

Schiffbruch

Im Januar kentert die COSTA CONCORDIA, Italiens größtes Kreuzfahrtschiff. Eine Verkettung von Leichtsinn und Überforderung, eine Geschichte von Todesangst und Heldenmut

Von Kuno Kruse, stern, 27.12.2012

"Was für ein geiler Zaubertrick!" Es ist 21.44 Uhr, 13. Januar 2012. Gerade hat der Magier seine Assistentin im Theater Athen in Luft aufgelöst, da legen seine übernatürlichen Kräfte das ganze Schiff auf die Seite. Mario Lisker, mit Frau und Freunden auf Kreuzfahrt, ist begeistert. "Was für ein Manöver!" Magier und Kapitän müssen das abgestimmt haben. Das passt zum Kapitän der "Costa Concordia", auch wenn Cocktailgläser von Tischen rutschen und ein Rollstuhl fünf Meter durchs Theater schießt.

Seit einer Woche bewundert Lisker schon die präzisen Manöver, selten hat er einen Kapitän sein Schiff so perfekt führen sehen wie diesen Francesco Schettino. Dabei hat der 42-jährige Passagier mit dem Piraten-Ohring schon einiges auf dem Meer erlebt. Mario Lisker ist ein in Warnemünde ausgebildeter Hochseefischer.

Brücke, 21.44 Uhr

"Hart steuerbord!" Der Befehl an den Rudergänger ist nur noch ein Schrei gewesen. Kapitän Schettino hat eben noch im Restlicht, das von der Insel herüberscheint, eine Schaumkrone entdeckt. Was ist das gewesen? Die Felsen vor dem Hafen, die die Bewohner von Giglio "Le Scole" nennen, können es nicht sein. Die hat er doch im Blick. Neues Kommando: "Hart backbord." Zu spät.

Durch die abrupte Ruderbewegung schert das Heck des 290 Meter langen Schiffes aus. Der Rumpf schrammt über ein Riff. Die Schaumkrone! "Scheiße!", flucht Schettino.

Hat der indonesische Steuermann die Kommandos nicht schnell genug erfasst,

weil er Schettinos neapolitanisches Englisch schwer versteht? Hat der Kapitän mit dem ruckartigen Ausweichmanöver vor Schreck einen Anfängerfehler gemacht? "Wäre das Schiff geradeaus weitergefahren", wird Schettino später dem Staatsanwalt erklären, "wäre nichts passiert."

Deck 3, Lobby-Bar, 21.45 Uhr

Wie der Rücken eines riesigen Leguans. Deutlich sieht Niels Czajor noch den Felsen, über den das Schiff geschrammt sein muss. Wie ein Dosenöffner hat er auf 70 Meter Länge den Rumpf aufgeschnitten, wie Taucher später feststellen. Eine Vase ist vom Tisch gefallen, sein Vater und er sind aus den Sesseln gesprungen, raus an die Reling, die Zigarre noch im Mund. Der Reserveoffizier der Luftwaffe spürt, dass die "Concordia" sich jetzt dreht. "Der Pott säuft ab!", sagt er zu seinem Vater. "Kümmere du dich um deine Frau, ich kümmere mich um meine!"

Deck 0, Maschinenraum, 21.45 Uhr

Bordingenieur Giuseppe Pilon hört das Knirschen in seinem Büro. Es kommt aus Richtung Gepäckraum. Pilon springt auf, rennt los. Sieben Schritte, da fängt ihn einer der Maschinisten ab: "Wassereintrich!" Pilon sieht durch das Hauptschott in den Maschinenraum. Das Wasser schießt gleich bis zur Höhe des elektrischen Schaltpults. "Schließt die Schotten!"

Von diesem Moment an ist es noch eine gute Stunde, bis sich die "Costa Concordia" - länger, breiter, höher, bunter und stärker als die "Titanic", mit fast doppelt so vielen Menschen an Bord - auf Grund legen wird. 4229 Passagiere und Crewmitglieder sind auf dem Schiff. 32 Menschen wird es in den Tod ziehen: Junge, Alte und ein kleines Mädchen. Und nur ein günstiger Wind wird in dieser Nacht Hunderte, vielleicht Tausende vor dem Ertrinken bewahren.

