



**Karten, Leuchtfeuerverzeichnisse, Seehandbücher usw. bitte sofort berichtigen**

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.

Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 000° bis 360°.

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.

Tragweiten für 10 sm meteorologische Sichtweite; Sichtweiten für 5 m Augeshöhe.

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.

Entfernungsangaben in metrischen Maßen sowie in Seemeilen (sm) und Kabellängen (kbl).

Zeichen und Abkürzungen in den deutschen Seekarten siehe Karte 1/INT 1.

Weitere Abkürzungen und Erklärungen in der „Jährlichen Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer“ (NfS) sowie im „Handbuch für Brücke und Kartenhaus“.

**Übersetzungen**

Die bereitgestellten englischen Übersetzungen sind ein Service für die internationale Schifffahrt. Rechtsverbindlich ist der deutsche Text.

**Freiwillige Mitarbeit**

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Seeschifffahrt. Beiträge erbitten wir an das:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Neptunallee 5, 18057 Rostock  
Telefon/*Telephone* +49 (0) 3 81 45 63-5 (Vermittlung/*operator*)  
Telefax +49 (0) 3 81 45 63-9 48 (Vermittlung/*operator*)  
E-Mail/*E-mail* nfs@bsh.de  
Internet www.bsh.de

Die Inhalte dieses Werkes sind rechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Verbreitung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland zulässig.

Verbindlicher Endpreis Monatsabonnement € 12,50 inkl. MwSt., Einzelheft € 4,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

(für den Europäischen Wirtschaftsraum gelten die Preise als „Unverbindliche Preisempfehlung“)

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Hamburg und Rostock 2021  
www.bsh.de

ISSN-Nr. Druck 0027-7444  
Digital 1437-4048

**Charts, Lists of Lights, Sailing Directions etc. to be corrected immediately**

Geographic longitude referred to Greenwich meridian.

True courses and bearings in degrees from 000° to 360°.

Sector limits of lights from seaward.

Luminous ranges at 10 nautical miles meteorological visibility, at 5 m height of eye.

Depths and drying heights referred to Chart Datum.

Other heights referred to chart specific height datum.

Distances in metric units, nautical miles, and cable lengths.

For symbols and abbreviations used in the German nautical charts, please refer to Karte 1/INT 1.

Additional abbreviations and explanations are provided in the enclosure to the “Annual enclosure to the Notices to Mariners” (NfS) and in the “Handbuch für Brücke und Kartenhaus”.

**Translations**

The provided English translations are a service for the international shipping. The German text version prevails in any case.

**Voluntary cooperation**

Any information provided to supplement or correct nautical publications supports the safety of navigation. Such information should be sent to:

*The contents of this publication are protected by copyright. All rights are reserved, specifically the rights of translation, reprinting, recitation, reuse of illustrations and tables, promulgation, reproduction on microfilm or in any other way, as well as the right of storage, either in whole or in part. Reproduction of this publication or parts of this publication is permitted only under the provisions of German law, also in individual cases.*

*Fixed price per month € 12.50 incl. VAT, single issue € 4.00 incl. VAT (plus postage)*

*(In the European Economic Area, the above prices are recommended prices)*

© Federal Maritime and Hydrographic Agency  
Hamburg and Rostock 2021  
www.bsh.de

ISSN-Nr. Print 0027-7444  
Digital 1437-4048

**P- und T-Berichtigungen/P and T corrections**

Nach den Nachrichten für Seefahrer Heft 01/2019 bis zum Heft 22/2021

*According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2019 to issue 22/2021*

**Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications**

Bücher/Books: –

Karten/Charts: –

**Teil 1 – Berichtigungen zu den Karten/Part 1 – Corrections to charts****Nordsee/North Sea**

103	1220	1310	1370	1380	1400
1210	1300	1311			

**Ostsee/Baltic Sea**

34	151	1511	1512	2182	
----	-----	------	------	------	--

**Teil 2 – Berichtigungen zu den Seebüchern/Part 2 – Corrections to nautical publications**

keine/*nil*

**Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications**

- DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 211/19 veröffentlicht/DE. BSU. Investigation Report No. 211/19 issued

**Beilagen/Enclosures**

keine/*nil*

**P- und T-Berichtigungen/*P and T corrections*****Gültige P- und T-Berichtigungen**  
vom 11. Juni 2021***P and T Corrections in force***  
*dated 11 June 2021*Nach den Nachrichten für Seefahrer  
Heft 01/2019 bis zum Heft 22/2021*According to the German Notices to Mariners (NfS)*  
*issue 01/2019 to issue 22/2021*

Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>	Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
T 40	2021: 17	T 163	2021: 17
T 98	2021: 19, 22	T 1514	2020: 18
T 151	2020: 04, 52–53		2021: 01, 07, 11
	2021: 01, 17	T 1515	2021: 01
T 162	2019: 01	T 1518	2021: 01
	2021: 17	T 2110	2021: 19

