



# 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](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

**Mein Zeichen**  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 155/14

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 21

**Datum**

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 3. Juni 2015

### PRESSEMITTEILUNG 07/15

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 155/14 am 3. Juni 2015 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision der Fähre ADLER EXPRESS mit der Pier im Hafen Wittdün/Amrum am 4. Juni 2014.

Es besteht die Möglichkeit, diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

#### Schwerer Seeunfall – Kollision der Fähre ADLER EXPRESS mit der Pier

Am 4 Juni 2014 gegen 10:52 Uhr kam es beim Anlegemanöver der MS ADLER EXPRESS im Hafen Wittdün/ Amrum zu einer Kollision mit der Anlegepier. Dabei wurde das Schiff im Bugbereich oberhalb der Wasserlinie erheblich beschädigt. Bei dem Unfall gab es insgesamt sechs, nicht lebensbedrohlich

schwerverletzte Personen, sowie 43 Leichtverletzte mit Knochenbrüchen, Prellungen und inneren Verletzungen. Insgesamt waren 233 Passagiere und 6 Besatzungsmitglieder an Bord. Mehrere verletzte Personen wurden in umliegende Krankenhäuser geflogen. Der Unfall beruht auf einem nicht vorhersehbaren

technischen Defekt des Manövrierhebels am Hauptsteuerstand der ADLER EXPRESS.

Der Untersuchungsbericht wurde am 3. Juni 2015 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) zu finden.

Langfassung:

## **Schwerer Seeunfall – Kollision der Fähre ADLER EXPRESS mit der Pier**

Am 4 Juni 2014 gegen 10:52 Uhr kam es beim Anlegemanöver der MS ADLER EXPRESS im Hafen Wittdün/ Amrum zu einer Kollision mit der Anlegepier. Dabei wurde das Schiff im Bugbereich oberhalb der Wasserlinie erheblich beschädigt.

Bei dem Unfall gab es insgesamt sechs, nicht lebensbedrohlich schwerverletzte Personen, sowie 43 Leichtverletzte mit Knochenbrüchen, Prellungen und inneren Verletzungen. Insgesamt waren 233 Passagiere und 6 Besatzungsmitglieder an Bord. Mehrere verletzte Personen wurden in umliegende Krankenhäuser geflogen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat ermittelt, dass am Hauptfahrstand bei schneller Betätigung des Manövrierhebels (Joystick) in die Fahrhebelstellung „Voll Zurück“ (Hebel bis zum Anschlag) die Motordrehzahl auf Leerlaufleistung zurückging und die Steuerklappen des Wasserstrahlantriebes in der vorherigen letzten Position verblieben. Die Drehzahlsteuerung der Maschinen wird mit dem Hebel über ein Messingsegment auf ein Zahnrad, das auf einer Welle eines Signal-Potentiometers sitzt, übertragen. Die Widerstandsmessung des Potentiometers ergab in der „Voll Zurück“ Stellung einen „unendlichen“ Wert für die Drehzahlsteuerung, so dass die Drehzahl durch diesen nicht „realen“ Wert auf Leerlaufdrehzahl zurückfiel und somit auch keinen Schub entsprechend der Stellung des Manövrierhebels erzeugt wurde. Die weitere Untersuchung ergab, dass sich eine Sicherungsschraube des Zahnrads auf der Welle des Potentiometers gelöst hatte und somit nicht die zu der Fahrstellung gehörigen passenden Steuersignale gesendet wurden.

Der Unfall beruht auf einem nicht vorhersehbaren technischen Defekt des Manövrierhebels am Hauptsteuerstand der ADLER EXPRESS.

Folgende Vorkehrungen für die Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebes werden empfohlen:

### Anweisungen für Fahrgäste

Fahrgäste sollten durch Ansagen und/oder Aushänge darauf hingewiesen werden, dass

1. vor dem Anlegemanöver die Sitzplätze eingenommen werden oder ein sicherer Halt gesucht wird,
2. während des Anlegemanövers das Stehen auf Treppen oder Betriebsgängen zu vermeiden ist und
3. die Fahrgäste die Ausgänge erst aufsuchen, nachdem das Schiff sicher im Hafen oder an der Anlegestelle festgemacht hat.

### Umsteuereinrichtung der Antriebsanlage

Die Umsteuereinrichtung für die Antriebsanlage des Schiffes sollte regelmäßig überprüft werden, insbesondere sollte die Umsteuereinrichtung vor dem Beginn des Anlegemanövers getestet werden. Falls notwendig, sollten vorbeugende Wartungsmaßnahmen für Teile der Umsteuereinrichtung im Wartungsplan vorgesehen werden.

Volker Schellhammer

Direktor der Bundesstelle