

JUTTA RABE

25 JAHRE  
NACH DEM  
UNTER-  
GANG

# DIE ESTONIA

WAR ES EIN ANSCHLAG?  
WAR ATOMMATERIAL AN BORD?  
NEUE BEWEISE, NEUE ERKENNTNISSE.

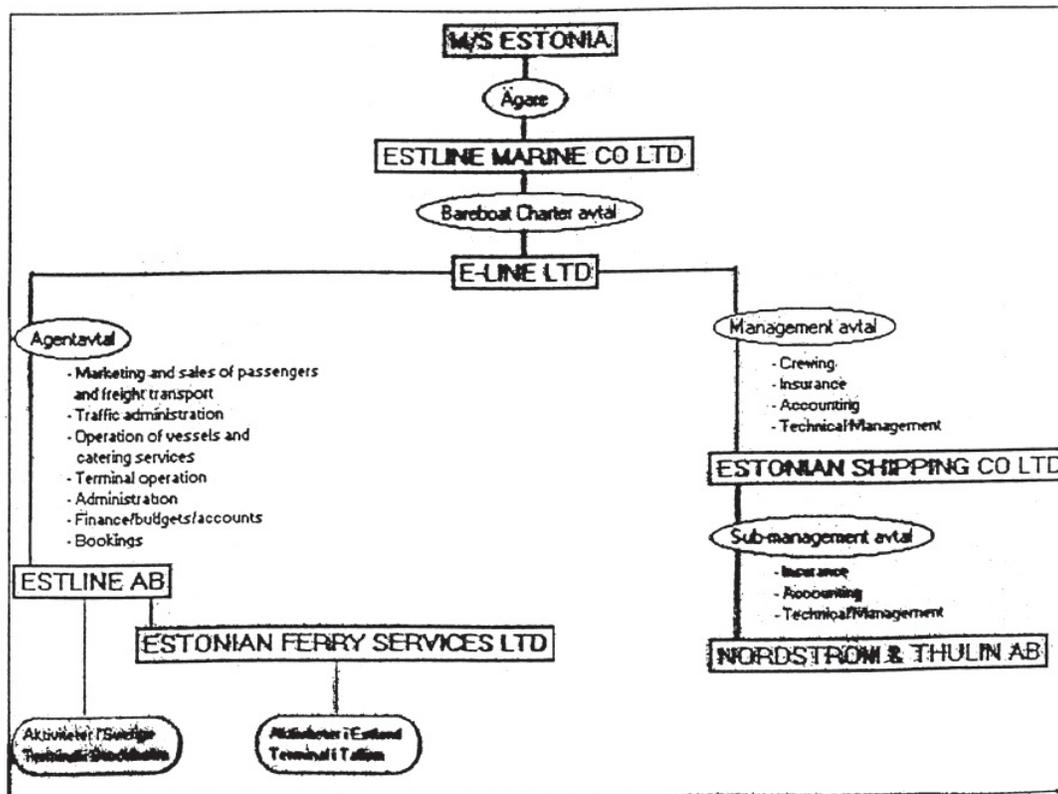


DELIUS KLASING

ESTLINE Bolags- och organisationsstruktur

m.a.p. M/S ESTONIA

Bolag	Nationalitet	Ägare
ESTLINE MARINE CO LTD	Cypern	50% ESTONIAN SHIPPING CO LTD 50% NORDTHULIN LUXEMBOURG S.A.
E-LINE LTD	Estland	50% ESTONIAN SHIPPING CO LTD 50% NORDTHULIN LUXEMBOURG S.A.
ESTLINE AB	Sverige	50% ESTONIAN SHIPPING CO LTD 50% NORDSTRÖM & THULIN AB
ESTONIAN FERRY SERVICES LTD	Estland	100% ESTLINE AB
ESTONIAN SHIPPING CO LTD	Estland	100% Estniska Staten
NORDSTRÖM & THULIN AB	Sverige	Börsnoterat svenskt aktiebolag
NORDTHULIN LUXEMBOURG S.A.	Luxemburg	100% NORDSTRÖM & THULIN AB



*Eigentümerstruktur der ESTONIA.*

# PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

No 2PA

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form P)

for XXX \* international voyage  
a short

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,  
as amended under the authority of the Government of

**REPUBLIC OF ESTONIA**

by BUREAU VERITAS

Name of Ship BV No : 35P387	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
ESTONIA	E S T E	TALLIN	15598	7921033

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) ...NA.....  
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced .....01.10.1979.....

**THIS IS TO CERTIFY :**

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/7 of the Convention.
- 2 That the survey showed that :
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards :
    - 1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
    - 2 the watertight subdivision arrangements and details;
    - 3 the following subdivision load lines :

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (regulation II-1/13)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C.1	.....2062.....	.....
C.2	.....-	.....
C.3	.....-	.....