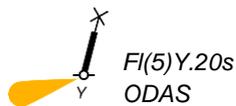
**Teil 1/Part 1****Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****Nordsee/North Sea****★ 103**

INT 1412

Letzte NfS:

17/21

Trage ein

*Insert***N-lich OWP Amrumbank West. W-lich OWP Meerwind Süd/Ost**

54° 35,38' N 007° 43,28' E

54° 23,19' N 007° 37,40' E

(WSA Elbe-Nordsee 65, 66/21) 23/21

**★ 1210**

Letzte NfS:

20/21

Trage ein

*Insert***TSS Elbe Approach**

53° 59,79' N 008° 07,04' E

und streiche  
*and delete*dicht SW-lich  
*close SW*

Siehe/see 20/21 – 1210

(WSA Elbe-Nordsee 67/21) 23/21

**★ 1220**

Letzte NfS:

22/21

Trage ein

*Insert***TSS Elbe Approach**

53° 59,79' N 008° 07,04' E

und streiche  
*and delete*dicht SW-lich  
*close SW*

Siehe/see 20/21 – 1220

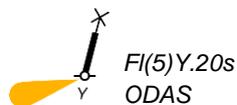
(WSA Elbe-Nordsee 67/21) 23/21

## ★ 1300

Letzte NfS:

17/21

Trage ein

*Insert*

54° 35,38' N 007° 43,28' E

54° 23,19' N 007° 37,40' E

(WSA Elbe-Nordsee 65, 66/21) 23/21

## ★ 1310

Letzte NfS:

20/21

Trage ein

*Insert*

54° 09,60' N 007° 52,05' E

und streiche  
*and delete*dicht SO-lich  
*close SE*

Siehe/see 20/21 – 1310

(WSA Elbe-Nordsee 67/21) 23/21

## ★ 1311

Letzte NfS:

20/21

Trage ein

*Insert*

54° 09,60' N 007° 52,05' E

und streiche  
*and delete*dicht SO-lich  
*close SE*

Siehe/see 20/21 – 1311

(WSA Elbe-Nordsee 67/21) 23/21

## ★ 1370

Letzte NfS:

04/21

Trage ein

*Insert*

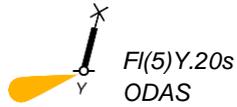
54° 23,19' N 007° 37,40' E

(WSA Elbe-Nordsee 65/21) 23/21

## ★ 1380

Letzte NfS:  
22/21Trage ein  
*Insert*

## N-lich OWP Amrumbank West



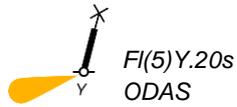
54° 35,38' N 007° 43,28' E

(WSA Elbe-Nordsee 66/21) 23/21

## ★ 1400

Letzte NfS:  
12/20Trage ein  
*Insert*

## N-lich OWP Amrumbank West



54° 35,38' N 007° 43,28' E

(WSA Elbe-Nordsee 66/21) 23/21

**Ostsee/Baltic Sea**

★ 34

INT 1365  
Letzte NfS:  
51/20Trage ein  
*Insert***Bellevuebrücke**

54° 20,662' N 010° 09,389' E

(WSA Ostsee 180/21) 23/21

★ 151

Letzte NfS:  
17/21Streiche  
*Delete***SO-lich Ruden**

Siehe/see 12/21 – 151

54° 11,9' N 013° 47,6' E

(WSA Ostsee 181/21) 23/21

★ 1511

INT 1343  
Letzte NfS:  
12/21Streiche  
*Delete***SO-lich Ruden**

Siehe/see 12/21 – 1511

54° 11,9' N 013° 47,6' E

Trage ein  
*Insert*zwischen  
*between*

54° 11,99' N 013° 47,38' E

54° 11,92' N 013° 47,47' E

54° 11,80' N 013° 47,31' E

(WSA Ostsee 181/21) 23/21

## ★ 1512

## SO-lich Ruden

Letzte NfS:  
12/21Streiche  
*Delete*

54° 11,9' N 013° 47,6' E

Trage ein  
*Insert*

zwischen

*between* 54° 11,993' N 013° 47,379' E  
54° 11,924' N 013° 47,469' E  
54° 11,804' N 013° 47,309' E

Siehe/see 12/21 – 1512

(WSA Ostsee 181/21) 23/21

## ★ 2182

## Bellevuebrücke

Letzte NfS:  
20/20Trage ein  
*Insert*

54° 20,662' N 010° 09,389' E

(WSA Ostsee 180/21) 23/21



**Beilagen/*Enclosures***



**Teil 2/Part 2**

**Berichtigungen zu den Seebüchern/*Corrections to nautical publications***

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)

(*Valid till next edition*)

keine/*nil*



### 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





**2119**

**0027-7444**



**HALTET DIE MEERE SAUBER  
KEEP YOUR WATERWAYS CLEAN**