



Badegäste auf Giglio vor dem Wrack der „Costa Concordia“: „Einfach sinken lassen? Gott bewahre! Und zersägen? Niemals!“

SCHIFFFAHRT

Bergung erster Klasse

Die Entsorgung des Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“ ist das spektakulärste Abschleppmanöver in der Geschichte der Nautik. Der Druck auf die Ingenieure ist groß, misslingt die Aktion, droht der Reederei ein weiteres Desaster.

Die Palmen sind vertrocknet, kopf- über hängen sie über der rostigen Reling. Sonnenstühle liegen kreuz und quer auf dem Deck, hinter Glasdächern sind noch verwüstete Banktische zu erkennen. Aus der Nähe betrachtet, von Bord eines Schlauchboots der Kü-

tenwache, wirkt das Kreuzfahrtschiff „Costa Concordia“ wie eine in Eile verlassene Stadt.

Die Uhr über dem Kinderschwimmbecken ist stehengeblieben in jener Nacht auf den 14. Januar: 23.30 Uhr, zu diesem Zeitpunkt hatte Unglückskapitän Fran-

cesco Schettino sein Schiff längst verlassen, Gäste und Crew aber kämpften noch um ihr Überleben.

Nicholas Sloane, ein 51-jähriger Südafrikaner mit rotem Haar, Sommersprossen und Pranken wie ein Bär, steuert das Schlauchboot um das Wrack. Meterlang



CARLOS FOLGOSO / MASSIMO SESTINI / DER SPIEGEL

klafft vor ihm die Wunde im Rumpf, in der bis vor kurzem noch ein Teil eines Felsens steckte. Über ihm schweben Arbeiter in einem Gitterkäfig, der am Schwenkarm eines schwimmenden Krans hängt. Zu den Schweißern, die wie Bergsteiger in der schrägen Bugwand hängen, brüllt er scherzend hinüber.

Sloane ist Senior Salvage Master, der Chef-Berger der „Costa Concordia“. Er hat Nautik studiert, mit seinem Kapitänspatent könnte er die „Queen Mary 2“ kommandieren oder einen Supertanker, aber das hat er nie gewollt. Sloane steuert keine Schiffe, er räumt sie weg. Seit drei Jahrzehnten arbeitet er als Müllmann auf den Weltmeeren, hebt gesunkene Ölplattformen oder zerschneidet Schiffe unter Wasser. Sein Job auf der Insel Giglio jedoch ist es, das Wrack aufzurichten und in einen Festlandshafen zu schleppen, möglichst heil, möglichst im Stück.

Dann werden die Fernsteams neue Bilder produzieren, die jene alten überlagern sollen, die sich in die Köpfe gebrannt haben: die Bilder von Menschen, die sich verzweifelt an Seilen über die Bordwand in Rettungsboote hangelten. 32 Menschen starben in jener Nacht, unter ihnen 12 Deutsche.

Der Anruf der Bergungsfirma Titan Salvage aus Florida erreichte Sloane in Neuseeland, er holte gerade einen Frachter vom Riff. Von Giglio, der verwunschenen Lilieninsel zwischen Elba, Montecristo und dem toskanischen Festland, hatte er noch niemals gehört. Er dachte an italienischen Rotwein, den er so gern trinkt, rief seine Frau an und fragte, ob sie ihn in „good old Europe“ treffen wolle. Vergiss es, sagte die Frau, sie hatte die Schreckensbilder von Giglio im Fernsehen gesehen. Vor ein paar Wochen hat sie ihn dann doch besucht mit ihren drei Kindern.

Nicholas Sloane spricht über das Wrack, zärtlich und zotig, wie ein Seebär über seine Geliebte. Er beschreibt, wie er sie betten will auf Matratzen aus Zement, wie er ihr Windeln anlegen will, schwimmende Pontons um die Flanken. Auf seiner Dienstkleidung, einem weißen Polo-Shirt, steht das Motto der Mission: „Determination & Love“, Entschlossenheit und Liebe.

