



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

## **Untersuchungszwischenbericht**

**zu dem Seeunfall 405/18**

**Zerstörung des Turboladers der  
Hauptmaschine mit anschließendem Brand  
im Maschinenraum der BALTIC BREEZE  
auf der Nordsee  
am 14.10.2018**

22.10.2019

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 Satz 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.

Der vorliegende Untersuchungszwischenbericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

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



Direktor: Ulf Kaspera  
Tel.: +49 40 3190 8300  
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

# 1 FAKTEN

## 1.1 Schiffsfoto



Abbildung 1: Schiffsbild BALTIC BREEZE

## 1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	BALTIC BREEZE
Schiffstyp:	Autotransporter
Flagge:	Singapur
Heimathafen:	Singapur
IMO-Nummer:	8312590
Unterscheidungssignal:	9VRQ
Eigner:	Wallenius Lines Singapore
Betreiber:	Wallenius Marine Singapore
Charterer:	United European Car Carriers
Baujahr:	1983
Bauwerft:	Kurushima Dockyard Co. Ltd.- Onishi Yard
Klassifikationsgesellschaft:	Lloyds Register
Länge ü.a.:	164.01 m
Breite ü.a.:	28,00 m
Tiefgang maximal:	9,91 m
Bruttoraumzahl:	29.979
Tragfähigkeit:	12.466 t
Maschinenleistung:	7.943 kW
Hauptmaschine:	Mitsubishi, 1 x 6UEC60HA
Geschwindigkeit:	18 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Doppelboden
Mindestbesatzung:	12

### 1.3 Reisedaten

Abfahrtschafen:	Drammen/Norwegen
Anlaufhafen:	Cuxhaven/Deutschland
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt/International
Angaben zur Ladung:	Lastkraftwagen
Besatzung:	22
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	T <sub>v</sub> = 5,70 m, T <sub>a</sub> =6,50 m
Lotse an Bord:	Nein
Kanalsteurer:	Nein
Anzahl der Passagiere:	Keine

### 1.4 Angaben zum Seeunfall / Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls:	Schwerer Seeunfall, Zerstörung des Turboladers und anschließender Brand im Maschinenraum
Datum/Uhrzeit:	14.10.2018, 01:50 Uhr
Ort:	Nordsee, Deutsche Bucht, nahe Tonne E3
Breite/Länge:	φ 54° 03,7'N λ 007° 52,0'E
Fahrtabschnitt:	Hohe See
Platz an Bord:	Maschinenraum
Menschlicher Faktor:	Nein
Folgen:	Zerstörung des Turboladers, schwere Brandschäden im Maschinenraum