Dass es letztendlich der Übermut des Kapitäns Francesco Schettino war, der das Schiff auf ein Riff auflaufen ließ, daran lässt nicht einmal er selbst in seinen Vernehmungen ein paar Tage später einen Zweifel. Aber was geschah in den Minuten und Stunden nach der Havarie? War es seine Umsicht, die den Kapitän das Schiff erst evakuieren ließ, als es auf festem Grund aufgesetzt hatte? So wie er selbst es behauptet. Oder lähmte ihn der Schock darüber, gerade 395 Millionen Euro versenkt

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

zu haben und das Leben Tausender Menschen zu gefährden? Ließ er deshalb die Passagiere so spät in die Rettungsboote steigen? Lagen die Nerven des Kapitäns so blank, dass er sich davonmachte, bevor all seine Passagiere gerettet waren?

Darüber werden Anfang des Jahres die Richter in der Stadt Grosseto verhandeln. Noch sind die für den Prozess vorbereiteten Akten unter Verschluss. Sechs DVDs, tausend Seiten Anklage. Doch inzwischen lassen sich anhand von Vernehmungsprotokollen und Anhörungen, mithilfe von aufgezeichneten Daten, Fotos, Videofilmen und dank der Berichte vom stern befragter Zeugen die Ereignisse jenes Abends rekonstruieren, der so wundervoll begann.

Civitavecchia, Latium, 19 Uhr

Die Sonne ist längst untergegangen, es wird schon etwas kühl, als die "Costa Concordia" pünktlich ablegt. Glücklicherweise stehen Gabriele Gruber und Angelika Blank aus Bayern an der Reling. "T-Shirt im Januar, sechs Stunden auf den Spuren der römischen Antike. Auch Gabriele ist gut zu Fuß, obwohl sie doch diese Arthrose im Knie hat", wird sich Angelika Blank später erinnern. "Unser letzter Abend auf See, alles so perfekt, und das Schiff sowieso."

Ein Luxusdampfer. 70 Meter hoch und drei Fußballfelder lang, 17 Decks, 1500 Kabinen, vier Schwimmbäder, 13 Bars, Restaurants und Discos, Kino, Fitnessklub, Joggingstrecke, Kasino, Formel-1-Simulator, ein Theater und mehrere Bühnen. Die riesige Halle mit den gläsernen Fahrstühlen und rotem Teppich erinnern an Las Vegas. Musiker, Tänzer, Conférenciers und Animateure machen gute Laune. Die 114 500 Tonnen schwere "Costa Concordia" ist ein schwimmender Amüsierbetrieb, ein Ozeanriese, der Ehrfurcht auslöst, aber auch Vertrauen. Nur ein paar ganz Abergläubische waren 2006 bei der Schiffstaufe erblasst, als Topmodel Eva Herzigová die Champagnerflasche gegen die Bordwand schleuderte und das Glas nicht zerbrach.

Brücke, ca. 19.30 Uhr

Rudergänger Jacob Rusli aus Jakarta kann oben auf der Kommandobrücke die Hände baumeln lassen. Die See ist ruhig, der Autopilot hält, überwacht von jungen Offizieren, den einprogrammierten Kurs. Die "Concordia" ist jetzt 16 Knoten schnell, knapp 30 Kilometer pro Stunde, eine zügige Reisegeschwindigkeit, die Schiffe nur bei

freier See machen.

Deck 9, Club Concordia, ca. 20 Uhr

"Ich gehe jetzt erst einmal etwas essen", sagt Kapitän Schettino, als ihn der Chef der Gastronomie abfährt. "Wenn wir auf die Insel zusteuern, kommst du mit auf die Kommandobrücke. Wir machen das dann zusammen." Der Gastronomieleiter Antonello Tievoli hatte den Kapitän schon vor einer Woche gebeten, ganz nah an seine Heimatinsel Giglio heranzufahren. Da aber war die See zu rau.

Jetzt liegt sie ruhig da, der Himmel ist klar. Man spürt den Grecale, eine Brise aus Nordost. Dieses Mal ist der Kapitän es Maître Tievoli wirklich schuldig. "Inchino" nennen es die italienischen Seeleute, "Verbeugung", wenn ein Schiff ganz nah an die Küste heranzfährt, sein Horn ertönen lässt und einem Ort seine Aufwartung macht. Urlauber und Einheimische winken dann von Land, Passagiere von der Reling. Das ist ein ergreifender Moment einer Kreuzfahrt.

Doch jetzt ist Winter, der Mond zieht gerade auf. Kaum jemand wird noch am Ufer stehen, und die Vorbeifahrt an der Insel taucht nur klein gedruckt für 21.30 Uhr im Programm auf. Die Lichter am Horizont locken keinen an die Reling.

Deck 3, Restaurant Milano, ca. 20 Uhr

Fünfgängemenü, weiße Tischdecken und zu Fächern gefaltete Stoffservietten. Der hohe Saal zieht sich über mehrere Decks. Die kleine Dayana aus Rimini will hübsch aussehen an ihrem ersten Abend im vornehmen Speisesaal. Sie ist fünf.

