



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

**Dienstgebäude**  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0  
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40  
[posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

**Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom**

**Mein Zeichen**  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 09/06

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)**

**Datum**  
**2. Juli 2007**

## **PRESSEMITTEILUNG 12/07**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 09/06** am 1. Juli 2007 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen dem MS TOR DANIA und dem Schleppzug EMS TUG am 10. Januar 2006 um 00:12 Uhr MEZ auf der Elbe. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen - wie alle bisherigen Berichte - im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) einzusehen und herunterzuladen.

(Kurzfassung):

### **Kollision zwischen dem MS TOR DANIA und dem Schleppzug EMS TUG**

Am 10. Januar 2006 näherte sich die TOR DANIA, von Westen kommend, dem Elbefahrwasser.

Der Schleppverband EMS TUG/EMS PONTON 7 befuhr zur gleichen Zeit die nördliche Fahrwasserseite des Elbefahrwassers und leitete gegen 23:53 Uhr MEZ mit einem Backbordrudermanöver die Querung des Fahrwassers ein. Gegen 00:12 Uhr fuhr die TOR DANIA gegen die Schlepptrasse.

Infolgedessen ereignete sich dann innerhalb des Elbefahrwassers die Kollision mit dem EMS PONTON 7.

An dem MS TOR DANIA entstanden beträchtliche Schäden im Bugbereich sowie an der Backbordseite. Es konnte jedoch die Reise nach Cuxhaven fortsetzen.

Beim Schleppverband wurde das Schleppgeschirr abgerissen. Ein Teil der Ladung des Pontons ging über Bord. Nachdem die

Schleppverbindung mit dem Ponton durch den Schlepper wieder hergestellt worden war, fuhr der Schleppzug ebenfalls nach Cuxhaven.

Umwelt- und Personenschäden entstanden nicht. Der Sachschaden insgesamt war beträchtlich. Der Abschlussbericht wurde am 1. Juli 2007 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

**(Langfassung):**

## **Zusammenfassung des Seeunfalls**

Am 10. Januar 2006 befand sich das MS TOR DANIA auf der Reise von Immingham/Großbritannien nach Cuxhaven. Die TOR DANIA näherte sich, von Westen kommend und dabei der allgemeinen Verkehrsrichtung folgend, auf dem südlichen Einbahnweg des Verkehrstrennungsgebietes (VTG) „Elbe Approach“ dem Elbefahrwasser.

Der Schleppverband EMS TUG/EMS PONTON 7 befand sich auf der Reise von Gdansk/Polen nach Papenburg und befuhr zur gleichen Zeit anfänglich in entgegengesetzter westlicher Fahrtrichtung die nördliche Fahrwasserseite des Elbefahrwassers und leitete gegen 23:53 Uhr MEZ<sup>1</sup> mit einem Backbordrudermanöver die beabsichtigte Querung des Fahrwassers ein. Gegen 00:12 Uhr fuhr die TOR DANIA gegen die Schlepptrosse. Infolgedessen ereignete sich dann innerhalb des Elbefahrwassers die Kollision mit dem EMS PONTON 7.

An dem MS TOR DANIA entstanden beträchtliche Schäden im Bugbereich sowie an der Backbordseite. Sie konnte jedoch die Reise aus eigener Kraft fortsetzen und fuhr nach Cuxhaven.

Beim Schleppverband wurde das Schleppgeschirr abgerissen. Ein Teil der Ladung des Pontons ging über Bord. Es handelte sich dabei um eine Schiffbausektion eines Neubaus. Das Bauteil war 16 m x 30 m x 4 m groß und behinderte bis zu seiner Bergung am 16. Januar 2006 die durchgehende Schifffahrt.

Nachdem die Schleppverbindung mit dem Ponton durch den Schlepper wieder hergestellt worden war, fuhr der Schleppzug ebenfalls nach Cuxhaven.

Umwelt- und Personenschäden entstanden nicht. Der Sachschaden insgesamt war beträchtlich.

## **Sicherheitsempfehlungen**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung organisatorische und technische Verbesserungen im Betrieb der Verkehrszentralen sowie den Betreibern von Schleppzügen und ihren Kapitänen die freiwillige Nutzung von AIS, um die Sicherheit auf See durch das eindeutige Erkennen eines Schleppzuges zu erhöhen.

Jörg Kaufmann  
Leiter

---

<sup>1</sup> Alle Zeiten in diesem Bericht beziehen sich auf Ortszeit MEZ = UTC + 1h.