

Quelle: <http://www.wams.de/data/2006/01/08/828254.html>

© WAMS.de 1995 – 2006

Artikel erschienen am 8. Januar 2006

Der Tag, an dem der Hafen Trauer trug

Vor 30 Jahren starben 27 Arbeiter nach einer Explosion auf der Werft Blohm + Voss

innerhalb von Sekunden wurde der 9. Januar 1976 zu einem der schwärzesten Tage in der Geschichte des Hamburger Hafens. Für die Werft Blohm + Voss war es das schlimmste Unglück in Friedenszeiten. Um 18.14 Uhr war im Maschinenraum des Containerschiff-Neubaus "Anders Maersk", das sich in der Endausrüstung befand, ein Dampfkessel explodiert. Die gesamte Kesselanlage wurde so schwer beschädigt, daß dampf- und wasserführende Rohre zerstört wurden.

Die Folgen waren furchtbar: Der mit dem 30fachen Explosionsdruck eines Autoreifens austretende, über 300 Grad heiße Dampf tötete 14 Arbeiter auf der Stelle, neun weitere starben innerhalb der nächsten 48 Stunden, vier erlagen Tage später ihren schweren Verbrennungen. Insgesamt forderte die Katastrophe 27 Todesopfer. Es hätte noch weit schlimmer kommen können, denn um 18 Uhr war Schichtwechsel gewesen, und deshalb waren nur noch 46 statt der vorher mehr als 250 Männer an Bord - Werftarbeiter, Ingenieure, Handwerker.

Eine Minute nach der Explosion löste die Feuerwehr Großalarm aus. Weitere drei Minuten später waren 25 Rettungswagen, sechs Löschzüge, zwei Rettungsbusse und drei Notarztwagen zur Stelle.

Auf der Pier vor dem Schiff spielten sich im Scheinwerferlicht grausige Szenen ab. Mit Sauerstoffduschen versuchten die Notärzte das Los der Opfer zu lindern, während im Schiffsrumpf mühselig die Toten geborgen und in Holzkisten von Bord gebracht wurden. Die Schwerverletzten wurden, in Aluminiumfolien gehüllt, in das 500 Meter Luftlinie entfernte Hafenkrankenhaus und in die Krankenhäuser Altona und St. Georg gebracht.

Im Hafenkrankenhaus wurde die eineinhalb Jahre zuvor geschlossene Station C eilig als zweite Intensivstation hergerichtet - die erste war belegt. In den Krankenhäusern versuchten Angehörige, etwas über das Schicksal ihrer Nächsten zu erfahren, während die Ärzte in bedrückend vielen Fällen bereits sicher waren, daß die Schwerstverletzten keine Überlebenschance hatten.

Das Unglück auf der "Anders Maersk" war nicht nur eine menschliche Tragödie, sondern es wurde sofort zu einem Politikum. Die IG Metall verwies sogleich auf "unfaßbare Lücken in Gesetzen und Sicherheitsvorschriften", und die Staatsanwaltschaft Hamburg leitete ein Ermittlungsverfahren gegen die Werftleitung wegen fahrlässiger Tötung ein, das jedoch Ende Februar 1978 eingestellt wurde, da ein Verschulden der Werft nicht festgestellt werden konnte.

Weder waren Sicherheitsbestimmungen verletzt worden, noch wurden Materialfehler an dem explodierten Kessel als Unglücksursache ermittelt. Sie konnte nie eindeutig geklärt werden. Die Werft führte jedoch weitere Sicherheitsmaßnahmen für die Inbetriebnahme von Hauptkesselanlagen auf Seeschiffen ein.

Ebenso schwerwiegend wie die Erforschung der Ursache war die politische Dimension der Katastrophe, denn sofort entstand eine öffentliche Debatte darüber, ob die Pläne des Senats zur Umstrukturierung der hamburgischen Krankenhauslandschaft noch zu verantworten waren. Gesundheitssenator war damals der Sozialdemokrat Wilhelm Nölling, der sich die Umsetzung eines Krankenhausbedarfsplans zum Ziel gesetzt hatte.

Nun wurden er und Bürgermeister Hans-Ulrich Klose (SPD) mit dem Argument konfrontiert, das Unglück auf der "Anders Maersk" habe deutlich genug gezeigt, daß Hamburg auf das Hafenkrankenhaus als den "Hauptverbandsplatz" des Hafens nicht verzichten könne. Dennoch fiel das Krankenhaus später der Rationalisierungspolitik zum Opfer. *Uwe Bahnsen*