Die Mutter hat dem Mädchen das Lieblingskleid in den Koffer gelegt. Sie selbst ist zu Hause geblieben. Dayana ist mit dem Vater da, Williams Arlotti, und dessen neuer Freundin.

Dayanas Eltern sind geschieden. Er ist 36 und war sehr krank. Nach Dayanas Geburt bekam er eine neue Niere und eine Bauchspeicheldrüse. Die lange Zeit der Erholung hat die Ehe zerfallen lassen.

Deck 6, Kabine 6216, ca. 20 Uhr

Angelika Blank und Gabriele Gruber, die Freundinnen aus Bayern, sind ganz

gerührt vom Spalier der Stewards, die zum Abschied kleine Fackeln geschwenkt und gesungen haben: "Time To Say Goodbye". Die beiden Frauen haben schon an der 18.30-Uhr-Tafel zu Abend gegessen. In ihrer Kabine sind die Koffer gepackt. Morgen gehen sie von Bord. Sie sind zufrieden, dass es mit der Kreuzfahrt geklappt hat. "Das kannst du vergessen", hatte Gabriele noch kurz vor der Buchung gesagt. "Da bekomme ich nie Urlaub."

Deck 11, Club Concordia, ca. 20 Uhr

Kapitän Francesco Schettino, in weißer Uniform, begleitet eine junge Dame zum Tisch. Ein Wink hierhin, ein Wort dorthin, ein Scherz, ein Lächeln in die Digitalkameras - das Erscheinen des Kapitäns ist ein Auftritt.

"Eitel wie ein Pfau", raunt Peter Roschke seiner Lebensgefährtin Anneliese Kissling zu. Sie sind zwei von etwa achtzig Ehrengästen an Bord. Die beiden Mittfünfziger aus Württemberg haben schon zwei Abende zuvor im exklusiveren Club-Restaurant die beste Sicht auf den Kapitän genießen dürfen. Dies ist ihre 25. Kreuzfahrt. Sie haben die goldene Clubkarte der Costa-Reederei und 299 Euro für die Woche bezahlt. "Sieben Tage, sieben Städte", schwärmt Roschke, "und so nette Bekanntschaften."

Allen fällt diese große blonde Frau am Tisch des Kapitäns auf, anmutig, wenn sie die kinnlangen Haare mit einer Kopfbewegung zur Seite wirft. Wie ein Star wird sie von den Offizieren hofiert, sodass einige der Gäste sie fotografieren.

Prominent soll Domnica Cemortan erst in den nächsten Tagen werden. Dann wird die Presse sie mit diesen Fotos zur "geheimnisvollen Moldawierin" machen. Dabei ist die junge Stewardess, weil so viele ihrer Kollegen noch an Bord waren, einfach eine Woche länger als Gast geblieben. In einer Fotostory der Illustrierten "Oggi" wird sie erklären, dass da nichts war zwischen ihr und Francesco Schettino. Wochen später werden Taucher ein Paar elegante Damenschuhe aus der Kapitänskajüte bergen und Domnicas blauen Rollkoffer.

Deck 8, Innenkabine, ca. 20.15 Uhr

Jeong Hye-Jin und ihr Mann Han Ki-Deok fallen nach dem Siebengängemenü

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

todmüde ins Bett. Es ist der Jetlag. Das Lehrerehepaar aus Seoul ist auf Hochzeitsreise. Die Kabine der 29-Jährigen liegt ganz oben auf dem Schiff, ohne Meerblick.

Deck 5, Saal Vienna, ca. 20.30 Uhr

Der Geiger Sándor Fehér vom Trio Bianco ist eine Sensation. Seinetwegen sind Peter Roschke und Anneliese Kissling wieder hergekommen. Schweißperlen stehen auf der Glatze des Ungarn, wenn er die Tänze herunterspielt. Der 38-Jährige ist Absolvent der Franz-Liszt-Musikakademie in Budapest, Meisterschüler in Wien, aus einer Musikerfamilie, deren Leben über Generationen von der Geige bestimmt war.

Brücke, ca. 20.45 Uhr

Der Erste Offizier Ciro Ambrosio tritt an den indonesischen Rudergänger heran und gibt den Befehl, auf manuelle Steuerung umzuschalten. So ist es mit dem Kapitän abgesprochen. Neuer Kurs: 290 Grad, West-Nord-West.

Insel Giglio, 21.08 Uhr

Die Lehrerin Patrizia Tievoli, Schwester des Restaurantleiters auf der "Concordia", sitzt zu Hause vor ihrem Computer. Sie postet Freunden auf Facebook, dass das Schiff gleich "ganz, ganz nahe vorbeifahren wird".

