

mit der diensthabenden Krankenschwester auf den Weg und findet am Helikopterlandeplatz Klaus und Bettina. Sie sind blutüberströmt, weisen schwere Kopfverletzungen auf. Klaus ist nicht mehr ansprechbar, Bettina zeigt noch Lebenszeichen. Neben den beiden Schwerverletzten stehen drei dänische Pfadfinder, die die beiden gefunden und Alarm geschlagen haben. Die Krankenschwester übernimmt die Erstversorgung und bittet den Sicherheitschef, sofort den Rettungshubschrauber aus Turku anzufordern. Der trifft wenig später ein und fliegt die Schwerverletzten zum Krankenhaus der finnischen Hafenstadt.

Klaus ist schon tot, als der Hubschrauber dort eintrifft, Bettina liegt im Koma. Sie hat Glück im Unglück, überlebt die schweren Verletzungen und kann Wochen später nach Stuttgart zurückkehren.

Die Polizei hat derweil den Hafen von Turku abgeriegelt und erwartet das Schiff, das hier anlegen soll. Polizisten, die der Rettungshubschrauber aufs Schiff gebracht hat, beginnen bereits mit ihrer Arbeit. Sie vernehmen als Erstes die drei dänischen Pfadfinder, und gehen dann mit dem Kapitän die Passagierliste durch. Ehepaare mit Kindern und Rentner werden als unverdächtig erachtet. Sie dürfen das Schiff nach dem Anlegen in Turku um kurz nach acht Uhr morgens unbehelligt verlassen. Die restlichen Passagiere werden von den im Hafen zusammengezogenen Polizeieinheiten verhört und dabei mit Videokameras aufgenommen.

Ein erster Verdächtiger ist ein britischer Jugendlicher, der mit blutbefleckter Kleidung vor die Polizisten tritt. Er schwört, dass es sein eigenes Blut sei, da er nachts Nasenbluten bekommen habe. Eine entsprechende gerichtsmedizinische Untersuchung bestätigt seine Angaben ein paar Tage später. Er wird aus der Untersuchungshaft entlassen. Von den übrigen Passagieren, einschließlich der Pfadfinder, kann keiner im ersten Anlauf als Verdächtiger ausgemacht werden. Alle dürfen weiterreisen.

Die polizeilichen Ermittlungen nehmen ihren routinemäßigen Verlauf. Wochen und Monate vergehen jedoch, ohne dass es konkrete Hinweise auf den Täter gibt. Die Polizei ermittelt mehrere Jahre weiter, allerdings ohne Ergebnis. Es gab keine Augenzeugen, kein greifbares Motiv und keine brauchbaren Aufnahmen von Überwachungskameras. Bettina gab an, sich an die Vorgänge der Nacht nicht erinnern zu können.

Dann die Wende 2019. Die finnische Polizei gibt bekannt, nach all den Jahren einen Verdächtigen identifiziert und festgenommen zu haben. Es handelt sich um einen der dänischen Pfadfinder namens Thomas Nielsen. Es kommt zu einer Gerichtsverhandlung, doch aufgrund von Ermittlungsfehlern – so wurde der Verdächtige ohne Rechtsbeistand und in einer anderen Sprache als seiner Muttersprache vernommen – muss der Däne trotz vielerlei Belastungsmaterial im Juni 2021 letztlich freigesprochen werden.

Die beiden furchtbaren Mordfälle änderten nichts daran, dass das Schiff weiterhin ganz normal als Fähre im Einsatz blieb. Allerdings kam es Anfang der neunziger Jahre zu mehreren Eigentümerwechseln, die jeweils mit einer Umbenennung des Schiff einhergingen. Im Oktober 1992 wurde es an ein schwedisch-estnisches Joint Venture verkauft und 1993 auf den Namen *Estonia* getauft – zu dieser Zeit das größte und

modernste Reiseschiff unter estnischer Flagge. Es fuhr seitdem auf der Route Stockholm–Tallinn im Liniendienst. Im Februar 1994 wurden an Bord in letzter Minute 64 kurdische Flüchtlinge aus dem Irak kurz vor dem Erstickten aus einem Container gerettet. Die Gruppe war neun Stunden lang ohne Lüftung in dem Behälter eingesperrt gewesen.

