

URS VON SCHROEDER

IM STRUDEL EINER KATASTROPHE

The background of the cover features a Swissair airplane in flight, angled upwards from the left towards the right. The tail of the plane is visible on the left, showing a white cross on a dark background. The fuselage has "swissair" written on it. Below the airplane, a white lighthouse with a red roof stands on a rocky island. The foreground consists of large, dark, wet rocks. The sky is a dark, overcast blue.

DAS UNGLÜCK VON HALIFAX
UND SEINE FOLGEN

MIT EINEM VORWORT VON
BEATRICE TSCHANZ

elfundzehn

A black and white photograph of a winding asphalt road that curves to the left. The road is bordered by a white line on the right side. To the right of the road, there is a gravel shoulder and a grassy area with some bushes. A large, dark, rectangular sign with a white border is mounted on a metal post. The sign contains the text "Swissair Flight 111 Memorial 800 m" in white, sans-serif font. In the background, there are several utility poles with power lines stretching across the scene. The landscape is filled with dense evergreen trees, and the sky is overcast with heavy clouds.

Swissair
Flight 111
Memorial
800 m

URS VON SCHROEDER

IM STRUDEL EINER KATASTROPHE

DAS UNGLÜCK VON HALIFAX
UND SEINE FOLGEN

MIT EINEM VORWORT VON
BEATRICE TSCHANZ

Wir danken der Walter Haefner-Stiftung
für die freundliche Förderung
dieses Buchprojektes.

Im Strudel einer Katastrophe
©elfundzehn, Zürich 2020
Gestaltung: www.as-grafik.ch, Urs Bolz
ISBN 978-3-905769-58-6
Alle Rechte vorbehalten.

Besuchen Sie uns im Internet: www.elfundzehn.ch

**«MEIN ERSTER GEDANKE WAR:
DAS DARF DOCH NICHT WAHR SEIN.
UND DENNOCH WAR ES WAHR.»**

Dieses Buch ist im Gedenken an alle entstanden, die am 2. September 1998 beim Absturz einer MD-11 der Swissair in Neuschottland ihr Leben auf tragische Weise verloren haben. Es ist allen Angehörigen der Opfer in über zwanzig Ländern gewidmet. Dazu den vielen tausend Menschen beidseits des Atlantiks, deren Leben sich durch diese Tragödie verändert hat. Zahllose Freiwillige haben, dem Ruf der Not gehorchend, spontan ihre Hilfe angeboten und sind während Wochen und Monaten bis zur physischen und psychischen Erschöpfung im Einsatz gestanden. Sie haben ohne nachzudenken selbstlos getan, was zu tun war. Die technische, juristische und vor allem menschliche Aufarbeitung dieser Katastrophe, einer der grössten des Jahrhunderts in Kanada, dauerte viele Jahre und führte zu grossen Veränderungen in der Flugindustrie. Bei allen Beteiligten hat sie bleibende Spuren hinterlassen. Diese sind auch nach Jahrzehnten noch allgegenwärtig. Für viele Betroffene waren die tragischen Ereignisse sogar lebensverändernd. Es gibt für sie zwei Zeitrechnungen: die vor und die nach «Halifax».

INHALT

10	VORWORT VON BEATRICE TSCHANZ
13	2. SEPTEMBER 1998
53	DIE NACHT DES SCHRECKENS
109	DIE SUCHE NACH DER NADEL IM HEUHAUFEN
153	IM MEER DER TRÄNEN
173	HINGABE BIS ZUR ERSCHÖPFUNG
215	DER KREIS SCHLIESST SICH
233	JAHRZEHNTE SPÄTER
264	IN MEMORIAM



