

**SIFKU**

POSTVERTRIEBSSTÜCK  
GEBÜHR BEZAHLT

V 6802 F

NWV, 2350 NMS, PF 2168  
ISSN 0170-8694

1

# Informationen

**Zeitschrift für Sozialwissenschaftliche  
Katastrophen- und Unfallforschung**

3. Jahrgang

1. Quartal 1980

6,— DM

Social Science Disaster Research  
in the United States

William A. Anderson

Brandkatastrophe und  
menschliches Verhalten  
— Ergebnisse der  
Katastrophenforschung —

Wolf Dombrowsky

Brückeneinsturz in  
Tjörn/Schweden

Wolf Dombrowsky

Rezensionen  
Namen und Nachrichten  
Verzeichnis  
relevanter Neuerscheinungen

## Inhalt

Zusammenfassender Bericht  
der Arbeitsgruppe  
Katastrophenforschung vom  
I. Internationalen Symposium  
zur Katastrophen- und Unfall-  
forschung, Kiel, Sept. 1979  
Dombrowsky/Metreveli

Die englische RoSPA —  
ein Modell für die  
Bundesrepublik Deutschland  
Claus Hertel



## Brückeneinsturz in Tjörn/Schweden

### Frachter bringt Brücke zum Einsturz — Alarmierung um 80 Minuten verzögert

Dipl.-Soz. Wolf Dombrowsky

Gegen **1.10 Uhr**, in der Nacht zum Freitag, den 18.1.1980, hörten die Polizeibeamten Bernt Rasmussen und Sten Lundgren in ihrer Wachstation in Stenungssund einen dumpfen, explosionsartigen Knall. Sie gingen vor die Tür, konnten aber das Geräusch nicht identifizieren.

Verursacht worden war dieser Knall von der Kollision des norwegischen Frachters „Star Clipper“ mit der **Almö-Brücke**, einer der größten Brücken Westschwedens, zwischen dem Festland und der Insel Tjörn.

Die „Star Clipper“ hatte einen der beiden **Stahlrohbbögen** geknickt, auf denen die Brücke auflag und riß ihn, durch die Fahrt von acht Knoten und der Masse von 27.000 BRT, aus der Verankerung. Brückenteile stürzten auf das Schiff, die Bordelektrik fiel aus und damit die leistungsstarke Funkanlage. Mit einem Handfunkgerät wurde sofort die Alarmierung aufgenommen? Signalraketen sollten die Autofahrer warnen.

Die Funknotrufe wurden von Göteborg-Radio und der Lotsenstation Marstrand aufgenommen. Um **1.15 Uhr** vermittelte Göteborg-Radio den Kontakt zwischen der „Star Clipper“ und dem Funkleitdienst des Zolls.



Um **1.25 Uhr** meldete die „Star Clipper,, die ersten Autoabstürze.

Um 1.28 Uhr, so die Logbucheintragung von Göteborg-Radio, ist die Polizei-Station von Kungläv, in der Nähe der Brücke, alarmiert worden. Die Lotsenstation Marstrand will ebenfalls sofort nach dem Empfang des Funknotrufes die Polizei informiert haben. Im Tagebuch der Kungläver Polizei jedoch steht: **1.41 Uhr**, Alarmierung durch Göteborg-Radio. **1.43 Uhr**, Streifenwagen zur Brücke beordert...

**1.45 Uhr**. Jan Rosenberg näherte sich bei Eisglätte und starkem Nebel der **Almö-Brücke**. Für einen Augenblick erfaßten die Scheinwerfer seines LKW das Brückengeländer — dann verschwand es nach unten. Jan Rosenberg traute zuerst seinen Augen nicht, dann stieg er aus und bemerkte, daß die Brücke in die Tiefe gebrochen war. Er schaltete daraufhin die Warnblickanlage und Fernlicht ein, rollte den Wagen in die Fahrbahnmitte und machte sich auf den Weg, um die Polizei zu alarmieren. Die aber war bereits unterwegs. Nach knapp 100 Metern stoppte Rosenberg den Streifenwagen der Beamten Rasmussen und Lundgren. Inzwischen war es **1.52 Uhr**, vom Festland aus war die Brücke gesperrt. Um **1.55 Uhr** benachrichtigte die Kungläver Polizei die zuständige Straßenmeisterei und um **1.58** den auf der Insel Tjörn stationierten Polizeibeamten **Bo Hansson\***. Der aber konnte die Brisanz der Alarmierung offensichtlich nicht erfassen: Auf der Brücke ist was passiert", habe man ihm gesagt, „du mußt absperren." Dienstlich korrekt liefer daher zuerst von seiner Wohnung zur Polizeistation, holte die notwendigen Absperr- und Sicherungsgeräte und fuhr dann quer über die Insel zur Brücke.

Etwa zur Zeit, zu der **Bo Hansson** geweckt wurde, startete Sven Lasse\* seinen LKW. Die erste Alleinfahrt für das väterliche Fuhrgeschäft sollte nach Oslo gehen. Nach drei Kilometer Fahrt, gegen **2.15 Uhr**, stürzte er vierzig Meter in die Tiefe.

Ingmar Krantz, Beamter der Küstenwache, wird diesen Sturz nie vergessen. Um **2.00 Uhr**, war er von zu Hause abgeholt worden, weil eine Alarmierung vorlag. Trotz des dichten Nebels fuhren er und seine Kollegen mit dem Küstenschnellboot TV 242 zur **Almö-Brücke**. Sie sahen den Lichtkegel von Lasses LKW...

TV 242 legte an und Ingmar Krantz hastete den Hang zur Brückenauffahrt nach oben. Um genau 2.30 h war auch die Brücke von der Tjörn-Seite aus gespeert. Kurz darauf traf auch **Bo Hansson** ein.

