



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)
149/08

+ 49 (0) 40 31 90 – 8322

Datum

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

Pressemitteilung 05/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 149/08 am 15. April 2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Querschlagen des Vorschleppers WILHELMINE vor dem russischen MS PAVEL KORCHAGIN am 4. April 2008 im Hamburger Hafen. 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:

Querschlagen des Vorschleppers WILHELMINE

Am 4. April 2008 um 20:26 Uhr schlug der Vorschlepper WILHELMINE vor dem Bug des russischen MS PAVEL KORCHAGIN quer. Der Schlepper bekam erhebliche Schlagseite und das Deck war zu Wasser. Auf dem Achterschiff fiel eine Person außenbords,

konnte sich jedoch an einem Reifenfender festhalten, auf der Brücke fielen zwei Personen zu Boden. Danach kam der Schlepper frei, richtete sich auf und befand sich nun an Backbord des Seeschiffs. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat

zu diesem schweren Seeunfall einen Untersuchungsbericht mit Sicherheitsempfehlungen erarbeitet. Dieser Bericht wird am 15. April 2009 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Querschlagen des Vorschleppers WILHELMINE vor dem MS PAVEL KORCHAGIN am 4. April 2008 im Hamburger Hafen

Am 4. April 2008 hatte die WILHELMINE den Auftrag, der PAVEL KORCHAGIN im Hamburger Hafen als Vorschlepper bis zu ihrem Liegeplatz Schuppen 62 im Südwesthafen zu assistieren. In Höhe Tollerort/Radarlinie wurde das Seeschiff erwartet. Es sollte von Stb. an das Schiff herangefahren und die Schleppleine übernommen werden. Um 20:26 Uhr schlug die WILHELMINE beim Hieven der Aufholleine des Schlepperdrahts quer zur PAVEL KORCHAGIN und wurde etwas achterlicher als mittschiffs an Bb.-Seite vom Bug gerammt, obwohl vorher versucht worden sei, mit „Voll-Voraus“ und Gegensteuern frei zukommen. Der Schlepper bekam erhebliche Schlagseite über Stb. und das Deck war zu Wasser. Danach kam der Schlepper frei, richtete sich auf und befand sich nun an Bb.-Seite des Seeschiffs. Auf der Brücke fielen zwei Personen zu Boden. Auf dem Achterschiff fiel eine Person außenbords, konnte sich jedoch an einem Reifenfender festhalten. Die Fahrt über Grund betrug unmittelbar vor der Kollision um 20:25:29 Uhr nach den Radaraufzeichnungen 8,2 kn bei einem Kurs von 79,9 Grad. Danach reduzierte sich die Fahrt schlagartig auf 4,6 kn. Der Tiefgang des Seeschiffes betrug 6,1 m. Der Wind kam aus SW mit Stärke 2 Bft. Die Sichtweite betrug 4 km bei bedecktem Himmel und 8 °C Lufttemperatur. Es gab keinen Niederschlag. Nach den Aufzeichnungen und Fotos ist die PAVEL KORCHAGIN ein konventionelles Stückgutschiff mit 130 m Länge ohne Wulstbug. Der zum Zeitpunkt des Unfalls und unter Aufsicht des Kapitäns am Ruder stehende Aspirant wurde seit einem Monat eingearbeitet, um später selbständig als Schlepperkapitän fahren zu können. Er war bei seinem vorherigen Arbeitgeber seit fünf Jahren im Fährdienst auf der Elbe und im Hamburger Hafen auch mit Doppelruderpropellerantrieben vertraut. Diese Erfahrungen waren für das Manövrieren mit Schleppern insbesondere beim An- und Ablegen und Manövrierverhalten sehr nützlich. Bis zum Unfalltag hatte der Aspirant 20 Schleppereinsätze unter Aufsicht durchgeführt. Auf dem Vorschlepper eines aufkommenden Seeschiffes war es sein zweiter Einsatz dieser Art.

Der Schlepper lag nach dem Unfall mit Stb.-Seite außen am Anleger Neumühlen fest. Während des Anlegemanövers sei der Bb.-Schottelantrieb wahrscheinlich bei einem Zurückmanöver durch eine ausgebrachte Leine festgekommen. Mehrere Reifenfender lagen auf dem Stb.-Achterdeck. In den Aufbauten war der Boden nass. Auf den Gängen lagen Schläuche und Pumpen. Im Maschinenraum und Unterwasserschiff waren keine Leckagen sichtbar. Die Bb.-Verschanzung auf dem Achterschiff mit Hauptdeck war eingedellt. Das Schott 2,5 m vom vorderen Ballastwassertank war eingedrückt und die Rahmenspannten 18 und 21 verformt. Der Schlepper hatte vom GL-Besichtiger die Erlaubnis bekommen, zur Reparatur nach Rendsburg zuzufahren. Die Maschinenanlagen waren funktionstüchtig. An der Ventilstation der Heizung war ein Flansch undicht. Von innen ist an der Außenhaut teilweise Farbe abgeplatzt. Durch den Stb.-Maschinenraumlüfter konnte Wasser eindringen

Im Laufe der Untersuchung und auf der Fahrt mit dem Schlepper WILHELMINE stellte die BSU fest, dass Schlepperkapitäne die hohen Geschwindigkeiten bei der Übernahme von Schleppleinen beklagen und ihre Schlepper dabei in kritische Situationen geraten. Im vorliegenden Seeunfall betrug die Geschwindigkeit durchs Wasser 9,2 kn. Diese Geschwindigkeit erscheint sehr hoch, weil sich Kräfte und Momente im flachen Wasser um das Vier- bis Fünffache im Vergleich zu tiefem Wasser erhöhen können. In den Empfehlungen des Merkblatts für Hafenlotsen und Kapitäne der Assistenzschlepper wird einerseits geringst mögliche Fahrt beim Herstellen der Leinenverbindung empfohlen, andererseits eine maximale Geschwindigkeit von 8 kn durchs Wasser, jedoch ohne weiter zu differenzieren. Ob im konkreten Fall ein Manövrierfehler vorlag, die Geschwindigkeit zu hoch war oder der Pfahlzug von 30 t des Schleppers in umgesetzter Steuerkraft nicht ausreichte, um ausreichend Abstand vom Vorschiff der PAVEL KORCHAGIN während der Übernahme der Aufholleine zu halten, konnte nicht geklärt werden. Manövrieraufzeichnungen lagen der BSU nicht vor. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der Hamburg Port Authority zusammen mit den Hamburger Hafenlotsen und Schlepperkapitänen Geschwindigkeiten bei der Assistenz von Schleppern, im Rahmen eines Forschungsprojektes zur Untersuchung der hydrodynamischen Interaktionen zwischen Seeschiff und Vorschlepper durch geeignete wissenschaftliche Institutionen evaluieren zu lassen.

Jörg Kaufmann, Leiter