



Bergungsarbeiten am Wrack der „Tricolor“: 40 Millionen Dollar Entsorgungsgebühr

MICHEL SPINGLER / AP

SCHIFFFAHRT

Sperrmüll im Fahrwasser

Die Beseitigung des gesunkenen Autofrachters „Tricolor“ aus dem Ärmelkanal ist eine der schwierigsten Unternehmungen in der Geschichte der Wrackbergung. Vier Spezialfirmen kämpfen gegen Wellen und Strömung. Läge das Schiff tiefer, wäre es leichter zu heben.

Der Kran ist ein hochseetüchtiges Schiff. Er heißt „Asian Hercules II“, hat vier Antriebspropeller und Winden mit kilometerlangen Stahlseilen. Sie heben bis zu 3200 Tonnen – das ist rekordverdächtig, zumindest auf See.

Mit 31 Mann Besatzung reiste „Asian Hercules II“ kürzlich aus Singapur ins belgische Zeebrugge. Die Crew achtet auf Sauberkeit. An den Eingängen zu den Unterkünften und zur Brücke stehen Hausschuhe. Der Kapitän bietet Kaffee an.

In der Messe läuft der Fernseher. Die meisten schlafen. Noch ist nichts los. Der Koloss dümpelt im Hafenbecken.

Zusammen mit dem etwas kleineren belgischen Assistenzkran „Rambiz“ steht dem schwimmenden Fernost-Herkules eine der spektakulärsten Aufräumaktionen der

Seefahrtsgeschichte bevor: Auf dem Grund des Ärmelkanals warten 20 000 Tonnen Sperrmüll.

Am 14. Dezember letzten Jahres ereignete sich knapp 70 Kilometer westlich von Zeebrugge ein Verkehrsunfall. Niemand wurde verletzt oder getötet; allerdings erlitten 2862 Automobile der Marken BMW, Saab und Volvo und ein Schiff Totalschaden.

Der Autofrachter „Tricolor“ der norwegischen Reederei Wallenius Wilhelmsen kollidierte mit dem bahamaischen Containerschiff „Kariba“, kenterte und sank binnen 30 Minuten. Die Schuldfrage wird derzeit vor Gericht erörtert; die Unfallstelle blieb bislang ungeräumt – zum Verdruss der örtlichen Behörden und mancher Schiffsführer.

Der Ärmelkanal ist eine der meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt und zudem sehr seicht. Schon wenige Wochen nach der Kollision hatten zwei Schiffe das Wrack der „Tricolor“ gerammt und sich bei der Kollision den Bug verbeult.

Die havarierte Autofähre liegt in etwa 35 Meter Tiefe. Anfangs ragte das Wrack bei Ebbe sogar noch etwas aus dem Wasser; inzwischen ist der schwere Stahlrumpf noch einige Meter tiefer in den Schlick gesackt und liegt nun konstant knapp unter der Wasseroberfläche.

Die Versicherung der Reederei Wallenius Wilhelmsen erkannte den Handlungsbedarf und beauftragte schon vor Ende des Prozesses ein Expertenkonsortium aus vier Unternehmen mit der Bergung des Wracks. Der Vertrag wurde im

April unterzeichnet; sein Inhalt ist simpel: Für den erfolgreichen Abtransport der „Tricolor“ zur Abwrackwerft nach Zeebrugge zahlt die norwegische Gard-Versicherung den Bergungsfirmen 40 Millionen US-Dollar.

Pauschale Abkommen dieser Art sind normal unter den Müllmännern der Meere, deren Geschäftsbräuche durchaus an Störtebekers Zeiten gemahnen. Ist zum Beispiel das havarierte Schiff noch über Wasser, der Kapitän jedoch von Bord gegangen, greift der so genannte Lloyd's Contract: Wer das Schiff rettet, dem gehört je nach Abmachung die Ladung oder zumindest ein Teil davon.

Die niederländische Bergungsfirma Smit verlor bei diesem maritimen Roulette im vergangenen Jahr die Beute ans Meer. Den leckgeschlagenen Öltanker „Prestige“ am Haken, bekamen die Retter keine Einfahrgenehmigung für einen der nächst gelegenen spanischen Häfen, wo sie das Öl auspumpen wollten. Im schweren Seegang brach die „Prestige“ letztlich auseinander und sank 3800 Meter tief.

