

Katastrophen

# Legenden unter Beton

Steckten Schmugglerbanden hinter dem Untergang der „Estonia“? Setzte der Kapitän mutwillig das Leben von mehr als 900 Menschen aufs Spiel? Um die Schiffskatastrophe in der Ostsee ranken sich wilde Spekulationen. Jetzt wollen die Schweden das Wrack in einem Betonsarg begraben. Die Gerüchte werden sie damit am Leben erhalten.



**Bergung der „Estonia“-Bugklappe (November 1994):** Wollte der Kapitän auf hoher See zwei Lastwagen über Bord kippen?

Das Schiff der Totengräber wird aus dem verborgenen kommen. In welchem Hafen die Fahrt beginnt, bleibt geheim, um Protestaktionen von Angehörigen zu vermeiden. Bekannt ist nur das Ziel: 59,325613 Grad Nord, 21,410098 Grad Ost.

An dieser Stelle, 30 Seemeilen südlich der finnischen Insel Utö, beginnt am kommenden Wochenende eine bizarre submarine Bestattungsaktion. Das Wrack der am 28. September 1994 gesunkenen Ostseefähre „Estonia“, so beschloß es das schwedische Seefahrtsamt, soll im Laufe der kommenden Monate mit einem Grabhügel bedeckt werden.

Den Auftrag für das 65 Millionen Mark teure Projekt erhielt ein Konsor-

tium skandinavischer und niederländischer Firmen unter der Leitung der schwedischen Baugesellschaft NCC. Das voraussichtlich zum Jahresende fertiggestellte Monument, so eine NCC-Erklärung, „knüpft an die vorzeitliche Grabkultur im relevanten Ostseegebiet an“.

Der gigantische Grabbau aus Sand, Beton und Steinen (siehe Grafik) solle von fünf Spezialschiffen und Lastprahmen aus „in würdevoller und schonender Form“ errichtet werden, versichert NCC. Die 25 Arbeiter sind „zu gesitteter Sprache und Kleidung“ angehalten und werden von einem Pfarrer auf ihre Aufgabe vorbereitet.

Etwa 700 der 852 „Estonia“-Opfer sind nach Schätzungen von Fachleuten

noch immer in dem Wrack eingeschlossen. Ihnen wird nun ein in der Geschichte der Seefahrt bislang einzigartiger Schutz vor Grabräubern gewährt.

Das maritime Mausoleum wird jedoch nicht nur Räuber fernhalten. Auch Experten, die noch immer nach den Ursachen der größten Schiffskatastrophe der europäischen Nachkriegsgeschichte suchen, bleibt der Zugang zum Wrack für alle Zeiten versperrt.

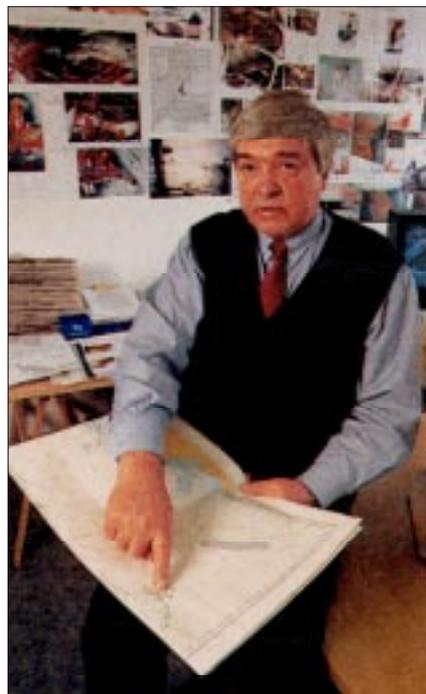
Ihnen scheint die schleunige Einsargung des havarierten Fährschiffs höchst voreilig. Noch immer seien wichtige Fragen im Zusammenhang mit dem Führungsglück ungeklärt. Antworten ließen sich nur auf dem Grund der Ostsee finden.

An die Stelle solider Ursachenforschung treten nun zunehmend Spekulationen. Vor allem eine seltsam anmutende Theorie über mögliche Hintergründe des „Estonia“-Untergangs gewinnt inzwischen selbst unter seriösen Havarie-Experten unerwarteten Zuspruch. Sie klingt so abenteuerlich, als sei sie der Phantasie eines drittklassigen Krimiautors erwachsen, und wurde lange Zeit von keinem Fachmann ernst genommen. Allein ihre Herkunft gibt Anlaß zu großer Skepsis. Sie stammt von Mitgliedern des ehemaligen Sowjet-Geheimdienstes KGB.