Sloane handelt im Auftrag von Costa Crociere, der Reederei der „Costa Concordia“. Er kommandiert derzeit rund 100 Ingenieure, 24 Taucher und etwa 100 weitere Spezialisten. Gelingt die Bergung, sagt er und grinst, wird er triumphierend dort oben stehen auf dem Oberdeck am Pool. Im Frühjahr soll die „Costa Concordia“ wieder schwimmen, wenn auch nur für kurze Zeit; bis dahin kann noch viel passieren.

Was in diesen Tagen auf Giglio vorbereitet wird, ist das spektakulärste Abschleppmanöver eines Schiffswracks in der Geschichte der Nautik. Nie zuvor wurde ein Kreuzfahrtrieme, 290 Meter lang, 36 Meter breit, mit einer Verdrängung von 50 000 Tonnen, der obendrein auf einem felsigen Steilhang liegt und abzurutschen droht, zurück ins Lot gebracht. Mindestens 300 Millionen Euro wird die Bergung kosten. Sie soll technische Standards setzen und ökologische.

Denn es geht um die Reinwaschung einer beschmutzten Branche, um die große Geste nach der großen Blamage. Die rückstandsfreie Entsorgung des vor einer Urlaubsinsel gestrandeten Vergnügungsschiffs ist auch ein Signal an die Kritiker des Kreuzfahrtgigantismus. Für Costa Crociere geht es um die Zukunft, die Reederei muss Vertrauen zurückgewinnen, auch deshalb nimmt sie ein SPIEGEL-Team mit zum Wrack und präsentiert erstmals Details ihrer Arbeit.

Ein Hotel im Hafen von Giglio ist die Operationszentrale der Wrackheber. Die Fenster im „Salvage Room“ im ersten Stock sind zugehängt mit blauen Vorhängen, Ventilatoren surren, an Laptops sitzen junge Männer mit Schiebermützen und derben Stiefeln und jagen jeden davon, der hier nichts zu suchen hat.

Im Vorfeld der Bergung dreht sich alles um Mathematik: Hunderte Dateien schickten die Ingenieure zwischen Giglio und dem Hamburger Marine-Ingenieurbüro Overdick hin und her. Es geht um komplexe Rechenmodelle, um die Frage, ob das Schiff das Aufrichten aushalten kann. Die Rechnung scheint aufzugehen, der Rumpf dürfte den Hebekräften standhalten. Aber was passiert, wenn die kritische Stelle im Bereich der Kante, über die das Schiff gedreht werden soll, bricht? Eine absolute Gewissheit gibt es nicht. Einen Plan B ebenso wenig.

Anfang Mai, vier Monate nach der Havarie, vergab ein technisches Komitee aus Vertretern der Reederei, von Schiffbauunternehmen und weiteren Experten den Auftrag an die Bergungsfirma Titan Salvage aus Florida und an Micoperi, ein auf Unterwasserkonstruktionen wie Ölplattformen spezialisiertes Unternehmen mit Sitz in Ravenna. Sechs weitere Firmen hatten an der Ausschreibung teilgenommen, darunter auch die Spezialisten von Smit aus Rotterdam, die bis vor wenigen Wochen das Schweröl aus dem Wrack gepumpt hatten und so beliebt waren, dass die Gigliesi sie am Hafen mit La-Ola-Wellen verabschiedeten. Die Firma Smit war es auch, der 2003 der Coup gelungen war, einen im Ärmelkanal gesunkenen Autofrachter zu zersägen und stückweise abzutransportieren.

