

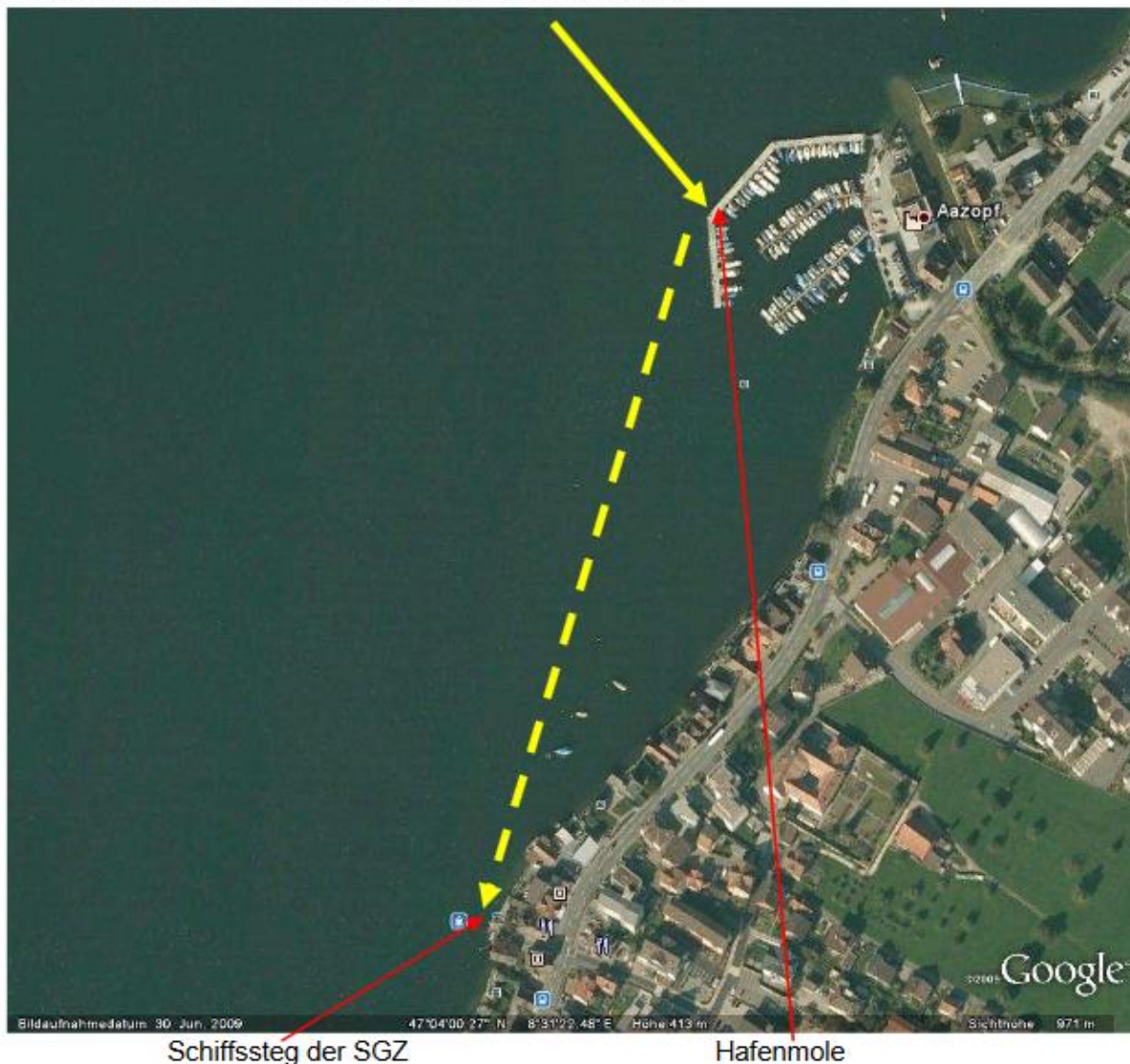
Arth SZ Schiff Rigi prallt in Anlegesteg. 2011

TA vom 2.5.14: 2011 prallte das Zugerseeschiff Rigi in die Hafenmole von Arth SZ. Der Kapitän litt an Schlafkrankheit und an einer Bewusstseinsstörung.

http://www.sust.admin.ch/pdfs/BS//pdf/11121701_SB.pdf

Kurzdarstellung

Am Samstag, 17. Dezember 2011, um ca. 14.45 Uhr kollidierte das Motorschiff (MS) „Rigi“ der Schifffahrtsgesellschaft Zugersee (SGZ) auf einer Gesellschaftsfahrt mit der Hafenmole in Arth (SZ). Dabei wurden acht Personen leicht verletzt. An der Hafenmole sowie am Bug des Schiffes entstand Sachschaden.



