

KATASTROPHEN

Im Bermuda-Dreieck der Ostsee

Acht Crewmitglieder der gesunkenen „Estonia“, zunächst als Überlebende gemeldet, bleiben verschwunden. Ihre Angehörigen glauben, daß sie leben. In den nächsten Wochen legt die Untersuchungskommission ihren Abschlußbericht vor. *Von Anuschka Roshani*

Es war ein wunderschönes Fest, es gab Sekt, es gab kleine Häppchen, und es gab Sirje Pihts berühmten Pflaumenkuchen. Viele Freunde ihres Mannes waren zum Anstoßen gekommen und sogar einige seiner alten Kollegen von der Reederei „Estline“. Sie lachten und erzählten sich nette kleine Geschichten und hatten viel Spaß miteinander, auch ohne das Geburtstagskind. Nur eine Freundin war nicht sicher, ob man sich ohne Avo amüsieren dürfe, und schlug zögernd vor, seinen Geburtstag lieber leise zu feiern. Aber alle anderen waren in bester Partylaune, was schon merkwürdig war bei einer Geburtstagsfeier für einen „Toten“. Es kann wohl nur daran gelegen haben, sagt Sirje Piht, seine Frau, daß jeder hoffte, auch Avo möge heute seinen 42. erleben, wenn nicht hier in Tallinn, dann doch irgendwo.

Wie dieses Irgendwo aussieht, vermochten sie allerdings nicht zu sagen. Ein geheimer Ort, dessen Existenz niemand von ihnen anzweifelte, aber auch keiner beschreiben konnte. Unklar war auch, wie Avo heute, als 42-jähriger, aussieht; ihr Gedächtnis bewahrte ihn als einen Mann, der immer wie gelackt wirkte, Krawatte trug und ein unverbindliches Grinsen. Doch dieses Bild von ihm, das sie in ihren Köpfen hatten, war schließlich mehr als zwei Jahre alt.

Genau 794 Tage war es an diesem Novemberabend her, daß die „Estonia“ untergegangen war, mit 852 Menschen an Bord. Nur 137 waren gerettet worden, hatten das Glück gehabt, das siebte Deck der sekundenschnell sinkenden Fähre und eines der Rettungsboote rechtzeitig zu erreichen, und hatten die Kraft gehabt, stundenlang in der eiskalten Ostsee auszuhalten.

Jene, die durchhielten, waren jung oder stark oder besonnen trotz der Panik, die ausgebrochen war, als das Schiff plötzlich Schlagseite bekommen hatte. Oder sie mußten einen solchen Ernstfall schon viele Male durchgespielt haben und mit jedem Winkel dieses acht Decks hohen Seegiganten vertraut sein. Wer hätte in einer solchen Situation bessere Chancen als Avo Piht, erfahrener Kapitän der „Estonia“?

Deshalb war es nicht überraschend, daß unter den 137 Geretteten 41 Besatzungsmitglieder waren. Auch Avo Piht, berichten Zeugen, schaffte es auf das Schiffsdeck. Dort habe er Rettungswesten an die Pas-



„Estonia“-Kapitäne Andresson, Piht: Immer mehr Lebenszeichen

sagiere verteilt und versucht, in das panische Chaos ein wenig Ordnung zu bringen. Und obwohl in dieser Nacht jeder genug mit sich selbst zu tun hatte, können sich mehrere Überlebende daran erinnern, daß Piht als letzter auf eine Rettungsinsel sprang.

Rund 200 Kilometer entfernt vom Unglücksort, im estnischen Tallinn, klingelt an jenem Morgen um halb sechs bei seiner Frau Sirje Piht das Telefon. Ein Freund ist am Apparat und fragt: „Ist dein Mann zu Hause?“

„Nein, ist er nicht“, sagt sie.

„Mach das Radio an. Ich rufe gleich wieder an“, sagt der Freund.

Mit dieser verschwommenen Warnung fing für Sirje Piht das Unglück an. Im Radio hörte sie dann, daß die „Estonia“ auf ihrer Fahrt von Tallinn nach Stockholm gesunken war. Zitternd stand sie vor dem Gerät und wartete darauf, zu erfahren, was mit ihrem Mann Avo passiert war.

Sechs Stunden lang mußte sie warten, bis endlich sein Name fiel. Um halb zwölf sendete Radio Kuku eine offizielle Durchsage vom Fährterminal der Estline: Unter den Geretteten sei Kapitän Avo Piht, meldete der Sprecher des estnischen Transportministeriums.