2. SEPTEMBER 1998

MITTWOCH, 2. SEPTEMBER 1998, 09.00 UHR, PEGGY'S COVE/WEST DOVER, NEUSCHOTTLAND, KANADA: Ein steifer und kühler, wenn an diesem Tage auch nicht übermässiger Wind zerrt auf dem Weg zum Pier an der Jacke Craig Sanfords. Er ist sich das gewohnt, empfindet die Temperatur von zwölf Grad fast als warm, denn hier, im welt-abgeschiedenen und ungeschützt dem Atlantik ausgesetzten kleinen Fischerdorf an der Margaret's Bay, ist das Klima rau und der Wind ein ständiger Begleiter. Ein fast milder Tag im ausklingenden Sommer. Der Himmel ist klar, doch erste hochliegende Wolkenfetzen künden eine anrückende Front an. Sanford nimmt es gemütlich, denn er hat heute keine Fahrt mit dem Ausflugsboot, mit dem er ab und zu Touristen aufs Wasser führt. Erst am Nachmittag wird er im Restaurant *Sou' Wester* beim Leuchtturm erwartet, wo er einen Teilzeitjob hat. Ob seine Fischerkollegen, die heute hinausgefahren sind, wohl Thunfisch gefangen haben? Sie sind noch nicht zurück. Craig Sanford beschliesst schulterzuckend, nach Hause zurückzukehren und den Rest des Morgens mit seinem Baby zu spielen und im Garten zu arbeiten.

BLANDFORD, NEUSCHOTTLAND: Im weit verstreuten Dorf mit farbigen Holzhäusern auf der gegenüberliegenden Seite der Bucht



DIE NACHT DES SCHRECKENS

Die Margaret's Bay erstreckt sich hufeisenförmig von Indian Harbour, Peggy's Cove und Dover bis – auf der anderen Seite der Bucht – nach Aspotogan, Bayswater und Blandford. In den malerischen Dörfern entlang der Küste erstickt das Leben auf den Strassen nach Einbruch der Dunkelheit. Die nächste Stadt, wo abends noch etwas läuft, ist das fünfzig Kilometer entfernte Halifax. Und so verbringen die meisten Menschen hier ihre Abende vor dem Fernseher. Weil sie überwiegend von der Fischerei und dem Tourismus leben und deshalb früh aus den Federn müssen, gehen sie auch zeitig zu Bett. So auch an diesem Mittwoch im September. Sie wussten zwar, dass sie an einer belebten Hauptverkehrsachse des Weltluftverkehrs liegen, nahmen aber in klaren Nächten die lautlosen Jets, die hoch am Himmel – auf elftausend Metern Höhe – unterwegs sind, höchstens als Lichtpünktchen und etwas nahezu Abstraktes wahr. Niemand dachte nur im Entferntesten daran, dass eines dieser Flugzeuge und die Menschen darin, unterwegs zwischen Amerika und Europa, eines Tages unvermittelt, massiv und schmerzhaft in ihren Alltag einbrechen und ihr ruhiges Leben

auf dramatische Weise durchschütteln könnten. Und noch weniger, dass es in dieser Nacht passieren würde. Die meisten befanden sich bereits in tiefstem Schlummer, als draussen vor der Küste eine Schweizer Besatzung ums Überleben kämpfte.

Tief in den Genen: sofort und fraglos handeln

Harris Backman in Bayswater hatte eine trockene Kehle gehabt und war aufgestanden, um in der Küche ein Glas Wasser zu trinken, als er ein donnerähnliches Grollen – wie nach einem Kanonenschuss – über der Bucht hörte. Diesem folgte eine Druckwelle, die sogar ihr solides Haus erschütterte. Auch andere Bewohner der Südspitze der Halbinsel zwischen der Mahone Bay und der Margaret's Bay beschrieben später das, was sie hörten, als gewaltigen Knall oder als Donner. Etwas verärgert vermutete Backman, dass die Navy wieder Kriegsspiele an der Küste veranstaltete. Sie machte das ab und zu, allerdings nicht so spät in der Nacht.