Das Zerschneiden der „Costa Concordia“ jedoch kam für die Jury nicht in Frage, sie entschied sich für den teuersten aller Vorschläge, für den Plan, das auf der Seite liegende Schiff im Ganzen aufzurichten. Dazu wird das Parbuckling-Prinzip angewendet, eine Art Rollmanöver (siehe Grafik Seite 134). Für das Experiment werden 33 Meter hohe Stahlkästen an beiden Bordwänden als Schwimmkörper befestigt. Von einer tief im Fels verankerten Unterwasser-Plattform aus werden 36 Stahlseile, jedes dick wie ein Laternenpfahl, zu den Oberkanten dieser Schwimmkästen reichen. An diesen Seilen soll sich das Wrack nahezu geräuschlos aus der Schiefelage drehen. Was in einem Jahr akribisch vorbereitet wurde, wird nur knapp zwei Stunden dauern – wenn es denn gelingt.

Schon jetzt zeigt sich, dass bei der Wrackhebung mit Titan Salvage und Micoperi zwei sehr verschiedene Unternehmenskulturen aufeinanderstoßen: verwegene Problemlöser die einen, die sich von Hubschraubern auf havarierte Tanker abseilen und auf hoher See herrenlose

Schiffe einfangen wie wilde Beute. Die anderen, Konstrukteure, arbeiten akribisch nach geltenden Richtlinien, jeder ihrer Schritte wird mit der Küstenwache, dem Umweltministerium, der Region Toskana oder dem Bürgermeister von Giglio abgestimmt. In einem Fall wie diesem können Italiens Bürokraten sehr penibel sein. Mehrmals schon ermahnten die Micoperi-Ingenieure ihre Kollegen von Titan Salvage zu mehr Gehorsam: „Wir sind hier nicht in Bangladesch.“

Kapitän Sloane arbeitet oft in Ländern wie Bangladesch. Dies hier aber, sagt er, sei eine Bergung erster Klasse, wie man sie sich nur in der Ersten Welt leiste.

Gewiss, es gibt billigere Arten, Wracks zu entsorgen. Einfach liegenlassen ist die günstigste. Mit Dynamit in die Luft jagen eine andere, darin ist Sloane Experte. Er öffnet auf seinem Laptop einen Ordner mit dem Namen „Blow Jobs“, zeigt Filme mit gestrandeten Schiffen, die in sich zusammenfallen wie Hochhaustürme. „Blow Jobs sind immer eine Option“, sagt Sloane und grinst, „aber keine für Giglio.“ Das Wrack sei wie ein Überraschungsei, man wisse ja nicht, wie viel Reinigungsmittel oder Kosmetika, aber auch Bettlaken und Teppiche da aufgewirbelt würden. Und natürlich wäre eine Explosion pietätlos, schließlich werden noch zwei Leichen im Bauch des Schiffes vermutet, die einer sizilianischen Passagierin und die eines Bordkellners aus Indien.

Tagsüber, auf dem Balkon des „Salvage Room“, ziehen die Bergungsingenieure hektisch an Zigaretten. Sie sehen auf schöne, braungebrannte Körper, Bikinis, Sonnenschirme, spielende Kinder.

Direkt unter ihrem Balkon verläuft der Pilgerpfad zu den Felsen vor dem Wrack, das nur 200 Meter entfernt im Sonnenlicht schimmert. Mehrere tausend Schaulustige besuchen die Insel täglich. Die meisten bleiben nur wenige Stunden, sie laufen zu den Felsen unter der Rettungszentrale, picknicken, mieten sich Strand-



Bergungsleiter Sloane: Reinwaschung einer beschmutzten Branche

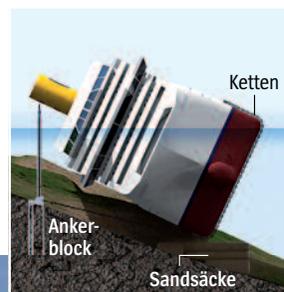
liegen und schwimmen bis zur Absperung vor dem Wrack. Und sie fotografieren sich vor der schaurigen Kulisse, manche auch mit Schettino-Masken, die sie vom Festland mitgebracht haben.

