



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

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 459/15

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 15. Juli 2017

PRESSEMITTEILUNG 16/17

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 459/15 am 14. Juli 2017 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des MS EENDRACHT mit dem MS TRANSCAPRICORN auf der Elbe am 26. November 2015.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Schwerer Seeunfall – Kollision der EENDRACHT mit der TRANSCAPRICORN

Am 26.11.2015 um 05:28 Uhr kollidierte die unter niederländischer Flagge elbabwärts fahrende EENDRACHT bei hoher Geschwindigkeit mit der unter Gibraltar Flagge elbaufwärts fahrenden TRANSCAPRICORN bei Tonne 51 vor der Oste-Mündung. Durch eine schlagartige Kursänderung der EENDRACHT nach Backbord überquerte sie die Fahrwassermittelle und fuhr

der TRANSCAPRICORN vor den Bug, so dass eine Kollision unausweichlich war. Durch die Ruder- und Maschinenmanöver beider Fahrzeuge konnte ein stumpfer Kollisionswinkel vermieden und größere Schäden abgewendet werden. Beide Fahrzeuge schrammten aneinander vorbei. Dabei lief die TRANSCAPRICORN im Watt auf Grund und musste

mit Schlepperhilfe freigezogen werden, während die EENDRACHT flott blieb. Es gab keine Verletzten und es traten keine Schadstoffe aus. Der Untersuchungsbericht wurde am 14. Juli 2017 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de zu finden.

Langfassung:

Seeunfall – Kollision der EENDRACHT mit der TRANSCAPRICORN am 26. November 2015

Am 26.11.2015 um 08:50 Uhr wurde die Rufbereitschaft der BSU vom Wasserschutzpolizeiboot BÜRGERMEISTER BRAUER über eine schwere Kollision auf der Unterelbe bei der Oste-Mündung informiert. Um 05:28 Uhr kollidierte die elbabwärts fahrende EENDRACHT bei hoher Geschwindigkeit mit der elbaufwärts fahrenden TRANSCAPRICORN bei Tonne 51. Beide Fahrzeuge fuhren unter Lotsenberatung. Die Unfallstelle wurde bereits durch die NEUWERK auf Anforderung des Havariekommandos und durch den Seenotkreuzer HERMANN HELMS der DGzRS gesichert. In Folge der Kollision lief die TRANSCAPRICORN bei Buhne 3 auf Grund und kam aus eigener Kraft nicht mehr frei. Zunächst berührten sich die Vorschiffe mit der Stb.-Schulter der EENDRACHT und der Bb.-Schulter der TRANSCAPRICORN. Der Kollisionswinkel betrug etwa 40° und auf der EENDRACHT lag etwa SE an. Danach kamen die Vorschiffe voneinander frei und es fand eine zweite Berührung im Bereich der Achterschiffe statt. Die Stb.-Kante Spiegelheck der EENDRACHT berührte das Bb.-Achterschiff der TRANSCAPRICORN Vorkante Brücke. Nach dem Freikommen wurde auf der EENDRACHT VOLL RÜCKWÄRTS gegeben und das Bugstrahlruder mit voller Leistung nach Bb. gestellt. Mit diesem Manöver konnte die EENDRACHT aufgestoppt und ein Aufgrundlaufen vermieden werden. Die EENDRACHT blieb flott und ging bereits um 05:44 Uhr auf Neufeld-Reede vor Anker. Um 10:02 Uhr wurde die TRANSCAPRICORN mit Hilfe der Schlepper TOW 3 und TOW 7 frei gezogen und verholte ebenfalls nach Neufeld-Reede. Bei der Kollision wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus. Aufgrund der Blechschäden wurde von der BG-Verkehr eine Festhalteverfügung erlassen und beide Fahrzeuge fuhren gegen Mittag weiter nach Cuxhaven. Die EENDRACHT durfte für eine Reise zur Reparatur nach Harlingen unter Beachtung der Wetterverhältnisse weiterfahren. Die TRANSCAPRICORN hatte keine Auflagen bekommen. Auf beiden Fahrzeugen wurden bis auf die Kollisionsschäden keine Mängel in der Besetzung und Ausrüstung gefunden. Die EENDRACHT hatte Eindellungen mit Rissen im Bugbereich am Stb. Schanzkleid sowie an Stb.-Seite des Spiegelhecks.

Die Kollision ist auf eine nicht eingehaltene Bahn der EENDRACHT und eine verpasste Kursänderung nach Stb. zurückzuführen. Wie die Auswertungen des Schiffsdatenschreibers der TRANSCAPRICORN und die AIS- Aufzeichnungen der Verkehrszentrale zeigen, fuhren die elbaufwärts kommende TRANSCAPRICORN und die elbabwärts kommende EENDRACHT zunächst sachgerecht auf der rechten Fahrwasserseite. Dabei befand sich die EENDRACHT sogar außerhalb der Trasse. Erst als sie sich der Neufeld-Reede West an der Tonne (Tn.) 54/Reede näherte, gab sie der am Rand zwischen den Tn. 50-52/Reede befindlichen BBC FUJI Raum und steuerte auf die Fahrwassermitte zu. Der Bagger NJÖRD befand sich zu diesem Zeitpunkt außerhalb der Begegnungssituation. Um 05:25 Uhr hatte die TRANSCAPRICORN die NJÖRD bereits lange und die BBC FUJI unmittelbar überholt. Die EENDRACHT hätte zwischen der BBC FUJI an der Begrenzung der Neufeld Reede und des Baggers NJÖRD ausreichend Zeit und Raum auf der rechten Fahrwasserseite gehabt, um sie sicher passieren zu können. Um 05:27:22 Uhr überquerte die EENDRACHT nach den AIS-Aufzeichnungen die Radarlinie zur verkehrten Fahrwasserseite hin. Nach den Auswertungen nahm die EENDRACHT unmittelbar darauf um 05:27:34 Uhr einen Bb.-Dreh auf, der zur Kollision führte. Vorher hatte sie zu lange das Richtfeuer Otterndorf/Belum mit einem in der Seekarte angegebenen rechtweisenden Kurs von 245,5° voraus genommen.

Möglicherweise sah der Kapitän der EENDRACHT in der Dunkelheit zu spät eine unausweichliche Kollision auf sich zukommen, denn die TRANSCAPRICORN kam in stehender Peilung und einer Relativgeschwindigkeit von 19 kn auf die EENDRACHT zu. Eine harte Bb.-Kursänderung wäre dann die letzte Möglichkeit gewesen, um die sich anbahnenden Schäden gering zu halten. Warum eine rechtzeitige Kursänderung mit dem Autopiloten nach Stb. verpasst wurde, konnte die BSU nicht aufklären, zumal die Bahnen der Fahrzeuge auf den Chartradars fast in Echtzeit verfolgt werden konnten. Möglicherweise mangelte es hier an entschlossener Kommunikation zwischen Kapitän und Lotsen.

Ulf Kaspera
Direktor der Bundesstelle