Dann klingelte wieder das Telefon, noch bevor Sirje Piht die erlösende Botschaft richtig begreifen konnte. Einer nach dem anderen gratulierte ihr zu der Meldung



von Avos Rettung. Und ihr Sohn kam sofort nach Hause, weil auch er es in den Rundfunknachrichten gehört hatte, und dort saßen die Pihts dann und konnten ihr Glück sowenig fassen wie noch wenige Stunden zuvor ihr Unglück.

Auch auf den ersten amtlichen Listen, die das estnische und das finnische Fernsehen am 28. September veröffentlichten, stand Avo Piht als Überlebender: Ein simples „o. k.“ hinter seinem Namen war der Beweis. Als wäre das nicht genug – obwohl



Bergung eines „Estonia“-Opfers: *Erst als Überlebende gemeldet, dann als Vermißte geführt*

J. LEMBERG / PRESSENS BILD

die Krankenhäuser, die Polizei und die Botschaften jede Liste genau überprüfen, bevor sie sie herausgaben –, tauchten später immer mehr Lebenszeichen von Avo auf, so plötzlich und zufällig wie Korken, die mit einem satten Plopp an die Wasseroberfläche drängen.

Am gleichen Tag, um 14.30 Uhr, rief Kapitän Erich Moik, ein langjähriger Freund der Familie, an, der zusammen mit Piht an der Seefahrtsakademie in Leningrad studiert hatte. Er war gerade in Rostock, um dort die „Mare Balticum“ zu übernehmen, und hatte zusammen mit seiner Crew im Hotel die Fernsehnachrichten verfolgt. Sie hatten ihren früheren Kollegen sofort erkannt: Zusammen mit anderen Schiffbrüchigen sei er von der finnischen Insel Utö in die Notaufnahme der Universitätsklinik Turku gebracht worden; er habe vor einem Ambulanzwagen gestanden.

Ein weiterer Zeuge aus Stockholm, Heinrich Tann, der Piht von seinen regelmäßigen Fahrten auf der „Estonia“ her kannte und selbst auf eine Nachricht von seiner Frau hoffte, beschrieb das Fernsehbild später in einer eidesstattlichen Ver-
 cherung genauso wie Moiks Crew: Wie zerschlagen habe Piht gewirkt, seelisch am Ende. In welchem Sender die Bilder zu sehen waren, konnte Tann nicht angeben, Nachforschungen blieben ohne Ergebnis. Ein anderer Zeuge hatte Piht sogar leibhaftig vor sich gesehen: In einem Radio-
 interview unmittelbar nach dem Unglück berichtete der Sanitäter eines Rettungshelikopters, er habe gerade mit dem zweiten Kapitän der „Estonia“ sprechen können. Der amtierende estnische Regierungschef Mart Laar selbst versuchte daraufhin in Turku, von Piht erste Angaben zum Her-
 gang der Katastrophe zu erhalten.

Nach der erstickenden Angst der ersten Stunden wuchs in Sirje Piht so die Gewißheit, daß Avo mit dem Leben davongekommen sei. Stück für Stück konnte sie sich in Tallinn die Informationen zusammensammeln, und mit jeder neuen wurde der Tote lebendiger.

Doch was aussieht wie ein glückliches Ende, ist der Anfang eines unendlichen Unglücks. Drei Tage nach der Katastrophe nehmen die offiziellen Stellen, die Pihts Rettung öffentlich gemacht hatten, ihre

guten Nachrichten zurück: Es müsse sich wohl um ein Mißverständnis handeln. Auf den jetzt herausgegebenen Listen erscheint Piht weder als Geretteter noch als Toter; nun wird er als vermißt geführt. Alle alten Listen werden von der Polizei als Geheimsache behandelt.

Sirje Piht hat das Gefühl, in einen Schlund gerissen zu werden, bis sie merkt, daß sie nicht allein ist; sieben weitere Besatzungsmitglieder der „Estonia“ teilen Pihts Schicksal, nicht tot und nicht lebendig zu sein: Auch der Leitende Ingenieur Lembit Leiger, der Schiffsarzt Wiktor Bogdanow, die Tänzerinnen Hannely und Hanka-Hannika Veide, die Leiterin des Duty-free-Shops Tiina Müür, der 4. Ingenieur Agur Targama und der 4. Offizier Kaimar Kikas werden erst als Überlebende gemeldet und gelten dann als Vermißte.

Ihre Familien müssen sich plötzlich an den Irrwitz gewöhnen, daß eine dritte unmögliche Möglichkeit möglich wird: Die Acht irren von nun an als Untote durch ihre Gedankenwelt. Schon um sie in der Welt der Lebenden halten zu können, bleiben ihre Zimmer zu Hause genau so, wie

sie am 27. September 1994 von ihnen verlassen wurden.

