



**Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**  
**Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation**  
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Untersuchungszwischenbericht**  
zu dem Untersuchungsbericht 12/16

**Schwerer Seeunfall**

**Kollision des Küstenmotorschiffs**  
**EVERT PRAHM**  
**mit der Rendsburger Schwebefähre**  
**am 8. Januar 2016**  
**im Nord-Ostsee-Kanal**

6. Januar 2017

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz, SUG) vom 16. Juni 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I S. 390), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 8. März 2012 (BGBl. I S. 483) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Herausgeber:  
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg

Direktor: Volker Schellhammer  
Tel.: +49 40 3190 8300      Fax.: +49 40 3190 8340  
posteingang-bsu@bsh.de      [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

# 1 Fakten

## 1.1 Foto EVERT PRAHM



Abbildung 1: Schiffsfoto EVERT PRAHM

## 1.2 Schiffsdaten EVERT PRAHM

Schiffsname:	EVERT PRAHM
Schiffstyp:	Stückgutfrachter
Nationalität/Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Leer
IMO-Nummer:	9138757
Unterscheidungssignal:	DQRI
Reederei:	Karl Meyer Shipping International GmbH & Co. KG <sup>1</sup>
Baujahr:	1996
Bauwerft/Baunummer:	Koetter-Werft GmbH / 90
Klassifikationsgesellschaft:	Bureau Veritas
Länge ü.a.:	78,25 m
Breite ü.a.:	11,65 m
Bruttoraumzahl:	1.598
Tragfähigkeit:	2.398 t
Tiefgang maximal:	4,50 m
Maschinenleistung:	1.320 kW
Hauptmaschine:	S.K.L. 6VD29/24AL-2
Geschwindigkeit:	11 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Mindestbesatzung:	5

<sup>1</sup> Die Karl Meyer Shipping International GmbH & Co. KG führt den Reedereibetrieb für die Hammann & Prahm Reederei GmbH.

### 1.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Liepaja, Lettland
Anlaufhafen:	Husum
Art der Fahrt:	Berufsschifffahrt International
Angaben zur Ladung:	1.903 t Mais
Besatzung:	7
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	4,1 m
Lotse an Bord:	ja
Kanalsteurer:	nein
Anzahl der Passagiere:	0

### 1.4 Foto Schwebefähre



© Bartzsch / Geißler / Schmachtenberg

Abbildung 2: Foto Rendsburger Schwebefähre

### 1.5 Daten zur Schwebefähre

Standort:	Rendsburg, Kanalkilometer 62,644
Indienststellung:	2. Dezember 1913
Länge:	14 m
Breite:	6 m
max. Zuladung:	7,5 t
Aufhängung:	4 vertikale Tragseile, 8 schräg verlaufende Spannseile
Gewicht Fahrkörper:	rund 37 t
Gewicht Oberwagen:	rund 41 t
Gewicht Aufhängung:	350 kg je Seil
Fahrtgeschwindigkeit:	ca. 5 km/h
Fahrstrecke:	125 m
Dauer der Überfahrt:	ca. 1,5 min
Antrieb:	4 Elektromotoren zu je 21 PS
Stromversorgung:	400 Volt Wechselstrom über Schleifleitung
Höhe über Wasser:	ca. 3 m

### 1.6 Angaben zum Seeunfall

Art des Seeunfalls:	Schwerer Seeunfall, Kollision mit Personenschaden
Datum/Uhrzeit:	8. Januar 2016, 06:38 Uhr <sup>2</sup>
Ort:	Nord-Ostsee-Kanal
Breite/Länge:	$\phi$ 54°17,61' N $\lambda$ 009°40,96' O
Fahrtabschnitt:	Revierfahrt
Platz an Bord:	Brückenhaus
Folgen:	Zwei Verletzte; Sachschäden