Gelber Pfeil ausgezogen = Kurs des MS Rigi

Gelber Pfeil gestrichelt = Kurs des MS Rigi nach der Kollision bis zum Anlegesteg Arth

Die ersten Fahrgäste haben das Schiff um ca. 12.00 Uhr am Dienststeg bestiegen. Er

fuhr danach mit dem Schiff vom Dienststeg an den Bahnhofsteg, wo die restlichen Passagiere zustiegen. Zur vorgegebenen Zeit fuhr der Schiffsführer mit dem MS Rigi von Zug Bahnhofsteg in langsamer Fahrt mit 900 – 1000 Touren (ca. 10 km/h) Richtung Cham – Bonas –

Risch – Chiemen bis vor Walchwil. Von Walchwil aus hielt er den Kurs Richtung Arth mit Ansteuerpunkt „Theater“. An die Situation unmittelbar vor der Kollision kann er sich nicht erinnern. **Nach seinen Angaben ist diese Zeitspanne wie aus seinem Gedächtnis gelöscht.** Als es zur Kollision kam erschrak er sehr. Er konnte sich nicht erklären, wie es zur Kollision gekommen war.

Gleich nach dem Anprall rannte die Matrosin in den Steuerstand. Der Schiffsführer stand wie unter Schock und sagte „Es reagiert nicht“. Die Matrosin hat daraufhin mit dem Chef Unterhalt SGZ und der Geschäftsleitung telefoniert.

1.6 Beteiligte Personen

Schiffsführer Schiffsführer SGZ (Aushilfe), SchiffsführerausweisKat. B II/2 RP (Prüfung am 24.08.1995).

Matrosin Vollausbildet: Matrosin SGZ

Nautisch ausgebildete Person: Mitarbeiter Restauration.

Vom 17. bis am 20. Dezember 2011 wurden beim Schiffsführer im Spital Schwyz verschiedene Untersuchungen und Tests durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass der Schiffsführer nebst einem bekannten medizinischen Problem an einer weiteren, bisher nicht erkannten, medizinischen Störung leidet. Der entsprechende Bericht liegt der SUST vor.

Der für die Extrafahrt eingesetzte Schiffsführer arbeitet als Aushilfe bei der SGZ. Er trat 1979 in den Dienst der SGZ ein. Seine Ausbildung als Schiffsführer erfolgte in den Jahren 1981 (Prüfung Kat. A / BII/ 1 / C; 1984 Kat. B II/2 und 1995 Kat. B II2/RP. Ende November 2003 wurde er vorzeitig pensioniert, arbeitete aber im Stundenlohn weiter als Schiffsführer (auf eigenen Wunsch ausschliesslich auf dem MS Rigi). Im Jahr 2011 wurde er an 117 Stunden im Schiffsdienst eingesetzt.

(...)

- Beim Schiffsführer handelt es sich um einen erfahrenen Schiffsführer im Ruhestand, welcher bei Extrafahrten im Stundenlohn eingesetzt wird. Er verfügt über die nötige Ausbildung und den entsprechenden Ausweis. Die vorgeschriebenen periodischen Prüfungen hat er absolviert.

- Der Schiffsführer befand sich wegen eines bekannten medizinischen Problems unter ärztlicher Kontrolle durch seinen Hausarzt. Dieses medizinische Problem war der Geschäftsleitung der SGZ bekannt. Weder dem Hausarzt noch der Geschäftsleitung war bekannt, dass der Schiffsführer unter einem weiteren medizinischen Problem leidet.

- Die Auswertung der medizinischen Unterlagen durch die AGU ergibt, dass sowohl das bekannte wie auch das bei den Untersuchungen im Spital erkannte medizinische Problem zu einer Beeinflussung des Bewusstseins führen können. Während einer solchen Bewusstseinsstörung kam es in der Folge zur Kollision mit der Hafemole.

- Aufgrund der Aussage des Schiffsführers, dass er sich über die Zeitspanne unmittelbar vor der Kollision bis zum Anprall nicht erinnern konnte, wurden im Spital Schwyz umfangreiche medizinische Abklärungen durchgeführt.

Der von der SUST angeforderte Bericht des Hausarztes wie auch die Untersuchungsergebnisse des Spital Schwyz wurden durch das AGU (Arbeitsgruppe für Unfallmechanik) ausgewertet. Der Bericht des AGU hält zusammenfassend fest, dass sowohl das bekannte wie auch das bei den Untersuchungen im Spital Schwyz neu erkannte medizinische Problem zu einer Beeinflussung des Bewusstseins geführt haben können.

