

# HMS Bounty-Untergang: Ermittler beschuldigen Kapitän

## „Rücksichtslose Entscheidung“

11.02.2014 von Michael Kunst



Die „Bounty“ kurz vor dem Untergang. © Coastguard

**Die Order, in Richtung des nahenden Sturms „Sandy“ zu segeln, sei der Grund für den Untergang des Dreimasters gewesen. Trifft den verstorbenen Kapitän wirklich die alleinige Schuld für das Desaster?**

Gestern legte der US-amerikanische „National-Transportation-Safety-Board“ NTSB [seinen Bericht](#) über die Umstände vor, die zum [Untergang](#) der „HMS Bounty“ im Oktober 2012 ca. 100 Seemeilen vor der Küste des US Bundesstaates North Carolina führten.

Von 16 Crewmitgliedern konnten 14 Personen durch die US Coast Guard gerettet werden – und das mitten im Hurrikan „Sandy“. Die 42jährige Claudene Christian, ein Crewmitglied, das erst einen Monat zuvor auf dem Schiff angeheuert hatte und über keine Hochseerfahrung verfügte, verstarb auf dem Rückflug zur Küste, nachdem Reanimationsversuche der Retter erfolglos blieben.

Der 63jährige Kapitän der „Bounty“, Robin Walbridge, galt als [verschollen](#). Er ging offenbar mit seinem Schiff unter und wurde später für tot erklärt. Zwei Retter der Küstenwache wurden später für ihren selbstlosen Einsatz bei der Rettung der Crewmitglieder mit Tapferkeitsmedaillen geehrt.

## Neue Erkenntnisse?



Der vermisste „Bounty“-Skipper Robin Walbridge. © HMS Bounty

Im Prinzip ergaben die Ermittlungen des NTSB kaum Neues über den Hergang des Unglücks, erstmals wurde allerdings mit dem „Finger“ auf einen vermeintlich Schuldigen gezeigt. Dies ist nach US-amerikanischer Rechtslage eine wichtige Voraussetzung für etwaig anstehende Zivilklagen, etwa gegen die Besitzer des Schiffes.

Der Bericht des NTSB, der in den nächsten Tagen von einem weiteren Bericht der US-Coast-Guard in wesentlichen Teilen bestätigt werden soll, dürfte zudem Auswirkungen darauf haben, wie in Zukunft historische Segler oder deren Nachbauten (wie im Fall der „Bounty“) in Bezug auf ihre Hochseetauglichkeit und Sicherheit überprüft werden müssen.

Bevor die „Bounty“ die Hafenstadt New London/Connecticut mit dem Ziel St. Petersburg/Florida verließ, war sich Kapitän Walbridge nach Aussagen der verhörten Crewmitglieder darüber im Klaren, dass der aufziehende Hurrikan „Sandy“ ostwärts gen Küste zog.

Dennoch ließ Walbridge offenbar Richtung Auge des Hurrikans steuern. „Sandy“ zog jedoch schneller als vorhergesagt ostwärts, so dass die „Bounty“ mit der vollen Wucht des Sturms getroffen wurde.



Die gekenterte "Bounty" kurz vor dem Untergang. © Coastguard

Als die Rettungshubschrauber das sinkende Schiff erreichten, trieben die Überlebenden neben dem Wrack zwischen zehn Meter hohen Wellen. Es wurden Windgeschwindigkeiten von 165 km/h vor Ort gemessen.

### Falscher Kurs?

„Dass der Kapitän das alternde Schiff mit einer derart unerfahrenen Crew mitten in den Sturm segelte, war eine rücksichtslose und waghalsige Entscheidung“ wird in dem NTSB-Bericht deutlich gemacht. Zehn der „Bounty“-Mannschaftsmitglieder waren weniger als ein Jahr an Bord, zwei hatten erst einen Monat zuvor angeheuert.

Der Report sagt weiter aus, dass „Waldbridge zu nah in Richtung Auge des Sturms segeln ließ, statt vom Zentrum des Sturms weg zu segeln.“

Der Hurrikan „Sandy“ war jedoch zum Zeitpunkt des Unglücks mehr als 1.600 km breit.

Im Report heißt es weiter: „Das Gebiet, das Walbridge ansteuerte, lag zum Zeitpunkt des Auslaufens bereits voll im Bereich der Sturmwarnung, mit zunehmender Verschlechterung der Situation!“

### Draußen besser als drinnen?



Die HMS Bounty auf der Mündung des Hudson Rivers © hmsbounty

Kurz nach Veröffentlichung des NTSB-Reports berichtete eine Überlebende des Unglücks dem TV Sender CNN, dass Kapitän Walbridge ein „sehr auf Sicherheit bedachter Mann“ gewesen sei. „Aber ich gebe zu, dass er ein Faible für Stürme hatte und oft einfach mit dem Schiff auslief, um sie draußen abzureiten!“

Tatsächlich gilt bei vielen Skippern und Kapitänen die alte Regel, ein Schiff sei bei Sturm auf See sicherer als an Land. Aber Spezialisten weisen darauf hin, dass hierbei eine Verhältnismäßigkeit gelten sollte. Ein Hurrikan ist und bleibt ein Hurrikan. Lieber ein Schiff im Hafen einem zerstörerischen Sturm aussetzen als 16 Crewmitglieder in eine unnötige Gefahr auf See begeben.

Der Bericht beleuchtete auch eine offenbar mangelhafte Wartung der „Bounty“. Mehrere Crewmitglieder hatten während der Untersuchung ausgesagt, dass der Dreimaster eine „schlechte Reputation“ gehabt habe.

Das Schiff habe selbst bei guter Wetterlage reichlich Wasser gemacht und Kapitän Walbridge habe vor dem fatalen Auslaufen in Richtung Sturm definitiv nicht überprüfen lassen, ob alle Pumpen an Bord auch tatsächlich einsatzfähig sind.

### Rott im Rumpf?

Zudem sei bekannt gewesen, so die Crewmitglieder weiter, dass einige Stellen des „Bounty“-Holzrumpfes deutlich verfault waren. Dies sei mit bloßem Auge zu erkennen gewesen. Bei einer routinemäßigen Sicherheits-Inspektion durch die „Coast Guard“, der sich alle Schiffe, die Touristen oder Gäste an Bord nehmen, regelmäßig unterziehen müssen, gab es jedoch zwei Monate vor dem Unglück keine Beanstandungen!



Die Bounty beim Abwettern © unbekannt – ein Besatzungsmitglied

„Ein Kapitän muss sich über den Zustand seines Schiffes im Klaren sein. Walbridge hätte die „Bounty“ niemals den Bedingungen eines Hurrikans auf See aussetzen dürfen!“ fasst der Report zusammen.

Dennoch hat die Familie des verstorbenen Crewmitglieds Laurene Christian