Um dem Zweifel zu entkommen und weil sie merken, daß von offizieller Seite keine Hilfe zu erwarten ist, beginnen sie, eigene Nachforschungen anzustellen. Sie bemühen sich, die Menschen ausfindig zu machen, die ihnen am Telefon mitgeteilt haben, daß ihre Angehörigen leben. Sie machen sich auf den Weg nach Stockholm, suchen die Krankenhäuser und Rettungstationen ab, um die Einzelspuren zu einer Fährte zusammensetzen zu können.

Sie schreiben einen offenen Brief an den schwedischen Ministerpräsidenten Göran Persson und bitten ihn darin um Unterstützung. Mal wird ihnen gesagt, daß jene Frau, die am Informationspult des schwedischen Huddinge-Krankenhauses die guten und die schlechten Nachrichten an die Angehörigen verteilt hat, in ihrer Klinik nicht existiere; dann steht die Schwester, weil sie nicht lockerlassen, endlich vor ihnen. Doch wegen des heillosen Durcheinanders kann sie sich nicht mehr an Einzelfälle erinnern.

Andere Stellen bemühen sich erst gar nicht: Illu Erma, die Frau des Schiffsarztes Wiktor Bogdanow, bekommt von einem finnischen Polizisten den seltsamen Satz zu hören: Auch die Polizei dürfe ihre Geheimnisse haben. Und Zeugen wie das Besatzungsmitglied Andres Vihmar, der Illu Erma am Telefon mit den Worten „Wiktor ist bei mir“ beruhigt hatte, treten von ihren ursprünglichen Aussagen zurück und erklären den Umschwung mit ihrer ersten Verwirrung. Die Interpolfahndung nach Avo Piht verläuft im Nichts.

In solchen Momenten haben die Angehörigen Angst, den Verstand zu verlieren, fallen ihnen die alten Geschichten aus tiefer sozialistischer Zeit ein, Geschichten von Leuten, die morgens in Pantoffeln zum Zeitungholen schlurften und von einer Sekunde auf die andere spurlos verschwanden. Damals, als Estland noch nicht unabhängig war, erzählte man, diese Leute seien nach Sibirien verschleppt worden – warum sollte es heute anders sein, fragen sie sich. Schließlich sei die estnische Demokratie nicht einmal sechs Jahre alt.

Doch auch ohne diese Gruselgeschichten reichen die neuen Merkwürdigkeiten aus, damit sich ein unerträgliches Gefühl verdichtet: Hinter all dem muß etwas so Ungeheuerliches und Unvorstellbares stecken, daß sie zwar alles dafür tun, um sich aus dem Labyrinth zu befreien, sie sich manchmal aber davor fürchten, die ganze Wahrheit zu entdecken.

Angehörige von Vermißten neigen dazu, selbst den merkwürdigsten Spuren zu folgen und die unglaublichsten Geschichten zu glauben, um die Hoffnung nicht verlieren zu müssen. Besonders ein Gerücht beunruhigt die Verwandten der Vermißten, das in Tallinn schon wenige Wochen nach dem Untergang die Runde macht: Die estnische Mafia habe ihre Finger im Spiel. In russischen und estnischen Zeitungen kur-

sieren Auszüge aus einem mysteriösen Bericht mit dem Namen „Felix-Report“, der von ehemaligen KGB-Mitgliedern mitverfaßt worden sein soll. Darin heißt es auf Seite 72, daß Drogenschieber in der Unglücksnacht versucht hätten, „Heroin in großer Menge“ und 40 Tonnen Kobalt, versteckt in zwei Lastern, mit der „Estonia“ nach Schweden zu schmuggeln. Kriminelle Rivalen hätten Wind davon bekommen und dem schwedischen Zoll die Sache gesteckt (SPIEGEL 16/1996).

Als die Warnung zu den Schmugglern durchgesickert sei, habe der estnische Drahtzieher des Transfers, von den Geheimdiensten „Jurij“ genannt, den diensthabenden Kapitän Arvo Andresson übers Mobiltelefon angerufen und ihn aufgefordert, das Zeug über Bord zu werfen. Trotz des selbstmörderischen Risikos habe Andresson es nicht gewagt, sich dem Befehl der Mafia zu widersetzen; er habe versucht, die Bugklappe der Fähre zu öffnen, und die Katastrophe so selbst verursacht.

Als Kronzeugen dieser Version gibt der Felix-Report den Zollbeamten Igor Krischtapowitsch an. Er habe die Telefongespräche zwischen „Jurij“ und dem Kapitän mitgeschnitten und deshalb sterben müs-



Angehörige von Passagieren: Liste der Überlebenden

sen: Am 22. Oktober 1994, rund drei Wochen nach der Unglücksnacht, wurde er vor seiner Haustür mit Kopfschüssen aus nächster Nähe getötet. Mit einer 7.62mm-TT-Pistole.

