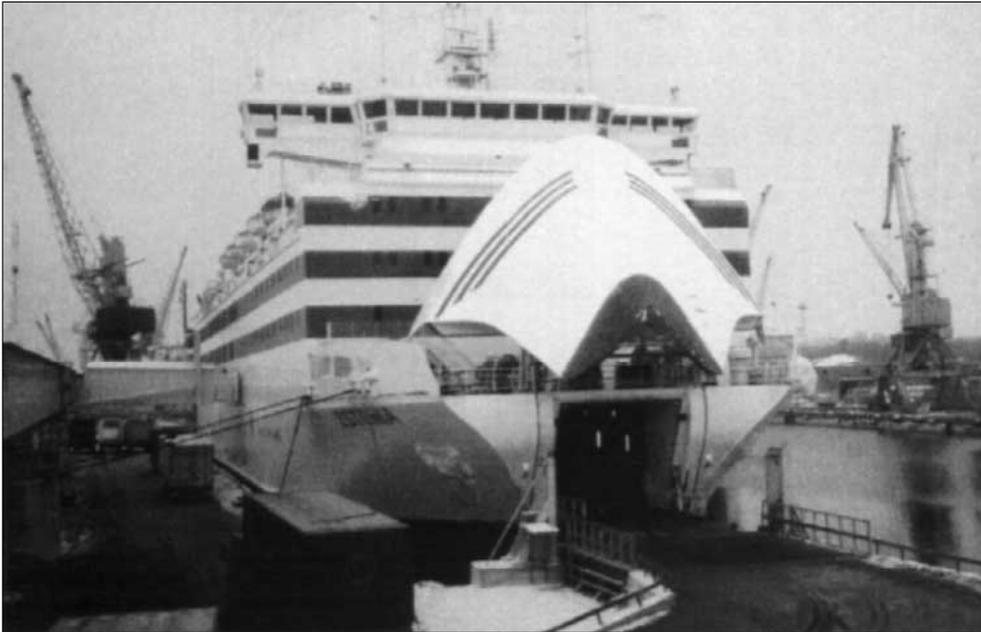


„Saudämliche Ausreden“

Mit wechselseitigen Schuldzuweisungen versuchen Behörden, Sachverständige und Schiffbauer ihre Verantwortung für den Untergang der „Estonia“ herunterzuspielen. Die Ostseefähre war trotz einer Konstruktionschwäche zur Fahrt auf hoher See freigegeben worden und wurde von einer leichtsinnigen Besatzung ins Unglück gesteuert.



Ostseefähre „Estonia“*: Ein Donnergetöse am Bug schreckte den Wachmann

An Fachleuten fehlte es nicht auf der Brücke des Passagierschiffes „Estonia“, das am 28. September vergangenen Jahres bei schwerem Sturm den Hafen der estnischen Hauptstadt Tallinn verließ. Fünf Kapitäne hielten Wacht, denn die Fahrt nach Stockholm sollte Teil einer Lotsenprüfung sein.

Kurz nach Mitternacht wußte keiner der ausgebildeten Schiffsführer mehr Rat. Den Kräften, die das Schiff plötzlich bedrohten, war kein Seemann gewachsen. Tausende Tonnen Wasser drangen durch die vordere Rampenöffnung in den Schiffsrumpf. Das Bugvisier war abgerissen. In nur etwa 30 Minuten lief das riesige Fährschiff voll, kenterte und sank. Über 900 Passagiere fanden den Tod in der kalten Ostsee.

* Oben: im Februar 1994 in Tallinn; unten: mit Modell des „Estonia“-Bugs.

Das größte Schiffsunglück der Nachkriegsgeschichte in europäischen Gewässern beschäftigt seit Monaten die internationalen Fachleute bei Behörden, Versicherern und Herstellern.

