

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 211/19
veröffentlicht**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 14/2021)

– nur in Deutsch verfügbar

★ **DE. BSU. Investigation Report No. 211/19
issued**

(Last report see NfS issue 14/2021)

– only available in German

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 211/19 am 2. Juni 2021 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen dem Traditionsschiff No. 5 ELBE und dem Containerschiff ASTROSPRINTER auf der Elbe am 8. Juni 2019. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen> einzusehen und herunterzuladen.

Kollision zwischen Traditionsschiff No. 5 ELBE und Containerschiff ASTROSPRINTER auf der Elbe am 8. Juni 2019

Am 8. Juni 2019 um 13:54 Uhr kam es auf der Elbe in Höhe Stadersand zu einer Kollision zwischen dem unter der Flagge Zyperns fahrenden Containerschiff ASTROSPRINTER und dem deutschen Traditionsschiff No. 5 ELBE, einem ehemaligen Lotsenschoner. Der Schoner fuhr unter Segeln und hatte gerade eine Wende vollzogen, um nach Hamburg zurück zu fahren. Nach der Wende gab es Schäden an den Vorsegeln. Während die Besatzung damit beschäftigt war, diese Segel unter Kontrolle zu bekommen, wurde es versäumt, die Fahrwasserseite der eigenen Fahrtrichtung entsprechend zu wechseln. So fuhr No. 5 ELBE erst knapp an der ihr entgegenkommenden HANNA vorbei und kollidierte dann mit der ASTROSPRINTER. An Bord des ehemaligen Lotsenschoners, der mit 15 Besatzungsmitgliedern und 28 Fahrgästen besetzt war, wurden acht Personen überwiegend leicht verletzt. Im weiteren Verlauf des Geschehens konnte No. 5 ELBE aus eigener Kraft mit Unterstützung des DLRG-Bootes KIEK UT noch die nahe Mündung der Schwinge erreichen, ehe sie dort kurz vor der Pier auf Grund fest kam und versank. Alle Personen konnten durch den glücklichen Umstand, dass Rettungskräfte der Freiwilligen Feuerwehr Stade und der DLRG aufgrund eines anderen Einsatzes bereits in der Nähe waren sowie der Tatsache, dass sich das Fahrzeug in geschützten Gewässern befand, rechtzeitig geborgen werden.

Hauptursächlich für diesen Seeunfall sieht die BSU die Reaktion der Schiffsführung auf die Schäden an den Vorsegeln während der Wende. Die Schiffsführung kümmerte sich ausschließlich um die Segel und nicht mehr darum, die nun falsche Fahrwasserseite so schnell wie möglich zu verlassen, um dem Gegenverkehr auszuweichen. Dies beruht nach den in der Untersuchung gewonnenen Erkenntnissen auf unzureichender Wachorganisation und mangelhaftem Situationsbewusstsein.

Außerdem ist kritisch zu bewerten, dass die Schiffsführung der ASTROSPRINTER den Lotsenschoner im Verlauf der Annäherung weder per UKW angesprochen hat, noch mittels Schallsignalen versuchte zu warnen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung kommt zu der Erkenntnis, dass dringend gehandelt werden muss, um die Sinksicherheit von Traditionsschiffen, die mehr als 12 Fahrgäste befördern, zu erhöhen und so der Gefahr zukünftiger Seeunfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass vorzubeugen. Der Bericht enthält darüber hinaus weitere Sicherheitsempfehlungen.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera

Direktor

(BSU 03/21) 23/21