Was klingt wie eine der üblichen abenteuerlichen Verschwörungstheorien, ist

nicht nur für die Angehörigen wie ein hartnäckiger Pilz, der ihren sauberen Gedankenbau wieder und wieder befällt. Auch von deutschen Gutachtern wird der Geheimreport nicht belächelt.

Der Hamburger Kapitän Werner Hummel und der Seerechtler Peter Holtappels forschen seit mehr als zwei Jahren im Auftrag der deutschen Meyer-Werft, die die „Estonia“ 1980 baute, nach den Unglücksursachen. Ihnen erklärte der Felix-Report bis dahin Unerklärliches, und als Hummel einen weiteren Zeugen auftrieb, der als Hintermänner des Schmuggels ehemalige hohe Offiziere der estnischen Armee angab, „paßte plötzlich vieles zusammen“.

Hinzu kamen Aussagen von Überlebenden, die „Schleif- und Motorengeräusche“ wie bei Rangierarbeiten gehört hatten, wie auch „das Starten der vorderen Hydraulikpumpen“ und „ein ächzendes Geräusch“, das beim Öffnen des

Bugvisiers auftritt. Zollbeamte in Tallinn gaben gegenüber der SPIEGEL-TV-Mitarbeiterin Jutta Rabe zu, daß die Fähren zwischen den baltischen Staaten und Westeuropa schon lange als Schmuggelschiffe dienen. Im Februar 1994, knapp sieben Monate vor ihrem Sinken, sollten 64 kurdische



Schmuggelschiff „Estonia“, Sirje Piht, Kapitän Piht: *Nicht gewagt, sich der Mafia zu widersetzen*

Flüchtlinge in einem Container auf dem Autodeck der „Estonia“ geschmuggelt werden; erst als sie in dem engen Kasten zu ersticken drohten, klopfen sie an die Metallwände und wurden entdeckt.

„Kompletter Unsinn“, so nennt die internationale Havariekommission, die mit je drei Vertretern aus Schweden, Estland und Finnland seit Ende September 1994 an der Aufklärung der Katastrophe arbeitet, den Felix-Report. „Wir können Schmuggel zwar nicht ausschließen“, sagt Uno Laur, der Vorsitzende der Kommission, „aber wir sind sicher, daß er mit der Katastrophe selbst nichts zu tun hat.“

Wie, so geben diese Experten zu bedenken, solle man auf einer Fähre Laster hin- und herfahren? Wer sei so verrückt, auf hoher See die Bugklappe zu öffnen? Und warum bestätige die Stockholmer Kripo die angeblich geplante Razzia nicht?

Die wirklichen Ursachen für die Havarie will die Kommission in ihrem Abschlußbericht darlegen, der nach mehreren Verschiebungen nun für die nächsten Wochen angekündigt ist. Nach Auskunft des estnischen Kapitäns Laur wird der nicht wesentlich vom im April 1995 veröffentlichten Teilbericht abweichen: Darin wird der Meyer-Werft die Schuld gegeben, weil die Verriegelungssysteme der „Estonia“ zu schwach gewesen seien. „Das hätte der ‚Estonia‘ schon auf ihrer Jungfernfahrt passieren können“, behauptet Laur. Der technische Lei-

ter der Kommission, Börje Stenström, hat sich dagegen in einem Fax an den Anwalt der Werft davon distanziert: Dort heißt es, daß nicht mit Sicherheit gesagt werden könne, wer für diesen Mangel verantwortlich sei.

So schnell wie die Havariekommission können sich die Familien der acht Vermißten nicht vom Felix-Report verabschieden; sie hoffen, daß der deutsche Anwalt Henning Witte, der 1320 Angehörige vertritt, eine neue Beweisaufnahme durch fremde Taucher erreicht. Bevor die letzten Ansprüche verjährten, hat Witte in Paris Klage gegen die Werft, die schwedische Seefahrtsbehörde und die französische Klassifizierungsgesellschaft Bureau Veritas eingereicht, um zumindest einige der unzähligen offenen Fragen zu klären.



Vermißter Bogdanow

Warum haben Taucher im Auftrag der Kommission jeden Winkel des Schiffswracks untersucht und gefilmt, nur das Autodeck nicht? Warum werden wichtige Zeugenaussagen ignoriert, wie etwa jene von Karl Övberg, der die Hydraulikgeräusche gehört haben will? Warum werden recherchierende Journalisten mit telefonischen Drohungen eingeschüchtert, warum wird auf einen estnischen Reporter in Mafiakreisen ein Kopfgeld ausgesetzt und dann auf ihn geschossen, so daß er unter Polizeischutz gestellt werden muß? Warum sollte die „Estonia“ einen 65 Millionen Mark teuren Mantel aus Beton und Schotter bekommen,

wenn die Bergung der Leichen durch eine Tauchfirma 5 Millionen kostet? Warum sollte die Beweissicherung bereits abgeschlossen werden? Warum werden die drei Leichen in Uniform, die auf der Brücke des Wracks entdeckt wurden, nicht identifiziert? Warum?

