

**Buchbesprechung, VI.2020, unter besonderer Berücksichtigung der CARE-Perspektive, veröffentlicht auf [www.cns-cas.ch](http://www.cns-cas.ch) / [www.care-teams.org](http://www.care-teams.org) / [www.notfallseelsorge.ch](http://www.notfallseelsorge.ch)**

VON SCHROEDER, Urs: *Im Strudel einer Katastrophe. Das Unglück von Halifax und seine Folgen (mit einem Vorwort von Beatrice Tschanz)*, Zürich: elfundzehn Verlag, 2020; Hb., 269 S., SFr. 36.—.

---

Der Verfasser dieses Buches, Urs von Schroeder (Jg. 43), war fast 30 Jahre lang Mediensprecher und Kommunikationsbeauftragter der einstigen Swissair. Bei der Bewältigung der bisher grössten Katastrophe der Schweizer Zivilluftfahrt beim kanadischen Halifax (1998) war er aktiv in der Kommunikationsarbeit tätig. Im Vorwort schreibt Beatrice Tschanz, die damalige Kommunikationschefin, zu Schroeder und seinem Buch: „Er war ein Top-Insider, gehörte dem Kommunikationsteam der Swissair an und verbindet meisterhaft sein technisches Wissen, seine profunden Recherchen und sein feinsinniges Gespür mit der Konzentration auf wesentliche Aspekte. Die Lektüre seines Buches ist – weil Theorie und Praxis oft weit auseinander klaffen – besonders auch allen Krisen- und Katastrophenorganisationen ans Herz zu legen.“ (11). Schroeder widmet sein Buch im Gedenken an alle, die ihr Leben verloren haben, allen Angehörigen der Opfer, dazu den „vielen tausend Menschen beidseits des Atlantiks, deren Leben sich durch diese Tragödie verändert hat“ (7). Es ist dies das erste deutschsprachige Buch zur Flugzeugkatastrophe bei Halifax.



Das Geschehen ist nicht nur bekannt, sondern auch gut dokumentiert – so gut wie wohl nur wenige Grossereignisse und Katastrophen (vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Swissair-Flug\\_111](https://de.wikipedia.org/wiki/Swissair-Flug_111)). In der Nacht vom 2. auf den 3. September 1998 ist der Swissair-Flug Nr. 111, eine MD 11 (HB-IWF), von New York unterwegs nach Genf. An Bord sind 229 Personen (215 Passagiere und 14 Besatzungsmitglieder). Nach Rauchentwicklungen im Cockpit wird eine Notlandung im Halifax (Neuschottland) angestrebt. Dazu kommt es nicht, vielmehr zerschellt das Flugzeug um ca. 1:30 h vor Halifax auf dem Atlantik, in der Nähe von Peggy's Cove an der St. Margarets Bay. Es gibt keine Überlebende.

Die gewählte Form des Schreibens ist nicht einfach eine Dokumentation; es handelt sich vielmehr um eine Erzählung, strukturiert in 7 Hauptabschnitte, die wiederum in viele Abschnitte unterteilt sind. Das Buch ist somit gut strukturiert und leicht lesbar. Die Schilderung ist fesselnd, ja sogar „spannend“ – auch wenn diese Bezeichnung dem Umstand, dass keine Fiktion, sondern traurige Realität im Hintergrund steht, nicht angemessen ist. Die Erzählung verbindet einzelne Lebensschicksale und Geschehnisse mit Informationen und umfasst Geschehnisse der Vorbereitung, des Flugs und dann ausführlich die Folgen für eine Vielzahl von Leuten und Behörden. Es geht um die Flugpassagiere, die trauernden