Bei der „Tricolor“-Bergung ist die niederländische Firma wieder mit von der Par-

lein der Schwimmkran „Asian Hercules II“, Eigentum der Firma Smit, könnte beim Einsatz an anderen Baustellen täglich 40 000 Dollar einspielen.

„Es gibt wohl keine Arbeit auf der Welt, die so langsam vorangeht, die so wenig Ergebnisse zeigt, wie das Heben eines Wracks“, notierte Schriftsteller Siegfried Lenz in seiner Brackwasser-Prosa „Die Wracks von Hamburg“. Zahllose gesunkene Schiffe versperrten nach dem Inferno des Zweiten Weltkriegs den Hafen der Hansestadt, wurden zunächst von Tauchern geplündert und dann mühsam von Bergungsstrüps gehoben, manche auch gesprengt.

Auf dem Meeresgrund bleiben Schiffe gewöhnlich liegen. Geborgen werden sie nur, sofern überhaupt erreichbar, wenn sie



Smit übernahm die makabre Dienstleistung, vertäute das Boot mit Unterwasserrobotern und zog es aus 600 Meter Tiefe empor. Nach Entnahme der Leichen übergaben die Experten das Wrack wieder dem Meer.

Das bei Murmansk havarierte Atom-U-Boot „Kursk“ hoben Smit-Mitarbeiter zusammen mit Kollegen des ebenfalls niederländischen Unternehmens Mammoet binnen wenigen Stunden, allerdings nach monatelangen Vorbereitungen und Sicherheitsvorkehrungen. Das russische Militär zahlte 65 Millionen Dollar.

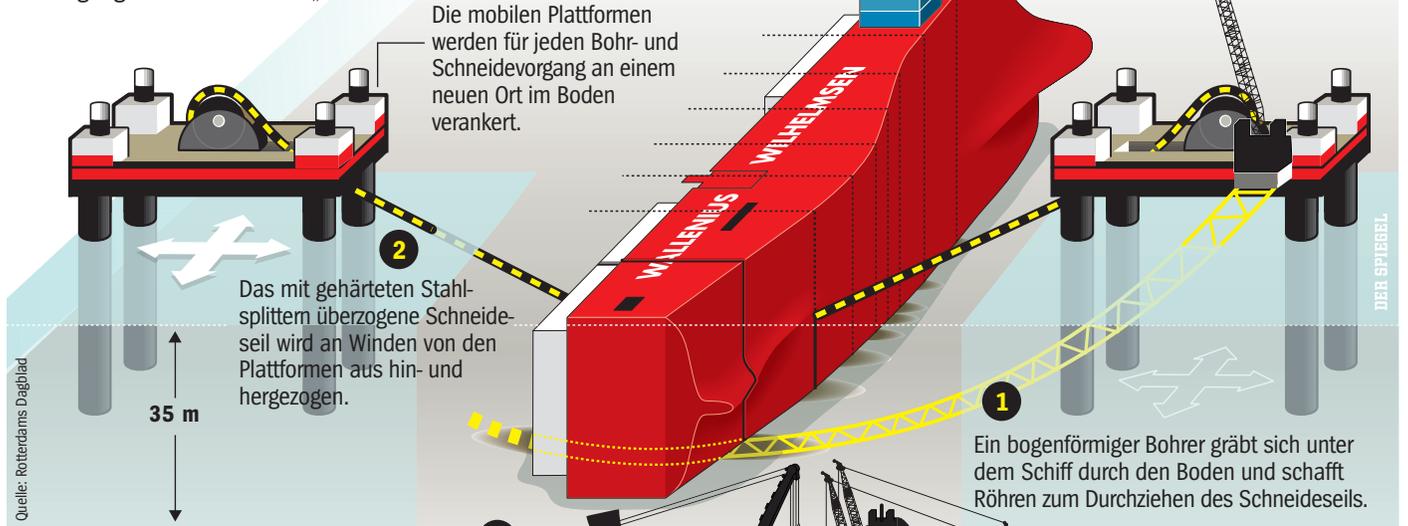
Den Großteil seines Umsatzes macht das 1842 in Rotterdam gegründete Unternehmen mit Hafen- und Hochseeschleppern. Bergungs- und Rettungsaktionen tragen nur etwa 20 Prozent bei, machten den Firmennamen jedoch weltbekannt. Smit beschäftigt 3500 Mitarbeiter und hat Außenbüros in den USA (Houston), Südafrika (Kapstadt) und Singapur, um möglichst schnell

an jedem Ort der Erde zur Stelle sein zu können.