Früher war die Lilieninsel ein Geheimtipp, geschätzt wegen ihrer Abgeschiedenheit am türkisblauen Meer. Brigitte Bardot kam hierher, die Agnellis, die Königsfamilien aus Griechenland und den Niederlanden. Das ist lange her. Heute, seit Giglio weltbekannt ist, bleiben die Stammgäste aus, und über die Insel ist eine Art billiger Katastrophentourismus hereingebrochen, der jedoch den Einwohnern mit ihren Restaurants und Bars die Saison ihres Lebens beschert.

An diesem Septembermorgen stehen fünf Kreuz-

fahrer aus Mannheim zwischen den Sonnenbadenden auf den Felsen. Sie kommen von Bord der „Liberty of the Seas“, es ist ihre 35. Kreuzfahrt. Die paar Stunden Landgang in Civitavecchia haben sie genutzt, um im Leihwagen hierherzurasen. Sie sagen, sie mussten das Wrack mit eigenen Augen sehen, weil sie lange nicht glauben wollten, dass so ein Schiff überhaupt sinken kann. Ja, sagen sie, auch die Lust an der Sensation spiele eine Rolle und die Genugtuung, dass es nicht sie getroffen hat. Sie lassen sich die Bergung erklären. „Einfach sinken lassen? Gott bewahre!“, sagt einer. „Und zersägen? Niemals! Nur erhabenen Hauptes darf das Schiff die Insel verlassen.“

Am Pilgerpfad der Touristen hat auch ein Profes-



Rolle seitwärts Der Plan für die Bergung der „Costa Concordia“



Aktueller Stand des Projekts: Ankerketten, die an der Backbordwand befestigt und unter dem Rumpf hindurch gespannt werden, sichern das Wrack gegen weiteres Abrutschen.



Ende 2012 / Anfang 2013: Unter Wasser wird eine Plattform errichtet, die das Schiff später auffangen soll. An der Backbordwand befestigen Schweißer 15 Schwimmkästen mit bis zu 33 Meter Höhe.

sor sein Lager aufgeschlagen. Es ist Gian-domenico Ardizzone, 62, grauhaarig, Khaki-Shorts, ein Meeresökologe der Universität La Sapienza in Rom. Ardizzone ist ein stiller Italiener, jedes Mal wenn sie johlen und planschen, zuckt er zusammen, er ist lieber unter Wasser als unter Menschen.

Ardizzone soll dafür sorgen, dass die Umwelt nicht leidet unter der Räumung der „Costa Concordia“. Er arbeitet unter Zeitdruck, sieben Tage die Woche, ständig muss er Rechenschaft ablegen vor den Kommissionen, dem Umweltministerium in Rom und den Einwohnern von Giglio auf ihren wöchentlichen Treffen. Umwelt, so viel steht außer Frage, wird großgeschrieben bei diesem Projekt.

Noch nie, sagt Ardizzone, habe er unter solch paradiesischen Bedingungen geforscht. Während seine Universität unter der Wirtschaftskrise und den Spardiktaten leidet, steht ihm hier ein Budget von einer Million Euro zur Verfügung, er sagt, er finde das zynisch.

Die Wirkungsstätte des Forschers ist der Meeresboden im Bereich des Wracks. Er taucht oft hinunter und lässt Roboter jeden Zentimeter absuchen. Er lässt den Grad der Wasserverschmutzung messen, sie ist gering, und er überwacht, wie sehr die Lautstärke der Schweiß- und Bohrarbeiten Flora und Fauna beeinträchtigt.

Ardizzones größter Streich bisher war die Umbettung der Pinna nobilis. Die Edle Steckmuschel wird bis zu 80 Zentimeter groß, sie ist eine Seltenheit und steht unter Artenschutz. Er zeigt Unterwasserfotos, wie er die bedrohten Tiere aus dem Schatten des Wracks klaubte und ein paar hundert Meter weiter in Reih und Glied wieder ansiedelte. Das Gebiet, wo sie jetzt senkrecht im Sand stecken und sich erholen, sieht aus wie ein Friedhof, ein Mahnmal im Meer.