Am Abend des 27. September 1994 legte die *Estonia* mit geringfügiger Verspätung kurz nach 19 Uhr in der estnischen Hauptstadt Tallinn zur Überfahrt nach Stockholm ab. Die planmäßige Ankunft in der schwedischen Hauptstadt war für den nächsten Morgen um neun Uhr vorgesehen. Schon beim Auslaufen wies die *Estonia* nach Zeugenaussagen eine leichte Schlagseite auf, vermutlich aufgrund mangelhafter Ladungsverteilung. Gegen Mitternacht geriet das Schiff auf offener See in einen schweren Sturm mit orkanartigen Windgeschwindigkeiten bis vierzig Knoten. Solche Wetterverhältnisse sind auf der Ostsee im Herbst nicht unüblich. Wie alle anderen in dieser Nacht verkehrenden Schiffe hätte auch die *Estonia* unter normalen Umständen problemlos in der Lage sein können, mit solchen Gegebenheiten fertigzuwerden.

Eine Stunde später vernahm ein Mannschaftsmitglied einen lauten, metallischen Schlag aus Richtung der Bugrampe. Offenbar waren zu diesem Zeitpunkt die Scharniere der Bugklappe angesichts des hohen Seegangs und der rauen See gebrochen. Kurz nach 1 Uhr öffnete sich das Bugvisier teilweise, so dass Wasser in den Laderaum eindrang. Gegen 1.15 Uhr brach das Bugvisier komplett ab, jetzt strömten große Wassermengen ungehindert in das Schiff. Die Fähre bekam starke Schlagseite. Ein Notruf konnte abgesetzt werden, der von in der Nähe befindlichen Schiffen beantwortet wurde. Doch um 1.29 Uhr riss der Funkkontakt ab. Kurze Zeit später verschwand die *Estonia* von den Radarschirmen der umliegenden Schiffe und der Militäranlagen an Land.

Der Unglücksort befand sich in einem stark befahrenen Seegebiet. Daher traf bereits eine Stunde nach Abbruch des Funkkontakts eine andere Fähre der »Viking Line« am Unglücksort ein. Starker Wellengang behinderte jedoch die Rettungsmaßnahmen. Lediglich 137 Menschen konnten aus dem kalten Wasser gefischt werden.

Die meisten Passagiere waren in der sinkenden *Estonia* eingeschlossen gewesen, so dass ihnen keine Möglichkeit zur Flucht blieb. Auch die vorhandenen Rettungsboote konnten aufgrund der Kürze der Zeit bis zum Untergang nicht zu Wasser gelassen werden. Von den automatischen Rettungsinseln hatten sich nur wenige aktiviert. Die Passagiere, denen es trotz widriger Umstände gelungen war, an Deck des Unglücksschiffs zu kommen und ins Wasser zu springen, waren im 13 Grad kalten Wasser dem Tod geweiht. Insgesamt 852 Menschen riss das Schiff mit in die Tiefe. Nur wenige Überlebende erreichten eines der zur Rettung ausgesetzten Beiboote der Hilfsschiffe.

Die Hälfte der Opfer der Katastrophe stammte aus Schweden, ein Drittel aus Estland. Die restlichen Opfer kamen aus unterschiedlichen Ländern, darunter Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Kanada, Lettland, Litauen, Marokko, die Niederlande, Nigeria, Norwegen, Russland, die Ukraine und Belarus. Junge Männer überlebten aufgrund ihrer kräftigeren Konstitution eher als andere Passagiere. Wer 55 Jahre oder älter war, hatte fast keine Chance. Viele der Überlebenden leiden bis heute

unter den psychischen Folgen des Unglücks.

Wie es zu der Katastrophe kam, ist bis heute ungeklärt. Unmittelbar nach der Havarie bildeten Schweden, Estland und Finnland eine Untersuchungskommission. Die spärlichen Ermittlungsergebnisse wurden 1997 veröffentlicht. Es heißt darin, der Verschlussmechanismus des Bugvisiers habe unter der Last der Wellen versagt. Er sei letztlich zu schwach ausgelegt gewesen. Die *Estonia* sei zuvor nur zweimal derart schlechtem Wetter ausgesetzt gewesen. Zwischenfälle mit Bugvisieren anderer Schiffe waren weder systematisch gesammelt noch ausgewertet worden.