Angehörigen und diejenigen, die sie dabei begleiten, aber auch um jene, die mit der Bergung der Überreste der Menschen und Flugzeugteile, der Rekonstruktion der Unfallursache, der Berichterstattung und anderem mehr betraut waren. Wie der Autor mir im persönlichen Gespräch versicherte, hat er über Jahre hinweg in über 100 informellen Gesprächen und Interviews mit Betroffenen und Beteiligten die Sachverhalte sowie Erfahrungen und Einschätzungen von Menschen sorgfältig recherchiert und das Material in insgesamt 12 Bundesordnern zusammengetragen. So vermag er auch viele Namen zu nennen und kleine und grössere Geschichten zu erzählen. Von Leid ist die Rede; dies geschieht anschaulich, behutsam, in Wahrung der nötigen Distanz. Auch Gutes und Hilfreiches kommt zur Sprache – Berichterstattung, Betreuung und nachherige Rekonstruktion und Aufarbeitung gelten weithin als vorbildlich –, ebenso Fehler und Missverständnisse. Schliesslich werden auch Auswüchse und Ungutes nicht verschwiegen. Die vielen verknüpften Erzählfäden und Einzelgeschichten erschweren etwas den Gesamtüberblick. Von daher wäre für eine allfällige Neuauflage wünschbar, wenn im Anhang neben dem Gedenken an die Verstorbenen ein Register mit Namen und Funktionen der zahlreichen Institutionen und Personen (allenfalls mit Kurzerklärungen) beigegeben werden könnte.

Das Geschehen liegt nun 22 Jahre zurück. Nach Aussage des Autors hat sich das Buch aus verschiedenen Gründen verzögert. Diese zeitliche Distanz erweist sich jedoch als gut und bot die Chance, manches zu schildern, was bei geringerem Abstand zum Unglück nicht möglich gewesen wäre. Dazu gehören die Namen und Stimmen in ihrer Authentizität (gleichwohl bekam er auch Absagen von Leuten, die ihm Erzähltes im Buch nicht erwähnt haben wollten).

Ich mag mich selbst recht gut an die Katastrophe erinnern, weithin medial übermittelt und vertreten vonseiten der Swissair durch Beatrice Tschanz. Bald danach war ich an den Anfängen der Notfallseelsorge und später im Care Teams des Kantons Bern beteiligt. Was mir aufgrund dieses Buch neben Einzelgeschichten und einem Gesamtbogen neu vor Augen geführt wurde, sind die unglaublichen Ressourcen, die dieser Flugzeugabsturz personell, materiell und finanziell gefordert hat und über Jahre viele Leute involvierte. Um aus der Vielzahl von Angaben nur einige zu erwähnen:

- Neben den menschlichen Überresten wurden über 2 Millionen Einzelteile (126,5 Tonnen) aus der See geborgen. Die Rekonstruktion der verunglückten Maschine gelang damit zu 98%.
- Eine Vielzahl von Schiffen, (Untersee-)Booten, Tauchern und rund 1'200 Leute waren bei der Bergung auf längere Zeit beteiligt.
- Rund 48'000 Telefongespräche liefen im Info-Zentrum der Swissair.
- Über 1000 Familien boten in Orten um die Absturzstelle ihre Gastfreundschaft an.
- Schadenersatzklagen von Angehörigen in einem Gesamtbetrag von über 5 Milliarden US-Dollar wurden erhoben.
- Die Kosten der Opferidentifikation und der Untersuchungsbehörden in Kanada beliefen sich auf insgesamt über 60 Millionen kanadische Dollars. Auch der finanzielle Gesamtaufwand der Swissair war beträchtlich.

Der Schlussbericht im März 2003 (zwei Jahre nach dem Grounding und damit dem Ende der Swissair) geht mit hoher Wahrscheinlichkeit von einem Schmelbrand als Auslöser des Absturzes aus. Am 20. Jahrestag (2018) fand nochmals ein Zusammenkommen vor Ort für die Angehörigen, bei den neu entstanden Gedenkstätten, statt.