Bereits im vergangenen Jahr kursierten Auszüge aus einem geheimnisvollen Bericht in russischen und estnischen Zeitungen: dem „Felix-Report“, benannt nach Felix Derschinski, dem Gründer des späteren KGB. Die Verfasser, angeblich einstige KGB-Mitglieder, bieten darin ihre Version der Unglücksnacht an.

Demnach befand sich an Bord der Unglücksfähre „Heroin in großer Menge“ – nicht gänzlich unplausibel, denn die Fährverbindungen zwischen den baltischen Staaten und Westeuropa waren und sind als berühmte Schmuggelrouten bekannt.

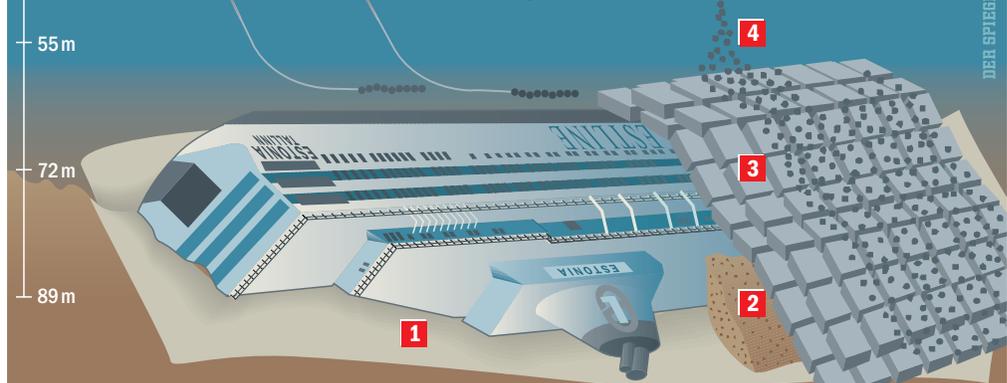
Konkurrierende Kriminelle, berichtet die Felix-Gruppe, hätten dem schwedischen Zoll auf Umwegen eine Informa-



**Havarie-Experte Hummel**  
„Plötzlich paßte vieles zusammen“

## Gruft auf dem Grund Die Abdeckung des Wracks der „Estonia“

In vier Arbeitsgängen soll die gesunkene „Estonia“ bedeckt werden. Um das Schiff herum wird eine 65 000 Quadratmeter große Textilmatte (1) ausgelegt. 300 000 Kubikmeter Sand (2) an den Flanken des Wracks sollen den Grabhügel sanft ansteigen lassen. Darüber kommt eine doppelte Schicht aus mit Stahldrähten verknüpften Betonplatten (3), jeweils 40 oder 65 Meter lang und 15 Meter breit, die schließlich mit 100 000 Tonnen Schotter (4) überzogen wird. Markierungsbojen (5) erleichtern den 25 Arbeitern an der Oberfläche die Orientierung. Kameragesteuerte Roboter besorgen die Unterwasserarbeiten, Taucher werden nicht eingesetzt.



tion über die heikle Ware gesteckt. Von dort jedoch sei eine Warnung zu den Drogenschleppern durchgesickert – allerdings etwas zu spät. Die „Estonia“ hatte den Tallinner Hafen bereits mit dem Rauschgift an Bord verlassen.

Nun entwickelt der Felix-Report ein unglaubliches Szenario: Der estnische Drahtzieher des Drogen-Transfers, von den Geheimdiensten „Jurij“ genannt, setzte sich sogleich per Mobiltelefon mit dem eingeweichten „Estonia“-Kapitän Arvo Andresson in Verbindung und befahl ihm, das Heroin über Bord zu werfen. Der Schiffsführer gehorchte.

Wenig später erhielt Andresson einen zweiten Anruf von „Jurij“. Dem war inzwischen eingefallen, daß sich an Bord der „Estonia“ eine weitere Schmuggelware befand: 40 Tonnen Kobalt, verladen auf zwei Lastwagen, die im vorderen Bereich der Fahrzeugdecks standen.

Die Zollfahnder, schwante „Jurij“, würden nun voraussichtlich bei der Suche nach dem Heroin auch auf das Kobalt stoßen und „überflüssige Fragen stellen“. Um das zu verhindern, sollte das Kobalt, möglichst samt Lastwagen, ebenfalls von Bord verschwinden. Dafür gab es nur einen Weg: Durch die geöffnete Bugklappe sollte das belastende Metall auf hoher See entsorgt werden.