Ausschnitt aus der amtlichen Seekarte Nr. 3009 (Detailkarte), BSH

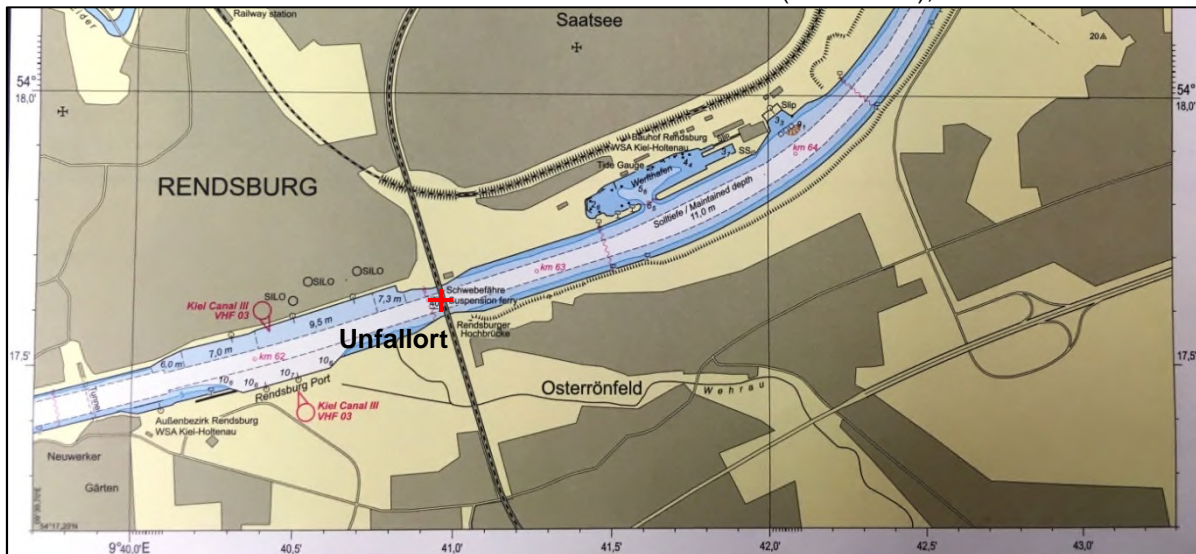


Abbildung 3: Seekarte

<sup>2</sup> Alle Uhrzeiten im Bericht beziehen sich auf die Ortzeit = UTC+1.

## 1.7 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Wasserschutzpolizei (WSP), Polizei und Feuerwehrkräfte aus Rendsburg, Rettungsdienst, Wasser- und Schifffahrtsämter Brunsbüttel und Kiel-Holtenau
Eingesetzte Mittel:	Kanalfähre MEMEL
Ergriffene Maßnahmen:	Sperrung des Nord-Ostsee-Kanals für den Schiffsverkehr und der Rendsburger Hochbrücke für den Eisenbahnverkehr; Rettung der Verletzten von der Schwebefähre; Wiedereingleisen und Sichern der Schwebefähre auf der Südseite des Nord-Ostsee-Kanals
Ergebnisse:	erfolgreiche Personenrettung; Freigabe des Nord-Ostsee-Kanals für die Schifffahrt nach Sicherung der Schwebefähre und Freikommen der EVERT PRAHM

## 2 Zusammenfassung

Das unter deutscher Flagge fahrende Küstenmotorschiff EVERT PRAHM befuhr am 8. Januar 2016 auf der Reise von Liepaja, Lettland, nach Husum den Nord-Ostsee-Kanal in westlicher Richtung. Die Brücke war mit dem 1. Nautischen Offizier und einem Kadetten besetzt. Ein Kanallotse befand sich ebenfalls auf der Brücke. In den frühen Morgenstunden wehte ein südöstlicher Wind mit 2 bis 3 Bft, der langsam auf Südwest drehte. Für den Bereich Rendsburg-Eckernförde waren u.a. Schnee- und Glätteiswarnungen herausgegeben worden. In der Nacht gab es Schnee und gefrierenden Regen. Nach 06:00 Uhr wurden bei Rendsburg Windstärken von 4 bis 5 Bft, in Böen auch 6 bis 7 Bft gemessen. Bei Lufttemperaturwerten um 3 °C regnete es leicht.

Um 6:35 Uhr näherte sich die EVERT PRAHM bei Dunkelheit mit ca. 8,8 kn Fahrt über Grund der Rendsburger Hochbrücke. Die an die Eisenbahnbrücke angehängte Schwebefähre war zu dieser Zeit am Nordufer des Nord-Ostsee-Kanals. Neben dem Maschinenführer befand sich noch ein Passagier auf der Schwebefähre. Die EVERT PRAHM hielt sich in der Fahrwassermittle und war kurz vor der Hochbrücke, als die Schwebefähre in Richtung Südufer losfuhr. Ein „Voll zurück“-Manöver der EVERT PRAHM, verbunden mit „Hart Backbord“, konnte die Kollision nicht mehr verhindern. Die Schwebefähre prallte mittschiffs gegen die Luke, hakete kurz fest, drehte sich, und kam wieder frei. Dann schlug sie gegen die Steuerbord-Nock, bevor sie über das Brückenhaus schrammte und dabei Antennen, das Radar sowie den Achtermast mitriss. Die EVERT PRAHM fuhr bei Stromkilometer 62,5 leicht in die Südböschung. Sie konnte sich durch ein Rückwärtsmanöver aus eigener Kraft befreien. Anschließend fuhr sie in den Kreishafen Rendsburg, wo sie um 07:15 Uhr festmachte.

Infolge des Unfalls wurden der Nord-Ostsee-Kanal für den Schiffsverkehr sowie die Rendsburger Hochbrücke für den Eisenbahnverkehr gesperrt.

Die Schwebefähre wurde durch die Kollision stark beschädigt und teilweise aus der Schienenführung gerissen. Sie hing mittig über dem Nord-Ostsee-Kanal fest. Der

Maschinenführer war durch die Kollision schwer verletzt worden. Auch der einzige Fahrgast der Schwebefähre war verletzt. Mithilfe der Kanalfähre MEMEL konnten beide Personen von der Schwebefähre gerettet und ins Krankenhaus gebracht werden. Gegen Mittag gelang es den Einsatzkräften, die Schwebefähre wieder einzugleisen und auf die Südseite des Kanals zu ziehen.

Aufgrund der Komplexität der zu sichtenden Unterlagen, insbesondere der von den Beteiligten beauftragten Gutachten, kann die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichts nicht eingehalten werden. Die Öffentlichkeit wird daher auf dem Wege der Herausgabe dieses Untersuchungs-zwischenberichtes über den Stand der Untersuchung informiert.