Illu Erma ist eine Frau, die versucht, auf jede Frage eine Antwort zu finden, selbst wenn eine Frage die nächste aufwirft, noch vor der ersten Antwort. Eine, die alles durchdenkt, selbst wenn es schon zu Ende gedacht ist. Eine, die auch im scheinbar Unlogischen eine tiefe Logik vermutet, selbst wenn sie sich vor ihr versteckt.

Doch jetzt ist sie schon seit so vielen Monaten gezwungen, mit all den Fragezeichen zu leben, daß sie sogar in Frage stellt, was ihr bis dahin zuverlässig erschien: sich selbst. Sie fühlt sich hin- und hergerissen zwischen ihrem Instinkt und ihrem Verstand. Sie weiß nicht mehr, wem sie glauben soll; ihr Kopf flüstert, alles ist wahrscheinlich ein grausamer Irrtum, ihr siebter Sinn sagt ihr, Wiktor lebt. Ganz stark spürt sie die Verbindung zu ihm, noch immer ertappt sie sich dabei, Zeitungsartikel auszuschneiden, die „Wik“ interessieren könnten.

Illu Erma glaubt, daß ihr Mann Wiktor Bogdanow mit Gewalt festgehalten wird, weil er zuviel weiß. Er und die anderen mußten verschwinden, vermutet sie: Sie sind die einzigen Zeugen. Alle geretteten Besatzungsmitglieder gehören nicht zur Führungsriege der „Estonia“. Und obwohl sie das Vertrauen in ihre eigene Kraft verloren hat, von Wiktors Stärke ist sie noch immer überzeugt: „Wenn einer es schaffen kann, da rauszukommen, dann nur er.“ Vor seiner Zeit als Schiffsarzt, bis zum Frühjahr 1994, habe er als Gerichtspsychiater und Leiter einer psychiatrischen Abteilung gelernt, mit schwierigen Situationen fertig zu werden. Und sie kann nicht



S. WARTER / AGENTUR FOCUS

Eltern der vermißten Tänzerinnen: „Hier ist Hannely“

glauben, daß sich die Zeugen irren, die ihren Mann gesehen haben. „Sehen Sie sich seine Ohren an“, sagt sie und muß lächeln, „sie sind unverwechselbar.“

Seit der Katastrophe kreisen ihre Gedanken ständig um Wik. „Ich funktioniere nur noch wie ein Automat, meinen Töchtern zuliebe“, sagt sie, und ihre Augen wirken wie von innen beschlagen. Kleine Begebenheiten werden für sie zu orakelgroßen Zeichen. Ihr fällt ein, daß sie einen Monat vor der Katastrophe eine Dokumentation über den Untergang der „Titanic“ im Fernsehen gesehen hat, und dachte: Gut, daß Wik so ein geübter Schwimmer ist.

Auch Wiks Verhalten erscheint ihr heute ungewöhnlich: Er hatte schnell die Nase voll, alten Tanten Hustensaft oder grünesichtigen Passagieren Pillen gegen die Seerkrankheit zu verordnen, sich aber vorgenommen, aus Karrieregründen ein Jahr lang auf der „Estonia“ durchzuhalten. Mitte September dann wurde er, der ohnehin ein sehr ruhiger Mensch war, schweigsamer denn je; sobald er vom Schiff kam, sprach er nicht mehr von seinen Erlebnissen dort; alles, was er sagte, war, daß er früher abbrechen und wieder wissenschaftlich arbeiten wolle.

Illu Erma weiß nicht, ob ihr Mann etwas von dunklen Geschäften an Bord der „Estonia“ mitbekommen hat und deshalb aufhören wollte. Vielleicht ist ja doch etwas an dem Gerücht, der Felix-Report sei geschickt von den Russen lanciert, weil ihnen die estnische Unabhängigkeit nicht in den Kram paßt. Auch dieses Vielleicht sirrt in ihrem Kopf und gönnt ihr selten Stille, bis sie irgendwann zu schwach ist, sich gegen den Neid zu wehren: Manchmal sehnt sie sich dann nach tödlicher Sicherheit, beneidet die anderen darum, daß sie zum Friedhof gehen und dort ihre Blumen aufs Grab legen können.

