



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 – 83 11
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)
439/16

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Email: posteingang-bsu@bsh.de

Datum

29. November 2017

PRESSEMITTEILUNG 22/17

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 439/16 am 29. November 2017 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Strandung des CMS HANNI vor dem Mühlenberger Loch in Hamburg am 4. Dezember 2016. Es besteht die Möglichkeit, diesen - wie alle bisherigen Berichte - im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Schwerer Seeunfall – Strandung des CMS HANNI

Am 4.12.2016 um 06:28 Uhr lief das unter deutscher Flagge nach Bremerhaven fahrende Containerschiff HANNI vor dem Mühlenberger Loch in Hamburg auf Grund. Auf der Brücke befanden sich der Kapitän und 1. Offizier. Um 06:21 Uhr gab es einen Überdrehzahlalarm der Hauptmaschine. Danach stoppte die Hauptmaschine automatisch. Nach dem Ausfall der Hauptmaschine trieb die

HANNI in einem Bogen über die andere Fahrwasserseite hinweg und strandete innerhalb von 7 min. Die Hauptmaschine war erst 1 min vorher wieder startklar und beide Anker klar zum Fallen. Die Zeit reichte jedoch nicht aus, ein Aufgrundlaufen noch zu verhindern. Ab 07:00 Uhr scheiterte der 1. Bergungsversuch mit zwei Schleppern am bereits ablaufenden Wasser. Der 2. Bergungsversuch war um

18:30 Uhr beim nächsten Hochwasser erfolgreich. Es wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus.

Der Untersuchungsbericht wurde am 29. November 2017 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de zu finden.

Langfassung:

Am 4.12.2016 um 06:28 Uhr lief die unter deutscher Flagge seewärts fahrende HANNI vor dem Mühlenberger Loch in Hamburg auf Grund. Auf der Brücke befanden sich der Kapitän und 1. Offizier. Um 06:21 Uhr gab es einen Überdrehzahlalarm der Hauptmaschine. Danach fuhr die Hauptmaschine automatisch die Umdrehungen herunter und stoppte schließlich. Es wurde nur mit Stb. Ruder gearbeitet und die Hauptmaschine startete erst um 06:26 Uhr, jetzt wieder unter Brückenkommando. Um 06:28 Uhr machte die HANNI keine Fahrt mehr über Grund und saß S-lich der anderen Fahrwasserseite mit einem Tiefgang V: 6,1 m und H: 6,9 m fest. Die Nautische Zentrale Hamburg wurde über den Unfall informiert. Von ihr wurden die beiden Schlepper RASANT und PROMPT mit jeweils maximal 71 t Pfahlzug sowie ein Hafенlotse bestellt. Die Strategie des Lotsen war es, die HANNI schräg zum Fahrwasser von der Sandbank zu ziehen. Dafür nutzte er aktuelle Peilplane auf seinem Computer. In der nächsten Stunde bewegte sich die HANNI auch bei Pfahlzügen von jeweils 65 t unter Berücksichtigung der maximalen Pollerbelastung der HANNI bei bereits ablaufendem Wasser kaum. Deshalb wurde der 1. Bergungsversuch um 08:00 Uhr abgebrochen.

Auf Einladung des Oberhafenamts der Hamburg Port Authority fand um 15:00 Uhr eine Besprechung in der Nautischen Zentrale am Bubendey-Ufer statt. Neben dem Hafенkapitän und einem Vertreter der Abteilung Hafенinfrastruktur Land, waren Bergungsexperten von Lütgens & Reimers und Bugsier, der Reeder der HANNI, ein Vertreter des Verein Hanseatischer Transportversicherer (VHT) sowie ein Hafенlotse anwesend. Es wurde ein Bergungskonzept erarbeitet. Um 17:20 Uhr machte die BUGSIER 11 mit einem Tiefgang von 6,0 m und einem Pfahlzug von 85,5 t Bb. achtern, um 17:54 Uhr die BUGSIER 22 mit einem Tiefgang von 5,35 m und einem Pfahlzug von 70,0 t Stb. Spring vorne, um 17:55 Uhr die BUGSIER 9 mit einem Tiefgang von 6,11 m und einem Pfahlzug von 84,5 t Stb. Spring achtern und um 18:11 Uhr die Bugsier 7 mit einem Tiefgang von 6,20 m und einem Pfahlzug von 72,0 t mitte vorne fest. Dabei wurden die Schlepplein vom Hilfsschlepper STUBBENUK wegen seines geringen Tiefgangs angenommen und übergeben. Der Pegel stand um 18:15 Uhr auf 3,38 m bezogen auf SKN. Außerdem räumte der Bed Leveller KEES JR anhand des aktuellen Peilplans der HPA vor der HANNI eine Rinne frei, damit sie zurück in die Fahrrinne geschleppt werden konnte. Die KEES JR wirbelt die Segmente durch eine ins Wasser gelassene Schlickegge auf. Die Segmente werden dann durch die natürliche Strömung ins tiefere Wasser transportiert. Dadurch entsteht eine Rinne (Trasse). Um 18:18 Uhr begann das Freischleppen planmäßig zunächst rückwärts mit Hilfe der Hauptmaschine. Um 18:30 Uhr bewegte sich die HANNI, war wieder flott und konnte durch die ausgeräumte Rinne bugsiiert werden. Nach dem Peilen der Tanks und Laderäume wurde die HANNI zum Liegeplatz 77a im Ellerholzhafen geschleppt, wo sie um 19:42 Uhr fest machte. Bei der Strandung und Bergung wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus.

Auslöser der Strandung war ein Überdrehzahlalarm der zum automatischen Stopp der Hauptmaschine führte, etwa vergleichbar mit einem Notstopp, um mögliche mechanische oder thermische Schäden durch zu hohe Fliehkräfte zu vermeiden, die unmittelbar zu einem Totalschaden des Motors führen könnten. Der Alarm ist auf einen defekten Drehzahlaufnehmer (Pickup) zurückzuführen. Die Drehzahl wird mit zwei unabhängigen Hallgeneratoren gemessen. Bei zu großen Abweichungen der gemessenen Drehzahl bzw. bei einer Überdrehzahl wird die Drehzahl der Hauptmaschine langsam heruntergefahren, die Steigung des Verstellpropellers auf Null gestellt und der Wellengenerator automatisch vom Bordnetz genommen. Im Revierbetrieb laufen, wie in diesem Falle auch, dann nur noch die beiden Dieselgeneratoren, die u.a. die Rudermaschinen antreiben. Für den Betrieb des Bugstrahlruders reicht die Leistung ohne Wellengenerator nicht mehr aus.

Ulf Kaspera
Direktor