Uns interessieren hier natürlich besonders die Dienste und Vorgehensweisen der Care Teams. Unter den Vielzahl der Einsatz Leistenden finden sich Margrit Schilling und Roger Leuthold (Care-Team-Leitung), der Flughafen-Seelsorger Walter Meier, der Psychologe Peter Fässler, Franz Bucher (später Gründer von CareLink), Richard Frey, Jocelyne Stucki, Rita Cescutti, Nicole Brandes und andere mehr. Den Care Teams kam zugute, dass – aus früheren Notgeschehnissen angestossen – relativ neu Kommunikations- und Care-Teams samt Dispositive vorhanden waren und Übungen stattgefunden hatten. Obwohl ein solch grosser und unverhoffter „Ernstfall“ alle bis zum Übermass forderte, waren nach dem Eintreffen die Teams bald soweit aufgestellt, dass sie in den Einsatz gehen konnten – angesichts der Neuheit wurde vieles spontan entschieden, und das Meiste wohl auch gut. Von Vorteil war, dass aufgrund der Partnerschaft mit der amerikanischen Airline „Delta“ (Atlanta) nicht nur Spezialisten in verschiedenen Bereichen aus den USA zu Hilfe kamen, sondern auch Care-Team-Leute. Das war auch nötig, denn es gab verschiedene internationale Brennpunkte der Betreuung: Der Hauptsitz der Swissair in Zürich, der geplante Ankunftsort in Genf, dann der Unglücksort an der kanadischen Atlantikküste bei Halifax. Dazu kam der Abflugsort in den USA, verbunden mit dem Umstand, dass rund die Hälfte der verunglückten Passagiere US-Amerikaner waren (die nächstgrösseren Nationalitäten waren mit je über 40 Personen Leute aus der Schweiz und Frankreich). Zu den Aufgaben gehörte auch die Einrichtung einer beträchtlichen Zahl von Hotlines für Fragen von Angehörigen, aber auch Journalisten und anderen mehr. Zunächst war zu klären, wer effektiv in der verunglückten Maschine war (eine beträchtliche Zahl gemeldeter Passagiere buchte um bzw. erschien nicht zum Flug). Die Betreuung der Angehörigen wurde erschwert durch verworrene Familienverhältnisse mit getrennt lebenden, teils zerstrittenen und nicht miteinander kommunizierenden Personen. Bald schon wurden die Angehörigen, begleitet durch das Care Team, nach Halifax geflogen, um vor Ort Abschied nehmen zu können. Mit Rosen und Kerzen wurden Abschiedsrituale gestaltet. Auch das Swissair-Personal bedurfte Hilfe; viele Kolleginnen und Kollegen kannten Crew-Mitglieder oder waren sogar befreundet. Von den Angehörigen erlebten die Care Teams viel Dankbarkeit. Aber auch mit Ablehnung, Schuldzuweisung und Aggression wurden sie konfrontiert.

Der Verfasser gibt dann auch Einblick, wie es bei Einzelnen unter den Angehörigen und dem Care Team weiterging und was sich entwickelte. Den Schluss des Buches bildet *in memoriam* die Auflistung aller Namen von Passagieren und Besatzung.

Dem Buch ist vieles andere mehr zu entnehmen. Es ist denjenigen, die in Krisenmanagement und -kommunikation engagiert sind wie auch allen Leitern und Mitgliedern von Care Teams besonders zugeeignet und auch zu empfehlen. Aus diesem Umstand hat auf Anfrage hin der Verlag einem vergünstigten Bezug dieses Buches als Care-Teams-Aktion zugestimmt (was vom Autor begrüsst wurde). Für diese Rabatt-Promotion (Sfr. 29.– statt 36.–) ist eine Bestellung direkt ab Homepage vorzunehmen: <https://www.cns-cas.ch/bericht/219>.

Beat Weber, Pfr. Dr. theol.

Geschäftsführer & Webkoordinator von „Care Teams | Notfallseelsorge Schweiz“ (CNS)

Anwilerstrasse 11

CH-4059 Basel

[beat.weber@cns-cas.ch](mailto:beat.weber@cns-cas.ch)