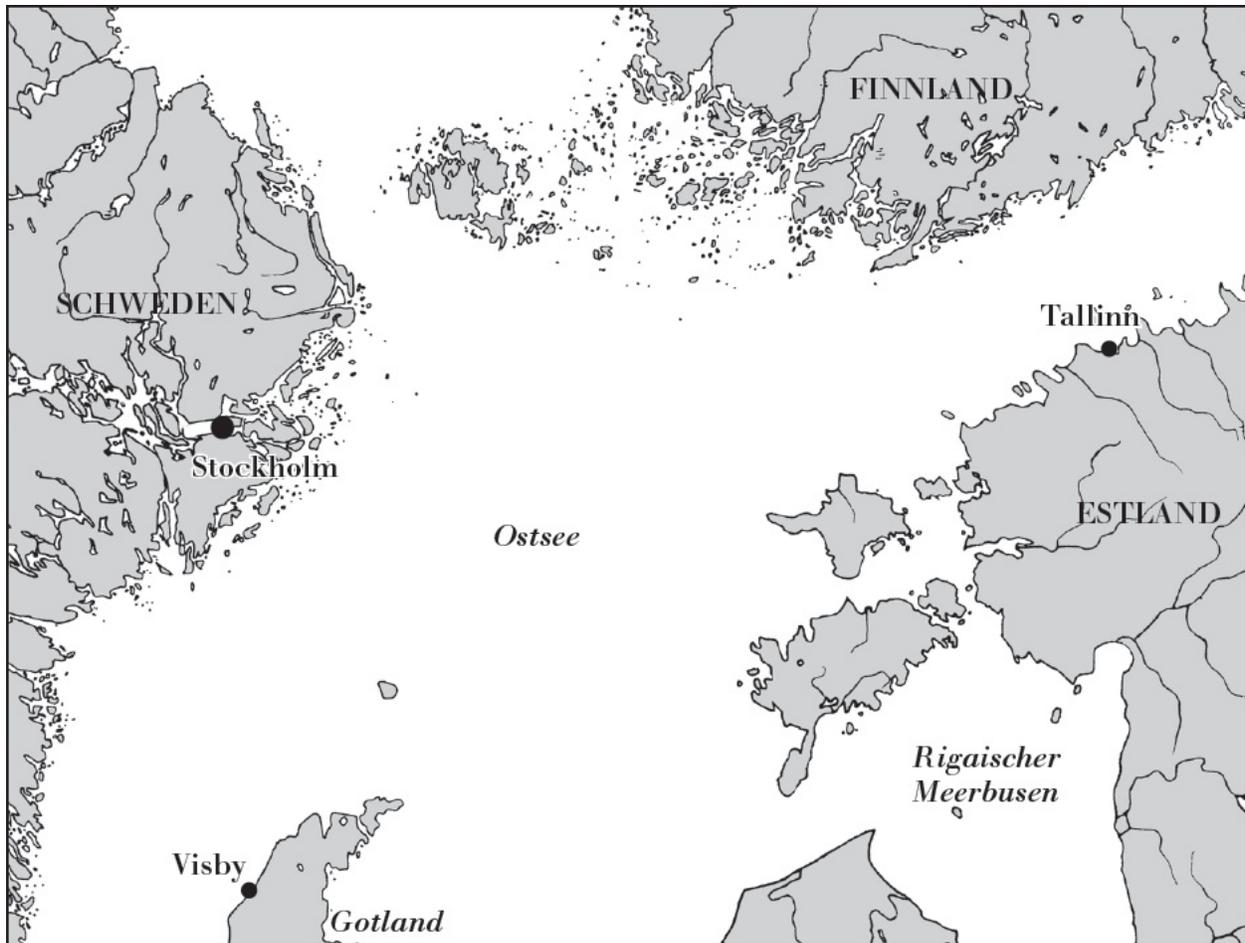
Dieses Passagierschiffszertifikat beweist, dass die ESTONIA nicht mehr als 20 Seemeilen von der Küste entfernt über die Ostsee hätte fahren dürfen.

Zeitraum	Name des Schiffes	Reederei	Strecke
29. Juni 1980 ausgeliefert von der Meyer Werft	„Viking Sally“	Viking Line	Turku, Mariehamn und Stockholm
1986 verkauft an Silja Line, fuhr aber immer noch unter dem alten Namen	„Viking Sally“	Silja Line	Turku, Mariehamn und Stockholm
April 1990 - umbenannt	„Silja Star“	Silja Line	Turku, Mariehamn und Stockholm
Januar 1991	„Wasa King“	Wasa Line	Vaasa, Umea und Sundsvall
15. Januar 1993	„Estonia“	Estline	Tallinn und Stockholm

Wechselnde Besitzer der ESTONIA.

Die ESTONIA hätte also ihren Dienst quer über die Ostsee nicht aufnehmen dürfen. Trotzdem fuhr sie aber ab dem 01.02.1993 täglich bei gutem wie schlechtem Wetter und auch im Winter bei dichtem Packeis, was insbesondere dem Bugbereich gar nicht gut bekam.

Sämtliche beteiligten Institutionen und die Schifffahrtsbehörden der nordischen Länder wussten um diese Tatsache, aber alle sahen darüber hinweg. Auch und gerade die Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas, eine Institution, die die Sicherheitsanforderungen bei einem Schiff aufstellt und kontrolliert, vergleichbar dem TÜV bei Autos in Deutschland, sowie das Sjöfartsverket, die oberste staatliche Seefahrtsbehörde in Schweden, das sogar durch einen Vertrag wichtige Überwachungsaufgaben wie die Port State Controls (Überprüfung, ob das Schiff technisch in einem seetüchtigen Zustand ist) übernommen hatte und daher besonders auf die Seetüchtigkeit und den Wartungszustand der ESTONIA hätte achten müssen.<sup>3</sup> Und vor allen Dingen die Reederei Nordström & Thulin, die für den technischen Zustand des Schiffes verantwortlich war, hätte für eine besonders sorgfältige Wartung des Schiffes sorgen müssen. Aber alle waren offenbar nur daran interessiert, dass das Schiff fuhr; pünktlich, ohne Verspätung und ohne Unterbrechungen wegen Reparaturen in einer Werft.



Die ESTONIA fuhr die Strecke Tallinn–Stockholm und zurück.

Es ist internationaler Konsens, dass eine Fähre von ihrer Reederei regelmäßig aus dem Verkehr genommen und in einer Werft überprüft und im Bedarfsfall repariert werden muss. Doch bei der ESTONIA musste alles von der Besatzung an Bord repariert werden, die hoffnungslos überfordert und den Anforderungen moderner Schiffstechnik nicht gewachsen war.