Als sie Silvester eine Kerze auf den Esstisch stellt, auf Wiktors Platz, verbietet es ihr die Tochter: Mama, das darfst du nicht, er ist nicht tot. Das war das einzige Mal, das sie ihren Vater erwähnte. Wenn ein anderer es tat, krallte sie sich an seinem alten Pulli fest, schrie und warf mit Gegenständen um sich.

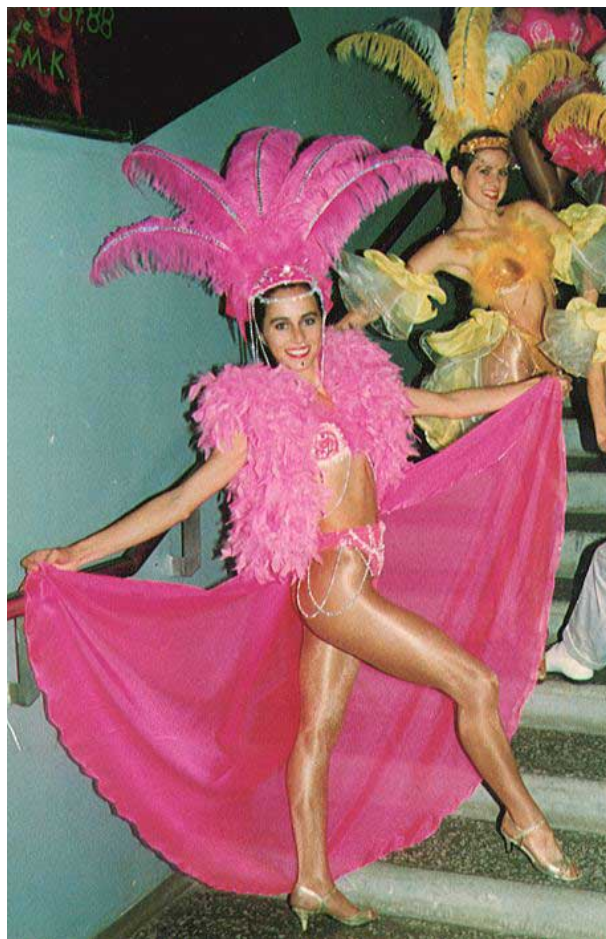
Für die Eltern der verschwundenen Zwillingsschwwestern Hannely und Hanka-Hannika Veide ist es ein Trost, immer wieder von ihren Töchtern zu sprechen, sich ihre Fotos anzusehen und die Videofilme, die die beiden beim Tanzen zeigen. „Sie leben“, sagt Ulo Veide. Und seine Frau erzählt von dem seltsamen Anruf am 28. September 1995, abends um halb elf: „Hier ist Hannely“, dann war die Verbindung unterbrochen, nur noch Rauschen. Zweimal noch kamen solche Anrufe, jedesmal klang es weit weg. „Ich bin absolut sicher, daß sie am Leben sind“, sagt Aino Veide mit angespanntem Gesichtsausdruck. „Auf einer der Listen stand doch der Name Anne Veide – woher können die im Krankenhaus von unserem Spitznamen für Hannely gewußt haben außer von ihr selbst?“

Der Unglückstag war Hannelys und Hanka-Hannikas allererster Tag an Bord eines Schiffes, und sie hatten noch nicht mal einen Vertrag von der Reederei in der Tasche. Mit ihrer Tanzgruppe „Pantera“ hatten sie ein Showprogramm für die „Estonia“ ausgearbeitet. Hannely war für die Choreographie verantwortlich und hatte extra die berühmten Varietés in Paris und London besucht, um sich inspirieren zu lassen. Die Fahrten auf der „Estonia“ sollten nur als Test dienen, von dort wollten sie nach ein paar Monaten die richtige Karriere im Showbusiness starten. Was konnte ihnen schon groß passieren, sie waren schließlich erst 24 – jung genug, um herumzureisen.

Sie freuten sich, endlich loslegen zu können, und lachten am Abreisetag über die bekümmerte Miene ihrer Mutter, die sich wegen der Sturmwarnung ängstigte, probierten ihre neuen Kostüme, schlüpfen in die glitzernden Fähnchen, die sie für die James-Brown-Nummer „I feel good“ tragen würden, und in die rüschtigen My-Fair-Lady-Röcke, die sie für das Zwillingsschwesterndoppel zu „We are young and beautiful“ vorbereitet hatten. Mach dir bitte keine Sorgen, Mama. Hanka-Hannikas Freund Tauris brachte sie mit dem Auto von Pärnu zum Schiff nach Tallinn.

