



# 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)  
116/07

**+ 49 (0) 40 31 90 – 8322**

**Datum**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 15. Februar 2008**

## Pressemitteilung 02/08

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 116/07 am 15. Februar 2008 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Grundberührung des russischen MS VOLGO-BALT 209 am 22. März 2007 auf der Unterelbe im Bereich des Wattenmeers. 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:

### Grundberührung MS VOLGO-BALT 209 auf der Unterelbe südlich der Tonnen „3“ und „5“

Auf dem Weg vom Nord-Ostsee-Kanal nach Bremen kam am 22. März 2007 um 20:25 Uhr das unter russischer Flagge fahrende und mit Kohle beladene MS VOLGO-BALT 209 südlich der Fahrwassertonnen „3“ und „5“ bei stürmischen nördlichen Winden und Ebbstrom fest. Das Schiff fuhr unter Beratung des Weserlotsen, der Elblotse

war wegen des Wetters bereits von Bord. Nach Passieren der Tonne „6“ und Queren des Fahrwassers gelang es nicht mehr, eine deutliche Kursänderung nach Westen durchzuführen, die VOLGO-BALT 209 lief auf Grund. Auf der Brücke befanden sich Kapitän, 3. Offizier, Rudergänger und Lotse. Der Untersuchungsbericht und

die dazugehörigen Sicherheitsempfehlungen, die an deutsche Behörden, Lotsen sowie Reederei und Schiffsführung gerichtet sind, werden durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 15. Februar 2008 veröffentlicht und sind unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

### **Grundberührung MS VOLGO-BALT 209 auf der Unterelbe südlich der Tonnen „3“ und „5“**

Die VOLGO-BALT 209 befand sich am 22. März 2007 mit einer Ladung Kohle auf der Reise von Kaliningrad nach Bremen. Sie hatte die Durchgangsfahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal angemeldet und Lotsen für die gesamte Passage nach Bremen bestellt. Nach der Passage des Nord-Ostsee-Kanals übernahm der Elblotse die Beratung der Schiffsführung.

Wegen der starken nördlichen Winde von 7 bis 8 Bft, in Böen 9 Bft und der stark bewegten See wurde der Lotsenversetzdienst Elbe auf die Innenposition zwischen den Tonnen „9“ und „11“ verlegt und nicht, wie vorgesehen, bei der Ansteuerungstonne „Elbe“ durchgeführt. Der Weser-/Distanzlotse wurde deshalb bereits vor Cuxhaven gegen 18:30 Uhr an Bord genommen. Um 19:55 Uhr ging der Elblotse zwischen den Tonnen „8“ und „10“ von Bord und der Weser-/Distanzlotse übernahm die Beratung. Auf der Brücke befanden sich außerdem der Kapitän, der 3. Offizier und der Rudergänger.

Der Bordlotse sprach mit dem Radarlotsen deutsch und übersetzte dann die Empfehlungen und Hinweise dem russischen Wachoffizier ins Englische. Nach dem Passieren von Tn. „10“ teilte der Radarberater mit, dass noch ein mitlaufendes Schiff überholen möchte und die VOLGO-BALT 209 danach zwischen den Tn. „6“ und „Elbe“ weder mitlaufenden noch Gegenverkehr habe. Nach Passieren der Tn. „Elbe“ sei jedoch mit eingehendem Großverkehr zu rechnen. Es war daher zu überlegen, schon nach Passieren von Tn. „6“ das Fahrwasser zu kreuzen, dem Tonnenstrich bis zur Tn. „Scharhörnriff N“ zu folgen, um dann südlich dieser Tonne den Leuchtturm „Alte Weser“ anzusteuern.

Bis zum Überholvorgang des Mitläufers fuhr die VOLGO-BALT 209 deutlich auf der rechten Fahrwasserseite. Nach Passieren der Tn. „6“ empfahl der Lotse eine Kursänderung auf 220°, um die Tn. „3“ zunächst recht voraus zu nehmen und so das Fahrwasser zu queren. Diese Empfehlung gab der Lotse an den Kapitän in englischer Sprache weiter, der sie übersetzte und daraufhin dem Rudergänger in russischer Sprache Kommandos erteilte.

Nach der Kursänderung und dem Einsteuern erkannte der Lotse, dass Tn. „3“ schnell nach Steuerbord auswanderte. Er kontrollierte den Kompasskurs und sah, dass 200° statt 220° anlagen. Er empfahl dann einen Kurs von 250°. Die Kursangabe wurde nicht umgesetzt. Kurz vor dem Passieren der südlichen Radarlinie war Tn. „3“ noch immer frei an Steuerbord, und es wurden 270° und „Hart Stb.“ vom Lotsen empfohlen. Daraufhin legte der Rudergänger das Ruder auf 20° Stb. Das Schiff drehte, kam aber nicht über einen Kurs von 262° hin aus. Etwa gleichzeitig stellte der 3. Offizier fest, dass sich die VOLGO-BALT 209 in seichten Gewässern befindet, und informierte den Kapitän. Danach vertrieb die VOLGO-BALT 209 außerhalb des Tonnenstrichs und lief gegen 20:25 Uhr westlich der Bake "Bk. A" auf Grund.

Um 22:05 Uhr war der Seenotkreuzer HERMANN HELMS vor Ort und machte den ersten Bergungsversuch. Danach folgten weitere Versuche, bis das Schiff um 02:40 Uhr wieder flott war und nach Cuxhaven geschleppt wurde, wo der Schleppzug am 23. März 2007 um 06:55 Uhr eintraf.

Das Russian Maritime Register of Shipping (RMRS) stellte fest, dass der Rumpf Dellen und im Bereich der Bb. Ballasttanks 1 und 3 Risse hatte. Die Ruder und Propeller waren beschädigt. Von innen waren in den Laderäumen keine Schäden im Bereich der Beplattung, Spanten und Schotte sichtbar.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung gibt anlässlich des Unfalls folgende Sicherheitsempfehlungen heraus, die hier verkürzt wiedergegeben werden, und empfiehlt

- den Eignern, Betreibern und Schiffsführungen, darauf zu achten, dass zur Verständigung zwischen Lotsen und Mitgliedern der Brückenwache Englisch als Arbeitssprache verwendet wird. Alle gegebenen Ruderkommandos sollten vom Rudergänger wiederholt werden, und der Wachoffizier sollte sich davon überzeugen, dass sie korrekt und unverzüglich ausgeführt werden.
- dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) als originärem Herausgeber der internationalen Seekarten, für das deutsche Gebiet die Blattsnitte der Seekarten im Bereich der „Elbe“-Ansteuerungstonne nach den Bedürfnissen einer sicheren Schiffsführung zu überarbeiten.
- dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest, zusammen mit der Bundeslotsenkammer und dem Bundesverband der See- und Hafenlotsen ein Finanzierungskonzept zur zügigen Umsetzung der IMO-Resolution A.960(23) zu erarbeiten, um Fort- und Weiterbildung der Lotsen zu gewähren, Schulungseinrichtungen zu fördern sowie Risikoanalysen besser durchsetzen zu können.
- der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven die Verkehrslage auf Gefahren für Kollisionen und Festkommen von Verkehrsteilnehmern, die auf dem Weg von der Elbe zur Weser das Fahrwasser bereits zwischen den Elbe-Tonnen „9“ und „1“ kreuzen, zu überprüfen.

Jörg Kaufmann  
Leiter