



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
www.bsu-bund.de

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
47/08

+ 49 (0) 40 31 90 – 8311

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 15. Januar 2009

Pressemitteilung 1/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 47/08 am 15.01.2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des FGMS SCHLESWIG-HOLSTEIN mit dem Leuchtturm Skanseodde am 31. Januar 2008 in Fredericia/Dänemark. 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 einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Kollision des FGMS SCHLESWIG-HOLSTEIN mit dem Leuchtturm Skanseodde

Am 31. Januar 2008 um 17:42 Uhr kollidierte die deutsche Doppelendfähre SCHLESWIG-HOLSTEIN nach Verlassen des Schwimmdocks und unter Lotsenberatung mit dem Skanseodde-Leuchtturm in Fredericia/ Dänemark und zerstörte es. Das Schiff

schlug Leck und musste zu einem sicheren Liegeplatz nach Fredericia umkehren. Passagiere waren nicht an Bord, und es gab keine Verletzten. Der Wind wehte seit den Vormittagsstunden aus südlichen Richtungen, in Böen bis Stärke 9. Schnee- und Regenschauer

störten die Sicht. Der Strom setzte nordöstlich. Das Schiff driftete quer auf den Leuchtturm zu. Als der Kapitän durch Kurs- und Fahrtänderung das von Bord Gehen des Lotsen unterstützte, kollidierte die Fähre dann mit dem Leuchtturm.

Langfassung:

Kollision des FGMS SCHLESWIG-HOLSTEIN mit dem Leuchtturm Skanseodde

Am 31. Januar 2008 um 15:00 Uhr war das Ausdocken des Fahrgastschiffes SCHLESWIG-HOLSTEIN aus dem Schwimmdock II in Fredericia/Dänemark geplant. Wegen technischer Probleme an einem neu eingebauten Pod-Antrieb verzögerte sich das Ausdocken um etwa zwei Stunden. Für die Reise nach Puttgarden war der zweite Kapitän von seinem Wohnort angereist und traf um 13:00 Uhr an Bord ein, um seinen Kollegen nach Dienstplan abzulösen. Der erste Kapitän war von 06:00 Uhr bis 13:00 Uhr im Einsatz und führte die Werftaufsicht. Gegen 15:00 Uhr war „klar vorn und achtern“, und die Manöverstationen wurden mit dem 1. und 2. Offizier sowie jeweils zwei Schiffsmechanikern besetzt. Auf der Brücke befanden sich die beiden Kapitäne und der Lotse. Tagsüber hatte der Wind stetig zugenommen und frischte zum Ausdocken bis auf 8 Bft, aus Süd kommend, mit Dauerregen und zeitweise Schneereggen auf. Die Sichtweite lag bei 3 sm. Wegen der Wetterlage sahen die Kapitäne das Hauptproblem der Reise im Ausdocken.

Das Ausdockmanöver und die Lotsenversetzposition wurden zwischen dem Kapitän und dem Lotsen besprochen. Der Kapitän fragte auch nach den Stromverhältnissen am Skanseodde Leuchtturm. Der Lotse sah darin bei 4 kn Fahrt und langsamem Eindrehen auf den geplanten Weg kein Problem, solange alle 4 Antriebe funktionierten. Um 17:18 Uhr schwamm die SCHLESWIG-HOLSTEIN auf, das Schiff verließ das Schwimmdock, und die Schlepperleinen von Vor- und Achterschlepper wurden losgemacht. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Schiff bei einem Kurs von 160° und einer Geschwindigkeit von 6 kn noch in relativ dichtem Abstand zu den Schwimmdocks. Eine Radarantenne wurde eingeschaltet, die zweite erst später.

Der 2. Offizier wurde auf die Brücke gerufen, um den Lotsen zur Lotsenpforte zu begleiten. Als der Lotse die Brücke verließ war das Leuchtturm Skanseodde 3 Strich an Backbord im grünen Sektor zu sehen. Es wanderte aus, bis es aus dem Sichtfeld des auf der Steuerposition stehenden Kapitäns verschwand.

Das Lotsenboot befand sich erst an Backbord voraus und verholte dann zur Steuerbordseite des Schiffes. An der Lotsenpforte angekommen, bat der Lotse um mehr „Lee“. Dafür wurde ein Steuerbordmanöver mit Geschwindigkeitsreduzierung ausgeführt.

Um 17:42 Uhr kam es zur Kollision mit dem Leuchtturm. Dabei krängte das Schiff, und der zweite Kapitän nahm Geräusche auf der Brücke wahr. Der Ausguck Back meldete eine Kollision mit einem unbekanntem Gegenstand an Backbordseite in Höhe der Wasserlinie. Der Lotse wurde wieder auf die Brücke bestellt. Es wurde Wassereintritt im Separatorenraum gemeldet, der durch Schließen der Schotte und Lenzmaßnahmen kontrolliert werden konnte. Um 17:53 Uhr waren alle Schotte geschlossen, zwei Generatoren wurden vorsorglich abgeschaltet. Die SCHLESWIG-HOLSTEIN drehte Richtung Süden und steuerte zurück zum Hafen, während der zweite Kapitän Schlepper anforderte. Achter- und Vorschlepper wurden wieder festgemacht, und um 19:30 Uhr war die SCHLESWIG-HOLSTEIN am Liegeplatz 17 im Vesthavn fest. Es wurde zusätzlich mit externen Maßnahmen Wasser aus dem Maschinenraum gepumpt. Gegen 22:00 Uhr wurde in das jetzt wieder bereite Dock manövriert.

Nach Verlassen des Docks und Loswerfen der Schlepper driftete die SCHLESWIG-HOLSTEIN schnell nach Norden. Dieser Versetzung wurde nicht ausreichend entgegengewirkt. Auf einen Rudergänger und den Ausguck auf der Brücke war verzichtet worden. Die Funktion des Rudergängers hat der verantwortliche Kapitän übernommen, Ruder und Maschinenumdrehungen wurden mit den 4 Pod-Antrieben gleichzeitig bedient. Die Funktion des Ausgucks hat der zweite Kapitän eingenommen, der auch die Funktion als Wachoffizier inne hatte und damit die Kontrolle des Fahrtverlaufs. Die Kontrolle des Fahrtverlaufs und die Funktion des Ausgucks ist durch Verwaltungstätigkeiten und Kommunikation mit den Manöverstationen teilweise verloren gegangen. Als Skanseodde an Backbordseite auswanderte, fand keine Sichtkontrolle in der Brückennock statt. Der verantwortliche Kapitän war mit dem Manövrieren beschäftigt und konnte seinen Platz nicht verlassen. Letztlich hatte keiner der beiden Kapitäne kurz vor der Kollision mit dem Leuchtturm einen Überblick über die gefährliche Annäherung. Die Verantwortlichkeiten zwischen den Kapitänen sowie dem Lotsen waren unvorteilhaft geregelt. Es fehlte jemand, der die Gesamtsituation verantwortlich übersehen konnte. Die Stromverhältnisse waren unklar. Der Strom setzte nordöstlich. Dabei driftete die SCHLESWIG-HOLSTEIN mit Backbordseite quer auf den Leuchtturm zu. Die Kollision passierte letztendlich, als der verantwortliche Kapitän durch Kursänderung und Fahrtreduzierung Lee für das Lotsenboot geben und der Lotse von Bord gehen wollte. Die ausgewählte Lotsenversetzposition westlich von Skanseodde Leuchtturm war ungünstig und dem Starkwind ausgesetzt.

Jörg Kaufmann
Leiter