

*****Sie dürfen gerne einen finanziellen Beitrag leisten¹*****

Herwig Duschek, 13. 7. 2009

www.gralsmacht.com

80. Artikel zu den Zeitereignissen

Die Hintergründe der „Estonia“-Katastrophe (1994) – Teil 1

Am 30. Januar 1945² erfolgte die größte Schiffskatastrophe der Menschheit, als ein sowjetisches U-Boot das deutsche Flüchtlingsschiff Wilhelm Gustloff torpedierte. Neunzehntausend Menschen, vor allem Frauen und Kinder ertranken in den eiskalten Fluten der Ostsee – ein Verbrechen ungeheuren Ausmaßes.

Rund 50 Jahre später kam es zur größten Schiffskatastrophe der Nachkriegszeit – auch in der Ostsee: In der Nacht vom 27. auf den 28. September 1994 sank die Fähre *Estonia* auf dem Weg von Tallinn (Estland) nach Stockholm (Schweden). Die meisten Menschen wurden im Schlaf überrascht. Bei dem „Unglück“ starben 852 von 989 Menschen an Bord.

Danach begann eine – sich über Jahre hinziehende – Agitation, die versuchte, die Aufklärung des „Unglücks“ zu verhindern. Sehr rasch verkündete der schwedische Staat, die Toten nicht bergen zu wollen und erklärte die untergegangene *Estonia* zum „Grab“ – aus Pietätsgründen. Schweden erließ sogar ein Gesetz, das das Tauchen in diesem Gebiet untersagte, obwohl die *Estonia* im internationalen Gewässer auf Grund lag.

Offizieller Grund für die Katastrophe war mal wieder ein technischer Defekt bzw. ein Konstruktionsfehler an der Bugklappe – sie war (fast) das einzige Teil vom Schiff, das geborgen wurde (siehe rechtes Bild).



In der *Zeiten-Schrift* steht³:

¹ Gralsmacht, Nr. 528927, Raiffeisenbank Kempten, BLZ 73369902
Gralsmacht, IBAN: DE24 7336 9902 0000 5289 27 BIC: GENODEF1KM1

² 12 Jahre zuvor, am 30 Januar 1933 erfolgte die Ernennung Hitlers zum Reichskanzler – lanciert durch die „Geheimen Weltmacht“

³ <http://www.zeitenschrift.com/magazin/46-estonia.ihtml>

Die Ostseefähre „Estonia“, die mit etwa tausend Passagieren und Besatzungsmitgliedern von Tallinn nach Stockholm unterwegs war, sank am 28. September 1994. Kurz nach Mitternacht wurde das Schiff von zwei Stößen erschüttert. Die Fähre bekam schnell Schlagseite nach Steuerbord und versank in weniger als 45 Minuten unter Umständen, die bestenfalls als rätselhaft beschrieben werden können, in der eiskalten Ostsee.

Obwohl sich unter den 852 Todesopfern des Unglücks über 500 Schweden befanden, blockierte die schwedische Regierung jeden Vorstoß, die Leichen aus dem Wrack zu bergen. Sie lehnte sogar ein frühes Angebot einer norwegischen Tauchgesellschaft ab, die Leichen zum Selbstkostenpreis zu bergen. Obwohl zwei aufeinanderfolgende schwedische Premierminister versprochen hatten, Wrack und Leichen zu bergen, verkündete die Regierung drei Monate nach dem Untergang der Estonia, daß es zu keiner Bergungsaktionen kommen werde. Stattdessen heuerte die schwedische Regierung ein niederländisches Seerettungsunternehmen namens Smit Tak BV an, das sich darauf spezialisiert hat, atomare Unterwasserabfälle zu neutralisieren. Deren mißlungener Versuch, die Fähre in einen Betonmantel einzuhüllen, verschlang 350 Millionen Dollar. Das Wrack liegt nach wie vor zwischen 60 und 80 Meter tief auf dem weichen Meeresgrund...