Ohne sich weitere Gedanken zu machen, wollte der Fischer mit seinem schlohweissen Haarschopf, der wegen seines Herzproblems nicht mehr fischen durfte, wieder zurück ins Bett. Es kam ihm nicht in den Sinn, dass ihn dieser Donner hätte hellhörig machen sollen, doch dann schrillte das Telefon. «Hast du den Knall gehört?», schrie aufgeregt ein Kollege von der Feuerwehr. «Das war ein Flugzeug, das ins Wasser stürzte. Wir brauchen dringend Leute mit Booten für eine Suchaktion.» Jetzt hellwach, verständigte Backman als Verantwortlicher der *Coast Guard Auxiliary* noch die Zentrale der Rettungsorganisation, bevor er zu seinem Wagen stürmte. Die Strassen waren bereits durch von allen Seiten heranrasende Fahrzeuge blockiert. Von überall strömten Leute herbei, um ihre Hilfe anzubieten. Sein Boot lag drei Meilen entfernt am Dock von Aspotogan vertäut. An die Mahnung des Arztes, wegen seines Herzens jeder Anstrengung aus dem Weg zu gehen, dachte er keinen Moment. Kaum zehn Minuten nach dem Anruf löste sich Harris Back-

mans Boot mit sechs Freiwilligen vom Pier und preschte in die Nacht hinaus.

Die *Canadian Coast Guard Auxiliary* mit 3500 Mitgliedern und über 1400 Booten bildet ein wichtiges Glied in der Kette des nautischen Such- und Rettungssystems des Landes. Die Organisation ist so etwas wie eine Reserve von Freiwilligen, überwiegend Fischern, die bereit sind, sofort zu Hilfe zu eilen, wenn andere Seeleute in Not sind. Dies – wie die legendäre Geschichte dieses Korps zeigt – oft unter Einsatz des eigenen Lebens. Seit ihrer Entstehung im Jahre 1978 stand die Auxiliary über dreissigtausendmal im Einsatz und rettete jährlich um die zweihundert Menschenleben. In einem Land mit einer Küste von mehreren hunderttausend Kilometern verstärkt und ergänzt diese grossartige Freiwilligen-Organisation die Küstenwache auf ideale Weise.

Es war 22.32 Uhr, der stämmige Stephen Beazley stand gerade unter der Dusche, als bei ihm in Portuguese Cove der Pager losging. «Ein grosses Schweizer Passagierflugzeug hat Probleme ... mögliche Wasserung» war alles, das er vorerst an Informationen bekam. Fast gleichzeitig alarmierte der Pager auch Bruce Flemming und Dennis Thorne, der gerade mit seiner Verlobten am Telefon sprach. Donald Morris, der früh zu Bett gegangen war, riss eine aufgeregte Stimme der Coast Guard in Halifax aus dem Schlaf. Er verstand nur «Swissair verschwunden ... schwere Katastrophe», wusste aber wie seine drei Kollegen sofort, was zu tun war. Hier galt es, ohne Verzug Menschenleben zu retten. Wie schon oft zuvor. Die Mannschaft der Küstenwache-Station von Sambro, die über einen Kutter mit einem Operationsradius von hundert nautischen Meilen verfügt, gelangt um die achtzigmal im Jahr zum Einsatz und ist technisch hervorragend ausgerüstet. Die vier Männer verbrachten einen grossen Teil ihrer Zeit miteinander, waren aufeinander eingespielt und brauchten keine grossen Worte mehr.

Es dauerte nur neun Minuten – schneller als bei allen bisherigen Nachteinsätzen – bis die Viererbesatzung der *CCGC Sambro*

an Bord ihres sechzehn Meter langen Bootes war, das mit seinen zwei kräftigen Caterpillar-Dieseln eine Spitzengeschwindigkeit von 24 Knoten (43 Stundenkilometer) erreichen kann. Die Nadel der Uhr zeigte 22.48, als die vier Männer in See stachen und zuerst Kurs auf Bette's Island nahmen. Keiner hatte auch nur die leiseste Vorstellung dessen, was sie erwartete. Noch immer glaubten sie, nach einer Wasserung seien Überlebende zu retten. Erst im Laufe der Zeit sickerten mehr Nachrichten durch. Und die tönnten alles andere als erhehend. Nach und nach mussten sich die vier unfallerprobten Männer mit dem Gedanken vertraut machen, dass sich hier möglicherweise ein echter Absturz ereignet haben könnte.