Ardizzone seufzt, er findet diese Aktion selbst ein wenig lächerlich. Die Alibi-Rettung einer Muschel, die kaum je-

mand kannte. Beim Umweltschutz jedoch lässt sich die Reederei nicht lumpen, nichts darf riskiert werden, bloß keine Kritik von den Greenpeace-Leuten jetzt, die auch schon hier waren und Wasserproben entnehmen.

Der Ökologe findet, die Insel habe andere Probleme, die Sprengung der Granitfelsen etwa, die Giglios Einwohner zu teuren Fliesen verarbeiten. Oder den Müll der Tagestouristen, ihre Zigarettenstummel, die sie von den Felsen ins Meer werfen. Aber Ardizzone macht mit, er verdient an diesem Projekt. Und er hat einen Traum für die Zeit nach dem Wrack. Er will einen Unterwasserpark errichten. Er will, dass wenigstens die Plattform bleibt und nicht verschrottet wird wie das Wrack. Der Park, träumt Ardizzone, soll an das Unglück erinnern, und man soll etwas lernen über Naturschutz im Mittelmeer.

Die Reederei will davon nichts wissen. Die Gigliesi schon gar nicht. Die, sagt Ardizzone, seien typische Insulaner, konservativ und starrköpfig, sie wollen, dass alles wieder wird wie vorher: Sauber und ruhig, die Katastrophe würden sie am liebsten löschen aus der Erinnerung.

Vergessen werden soll auch der Name des „Capitano Dilettante“. Jedes Mal, wenn der Name Francesco Schettino fällt, räuspert sich der Pressemann von Costa Crociere und ermahnt die Ingenieure.

Man ist nervös bei der Reederei: Gegen sie und ihren Mutterkonzern Carnival Corporation & plc laufen Schadensersatzklagen in Millionenhöhe, und am 15. Oktober beginnt in Grosseto der Prozess gegen Kapitän Schettino. Wie so oft in Italien kursiert schon vor der Verhandlung das 270-seitige Gerichtsgutachten, und italienische Zeitungen zitieren genüsslich aus Black-Box-Mitschnitten mit Gesprächen auf der Kommando- brücke. Schettino, so scheint es, wird der Hauptschuld-

ge bleiben. Aber auch Vorwürfe an die Reederei werden bestätigt: ihr miserables Krisenmanagement in jener Nacht, die irrwitzigen Sprachprobleme auf der Brücke. So soll der indonesische Steuermann die Befehle von Schettino zweimal nicht richtig verstanden haben. Des Weiteren wird zu klären sein, ob die Reederei über das Verneigungsmanöver vor Giglio informiert gewesen war, was sie vehement bestreitet. Auch deshalb leistet sich Costa Crociere diese Bergung erster Klasse, sie muss gelingen, nichts darf mehr schiefgehen.

Für den Pfarrer von Giglio gilt kein Re-deverbot, er ist nicht Costa Crociere verpflichtet, nur Gott und den Gigliesi. Wenn Francesco Schettino zu ihm käme und die Beichte ablegen wollte, „würde ich ihn zum Teufel jagen“. Vorher jedoch würde er ihm Fragen stellen. Warum er sein Schiff im Stich gelassen hat und nichts Besseres zu tun hatte, als ins Hotel Bahamas zu eilen, um sich umzuziehen, während sich nebenan, keine zehn Meter weiter, die Kirche mit Bootsflüchtlingen füllte.

Don Lorenzo, 62 Jahre alt, ein wohlgenährter Mailänder, steht vor seiner Kirche und streicht der hüfthohen Madonnenstatue über den Kopf, sie stammt aus der Schiffskapelle der „Costa Concordia“. Zum Dank für seinen Einsatz hat die Reederei sie ihm vermacht.

Seit jener Januarnacht gilt Don Lorenzo als einer der Helden von Giglio. Noch vor Mitternacht hämmerten die ersten Passagiere an seine Pforte. Sie flehten um Einlass, pitschnass waren sie und froren, es war kaum über null Grad, einige trugen noch ihre Abendgarderobe vom Galadiner, andere Schlafanzüge.