Unmittelbar nach dem Unfall, und noch bevor man zugegeben hatte, das Wrack gefunden zu haben, legten sich die schwedischen Behörden und die Medien verbissen auf eine Untergangstheorie fest. Die Schuld wurde der Konstruktion des Bugvisiers (=Bugklappe) und der Auffahrrampe der Fähre zugeschoben, von welcher man behauptete, daß sie sich wegen des starken Wellengangs geöffnet hatte. Dies hätte dazu geführt, daß das Fahrzeugdeck mit Meerwasser überflutet wurde, wodurch die Fähre gekentert und gesunken sei. Keine anderen Ursachen wurden jemals untersucht. „Es gibt keine Hinweise darauf, daß diese Unterstellung wahr ist“, betont Björkmann. „Das Schiff ist nicht gekentert. Es sank ohne zu kentern.“

„Der Öffentlichkeit wurde weisgemacht, Unterwasseraufnahmen des Wracks hätten gezeigt, daß das Visier fehlte“, erklärt er. Dies habe zum Sinken der Fähre geführt. „Unter keinen Umständen hätten vier Meter hohe Wellen das Visier der Estonia wegschlagen können“, beteuert Björkman. „Diese Lüge steht im Zentrum der ganzen Vertuschungsaktion. Das Visier hatte mit dem Unfall überhaupt nichts zu tun“, so Björkman, der Schiffbauingenieur bei der schwedischen Marine war, „sondern wurde von der schwedischen Marine einfach vom Wrack entfernt, damit die Schuld für den Untergang dem Visier zugeschoben werden konnte.“⁴

Die schwedischen Behörden behaupteten noch wochenlang nach dem Untergang der Estonia, die genaue Lage des Wracks könne nicht geortet werden, obwohl vor Ort umfangreiche Rettungsoperationen durchgeführt wurden. Später zeigte sich, daß die einzigen Schiffe an der korrekten Position des Wracks jene der schwedischen Marine waren. Eine blaue Boje, die angeblich die Position des Wracks hätte bezeichnen sollen, wurde absichtlich an der falschen Stelle ausgesetzt, um die Medien und andere Anwesende in die Irre zu führen.

Das ganze Prozedere weist deutlich auf ein okkultes Verbrechen hin. Hinzu kommt die Tatsache, dass ... ein Duzend Besatzungsmitglieder spurlos verschwanden – nach ihrer Rettung!⁵

⁴ Die Bergung der Bug- oder Visierklappe erfolgte am 18. 11. 1994, also fast drei Monate nach dem Massenmord. <http://www.spiegel.de/sptv/magazin/0,1518,114729,00.html>
Der Text in Spiegel.de lautet: Bergung der abgerissenen Bugklappe am 18. November 1994

⁵ <http://www.zeitschrift.com/magazin/46-estonia.ihtml>

Am 23. 12. 1999 erschien im *Spiegel.de* ein Artikel über die verschwundenen Besatzungsmitglieder⁶:

...Genau 794 Tage war es an diesem Novemberabend her, daß die „Estonia“ untergegangen war, mit 852 Menschen an Bord. Nur 137 waren gerettet worden, hatten das Glück gehabt, das siebte Deck der sekundenschnell sinkenden Fähre und eines der Rettungsboote rechtzeitig zu erreichen, und hatten die Kraft gehabt, stundenlang in der eiskalten Ostsee auszuhalten. Jene, die durchhielten, waren jung oder stark oder besonnen trotz der Panik, die ausgebrochen war, als das Schiff plötzlich Schlagseite bekommen hatte. Oder sie mußten einen solchen Ernstfall schon viele Male durchgespielt haben und mit jedem Winkel dieses acht Decks hohen Seegiganten vertraut sein. Wer hätte in einer solchen Situation bessere Chancen als Avo Piht, erfahrener Kapitän der „Estonia“?

Deshalb war es nicht überraschend, daß unter den 137 Geretteten 41 Besatzungsmitglieder waren. Auch Avo Piht, berichten Zeugen, schaffte es auf das Schiffsdeck. Dort habe er Rettungswesten an die Passagiere verteilt und versucht, in das panische Chaos ein wenig Ordnung zu bringen. Und obwohl in dieser Nacht jeder genug mit sich selbst zu tun hatte, können sich mehrere Überlebende daran erinnern, daß Piht als letzter auf eine Rettungsinsel sprang.

Rund 200 Kilometer entfernt vom Unglücksort, im estnischen Tallinn, klingelt an jenem Morgen um halb sechs bei seiner Frau Sirje Piht das Telefon. Ein Freund ist am Apparat und fragt: „Ist dein Mann zu Hause?“

„Nein, ist er nicht“, sagt sie. „Mach das Radio an. Ich rufe gleich wieder an“, sagt der Freund. Mit dieser verschwommenen Warnung fing für Sirje Piht das Unglück an. Im Radio hörte sie dann, daß die „Estonia“ auf ihrer Fahrt von Tallinn nach Stockholm gesunken war. Zitternd stand sie vor dem Gerät und wartete darauf, zu erfahren, was mit ihrem Mann Avo passiert war.