Dreiundzwanzig Minuten nach der Abfahrt versammelte Commanding Officer Stephen Beazley seine Crew und eröffnete ihr, dass sie sich hier auf etwas «Grosses und Ungewöhnliches» vorbereiten müsse. «Je näher wir kamen, desto mehr realisierten wir, dass es sich um etwas handelte, das alles überstieg, was wir bisher erlebt hatten», erinnert sich Lifeboatman Bruce Fleming. Keiner sprach mehr ein Wort. Jeder blieb mit sich selber beschäftigt. Alle waren angespannt und nervös und spürten ein sonderbares Gefühl im Magen. «Physisch waren wir zwar auf so etwas vorbereitet, doch nicht mental», beschreibt später Engineering Officer Dennis Thorne ihre damalige Gefühlslage.

Aus seiner Ruhe aufgeschreckt wurde auch Craig Sanford, der junge Familienvater, der als Fischer arbeitet, Touristen auf Walbeobachtungsfahrten begleitet und sein Einkommen als Kellner verbessert. In seinem kleinen Holzhaus am Rande von West Dover sah er sich am Fernsehen gerade «Titanic» an, als um 22.45 Uhr sein Nachbar hereinstürzte und ihn mit der Hiobsbotschaft aufschreckte, in der Bucht habe sich etwas Grässliches ereignet. Der junge Mann verlor keine Zeit und raste durch die nächtliche Heidelandschaft nach dem wenige Kilometer entfernten Peggy's Cove. Dort, im engen Hafen, wo sich Fischerboote und kleine Ausflugsjachten aneinanderschmiegen, traf er auf seine Kollegen John Campbell, Jim Buckley und Wane Manual. Diese bestä-

tigten ihm, dass «draussen» ein grosses Flugzeug niedergegangen sei. Ohne viele Worte zu verlieren, sprangen sie ins Boot und tuckerten los. Als Erste in Peggy's Cove, aber nicht als einzige. Hunderte andere Helfer von beiden Seiten der Bucht folgten fast reflexartig dem gleichen Trieb. In einer Notlage zu helfen und Menschenleben zu retten, war das einzige, woran sie dachten.

Bei einem Unglück sofort und fraglos zu handeln und mit der grössten Selbstverständlichkeit alles zu tun, was die Not erfordert, ist eine tief verwurzelte Haltung in Neuschottland. Sie hat eine so lange Tradition wie die Seefahrt. An dieser wilden Küste – tausende von Schiffen ruhen hier auf dem Meeresgrund – hat die Geschichte zahllose Tragödien geschrieben. Etwa 1873, als die SS *Atlantic* sank, ein stolzer Passagierdampfer auf dem Weg von Liverpool nach New York, und fünfhundert Menschen mit sich nahm. Oder 1917, während des Ersten Weltkrieges, als im Hafen von Halifax die norwegische *Imo* und der französische Munitionsfrachter *Montblanc* zusammenstiessen und eine Riesenladung Dynamit und Munition in die Luft ging. Diese Explosion war, vor Hiroshima, die grösste je von Menschen verursachte Katastrophe. Die Erde bebte, die halbe Stadt wurde verwüstet, und um die zweitausend Menschen kamen ums Leben. Die Fischer dieser Gegend wissen, welche Gefahren in ihren rauen Gewässern schlummern. Unzählige Male sind sie rausgefahren, um Schiffen in Seenot beizustehen, zu retten, was zu retten war, und um die Opfer auf ihren Friedhöfen zu begraben. Wo man aufeinander angewiesen ist, gibt Hilfsbereitschaft den Menschen die Sicherheit, auf die Nachbarn zählen zu können.

«Eine Katastrophe wie die vom 2. September ist wie ein schreckliches Naturereignis. Da kann man nichts anderes tun als helfen», erklärt Backmans Frau, Audrey, die nach Harrys Wegfahrt – ihr Haus wurde rasch zum operationellen Zentrum der *Auxiliary* – die Organisation übernahm. An Schlaf war lange Zeit nicht mehr zu denken. Kaum war ihr Mann aus dem Haus, kam sie nicht mehr zur Ruhe. Das Telefon klingelte pausenlos.



