



# 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. 305/06

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 12**

**Datum**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 30. April 2008**

## **PRESSEMITTEILUNG 07/08**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 305/06** am 30. April 2008 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen dem Frachter LASS URANUS und dem Großcontainerschiff XIN FU ZHOU am 12. Juli 2006 gegen 14:26 Uhr auf der Unterelbe vor Finkenwerder. 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 LASS URANUS und dem CMS XIN FU ZHOU**

Am 12. Juli 2006 kollidierte der Frachter LASS URANUS auf der Elbe vor der Airbus-Landebahn mit dem Großcontainerschiff XIN FU ZHOU. Zuvor war der einzige betriebene Schottel-Antrieb der LASS URANUS ausgefallen. Der Frachter konnte die Sogkräfte beim Überholen durch die XIN FU ZHOU nicht mehr aussteuern.

Während des Überholens kam ein weiteres Großcontainerschiff entgegen. Diese Dreierbegegnung ließ den Schiffen kaum Raum. Bei der Kollision riss die LASS URANUS die Außenhaut der XIN FU ZHOU etwa mittschiffs an Steuerbord auf. Es wurden weder Personen verletzt noch umweltgefährdende Stoffe freigesetzt. Die Bundesstelle für

Seeunfalluntersuchung rät in ihren Sicherheitsempfehlungen u.a. zur Vorsicht bei Begegnungen auf dem relevanten Elbabschnitt mit mehr als zwei Seeschiffen. Der Abschlussbericht wurde am 30. April 2008 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

## **(Langfassung)**

### **Zusammenfassung des Seeunfalls**

Am 12. Juli 2006 gegen 14:26 Uhr kollidierte der unter deutscher Flagge die Elbe abwärts fahrende Trockenfrachter LASS URANUS mit dem unter chinesischer Flagge ebenfalls elbabwärts fahrenden Großcontainerschiff XIN FU ZHOU zwischen den Tonnen 132 und 130 vor Finkenwerder.

Die XIN FU ZHOU fuhr bei guten Sicht- und Witterungsverhältnissen hinter der LASS URANUS, als an Bord der LASS URANUS unvermittelt der einzige betriebene Schottel-Antrieb ausfiel. Obwohl die LASS URANUS die äußerst rechte Fahrwasserseite hielt, war sie nach Verlust von Vortrieb und Steuerfähigkeit außer Stande, den während des folgenden Überholens durch die XIN FU ZHOU auftretenden hydrodynamischen Kräften (Sog und Verdrängungsströmung) durch wirkungsvolle Manöver zu begegnen. Beide elbabwärts fahrende Schiffe begegneten zudem während des Überholvorganges dem unter der Flagge der Republik Panama fahrenden und für Hamburg bestimmten Großcontainerschiff MSC MELISSA. Die Passage der beiden unter Lotsenberatung stehenden Großcontainerschiffe erfolgte im Abstand von nur ca. 38 m zeitgleich mit dem Überholen auf einem Fahrwasserabschnitt mit einer Rinnebreite von 220 m.

Die LASS URANUS drehte mit dem Bug nach Backbord auf den Überholer zu und kollidierte schließlich in einem Winkel von nahezu 80°. Der Bug der LASS URANUS wurde erheblich eingedrückt, als er die Außenhaut der XIN FU ZHOU an deren Steuerbordseite auf einer Länge von acht Metern oberhalb der Wasserlinie aufriss. Beide Schiffe blieben schwimmfähig und konnten aus eigener Kraft die Fahrt fortsetzen.

Durch den Unfall wurden weder Personen verletzt noch umweltschädliche Stoffe freigesetzt.

### **Sicherheitsempfehlungen**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) rät zur Vorsicht bei Begegnungen auf dem relevanten Elbabschnitt mit mehr als zwei Seeschiffen. Zusätzlich wurden Sicherheitsempfehlungen herausgegeben, die zum einen Schiffsdatenschreiber und zum anderen Auswirkungen leistungsreduzierter Motoren auf das Manörierverhalten von Schiffen betreffen.

Jörg Kaufmann  
Leiter