Die Besatzung war sich kurz vor dem Untergang offenbar der akuten Probleme am Bug nicht bewusst gewesen. Das Bugvisier war von der Brücke aus nicht zu sehen, was offenbar wesentlich zum Unglück beigetragen hatte. Die Sensoren hatten selbst dann noch einen geschlossenen Zustand angezeigt, als das Visier bereits vollständig abgebrochen war. Offenbar waren auch die Monitore der Überwachungskameras nicht besetzt, sonst hätte die Brückenwache sehen müssen, dass Wasser ins Fahrzeugdeck eindrang. Eine sofortige Verringerung der Geschwindigkeit hätte dann die Überlebenschancen möglicherweise deutlich erhöht.

Die »Meyer Werft« als Hersteller des Schiffs wehrte sich gegen die gegen sie erhobenen Vorwürfe, Baumängel der Fähre hätten zum Untergang geführt. So kritisierte die Werft, dass wichtige Beweismittel unter Verschluss gehalten worden seien. So etwa Teile der Aufnahmen, die von den verstreuten Wrackteilen am Meeresboden gemacht worden waren. Und hier wurde es brisant. Denn die Werft ging davon aus, dass nicht ein Unglücksfall zum Untergang der Fähre geführt hatte, sondern ein von externen Hintermännern verübter Anschlag.

Die Werft interpretierte die veröffentlichten Befunde folgendermaßen: Die Bugklappe des Schiffs sei durch mindestens zwei Detonationen unterhalb der Wasserlinie abgesprengt worden. Auf Videos, die von der »Meyer Werft« beauftragte Taucher am Wrack aufgenommen hatten, seien deutlich weitere Sprengstoffpakete zu sehen, die nicht detoniert wären. Von einem privaten Tauchunternehmen geborgene Metallstücke wurden von drei unabhängigen Instituten untersucht. Alle drei fanden Strukturveränderungen, die sie auf eine Sprengstoffexplosion zurückführten. Der deutschen Bundesanstalt für Materialforschung wurden diese Fundstücke ebenfalls vorgelegt. Sie urteilte jedoch nach längerer Überprüfung, dass die Oberflächenbefunde Verfärbungen seien, wie sie üblicherweise in Folge einer regulären Rostschutzbehandlung auftreten.

Die schwedische Regierung beschloss, die Fundstelle am Meeresboden mit allen Wrackteilen in einen Betonsarkophag einzuschließen. Dies hätte weitere Untersuchungen für immer verhindert. Schon vorab waren Tonnen von Geröll und Schutt über dem Wrack der *Estonia* abkippt worden. Erst massive Proteste schwedischer Bürger:innen und der Angehörigen der Opfer stoppten das Unterfangen. Allerdings wurde ein Sperrgebiet um das Wrack eingerichtet.

Der 2006 veröffentlichte Untersuchungsbericht des estnischen Generalstaatsanwaltes gab Anlass zur Spekulation, dass eine neue unabhängige Untersuchung des Unglücks

angeordnet werde. Schwedens Justizminister Lambertz leitete dann tatsächlich eine neue Untersuchung ein, diesmal zu möglichen Vertuschungsversuchen seitens der schwedischen Regierung. Dabei kam heraus, dass kurz nach der Schiffskatastrophe das Wrack mit Wissen der schwedischen Regierung in einer Geheimaktion von Tauchern untersucht worden war. Über diese geheime Tauchaktion hatte ein schwedischer Militärttaucher Ende 1999 in einem TV-Interview berichtet. Deutsche Medien hatten eine Veröffentlichung des Interviews abgelehnt.

Im September 2020 wurde bekannt, dass Dokumentarfilmer mittels eines Tauchroboters am Wrack ein zuvor unbekanntes, mehrere Meter großes Loch im Schiffsrumpf auf der Steuerbordseite entdeckt hatten. Daraufhin forderte der estnische Ministerpräsident Jüri Ratas nochmals eine Untersuchung zum Untergang der Fähre. Der schwedische Innenminister Mikael Damberg kündigte an, mittels Sondergenehmigung Untersuchungen des Wracks zu ermöglichen. Diese begannen im Juli 2021.