Sechs Stunden lang mußte sie warten, bis endlich sein Name fiel. Um halb zwölf sendete Radio Kuku eine offizielle Durchsage vom Fährterminal der Estline: Unter den Geretteten sei Kapitän Avo Piht, meldete der Sprecher des estnischen Transportministeriums. Dann klingelte wieder das Telefon, noch bevor Sirje Piht die erlösende Botschaft richtig begreifen konnte. Einer nach dem anderen gratulierte ihr zu der Meldung von Avos Rettung. Und ihr Sohn kam sofort nach Hause, weil auch er es in den Rundfunknachrichten gehört hatte, und dort saßen die Pihts dann und konnten ihr Glück sowenig fassen wie noch wenige Stunden zuvor ihr Unglück.

Auch auf den ersten amtlichen Listen, die das estnische und das finnische Fernsehen am 28. September veröffentlichten, stand Ave Piht als Überlebender: Ein simples „o.k.“ hinter seinem Namen war der Beweis...

Am gleichen Tag, um 14.30 Uhr, rief Kapitän Erich Moik, ein langjähriger Freund der Familie, an, der zusammen mit Piht an der Seefahrtsakademie in Leningrad studiert hatte. Er war gerade in Rostock, um dort die „Mare Balticum“ zu übernehmen, und hatte zusammen mit seiner Crew im Hotel die Fernsehnachrichten verfolgt. Sie hatten ihren früheren Kollegen sofort erkannt: Zusammen mit anderen Schiffbrüchigen sei er von der finnischen Insel Utö in

⁶ <http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,57520,00.html>

die Notaufnahme der Universitätsklinik Turku gebracht worden; er habe vor einem Ambulanzwagen gestanden.

Ein weiterer Zeuge aus Stockholm, Heinrich Tann, der Piht von seinen regelmäßigen Fahrten auf der „Estonia“ her kannte und selbst auf eine Nachricht von seiner Frau hoffte, beschrieb das Fernsehbild später in einer eidesstattlichen Versicherung genauso wie Moiks Crew: Wie zerschlagen habe Piht gewirkt, seelisch am Ende. In welchem Sender die Bilder zu sehen waren, konnte Tann nicht angeben, Nachforschungen blieben ohne Ergebnis. Ein anderer Zeuge hatte Piht sogar leibhaftig vor sich gesehen: In einem Radiointerview unmittelbar nach dem Unglück berichtete der Sanitäter eines Rettungshelikopters, er habe gerade mit dem zweiten Kapitän der „Estonia“ sprechen können. Der amtierende estnische Regierungschef Mart Laar selbst versuchte daraufhin in Turku, von Piht erste Angaben zum Hergang der Katastrophe zu erhalten...

Doch was aussieht wie ein glückliches Ende, ist der Anfang eines unendlichen Unglücks. Drei Tage nach der Katastrophe nehmen die offiziellen Stellen, die Pihts Rettung öffentlich gemacht hatten, ihre guten Nachrichten zurück: Es müsse sich wohl um ein Mißverständnis handeln. Auf den jetzt herausgegebenen Listen erscheint Piht weder als Geretteter noch als Toter; nun wird er als vermißt geführt. Alle alten Listen werden von der Polizei als Geheimsache behandelt...

Sieben⁷ weitere Besatzungsmitglieder der „Estonia“ teilen Pihts Schicksal, nicht tot und nicht lebendig zu sein: Auch der Leitende Ingenieur Lembit Leiger, der Schiffsarzt Wiktor Bogdanow, die Tänzerinnen Hannely und Hanka-Hannika Veide, die Leiterin des Dutyfree-Shops Tiina Müür, der 4. Ingenieur Agur Targama und der 4. Offizier Kaimar Kikas werden erst als Überlebende gemeldet und gelten dann als Vermißte...

(Fortsetzung folgt)

⁷ In diesem Artikel wird von insgesamt 8 Besatzungsmitglieder gesprochen, in *Zeiten-Schrift* von 12 (s.o.)