

SPIEGEL-Titel 4/2012

„Ich beobachte den Aufbau der Kreuzfahrtschiffe mit Argwohn, vor allem die Volumenvergrößerung der geschlossenen Räume. In letzter Konsequenz bleibt nur noch ein großes Loch übrig. Bei Wassereinbruch läuft das Schiff sofort voll und versinkt wie ein Stein."

Klaus Blum, Quickborn (Schlesw.-Holst.)
Havarie-Sachbearbeiter

Nr. 4/2012, Kreuzfahrt in die Katastrophe – Protokoll eines tödlichen Versagens

Wasser ohne Balken

Jede logische Überlegung spricht dagegen, dass es machbar ist, 6000 und mehr Menschen innerhalb kürzester Zeit von einem havarierten Schiff zu retten; trotzdem werden die zurzeit gebauten Monsterschiffe noch nicht die größten sein! Die „Titanic"-Katastrophe war gestern, doch auch heute hat das Wasser keine Balken.

Ursula Kreth, Hannover

Es verwundert, dass Psychologen nicht öffentlich erläutern, dass ein bestimmter Typus von Unfall-Verursachern zuerst vor den quälenden Bildern wegläuft und hofft, alles werde wieder gut, weil sie das Unfassbare selbst nicht glauben wollen. Gerade erfolgsverwöhnte Menschen wie Kapitän Schettino scheinen oft zu diesem Typ zu gehören, wenn ihre Existenz zerstört wird.

Johannes Hübner, Köln
Krisenmanager

Dass in der elektronischen Seekarte nicht alle Feinheiten in Küstennähe genau angezeigt werden, ist jedem Nautiker bekannt. Da wirft man dann einen Blick in die vorhandene genauere „Papier"-Seekarte. Die Radaranzeige von einer felsigen Insel wie Giglio ist so präzise, dass man jederzeit seine genaue Position in Bezug auf die Inselkonturen feststellen kann.

Klaus Stockhorst, Wilhelmshaven
Kapitän a. D.

Wir waren mit der „Costa Victoria" 2009 unterwegs. Auch hier zeigte sich ein laxer Umgang mit der Sicherheit der Passagiere. Ich bemerkte einen schadhaften Sicherheitssplint am Sonnendeck am Heck. Im Extremfall hätte die Überdachung Gästen auf den Kopf fallen können. Auf meine Bitte, da etwas zu unternehmen, geschah nichts. Leute, die Monate später mit dem Schiff unterwegs waren, sagten mir, dass das Teil noch nicht ersetzt war.

Dipl.-Ing. Michael Steinberg, Cottbus

Die Aussage „Aber wir mussten auf Nummer sicher gehen, denn ich wollte weder Passagiere ins Meer schicken noch Panik verbreiten …" bestärkt mich in der Annahme, dass der Kapitän nicht die alleinige Schuld, sondern die Reederei mindestens eine Mitschuld hat, was die Weitergabe von Informationen angeht. Als wir mit Costa unterwegs waren, haben wir bei Stromausfall auf eine Durchsage


MASSIMO SESTINI

Wrack der „Costa Concordia"

gewartet; die kam erst nach einer Stunde. Auch da wollte man „keine Panik auslösen", genau das Gegenteil wurde erreicht.

Margit Pflüger, Backnang (Bad.-Württ.)

Sie zitieren mich mit dem Satz, bei einem Brand auf einem Kreuzfahrtschiff „können schnell Tausende von Toten zu beklagen sein". Hier kam es offenbar zu einem Missverständnis, denn ich habe nicht über Opferzahlen in Bezug auf einen Brand gesprochen. Es ist zwar richtig, dass Feuer auf einem Passagierschiff einer der schlimmeren Unfälle ist, doch je größer ein Schiff wird, desto umfangreicher werden auch die Sicherheitsvorkehrungen. Brände entstehen meist im Maschinenraum und können leicht gelöscht werden. Zudem können bei Ausbruch eines Feuers die Rettungsboote leicht aktiviert werden, da das Schiff nicht voll Wasser läuft und sich nicht neigt. Daher kann man auch nicht über mögliche Opferzahlen spekulieren.

Helge Grammerstorf, Hamburg

Um die Sicherheit zu verbessern, sollte man nicht die Höhe, sondern die Breite des Schiffs erweitern. Dem widerspricht aber der Wunsch der Schiffsbetreiber, die Zahl der Außenkabinen mit Fenster zu erhöhen. Bei den Kreuzfahrtschiffen ist das verantwortbare Maß der Abmessungen so weit überschritten, dass man zu Hilfskonstruktionen greifen musste, die wohl auch den Kentervorgang erklären könnten.

Dr. W. Hohmann, Berlin

Die Nähe des Schiffs zum Land, seine fast 300 Meter Länge und Behäbigkeit im Verhältnis zur gerade 1000 Meter langen Hafenbucht zeigen nicht nur Grenzen der Manövrierbarkeit, sondern auch gravierende Missstände bei der Schiffsführung.

Dirk Weiske, Stuttgart

Wer für 449 Euro eine Kreuzfahrt für sieben Nächte „all inclusive" bucht, muss wissen, dass seine Kabine sich in den unteren Decks befindet. Wirklich „erfahrene Kreuzfahrer" geben mehr Geld aus und buchen auf den oberen Decks, die im Falle einer Havarie sicherer sind.

Jürgen Pape, Bamberg

Einem alten Kreuzfahrerspruch zufolge ist der Kapitän zuständig für Anlegen, Ablegen und Flachlegen. Irrsinn, was passieren kann, wenn ein Salonlöwe wie Schettino durch eigenes oder fremdes Verschulden mit seinem Pott in Seenot gerät!

Alf Tondern, München

„Costa Concordia" lautet der Weckruf für alle gutbehüteten Europäer, die nun selbst ein wenig Leid zu spüren bekommen. Die sich, während sie das Buffet belagern, an den schönsten Sehenswürdigkeiten vorbeischippern lassen. Das schlimme Leid der aus Afrika Fliehenden und Ertrinkenden findet dagegen kaum Schlagzeilen.

Rolf Rath, Mönchengladbach

Diskutieren Sie im Internet

www.spiegel.de/forum und www.facebook.com/DerSpiegel

- **Titel** Welche Verantwortung trägt die Deutsche Bank für die Finanzkrise?
- **Verfassungsschutz** Darf die Linkspartei beobachtet werden?
- **Gesundheit** Sind Operationen in Tageskliniken zu riskant?