Am Mittwoch letzter Woche veröffentlichte die schwedische Tageszeitung *Dagens Nyheter* Erkenntnisse aus einem

Arbeitspapier, das die schwedischen Mitglieder der internationalen Havariekommission am Donnerstag und Freitag in Tallinn den estländischen und finnischen Kommissionsmitgliedern vortrugen, in der Absicht, sich auf einen ersten Teilbericht zu einigen, der am 7. April veröffentlicht werden soll.

Danach, so deutet *Dagens Nyheter* das Arbeitspapier, „trägt die Meyer-Werft einen großen Teil der Verantwortung“ für den Schiffbruch der „Estonia“, weil das sogenannte Atlantikschloß, mit dem das Visier im Rumpf verankert wird, „einfach zu schwach“ gewesen sei.

Tatsache ist, daß die „Estonia“ im Frühjahr 1980, damals unter dem Namen „Viking Sally“, die Meyer-Werft in Papenburg, Emsland, mit mindestens einer schwerwiegenden Konstruktionschwäche verließ. Dem Schiff fehlte ein entscheidendes Bauteil, das die internationalen Sicherheitsvorschriften (Solas) für Passagierfähren auf hoher See zwingend verlangen.

Zusätzlich zum aufklappbaren Bugvisier und der hochschwenkbaren Laderampe, die ebenfalls als wasserdichtes Schutztor dient, jedoch vom abreißen des Bugvisiers leicht ausgehebelt werden kann, hätte das Schiff über eine dritte, hinter der Rampe angeordnete Schottwand verfügen müssen (siehe Grafik Seite 164). Die „Viking Sally“ verließ die Papenburger Werft ohne ein solches Schott – sie war gar nicht für die Fahrt auf hoher See konzipiert. Die dritte Schottwand, hieß es im Bauvertrag zwischen der Meyer-Werft und dem finnischen Auftraggeber Viking Line, „wird für den



Seerechtler Holtappels*: „Sind finnische Behörden inkompetent?“

H. SCHWARZBACH / ARGUS

beabsichtigten Einsatz nicht benötigt“. Die Reederei signalisierte damit dem Hersteller, daß dieses Schiff nur für Fahrten in ruhigen Gewässern, maximal 20 Seemeilen (37 Kilometer) vor der Küste, eingesetzt werden soll.

Für diesen Einsatzzweck sieht die Solas-Vorschrift eine Ausnahmegenehmigung vor, nach der auf die zusätzliche Schottwand (Baukosten: 200 000 Mark) verzichtet werden kann. Für den Hersteller war diese Sparmaßnahme nicht ungewöhnlich. Die „Viking Sally“ lief als achttes Schiff der Meyer-Werft ohne ein solches Schott vom Stapel. 14 Jahre später sank sie – außerhalb der 20-Seemeilen-Zone.

Die Meyer-Schiffe waren keine Ausnahmen. Viele Werften liefern längst Fährschiffe ohne die Schottwand, obwohl sie davon ausgehen müßten, daß die Reedereien die Schiffe später auch auf hoher See einsetzen. „Seit den sechziger Jahren“, bestätigt der schwedische Schiffsingenieur Börje Stenström von der internationalen Havariekommission, „hat es sich überall in Europa eingebürgert, dieses Schott wegzulassen.“

Vom ersten Tag an fuhr die „Viking Sally“ mit einem finnischen Sicherheitszertifikat für Passagierschiffe gemäß Solas-Vorschrift. Von der Bedingung, die 20-Seemeilen-Zone nicht zu verlassen, war darin jedoch nichts zu lesen. Für die Überprüfung der Schiffskonstruktion, rechtfertigte sich ein Vertreter der Behörde vergangene Woche, „hatten wir nicht die Ressourcen“.