Doch schon zuvor hatte es Hinweise gegeben, dass bei dem Untergang nicht alles mit rechten Dingen zugegangen sei. Ende 2004 wies ein schwedischer Zollbeamter darauf hin, dass zur Ladung der *Estonia* am Unglückstag Militärelektronik und Waffenteile aus Russland gehört hätten. Solche Transporte seien öfter vorgekommen, offenbar wurde regelmäßig illegal beschaffte russische Militärtechnik in den Westen verbracht, um diese analysieren zu können. Das schwedische Militär räumte ein, dass, entgegen der Gesetzeslage und allen Vorschriften, militärische Ausrüstung mehrfach mit zivilen Fähren befördert worden sei.

Im Dezember 2006 gab der ehemalige estnische Außenminister Trivimi Velliste überraschend zu, dass Mitglieder seiner Regierung von dem Militärmaterial an Bord der *Estonia* gewusst hätten. Velliste zog seine Aussage kurz darauf wieder zurück. Parallel dazu führte die Technische Universität Hamburg Computersimulationen zum Unglückshergang durch. Dabei konnte gezeigt werden, dass, entgegen den Angaben der Werft, sehr wohl schwerer Seegang und hohe Geschwindigkeit dazu geführt haben könnten, dass die Kräfte, für die das Bugscharnier ausgelegt war, weit überschritten wurden. Sie stellten zudem fest, dass die Rampe hinter der Bugklappe, die als Schutzwand fungierte, kurz vor dem Untergang aufgerissen worden sein muss. Anders sei der starke Wassereinbruch auf dem Ladedeck nicht erklärbar.

Zum Untergang des Schiffs trug dann offenbar auch noch eine Fehlreaktion der Mannschaft auf der Brücke bei. Beim Versuch, das Schiff wieder aufzurichten, steuerte sie es mit der Schlagseite in den Wind. Das Steuermanöver führte dazu, dass sich die eingedrungenen Wassermassen in die entsprechende Richtung zum Kurvenäußeren hin bewegten, was zur Folge hatte, dass die Fliehkräfte die Schlagseite nach Steuerbord noch verstärkten. Somit kenterte das Schiff gegen 1.32 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt hatten die meisten der in den Innenkabinen untergebrachten Passagiere keine Chance mehr, an Deck des Schiffs zu gelangen.

Trotz dieser offiziellen, faktenbelegten Erklärung für den Untergang der *Estonia* hielten sich hartnäckig Gerüchte, dass es noch andere Unglücksursachen gegeben habe. So sei es

nicht möglich gewesen, dass in der angegebenen Zeitspanne eine derart große Wassermenge über das Autodeck hätte eindringen können, um die Fähre zum Sinken zu bringen. Zudem hätten mehrere Zeugen ausgesagt, dass das Wasser anfangs in das unter dem Fahrzeugdeck gelegene Deck eingedrungen sei. Dafür hätte das abgerissene Bugvisier nicht die Ursache sein können.

Schließlich behauptete ein estnischer Matrose in einem Anfang Januar 2000 ausgestrahlten Interview, er habe am Unglückstag mitgehört, wie Offiziere der *Estonia* von der Hafenkontrolle in Tallin gefragt worden seien, was die Suche mit den Bombenspürhunden ergeben habe. Daraus lasse sich schließen, dass es eine Bombendrohung oder gar Bombenfunde an Bord gegeben haben müsse. Anderen Theorien zufolge steckten wahlweise das russische Militär (das den illegalen Export seiner Waffentechnik verhindern wollte), der KGB, die Regierungen Schwedens, Finnlands, Estlands und der USA sowie der US-Geheimdienstes CIA hinter dem Unglück.

2019 wies ein französisches Gericht Zivilklagen gegen die deutsche »Meyer Werft« und ihre französische Prüfgesellschaft ab. Laut Gericht konnten den Beklagten kein grobes oder vorsätzliches Fehlverhalten nachgewiesen werden. Die Sammelklage hatten über 1.000 Kläger – Überlebende und Angehörige der Opfer – eingereicht, die von der Werft über vierzig Millionen Euro Schadensersatz verlangten.

Die Erinnerung an die Opfer des Schiffsunglücks wird in Estland und Schweden mit mehreren Gedenkstätten aufrechterhalten. So errichteten Angehörige vor einem Krankenhaus in Stockholm ein schlichtes Holzkreuz. Dieses Holzkreuz wird von vielen als authentischste Gedenkstätte an die Opfer des Unglücks angesehen, weil es von den Hinterbliebenen selbst aufgestellt wurde.