Bald glich das Kirchenschiff einem Flüchtlingslager, der Pfarrer brachte Tee und Decken. Es wurden immer mehr, 3200 Passagiere waren an Bord und etwa 1000 Besatzungsmitglieder, er wusste nicht, was er machen sollte, er rief seinen



Frühjahr 2013: An Schwimmkästen und Plattformrand werden 36 Stahlseile befestigt. Hydraulisch betriebene Spannelemente („Strand jacks“) ziehen das Schiff aus der Seitenlage („Parbuckling“).



Mai 2013: Auch an der Steuerbordseite werden Schwimmkästen montiert. Das Wasser wird aus den Kästen gepumpt. Das Schiff bekommt Auftrieb und kann abgeschleppt werden.

ILLUSTRATION: TITAN, MICOPEPI

Bischof auf dem Festland an, der sagte: „Gib nicht auf, auch Jesus hätte so gehandelt.“

Als die Passagiere panisch wurden, griff sich Don Lorenzo ein Megafon von einem weinenden Crewmitglied. Er versuchte es mit ein paar Worten auf Deutsch und Englisch, er sagte: „Ihr seid auf der Lilieninsel, Toskana, ihr seid gerettet, ich kümmere mich.“ Dann holte er seine letzten Weihnachtsplätzchen aus dem Pfarrhaus, drückte jedem eins in die Hand und umarmte ihn.

In der Kirche liegen heute noch die Dankeschreiben aus aller Welt und Schuhe und Decken, die sie ihm zurückgeschickt haben. Der Pfarrer sagt, bald sei die Saison vorbei, er hoffe, dass auch die Katastrophentouristen die Insel im Herzen behalten, nicht wegen des Schiffes, sondern wegen der guten Menschen von Giglio. In ein paar Monaten wird er mit dem Bischof Weihwasser auf den Bug spritzen, er wird die „Costa Concordia“ segnen, bevor sie ihre letzte große Reise antritt.

Wenn alles nach Plan läuft, soll das Schiff am 28. Mai Giglio verlassen, dieses Datum steht fettgedruckt auf den Einsatzplänen im „Salvage Room“. Das mit dem erhobenen Haupt, wie es sich Kreuzfahrer und Reederei wünschen, wird jedoch schwierig werden. Der Auftrieb der hochhaushohen Schwimmkästen wird das Schiff nicht sehr weit über die Wasserlinie stemmen. 18 Meter Tiefgang wird es haben, statt 8,2 Meter zuvor. Auf seiner letzten Fahrt wird der Riese wie ein Kutter auf Krücken wirken, der sich schleichend davonmacht. Mit einer Geschwindigkeit von zwei Knoten wird die „Costa Concordia“ so langsam sein wie ein Fußgänger.

Auf der Überfahrt wird Senior Salvage Master Nicholas Sloane ganz oben stehen. Der Müllmann der Meere wird sich eine provisorische Brücke auf dem Oberdeck bauen lassen, in eigens montierten Glascontainern neben dem Pool. Im Hafen von Palermo soll das Schiff wohl abgewrackt werden. Sloane wird es, so viel ist sicher, als Letzter verlassen.

Er wird keine weiße Uniform tragen mit goldgestreiften Epauletten, er wird nicht zum Dinner bitten an den Captain's Table, für kein Verneigungsmanöver vom Kurs abweichen. Er stellt sich manchmal vor, was das für ein Leben wäre, Kapitän auf einem Kreuzfahrtschiff. Er sagt: „Es muss die Hölle sein.“

FIONA EHLERS, CHRISTIAN WÜST



Video:
**So soll das Wrack
geborgen werden**

Für Smartphone-Benutzer: Bildcode scannen, etwa mit der App „Scanlife“.
spiegel.de/app392012wrack