Solche Ausflüchte verstören andernorts die Experten. Der Hamburger Seerechtler Peter Holtappels, der im Auftrag der Meyer-Werft die deutsche Kommission zur Untersuchung des Unglücks leitet, reagierte vergangene Woche mit Empörung: „Eine nationale Sicherheitsbehörde kann nicht solche saudämlichen Ausreden vorbringen. Sollen denn alle Schiffswerften davon ausgehen, daß die finnischen Behörden völlig inkompetent sind?“

Die „Viking Sally“ blieb nicht in finnischen Händen. Für die schwedische Reederei Silja Line fuhr sie zwischen Finnland und Schweden, später für die Estline zwischen Tallinn und Stockholm – ohne zusätzliches Schott und ohne Ausnahmegenehmigung.

Da Estland über keine nationale Sicherheitsbehörde für die Seeschifffahrt verfügt, beauftragte die baltische Republik gemäß Solas-Abkommen die französische Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas mit der Abnahme der „Estonia“. Das Zertifikat wurde erteilt – auch die Franzosen vermerkten nichts über das fehlende Schott. Unbesorgt fuhren die baltischen Kapitäne mit der „Estonia“ über die hohe See.

Im Bereich der Luftfahrt ist der Ruf des Bureau Veritas seit langem umstrit-

ten. So beklagte die Internationale Vereinigung der Linienflugzeugführer, Ifalpa, die generöse Genehmigungspraxis des Bureau Veritas gegenüber der luxemburgischen Frachtfluggesellschaft Cargolux.

Wann immer die Cargolux „aus kommerziellen Gründen Änderungen an den Vorschriften zum Betrieb ihrer Flugzeuge“ beantrage, so die Ifalpa, „scheint das Büro Veritas die Änderungswünsche willfährig abzuzeichnen“. Wenn Cargolux-Piloten ihre einmal jährlich zwingend vorgeschriebenen Flug- und Bodenchecks nicht im vorbestimmten Zeitraum leisten, zeigt sich das Bureau Veritas gleichermaßen großzügig.

Auch die regelmäßige Wartung der „Estonia“ spielte offenbar eine untergeordnete Rolle. Täglich wurde das nur für Küstengewässer konzipierte Fährschiff fahrplangemäß übers Meer gepeitscht. Verspätungen gab es fast nie, auch nicht

geschlossen sowie zwei zusätzliche Sicherungshaken manuell eingelegt werden.

Diese manuellen Sicherungen habe der auf der Unglücksfahrt zuständige Bootsmann niemals geschlossen, behaupten zwei überlebende Maschinisten. Taucher fanden am Wrack der „Estonia“ die Bolzen der Handsicherungen in Ruheposition. Die Schlösser waren offen geblieben.

Ob das zentrale Atlantikschloß vorschriftsmäßig eingerastet war, läßt sich schwer feststellen. Die drei Halterungsösen am Schiffsrumpf waren ausgerissen, möglicherweise schon lange vor der letzten Fahrt. Das Atlantikschloß, erinnert sich der überlebende Maschinist Elmar Siegel, war im Winter regelmäßig mit Hammerschlägen eisfrei geklopft worden. Fachleute erschrecken bei solchen Schilderungen. Laut Vorschrift

Ob diese Kontrolllichter verlässliche Indikatoren waren, muß jedoch bezweifelt werden. Taucher fanden am Wrack der „Estonia“ lediglich die Trägerplatte, an der die Sensoren für das Atlantikschloß befestigt sein sollten. Von den Sensoren fehlte jede Spur. Dort, wo sie angeschraubt sein sollten, klafften leere Bohrlöcher.

Gegen Mitternacht war Silver Linde wieder auf der Brücke. Zum Wachwechsel der Steuermänner erschien dort auch Kapitän Arvo Andresson. Der zweite Steuermann meldete keine besonderen Vorkommnisse. Andresson war verärgert, weil die „Estonia“ bereits eine Stunde hinter dem Zeitplan lag. Er ließ das Schiff weiterhin mit 15 Knoten gegen Wind und Wellen laufen.