„Der Kapitän“, merken die Felix-Autoren an, „hatte dagegen einiges einzuwenden“, ließ sich aber schließlich durch Drohungen einschüchtern. Beim Versuch, die Bugklappe während der Fahrt zu öffnen, riß diese schließlich ab. Die Katastrophe nahm ihren Lauf.

Als Kronzeugen ihrer Version nennen die Geheimdienstler einen Toten. Zuträger der Felix-Gruppe in Tallinn sei der Zollbeamte Igor Krischtapowitsch gewesen. Der habe die verhängnisvollen „Estonia“-Anrufe des Mannes namens „Jurij“ abgehört und mitgeschnitten. Am 22. Oktober 1994, drei Wochen nach der Unglücksnacht, wurde Krischtapowitsch tot in Tallinn aufgefunden – aus unmittelbarer Nähe erschossen.

Von Krischtapowitschs Tonbändern fehlt jede Spur. An solchen Beweismängeln lag es auch, daß niemand in Westeuropa der Felix-Version Glauben schenkte.

Im vergangenen Dezember drang der Bericht aus Moskau erstmals nach Hamburg. Dort untersucht der auf Seerecht spezialisierte Anwalt Peter Holtappels zusammen mit dem Kapitän Werner Hummel seit über einem Jahr die möglichen Ursachen für das Unglück, im Auftrag der Papenburger Meyer-Werft, die die „Estonia“ 1980 erbaute. Die Hanseaten hielten die Theorie anfangs für völlig indiskutabel.

Ende Februar erhielt Holtappels einen Brief aus Tallinn. Ein estnischer Offizier erbot sich, über die „wahren Ursachen“ des „Estonia“-Untergangs zu berichten. Hummel traf sich mit dem Zeugen in Helsinki. Seine Aussagen deckten sich im wesentlichen mit dem Bericht der Gruppe Felix.

Als Hintermänner der Schmuggelgeschäfte nannte der Zeuge einige der damals höchsten Offiziere der estnischen Armee, unter anderen General Aleksander Einseln. Der war 1993 als pensionier-

ter Colonel der U.S. Army in seine Heimat zurückgekehrt, aus der er 1944 vor den Sowjets geflohen war. Der illustre Kriegsmann mit einschlägiger Vietnam-Erfahrung übernahm das Oberkommando über die estnische Armee, mußte jedoch im vergangenen Jahr zurücktreten, nachdem illegale Waffengeschäfte in seinem Umkreis aufgefliegen waren. Für Verwicklungen Einseles in Schmuggelgeschäfte fehlt jedoch jeder Beweis.

Nachdenklich fuhr Hummel zurück nach Hamburg. Dort verglich er all seine bisherigen Erkenntnisse mit den unglaublichen Behauptungen der Felix-Theorie und dem Bericht des estnischen Zeugen.

Seine verblüffende Bilanz: „Plötzlich paßte vieles zusammen.“ Rätselhafter Zeugenaussagen, bislang als Phantastereien verworfen, fügten sich in einen sinnvollen Zusammenhang. Einige der Überlebenden, die sich in den Kabinen über und unter dem Autodeck aufhielten, wollten „Schleif- und Motorengeräusche“ gehört haben, die auf Rangierarbeiten hindeuten könnten.

Ein überlebender Ingenieur, der regelmäßig mit der „Estonia“ gefahren war, gab der schwedischen Kripo eine Aussage zu Protokoll, die lange ignoriert wurde: Einige Minuten vor Mitternacht hörte er in seiner in Bugnähe unter dem Autodeck gelegenen Kabine das „Starten der vorderen Hydraulikpumpen“, gefolgt von dem „ächzenden Geräusch“, das beim Öffnen des Bugvisiers zu hören ist und ihm durch die häufigen Fahrten vertraut war. Kurz darauf folgte zweimal ein scharfes, metallisches Knacken, möglicherweise das Brechen der Scharniere.

Als gesichert betrachtet Hummel heute, daß in der Unglücksnacht zuerst die Scharniere und dann die Schösser des Visiers gebrochen sind. Fest steht zudem, daß das zentrale Schloß des Visiers, das sogenannte Atlantikschloß, beschädigt und nicht mehr hydraulisch vom Autodeck aus zu öffnen war, sondern nur mechanisch, das heißt mit Hammerschlägen vor Ort. Das aber wußten wahrscheinlich nicht alle Mitglieder der Besatzung. Hummel hält demnach für denkbar, daß jemand nach Betätigung der entsprechenden Hebel im Glauben, die Schösser seien offen, die Hubhydraulik aktivierte, worauf die Scharniere brachen.