Fast vor der Haustür liegt nun

Seiltrick am Meeresgrund

Die Bergung des Autofrachters „Tricolor“



Die mobilen Plattformen werden für jeden Bohr- und Schneidevorgang an einem neuen Ort im Boden verankert.

Das mit gehärteten Stahlsplittern überzogene Schneideseil wird an Winden von den Plattformen aus hin- und hergezogen.

35 m

Ein bogenförmiger Bohrer gräbt sich unter dem Schiff durch den Boden und schafft Röhren zum Durchziehen des Schneideseils.



Schwimmkräne laden die abgeschnittenen Teile des Wracks auf ein Transportschiff.

tie. Allerdings wäre die Ladung diesmal ohnehin keine verlockende Prämie mehr: Nach Monaten im Salzwasser sind die Autos unbrauchbar. Sie sollen deshalb sofort nach der Bergung komplett verschrottet werden. Ein Ausschlachten der Fahrzeuge haben Hersteller bereits unter sagt, damit keine schadhafte Ersatzteile in Umlauf kommen.

Immerhin locken die 40 Millionen Dollar Bergungshonorar – doch die sind kein leicht verdientes Geld. Rentabel wird der Einsatz nur sein, wenn es gelingt, das Wrack noch in diesem Jahr zu heben. Spätestens im Oktober, ehe die ersten Herbststürme einsetzen, muss die Aktion abgeschlossen sein, denn jeder Tag kostet. Al-

ein Sicherheits- oder Umweltrisiko darstellen – oder auch aus Pietätsgründen.

Letzterem Motiv verdanken die Bergungsprofis von Smit einen Tiefenrekord. Im Februar 2001 hatte ein U-Boot der U. S. Navy vor Hawaii beim Auftauchen ein japanisches Fischerei-Schulschiff gerammt, das samt einem Teil der Mannschaft sofort sank. Schwer blamiert, beschloss die weltgrößte Militärmacht, die Verstorbenen ihren Angehörigen zurückzubringen.

das womöglich schwierigste Projekt, das die Smit-Experten bisher in Angriff genommen haben. Die „Tricolor“ ist mit 20 000 Tonnen und 190 Meter Länge eines der schwersten und sperrigsten Schiffe, das jemals nach einer Havarie geborgen werden sollte. Und dass es in vergleichsweise seichtem Wasser liegt, macht die Sache eher schwerer.

„Gern hätten wir das Wrack gut 20 Meter tiefer“, sagt Smit-Einsatzleiter Bert Kleijwegt. 18 Taucher sind derzeit damit beschäftigt, Löcher zur Befestigung des Hebegeschirrs in die Außenwände des Schiffsrumpfes zu bohren, und arbeiten dabei vorwiegend im Bereich des Wellen-

gangs. In größerer Tiefe wäre das Wasser erheblich ruhiger.

Ein weiteres Problem sind die extremen Strömungen im Ärmelkanal. Die „Kursk“ und andere Schiffe wurden in vergleichsweise stillen Gewässern geborgen. Vor Zeebrugge bewegen die Gezeiten die See mit bis zu fünf Knoten Geschwindigkeit; das entspricht dem Tempo eines Segelboots.

Wie eine riesige Welle auf einen flachen Strand schiebt sich die Flut vom tiefen Atlantik in die seichte Nordsee; bei Ebbe fließt das Wasser entsprechend schnell wieder ab. Kein Taucher kann in dieser Strömung ohne Schutzvorkehrungen arbeiten. Lediglich bei Hoch- und Niedrigwasser steht die See nahezu still. Dieser Effekt tritt jedoch nur alle sechs bis sieben Stunden für jeweils eine knappe Stunde ein.

Als Schutz vor dem Gezeitenstrom haben die Taucher rechteckige Blechkästen mit zehn Meter hohen Wänden auf der waagrecht liegenden Seitenwand des Schiffs befestigt. Innerhalb dieser Becken können sie, wie in einem Schwimmbad, unbehelligt von der Strömung arbeiten.

Die Tide ist nicht die einzige Widrigkeit, mit der die Smit-Leute zu kämpfen haben. Um die „Tricolor“ vom Grund emporhieven zu können, müssen die Bergungsprofis das Schiff zunächst achtmal durchsägen (siehe Grafik). Als Ganzes wäre der Frachter mit seinen 13 Autodecks viel zu schwer.