Sie ist das «Workhorse» auf der Rennstrecke über den Atlantik: Die MD-11.



Ein Heer von Reportern
und Medienvertretern –
und nichts zu sehen.
Wo es keine Bilder gibt,
gibts umso mehr Fragen.



Die «Sambro»-Crew der Coast Guard: Stephen Beazley,
Bruce Flemming, Dennis Thorne und Donald Morris gehörten
zu den Ersten, welche die Absturzstelle erreichten.



Die Bergungsplattform am Absturzort.



Das grosse Puzzle: Aus Tausenden von Wrackteilen wird der vordere Teil des Flugzeug-Rumpfes rekonstruiert.



Die Bergungsmannschaften stehen während Monaten im Zwölfstunden-Einsatz.



Vic Gerden, der kanadische Untersuchungsleiter, präsentiert an der Medienkonferenz erste Fundstücke vom Meeresgrund.



Ein Trolley aus der Bordküche und was davon übrig geblieben ist.



DIE SUCHE NACH DER NADEL IM HEUHAUFEN

Ein einziges Ziel und eine Parole – suchen retten und helfen – hatte in Kanada ein unübersehbares Menschenheer aus dem ganzen Land auf den Plan gerufen. Das Tempo, in dem Freiwillige und Spezialisten mobilisiert wurden, ist beeindruckend. Dabei halfen gut funktionierende Alarmmechanismen und viel Goodwill. Spontan und ohne sich lange mit Fragen oder Formalitäten aufhalten zu lassen, taten sie das, was in ihren Augen selbstverständlich war.

Die Mission im Zentrum

Das *Rescue Coordination Centre* brauchte anfänglich etwas Zeit, bis sich das komplizierte Netzwerk der zahlreichen militärischen und zivilen Kräfte eingespielt hatte und zu einer harmonisierenden Task Force verschmolz. In den ersten Stunden nach einer Katastrophe ist die Gefahr gross, dass die Kontrolle entgleitet. Der verhängnisvolle Weg ins Chaos ist kurz, wenn alle noch so

DER AUTOR



Urs von Schroeder ist Publizist, Buchautor, Aviatik-Spezialist und war während Jahren und auch zum Zeitpunkt der Katastrophe von Halifax aktiv in der Kommunikationsarbeit für die Swissair tätig. Verfasser u.a. der grossen Swissair-Geschichte.

Bildhinweis: Die Abbildungen in diesem Buch stammen aus dem Archiv des Autors und des Verlages.

Umschlagbild: Leuchtturm von Peggy's Cove; P.Meybruck/stock.adobe.com

Wir haben versucht, alle Inhaber von Bild- und Publikationsrechten zu erreichen, was aber nicht in jedem Falle gelungen ist.

Wir bitten gegebenenfalls um Kontaktaufnahme mit dem Verlag.

Die grösste Flugkatastrophe der Schweizer Zivilluftfahrt im 20. Jahrhundert gilt als Beispiel, wie professionell ein solches Desaster trotz aller Tragik bewältigt werden kann.

Dieses Buch schildert hautnah eine schicksalshafte Tragödie, welche Zehntausende von Menschen in ihren Strudel gerissen und ihr Leben über Wochen, Monate, Jahre oder sogar für immer verändert hat. Es beginnt dort, wo andere Katastrophenbücher enden und beschreibt, was nicht nur Menschen erleben, die Opfer zu beklagen haben, sondern auch all die, welche eine Katastrophe in den verschiedensten Funktionen zu bewältigen haben: Krisenorganisationen, Manager, Polizeikräfte, Bergungsleute, Untersuchungsteams, Forensiker, Psychologen, Juristen und vor allem Mitglieder von Care-Teams.

IM STRUDEL EINER KATASTROPHE



9 783905 769586

www.elfundzehn.ch