\*\*

Die schwedische Öffentlichkeit reagierte auf die Ereignisse von Tjörn mit Bestürzung und scharfer Kritik. Es war ihr unverständlich, wie von **1.10 Uhr**, dem Zeitpunkt der Kollision, noch 40 Minuten bis zur Teilspernung und 80 Minuten bis zur Vollsperrung vergehen mußten — Minuten, in denen mindestens acht Menschen den Tod fanden. Wie hatte es überhaupt zu einem derartigen Unglück kommen können? Vor allem aber, welche Gründe gab es für die ungeheuer späte Brückenspernung?

Bis jetzt werden nur Fragen gestellt und immer neue Ungereimtheiten entdeckt. Für die Kollision selbst lassen sich nur Vermutungen anstellen: Die Fahrwasserbeleuchtung sei im starken Nebel ebensowenig sichtbar gewesen, wie die Positionsleuchten der Brücke, die treibenden Eisschollen sollen dem unbeladēhen und daher schwer manövrierbaren Schiff eine unbemerkte Drift gegeben haben und sogar von einer minimalen Mißweisung des Radars wird gesprochen, obgleich das Schiff mit einer Doppelanlage ausgerüstet war.

Weder Kapitän Fritz Tangen, noch der schwedische Lotse Ole Bohman\* konnten eine plausible Erklärung abgeben. Zumindest der Verdacht des Alkoholgenusses konnte als unbegründet abgewiesen werden.

Nicht abweisen konnte dagegen die Polizeidienststelle Kungläv die schweren Vorwürfe, die gegen ihre Beamten erhoben wurden. Aufzuklären sein wird der Widerspruch zwischen dem Logbuch von Göteborg-Radio, nach dem Kungläv bereits um 1.28h verständigt worden sein soll und der Eintragung im Tagebuch der Polizei, nach dem man erst um 1.41 Uhr einen Alarm erhalten haben will. Ebenso unverständlich ist, warum die Beamten Rasmussen und Lundgren um 1.43h zur Brücke beordert wurden, der Inselpolizist aber erst um 1.58h geweckt wurde.

\*

Neben den eklatanten zeitlichen Verzögerungen scheint die Alarmierung insgesamt groteske Züge zu **tragen**. so muß sich Göteborg-Radio fragen lassen, warum zwar Zoll und Polizei alarmiert wurden, nicht aber die Notrufzentrale 90.000 von der aus die optimale Hilfeoordination hätte vorgenommen werden können. Aufgrund der Übersichts- und Einsatzpläne in der Notrufzentrale wäre z.B. die Feuerwehr in rund 15 Minuten an die Brücke zu bringen gewesen. Und auch die in unmittelbarer Brückennähe wohnenden Besitzer des Campingplatzes von Tjörn hätte man über den Notrufverständigen können; sie sind aufgrund mancher Notfälle in der Ferienzeit „gute Bekannte“.

Tatsächlich wurde die Feuerwehr um 2.40 Uhr von einer Privatperson und erst um 3.30 Uhr von der Kunglöver Polizei alarmiert. Daß man keine Privatpersonen mit Abspernungsaufgaben betraut habe, ist im ersten Eifer damit begründet worden, daß Zivilisten keine hoheitsrechtlichen Aufgaben wahrnehmen dürften...

\*

Es scheint verständlich, wenn die schwedische Öffentlichkeit über derartige Ungereimtheiten und solchen Beamtenkleinmut erbost war. Sollte es vielleicht sogar an heimlichen Kompetenzstreitigkeiten gelegen haben, daß nur bestimmte Institutionen benachrichtigt wurden? Oder lag es einfach an einer ungeheuren Fehleinschätzung der Lage? War sich die Kunglöver Polizei überhaupt darüber im klaren, was passiert war? Ging man dort nur von einem Unfall auf der Brücke, nicht aber von deren Einsturz aus? Wo aber lag dann der Übermittlungsfehler? Und hätten nicht die, die wußten, was wirklich passiert war, mit Nachdruck alle möglichen Chancen, einschließlich des Einsatzes von Zivilpersonen, nutzen müssen? Hätte man nicht auch von der „Star Clipper“ aus auf der Unfallseite an Land gehen, und nach Tjörn mit einem Rettungsboot übersetzen können? Oder wäre sogar das ganze Disaster zu vermeiden gewesen, wenn nicht auf den Einbau jener **Warnblickanlage** verzichtet worden wäre, die automatisch gefährliche Veränderungen der Fahrbahn anzeigen sollte? „Für wen“, fragte eine schwedische Tageszeitung, „sind die 80.000 Kronen nun eine Ersparnis?“ 80.000 Kronen, so viel hätte die Warnanlage kosten sollen...

\*\*\*

Nachtrag: Beinahe ein Drittel aller Fernstraßenbrücken in der Bundesrepublik Deutschland haben gefährliche Risse. Die lange Zeit als Nonplusultra geltende **Spannbetontech-**

nik erweist sich mehr und mehr als verhängnisvoller Fehlschlag. „Wir haben dreißig Jahre lang auf einen falschen Brückentyp gesetzt“, meint der Münchner Diplomingenieur Phillip Schreck. Die Spannbetonkonstruktion werden „früher, als uns lieb ist, verrecken“  
1) Technisch betrachtet kann uns täglich ein Disaster in Haus stehen, das dem von Tjörn in nichts nachsteht. Und wie werden sich bei uns die Menschen verhalten?  
W.D.

\*) Namen aus Identitätsschutz geändert

1) Der Stern 33/79 (2.8.79) Gefährlicher Beton