Ausschnitt aus Seekarte 87 des BSH

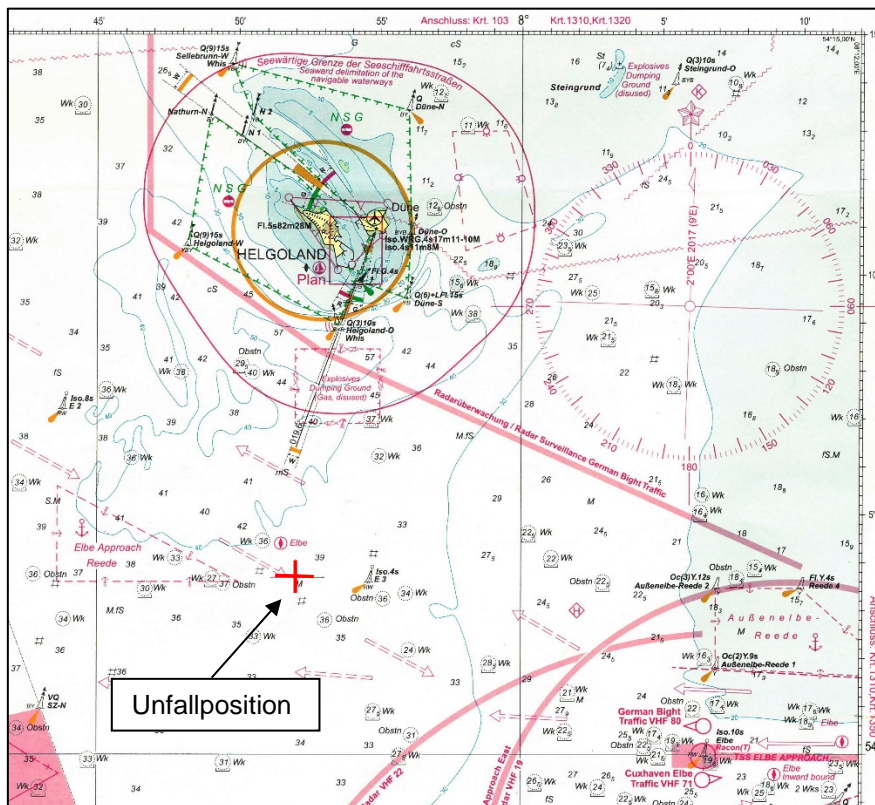


Abbildung 2: Unfallposition

## 1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	VkZ German Bight, Havariekommando, Bundespolizei, Wasserschutzpolizei (WSP) Schleswig-Holstein, WSP Revier Cuxhaven, Feuerwehr Cuxhaven
Eingesetzte Mittel:	Bundespolizeiboot BAD BRAMSTEDT und dessen Boarding Team, Hubschrauber der Bundespolizei, Küstenstreifenboot HELGOLAND, Küstenstreifenboot BÜRGERMEISTER BRAUER; Gewässerschutzschiff MELLUM; Brandbekämpfungseinheit (BBE) der Feuerwehr Cuxhaven
Ergriffene Maßnahmen:	Erfolgreiche Brandbekämpfung durch Besatzung, Schiff ankert in der Nähe der Tonne E3; erste Ermittlungen an Bord der BALTIC BREEZE durch ein Boarding Team der Bundespolizei; Messungen der Temperatur der Außenhaut durch MELLUM; Übernahme der Gesamteinsatzleitung durch Havariekommando; Transport einer BBE mit Hubschrauber zum Schiff; Kapitän des Schiffes ordert erforderliche Schlepper, Schiff wird nach Cuxhaven geschleppt und macht dort fest; Aufnahme der Ermittlungen durch WSP und Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## 2 ZUSAMMENFASSUNG

Am 14.10.2018 befand sich die unter der Flagge von Singapur fahrende BALTIC BREEZE auf dem Weg von Drammen nach Cuxhaven. Das Schiff näherte sich der Lotsenversetzposition für die Elbe. Aus diesem Grund wurde gegen 01:45 Uhr die Geschwindigkeit reduziert. Die Fahrtverminderung wurde über die Fahrautomatik der Hauptmaschine durchgeführt. Etwa 2 Minuten nachdem die Drehzahlverminderung eingeleitet worden war, hörte der 2. Ingenieur zwei kurze Pumpstöße des Turboladers der Hauptmaschine. Direkt anschließend bemerkte er ein Feuer im Maschinenraum im Bereich dieses Turboladers. Er löste daraufhin die HI-FOG-Feuerlöschanlage für diesen Bereich aus. Anschließend verließ er unverletzt den Maschinenraum. Auch das zweite zu dieser Zeit im Maschinenraum arbeitende Besatzungsmitglied verließ den Maschinenraum unverletzt. Die durch die Besatzung eingeleiteten Brandbekämpfungsmaßnahmen waren schnell erfolgreich und der Brand erlosch.

Ursächlich für den Brand war die Zerstörung des Turboladers durch einen mechanischen Schaden. Dabei lösten sich große Bauteile der Verdichterseite. Während des explosionsartigen Auseinanderbrechens trat eine große Menge Öl aus dem Turboladergehäuse aus. Diese entzündete sich dann.

Durch den Schaden am Turbolader und den Brand war das Schiff antriebslos geworden. Die Schiffsführung ließ daher gegen 03:30 Uhr den Anker in der Nähe der Tonne E3 fallen.

Bereits um 02:00 Uhr informierte der Kapitän die Verkehrszentrale (VkZ) German Bight über den Brand im Maschinenraum. Die VkZ leitete diese Information an die zuständigen Stellen weiter. Das Havariekommando übernahm um 05:20 Uhr die Gesamteinsatzleitung. Die erste Gruppe der durch das Havariekommando zum Schiff entsandten Brandbekämpfungseinheit der Feuerwehr Cuxhaven wurde ab 07:06 Uhr auf der BALTIC BREEZE abgesetzt. Die Lageerkundung der BBE bestätigte das Erlöschen des Brandes.

Der Erste der durch die Schifffahrtsverwaltung angeordneten Schlepper mit entsprechendem Pfahlzug erreichte um 12:35 Uhr die BALTIC BREEZE. Nach dem Eintreffen des zweiten großen Schleppers um 14:00 Uhr wurden die zuvor geordneten kleineren Schlepper entlassen. Die Schleppreise wurde um 18:00 Uhr begonnen und mit dem Festmachen des Schiffes am 15.10.2018 um 00:24 Uhr beendet.

Die Ermittlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) begannen am 15.10.2018 an Bord des Schiffes. Für die technische Untersuchung wurde ein Sachverständiger hinzugezogen. Mit ihm zusammen erfolgte die erste Begehung des Maschinenraums. Für die eingehende technische Untersuchung durch den Sachverständigen wurden die Bestandteile des Turboladers im Auftrag der BSU aus dem Maschinenraum hinaus und in eine durch den Hersteller zertifizierte Werkstatt transportiert. Dort erfolgte die weitere Demontage. Das durch den Sachverständigen gefertigte Gutachten zur Zerstörung des Turboladers liegt der BSU vor.

Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe dieses Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung informiert.