Das Verhängnis begann während der zweiten Show. Der Sturm bringt die „Estonia“ so ins Schwanken, daß eine Tänzerin zweimal hintereinander ins Schlagzeug fällt. Der Nightclub wackelt. Um halb zwölf geben sie auf. Es hat keinen Zweck, bei dem Unwetter weiterzumachen; die Musiker bringen ihre Instrumente in Sicherheit, die Mädchen legen sich in ihren Kabinen auf dem vierten Deck schlafen. Nur eine von ihnen, Marge Rull, zieht sich ihre normalen Klamotten statt eines Nachthemdes an, weil sie ein komisches Gefühl hat und Mutter Veides Mahnung zur Vorsicht noch im Ohr.

Dann geht alles ganz schnell. Plötzlich wird das Schiff von einem dumpfen Krachen erschüttert, gewaltige Stöße rütteln die „Estonia“ durcheinander. Marge, Hannely, Hanka-Hannika, Risto, Liina, Heddi und die anderen aus der Gruppe rennen zusammen zum Deck 7, die Zwillinge drehen plötzlich um und rennen den Gang hinunter, Kapitän Piht und einem anderen Offizier hinterher. Um



Zwillingsschwwestern Veide: „We are young and beautiful“

1.53 Uhr Bordzeit sinkt die „Estonia“, nur eine halbe Stunde, nachdem sie „Mayday“ gesendet hat. Mehrere Überlebende bestätigen später, die Schwestern zusammen mit den anderen Untoten Piht, Leiger, Müür und Bogdanow gesehen zu haben.

Warum die Katastrophe geschah, das ist bis heute ein Rätsel. Jeder hat seine eigene Erklärung gefunden und mancher auch sein eigenes Motiv, das Rätsel ein Rätsel bleiben zu lassen.

Das Unglück mußte passieren, glaubt Kapitän Hummel, es war nur eine Frage der Zeit. In ihrem Abschlußbericht macht die deutsche Expertengruppe anders als die internationale Havariekommission nicht Konstruktionsfehler, sondern versäumte und schlampig ausgeführte Reparaturen für den Untergang der „Estonia“ verantwortlich. Das Atlantikschloß, die Bodenverriegelung des Visiers, sei gebrochen, weil es durch unsachgemäße Reparaturen und Verschleiß extrem vorgeschädigt war, genau wie die Scharniere des Visiers, während breite Spalten rechts und links der Bugrampe von der Besatzung mit Matratzen abgedichtet worden seien. „Das Schiff war nicht mehr seetüchtig“, sagt Hummel, man hätte nicht zulassen dürfen, daß die „Estonia“ in diesem heruntergewirtschafteten Zustand überhaupt ausläuft.

Wenn Hummel recht behält, dann wäre nicht die Meyer-Werft, sondern die schwedisch-estnische Reederei Estline, die schwedische Reederei Nordström & Thulin in ihrer Eigenschaft als „Technical Manager“ des Schiffes, die schwedische Seefahrtsbehörde und das Bureau Veritas verantwortlich, das der „Estonia“ kurz vor ihrer letzten Reise einen Freifahrtschein ausstellte. Dann aber könnte Skuld, die norwegische Haftpflichtversicherung der



ACTION PRESS

Abgerissene „Estonia“-Bugklappe „Das Schiff war nicht seetüchtig“

Reederei, 600 Millionen schwedische Kronen Schadensersatz zurückverlangen, die sie an die Angehörigen der Opfer gezahlt hat. Für die Reederei würde das den Bankrott bedeuten.

Solange sich jedoch die Ergebnisse der internationalen Havariekommission und die der deutschen Experten nicht decken, werden die Fragen nach den Ursachen des größten europäischen Schiffsunglücks seit dem Zweiten Weltkrieg nicht endgültig zu beantworten sein. Es sei denn, diejenigen tauchten überraschend wieder aus dem Nichts zwischen Leben und Tod auf, die dabei waren und Bericht ablegen könnten über den genauen Ablauf des Unglücks.