Beim Sägen setzt Smit eine aus der Gebäudesanierung bekannte Technik ein: Unzureichend schallisolierte Doppel- oder Reihenhäuser wurden schon vor Jahr-



Schneideseil im Test: Raspel am Rumpf

zehnten zur nachträglichen Geräuschdämmung mit einem Stahlseil vertikal durchtrennt. Von zwei Winden hin- und hergezogen, fräst sich das Seil langsam durch das Mauerwerk.

Die niederländischen Havarie-Experten machen sich dieses Prinzip nun für den Unterwasser-Einsatz zu Nutze: Zu beiden Seiten der „Tricolor“ werden zwei Plattformen verankert. Zunächst gräbt ein bogenförmiger Hydraulikbohrer einen Tunnel unter dem Schiff durch den Schlack. Dann fädeln die Techniker ein mit gehärteten Stahlsplittern bewehrtes Schneideseil hindurch, das sich, von Winden auf den Plattformen gezogen, langsam durch den Schiffskörper raspeln soll.

Das Prinzip hat sich inzwischen schon an der härtesten Schnittstelle des Schiffskörpers bewährt. Die Bergungsteams begannen in der vergangenen Woche mit der Teilung des hintersten Sektors, wo die massive Antriebswelle, die von der Maschine

zur Schiffschraube führt, durchtrennt werden musste. In zwei Stunden und 40 Minuten zerschrappte das Seil sein härtestes Hindernis.

Am vergangenen Donnerstag war die erste Sektion durchtrennt. Die Bergungsteams brachten darauf die Kräne in Position. Am Freitag verbanden die Taucher die Seilzüge der Kräne mit dem zu hebenden hinteren Abschnitt. Im Lauf des Wochenendes, so die Planung, sollte das erste Stück „Tricolor“ auf ein Transportschiff verladen und nach Zeebrugge gebracht werden – vorausgesetzt, das Wetter spielt mit.

Bei Windstärken ab drei Beaufort müssen die Arbeiten abgebrochen werden, weil sich dann die schwankenden Kräne ins Gehege kommen und beschädigen könnten.

Die schwerste Belastungsprobe für die Kräne wird das zweite Stück sein. Es beherbergt die Maschine und ist mit etwa 3000 Tonnen der schwerste zu hebende Sektor. Danach kommen nur noch Autodecks – leicht zu schneiden und leicht zu heben.

Im vorderen Bereich besteht lediglich die Gefahr, dass die schwache Struktur des Schiffs beim Heben auseinander brechen könnte. In diesem Fall müssten Schwimmbagger eingesetzt werden, die den losen Schrott vom Meeresgrund aufklauben könnten. Technisch ist auch das möglich.

„Wir können alles organisieren“, sagt Einsatzleiter Kleijwegt, „nur ...“, dann hält er inne. Dem 54-jährigen gelernten Nautiker erscheint es zu albern, eigens zu betonen, dass er keinen Einfluss auf das Wetter hat. Kleijwegt befahlige einen Hochseeschlepper, ehe er zum „Salvage master“ wurde. Nur 12 Smit-Mitarbeiter tragen diesen firmeninternen Ehrentitel, der sie befähigt, bei Katastrophen das Kommando zu übernehmen.

Derzeit jagt Kleijwegt zwischen Hafenterrassen, Plattformen und Schwimmkränen hin und her. Meist eskortiert ihn Ingenieur Gerald Criel vom belgischen Konsortialpartner Scaldis. Es sind zwei heitere Männer, die erstaunlich unbekümmert wirken, ununterbrochen mit ihren Handys telefonieren und dabei gern auch mal blödeln.

Kranführer, Mechaniker, Taucher, Ingenieure, Helfer, Boten, Maschinisten – etwa 175 Menschen setzt das Bergungskonsortium ein, um den Schrottkloß im Ärmelkanal zu entsorgen.

Peinlich ist diese Form der Müllbeseitigung ausgerechnet den betroffenen Autoherstellern. Deren PR-Manager befürchten Image-Kratzer durch Bilder von schlammtriefenden, zerdellten Luxuskarossen. Dezent baten sie das Konsortium, Pressefotografen und Kameraleute doch bitte von den Autowracks fern zu halten.

CHRISTIAN WÜST



Abseilung von Tauchern: Schutz im Schwimmbad