(...)

Da der ehemaligen UUS in den vergangenen 11 Jahren keine solchen Vorkommnisse gemeldet worden sind, schätzt die SUST Bahnen und Schiffe das Risiko für solche Vorfälle als gering ein.

Schlussbericht Reg. Nr 11121701
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST 15/16

4. SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN

Keine.

Massnahmen der SGZ: Der Schiffsführer wird (auch auf eigenen Wunsch) nicht mehr bei der SGZ für Kurs- oder Extrafahrten eingesetzt.

Folgerungen H. Stettler:

Die Antenne auf dem Fabrikgebäude besteht seit mindestens 1.7.2009

Die Distanz zum Ort des Kontrollverlusts beträgt ca. 250 m

Es ist nicht bekannt, ob der Schiffsführer sitzend oder stehend steuerte

Foto 19

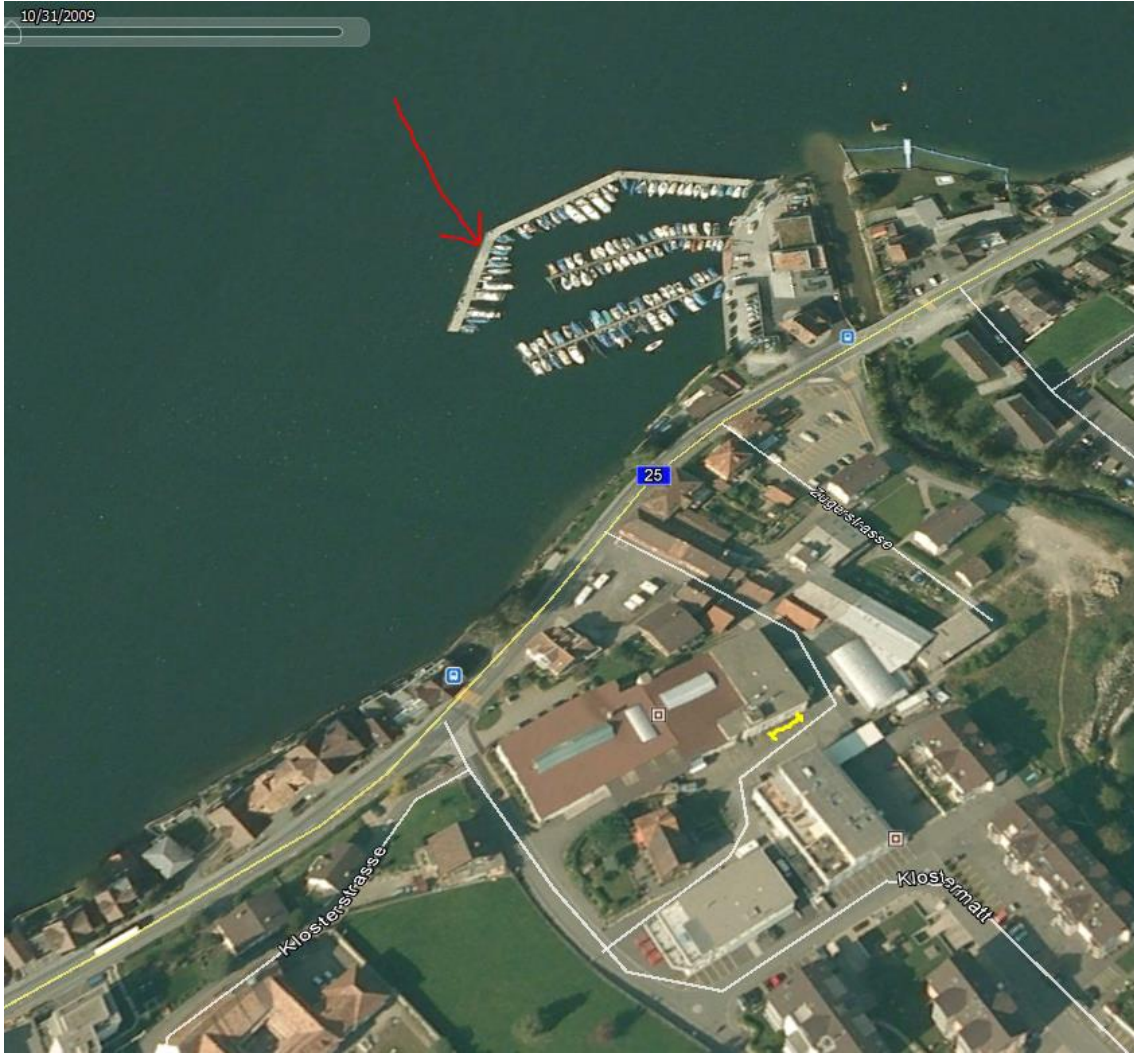


Bedienung stehend

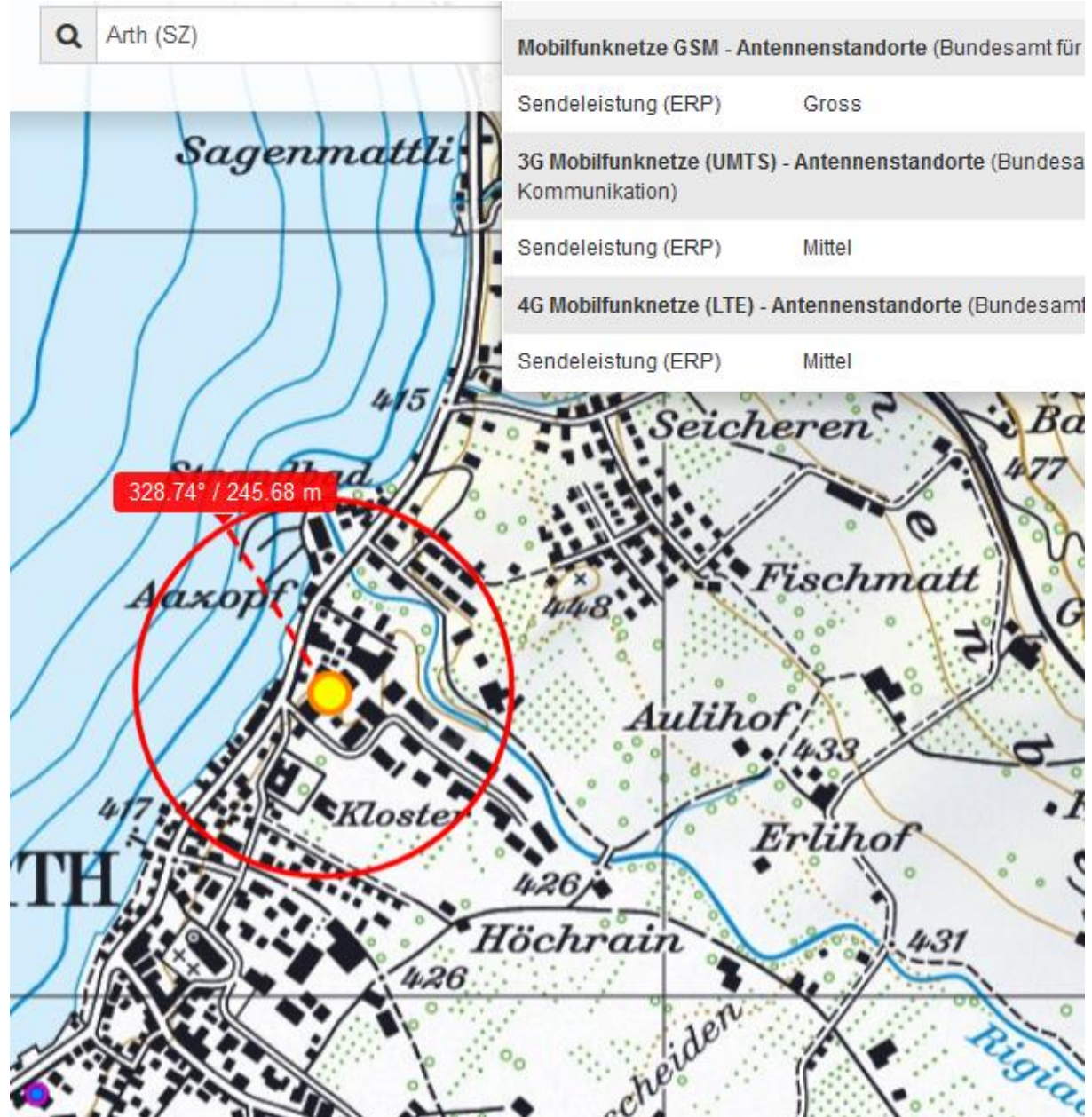
Foto 20



Bedienung sitzend



Alter ca. 70 Jahre.





Klostermatt

© 2016 Google

47°03'59.52" N 8°31'34.91" O Höhe