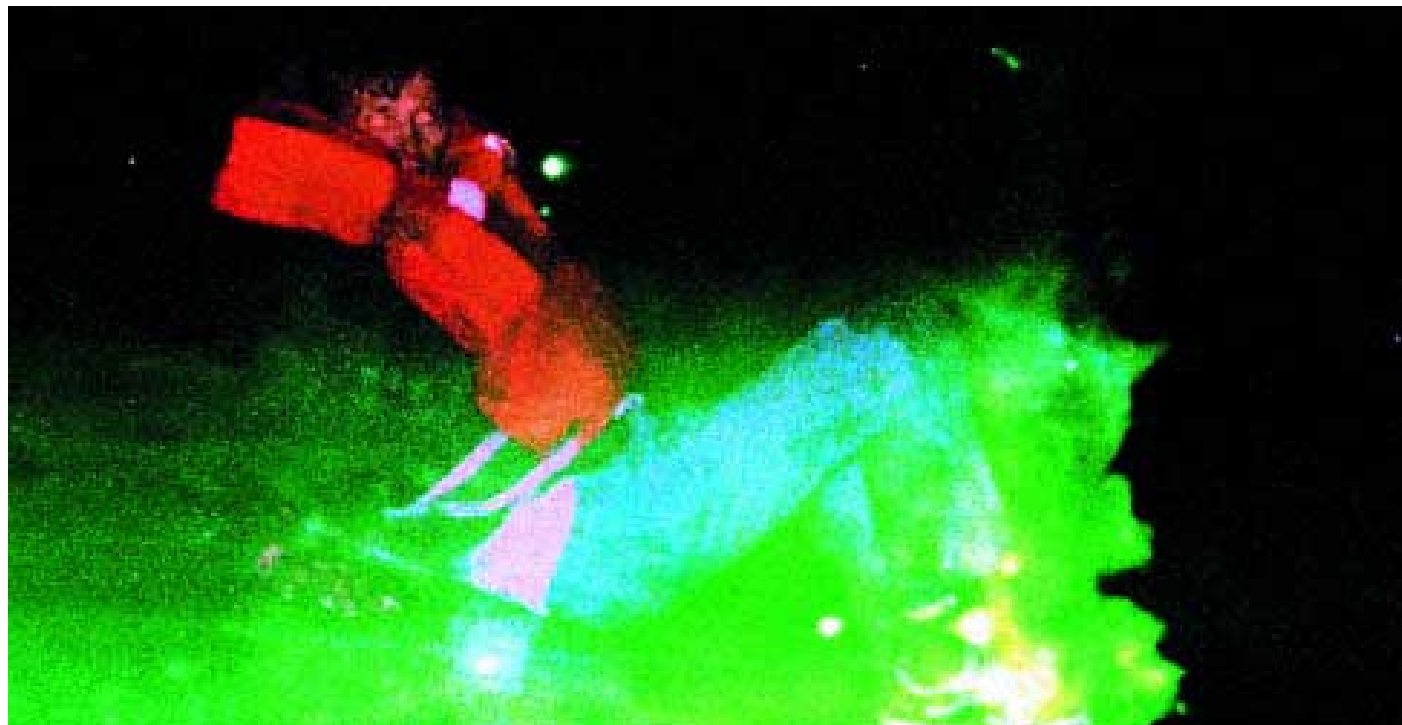
* Das Foto schoß ein Überlebender, das Negativ wurde durch Salzwasser beschädigt.

Niemand kann besser Bescheid darüber wissen, was in jener Nacht vor sich gegangen ist und in welchem Zustand die „Estonia“ ausgelaufen ist, als Kapitän Avo Piht, der Leitende Ingenieur Lembit Leiger und der wachhabende Offizier auf der Brücke, Kaimar Kikas. Niemand kann mehr über jene wissen, die Bescheid wissen, als die Veide-Schwestern und der Schiffsarzt Wiktor Bogdanow: Sie hatten das Pech, mit den Zeugen in einem Rettungsboot zu sitzen.

Den Angehörigen erscheinen die acht Untoten gelegentlich nachts; und bei einigen von ihnen wird man das Gefühl nicht los, sie empfangen mehr als solche geträumten Lebenszeichen. Ein Mitglied der deutschen Untersuchungskommission hat Informationen darüber, daß Avo Piht sich mehrmals in Tallinn gemeldet hat.

Sirje Piht sind zwei Träume besonders in Erinnerung, jener von Ende 1994 und einer von vor drei Monaten. Beide ähneln sich auf eine verrückte Art: Jedesmal ließ Avo sie warten, jedesmal zeigte er auf seine Uhr, jedesmal bat er sie mit dem Argument um Geduld, als Kapitän der „Estonia“ müsse er vorher noch etwas erledigen. Er habe eine Verabredung einzuhalten.

Sie erzählt von diesen Begegnungen nicht wie jemand, der sich mit den Erfindungen der Nacht tröstet, weil er von den Launen der Wirklichkeit nichts mehr zu erwarten hat. Sie wirkt so überzeugt vom glücklichen Ende ihres Unglücks, daß sie sich vor zwei Monaten traute, ihrem Mann zu folgen auf der Fährte seines Verschwindens. Sie fuhr mit der Nachfolgerin der „Estonia“, der „Mare Balticum“, von Tallinn nach Stockholm. Die Schiffsreise hatte ihr die Fährgesellschaft geschenkt, zum 42. Geburtstag des verstummten Kapitäns. ♦



M. QUIN / PRESSENS BILD

„Estonia“-Überlebender auf dem Rumpf der gekenterten Fähre*: Das glückliche Ende eines Unglücks