Eine halbe Stunde vor Mitternacht blickte der lettische Polizist Valters Ki-



Zollbeamter Krischtapowitsch: In Tallinn erschossen

kuts auf das Vorschiff. Es bot sich ein erschreckendes Bild: Das Bugvisier bewegte sich, gut sichtbar, denn die Brücke hatte die Eisscheinwerfer eingeschaltet, die auch das Vorschiff hell beleuchteten.

Hatte die Brücke Kenntnis von irgendwelchen Vorgängen am Bug? Warum drehte der Kapitän nun, da ein schwerer Schaden am Bugvisier erkennbar war, das Schiff nicht sofort aus dem Wind und fuhr nach Tallinn zurück? Wo überhaupt war der Kapitän?

Der von Mitarbeitern als autoritär und unnahbar geschilderte Kapitän war vermutlich während der gesamten kritischen Phase, als das Bugvisier sich löste, nicht auf der Brücke. Die dortige Untätigkeit erklärt Hummel gar mit der Vermutung, „daß den Wachoffizieren bekannt war, daß der Kapitän mit Teilen der Besatzung auf dem Autodeck damit beschäftigt war, zwei Lkw über die Bugrampe außenbords zu befördern“.

Ein überlebender Decksman behauptet dagegen, Andresson sei zuletzt gegen Mitternacht auf der Brücke erschienen und habe sich nach Kurs, Verspätung und Geschwindigkeit erkundigt. Danach sei er wieder verschwunden.

Um 0. 22 Uhr funkte die Brücke „Mayday“, wenige Minuten bevor das Schiff kenterte. Der Notruf und die anschließenden fünfminütigen Gespräche zwischen den Brücken der „Estonia“ und den Fähren „Mariella“ und „Silja Europa“ wurden von einer vierten Fähre, der „Sil-

ja Symphony“, aufgezeichnet. Die Stimmen wurden identifiziert. Die des „Estonia“-Kapitäns war nicht darunter.

Taucher, die Anfang Dezember 1994 im Auftrag der internationalen Havariekommission das Wrack besichtigten, entdeckten auf der Brücke drei Leichen in Uniform. Genau identifiziert wurden die Toten jedoch bisher nicht.

Dennoch halten die internationalen Experten weitere Tauchgänge für unnötig. „Wir brauchen kein weiteres Material für unsere Ermittlungen“, erklärt Börje Stenström, in der schwedischen Gruppe der Kommission für technische Fragen zuständig.

Den Verdacht, daß sich Schmuggelware an Bord der „Estonia“ befand, will Stenström „weder dementieren noch bestätigen“. Denn das Autodeck des Wracks sei bei den Tauchgängen „aus Sicherheitsgründen“ nie untersucht worden. Die Felix-Theorie hält Stenström für „wirklichkeitsfremd“. Die Kommission habe sie verworfen.

Gegen die Theorie spricht auch die Auskunft der schwedischen Zollbehörde, die letzte Woche dem SPIEGEL versicherte, in der Unglücksnacht sei im Stockholmer Hafen keine Razzia geplant gewesen – kein Grund also für panische Aktionen an Bord der „Estonia“.

Nach Stenströms Ansicht haben einige Riesenwellen, möglicherweise eine einzige, das Atlantikschloß und die beiden Seitenschösser bersten lassen. Das Visier schaukelte darauf

nur noch an den oberen Scharnieren, bis auch diese sich lösten. Das herabfallende Stahltor riß die dahinterliegende Bugrampe auf.

Dem widerspricht der schwedische Marineingenieur Lars-Olof Norlin, ein renommierter Schiffs- und Jachtenkonstrukteur. Nach seiner Analyse sei zunächst Wasser durch schadhafte Dichtungen in den vorderen Raum zwischen Visier und Bugrampe geflossen. Unter dem Druck dieses Wassers

seien schließlich die Scharniere gebrochen.

Welche dieser Theorien zutrifft, oder ob doch, wie es die deutschen Experten Hummel und Holtappels für möglich halten, die falsch bediente Hydraulik die Schösser sprengt hat, das wird sich möglicherweise nie klären lassen.

Sollte die Einsargung des Schiffes in diesem Jahr abgeschlossen werden, klagte ein Sprecher der Hinterbliebenenorganisation DIS, seien „für immer alle Ermittlungen blockiert“.



General Einsele

CHARLIER / SIPA