



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

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
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
94/13

(+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11
E-mail: posteingang-bsu@bsh.de Datum
10. April 2014

PRESSEMITTEILUNG 7/14

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 94/13 am 10. April 2014 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Festkommen des MS NORFOLK EXPRESS am 18. April 2013 auf der Weser. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Festkommen des MS NORFOLK EXPRESS am 18. April 2013 auf der Weser

Am 18. April 2013 um 09:31 Uhr kam das Containerschiff NORFOLK EXPRESS nach einem Ausfall der Ruderanlage auf dem Langlütjen Leitdamm der Weser fest. Die Schäden am Schiff waren so beträchtlich, dass das Schiff wochenlang zur Reparatur im Trockendock lag. Personen- und Umweltschäden traten nicht ein.

Da die NORFOLK EXPRESS unter bermudischer Flagge fuhr, wurde eine gemeinsame Untersuchung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass ein Schiff seine Reise nicht fortsetzen sollte, wenn ein unbekannter Fehler auftritt, der die Manövrierbarkeit und somit die Sicherheit des Schiffes beeinträchtigt.

Der gemeinsame Untersuchungsbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 10. April 2014 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Schwerer Seeunfall Festkommen des MS NORFOLK EXPRESS am 18. April 2013 auf der Weser

Am Morgen des 18. April 2013 verließ das Containerschiff NORFOLK EXPRESS die Stromkaje in Bremerhaven, um seine Reise nach Le Havre/Frankreich zu beginnen. Die zuvor durchgeführten üblichen Tests der Antriebs- und Rudermaschine zeigten keine Mängel.

Nur wenige Minuten nach dem Loswerfen der Leinen blieb das Ruder unerwartet auf Hart Backbord stehen. Durch das sofortige Nutzen des Tillers¹ konnte das Schiff wieder unter Kontrolle gebracht werden.

Der Chief und der Elektriker suchten einige Minuten lang intensiv den Fehler, fanden ihn aber nicht. Plötzlich arbeitete die Ruderanlage wieder normal und die Fahrt wurde fortgesetzt. Sicherheitshalber blieben die beiden im Rudermaschinenraum. Die NORFOLK EXPRESS beschleunigte auf 18 kn und fuhr weiter die Weser hinunter, als um 09:31² Uhr wieder die Steuerung aussetzte und das Ruder bei 7° Backbord liegen blieb. Dieses Mal hatte auch der Tiller keinen Einfluss mehr, so dass das Schiff in einer langgezogenen Kurve über Backbord auf den Langlütjen Leitdamm zufuhr. Die Maschine wurde gestoppt und der Backbordanker geworfen. Trotzdem schob sich das Schiff mit seinem Wulstbug auf den Damm und kam erst dort zum Stehen. Die Schäden am Schiff waren so stark, dass die NORFOLK EXPRESS wochenlang zur Reparatur im Trockendock lag. Personen- und Umweltschäden traten glücklicherweise nicht ein.

Da die NORFOLK EXPRESS unter bermudischer Flagge fuhr, wurde unter deutscher Leitung eine gemeinsame Untersuchung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass ein Schiff seine Reise nicht fortsetzen sollte, wenn ein unbekannter Fehler auftritt, der die Manövrierbarkeit und somit die Sicherheit des Schiffes beeinträchtigt.

Volker Schellhammer
Direktor

¹ Tiller: kleiner Schalthebel zum direkten Steuern des Ruders durch Übergehen aller anderen Eingaben/Befehle der Rudersteuerung

² Alle Uhrzeiten im Bericht sind Ortszeiten = MESZ = UTC + 2 Stunden.