öfteren nachgefragt, ob bei diesen Wetterbedingungen ein Auslaufen möglich ist. Die Antwort lautet auch hier stets: „Das müssen Sie selbst entscheiden.“

### Verweis auf die Empfehlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU)

Auch die BSU weist immer wieder die folgenden Fehler und Unzulänglichkeiten bei der Schiffsführung auf Sportbooten hin:

- Überschätzung der eigenen Qualifikation
- Nichttragen von Rettungswesten
- Schlechte Reiseplanung
- Keine Sicherheitseinweisung und Unterrichtung der Personen an Bord
- Keine genügende Praxis bei „Mann-über-Bord“-Manövern
- Kein Gebrauch der Seenotmittel

### Daher sind auch von der BSU folgende Sicherheitsempfehlungen veröffentlicht worden:

Auch erfahrene Sportbootfahrer sollten ihre Risikobereitschaft ständig überprüfen.

Die Ausbilder sollten darauf hinweisen, dass das minimale Wissen über Seemannschaft, das bei Führerscheinprüfungen abgefragt wird, nicht die praktische Erfahrung in schwierigen Seerevieren ersetzen kann. Erfahrung kommt bekanntlich von Erfahren, das heißt, je mehr Seemeilen auf dem Wasser gefahren werden, desto größer ist auch das damit erlernte praktische Wissen.

Den Eignern und Schiffsführern wird empfohlen, im Interesse der eigenen Sicherheit von Schiff und Besatzung, die „**Sicherheitsrichtlinien – Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten/Mehrrumpfbooten**“, des Deutschen Segler-Verbandes zu beachten. Untersuchungsbericht 240/04 Sicherheitsempfehlung 140/04 auf [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

Die Segelschulen und die ausbildenden Segelvereine werden aufgefordert, noch intensiver auf die Sicherheitsregeln für Wassersportler hinzuweisen. Bei der konsequenten Einhaltung dieser Regeln, die in der kostenlosen BSH Broschüre „**Sicherheit im See- und Küstenbereich**“ abgedruckt sind, sollten Unfälle mit tödlichem Ausgang vermieden werden können.

Alle Betreiber und Fahrzeugführer von Sportbooten haben darauf zu achten, dass je nach Fahrtgebiet (Hohe See, Küstengewässer, Geschützte Gewässer) ihr Boot so beschaffen ist, dass das Risiko, über Bord zu fallen, soweit wie möglich verringert und ein Wiedereinsteigen erleichtert wird.

Dabei sind die

- baulichen Anforderungen der Richtlinien 94/25/EG und 2003/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates,
- die CE-Richtlinien für Sportboote sowie die
- Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes e.V. und die
- Broschüre „Sicherheit im See- und Küstenbereich“ des BSH zu beachten.

Bei dem „Mensch über Bord“-Manöver wird auf die Ausbildung in den Segelschulen, regelmäßige praktische Übungen und die einschlägige Fachliteratur verwiesen.

Untersuchungsberichte auf [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de): 338/03 – SY LISA , 122/04 – SY RENI , 145/04 – SY ALENA (Sicherheitsempfehlung 145/04)

Ein weiterer Sportbootunfall der Segelyacht MADAME PELE im August 2004 bei Borkum hatte nach Grundberührung und Sinken der Yacht zwei Tote zu beklagen.

Abschlussbemerkung:

Diese Ausarbeitung basiert auf einem im Internet veröffentlichten Logbuchauszug des Ausbildungsbootes „Sir Poppei“ vom 01.03.2008 sowie Internetrecherchen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es wurden lediglich Rückschlüsse aus den im Logbuch veröffentlichten Aussagen gezogen. Unsere Ausbilder wiesen uns noch darauf hin, dass es immer einfacher ist, hinterher schlaue Schlüsse zu ziehen, als in schwierigen Situationen selber an Bord Entscheidungen treffen zu müssen.

Datenquellen u.a.: Wikipedia, tfh-berlin, BSU