Wachmann Linde brach zu einem letzten Kontrollgang auf. Das Hauptdeck erreichte er nicht mehr. Auf den Treppen quollen ihm Passagiere entgegen, die von dem rhythmischen Poltern des losgerissenen Bugvisiers aufgeschreckt waren. Eine Viertelstunde nach Mitternacht war die Katastrophe nicht mehr abzuwenden.

Trotz aller Versäumnisse der Aufsichtsamter, schätzt Seerechter Holtapels, hätte ein guter Schiffsführer den Untergang der „Estonia“ verhindern können. Zu den Experten der deutschen Untersuchungskommission zählt einer der besten Kenner des Schiffes, der finnische Kapitän Hakon Karlsson. Er hat die „Estonia“ elf Jahre lang gefahren.

Ein erfahrener Kapitän, urteilt Karlsson, hätte sofort nach dem Funkruf des Wachmanns erkennen müssen, daß das beschriebene Donnergetöse vom Bugvisier stammte. Er, Karlsson, hätte sofort die Fahrt aus dem Schiff genommen und sich auf keinen Fall auf das grüne Licht der Anzeigelampen verlassen. Statt dessen hätte er zwei Wachleute „im beschleunigten Laufschrift“ in die vorderen Hohlräume des Bugbereichs entsandt – zu den mechanischen Sicherungshaken. Es sind die einzigen Sicherungselemente, die man direkt und ohne den störanfälligen Umweg über Kontrolleuchten überprüfen kann.

Die Wachleute hätten feststellen können, daß die Haken nicht eingehängt waren und das Bugvisier bereits auf- und zuschlug. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch eine Chance, die angeschlagene „Estonia“ zu retten: Die Haken sind so konstruiert, daß sie sich bei jedem Zuschlagen des Visiers in Sekundenschnelle arretieren lassen.

Kapitän Andresson befahl nicht einmal den ersten Schritt des möglichen Rettungsmanövers. Er ließ die Maschinen mit voller Kraft weiterlaufen, als bereits das Wasser ins Hauptdeck drang. Erst als das Schiff schon 30 Grad Seitenneigung hatte, stoppte die automatische Abschaltvorrichtung den Motor. □



während des strengen Winters 1993/94, in dem die Ostsee häufig mit Eis überzogen war.

Die meisten Ostsee-Reedereien holen ihre Schiffe im April zu einer Frühjahrsinspektion aus dem Wasser. Die „Estonia“ blieb nach dem Winter pausenlos im Einsatz – bis zu ihrem Untergang.

In welchem Zustand sich die Verriegelungen der Bugklappe befanden, speziell das umstrittene Atlantikschloß, analysieren Experten nun nach der Bergung des abgerissenen Bugvisiers. Bis heute ist jedoch nicht sicher, ob das Schloß überhaupt vorschriftsmäßig eingerastet war.

Daß die Bugklappe der „Estonia“ trotz des heftigen Sturms nicht vollständig verriegelt wurde, steht mittlerweile fest. Zusätzlich zu dem zentralen Atlantikschloß müssen an den Rändern des Visiers zwei weitere hydraulische Sperrvorrichtungen

muß das Eis mit Heißluft abgeschmolzen werden.

So ist nicht auszuschließen, daß die Bugklappe der „Estonia“ nur an zwei von insgesamt fünf Schlössern verriegelt war, als der Wachmann Silver Linde gegen 23 Uhr schwedischer Zeit zu einer Kontrollrunde aufbrach. Gegen 23.30 Uhr erreichte er das Hauptdeck.

An starken Seegang war der junge Zwei-Meter-Mann gewöhnt, doch als plötzlich ein lauter Knall vom Bug zu hören war und ein abrupter Stoß das Schiff erschütterte, stolperte Linde und fiel zu Boden. Der Wachmann fragte über Walkie-talkie auf der Brücke nach, was passiert sei. Er bekam die Anweisung, die Kontrollampen im vorderen Teil des Hauptdecks zu überprüfen.

Alle Lampen zeigten grün, das Signal, daß die Schlösser am Bugvisier festsit-