Deck 11, Club Concordia, 21.19 Uhr

Schettino und Domnica Cemortan sitzen noch bei einem Dekanter Rotwein an der Bar. Die Brücke informiert den Kapitän, dass man sich der Insel Giglio nähert.

Brücke, ca. 21.34 Uhr

Die 28-jährige Silvia Coronica, Dritter Offizier, ist irritiert über die Nonchalance des Kapitäns. Der kommt mit dem Direktor des Kabinenservice, Manrico Giampetroni, einer jungen Frau und einer weiteren Person auf die Brücke - Antonello Tievoli ist schon dort. Gäste sind nur bei eingeschaltetem Autopiloten gestattet. Jetzt steht ein anspruchsvolles Manöver bevor. Silvia Coronica hat dabeigestanden, als Kapitän Schettino den jungen Offizier Simone Canessa beim Auslaufen angewiesen hat, eine Route in den Rechner einzugeben, die möglichst nah an Giglio vorbeiführt.

Niemand scheint zu bemerken, dass dieser Kurs für eine Annäherung an den Hafen von Giglio viel zu gefährlich ist.

Es ist dunkel auf der Brücke, nur Bildschirme leuchten. Man hört die Unterhaltung des Kapitäns mit den Gästen. Maître Tievoli ist aufgeregt wie ein Kind am Geburtstag. Ein Blick auf sein Elternhaus, oben frei stehend auf der Insel, ist eine wunderbare Entschädigung dafür, dass er wieder mal keinen Urlaub genommen hat, weil die Ablösung fehlte.

Schettino sieht noch einmal auf die nautische Karte. Es ist Karte Nummer 6. Karte Nummer 122 wäre genauer gewesen und damit besser für ein solches Manöver. Aber diese Karte ist nicht an Bord.

Schettino übernimmt das Kommando. Er lässt mehrfach den Kurs ändern. Schließlich sagt er: 350 Grad. Der Rudergänger versteht ihn nicht richtig. "Geh auf 350, nicht auf 340. Sonst fahren wir auf den Felsen", korrigiert der Kapitän. Alle wirken entspannt, die Offiziere lachen, wie jemand lacht, wenn der Chef einen Witz macht.

Das Schiff macht 16 Knoten. Das Ganze soll ja nur eine Stippvisite werden, die "Concordia" muss am nächsten Tag pünktlich im ligurischen Savona einlaufen, wo viele der deutschen Gäste aussteigen werden. Der Kapitän fährt auf Sicht. Er bittet den Offizier Ambrosio immer wieder, für ihn auf das Radar zu blicken. Schettino trägt seine Brille nicht wie sonst, wenn er auf der Brücke steht.

Grosseto, 21.38 Uhr

Mario Palombo, eine Legende unter den Kapitänen der Costa-Flotte, sitzt in seiner Wohnung in der toskanischen Provinzhauptstadt, als sein Handy klingelt. Palombo, vor einiger Zeit nach einem Herzinfarkt ausgeschieden, stammt wie Tievoli von der Insel Giglio. Ihre Familien sind verwandt. Palombo ist überrascht. Und indigniert, als der Freund ihm stolz berichtet, dass er gerade von der Kommandobrücke der "Concordia" telefoniere.

Kapitän Schettino steuere auf Giglio zu, um den alten Kapitän zu grüßen. Tievoli müsste doch wissen, dass er im Winter auf dem Festland wohnt. Dann spricht

auch noch dieser aufgeblasene Schettino mit ihm. Der Kerl hat nicht ein einziges Mal angerufen, als sich Palombo nach seinem Infarkt zurückziehen musste, obwohl der Kerl unter seinem Kommando früher so viel gelernt hatte. So jedenfalls erzählt es Palombo später dem Staatsanwalt. Das Buch, das er über seine Zeit als Kapitän geschrieben hat, erwähnt er nicht. Darin schwärmt Palombo von vielen ähnlichen Manövern, auch vor Giglio.

Dass Schettino ihn jetzt nach der Wassertiefe fragt, bringt ihn in Rage. Aber 800 Meter Entfernung vom Ufer würden noch gut reichen. "Gib kurz Signal", sagt Palombo, "aber dann dreh ab." Über die hohe Geschwindigkeit von 16 Knoten reden die Kapitäne nicht.

Das Gespräch reißt ab. Palombo ruft zurück. Vergebens. Da klingelt das Telefon. Ein Freund von Giglio meldet sich: "Die ‚Concordia‘ ist sehr nah an der Insel." Palombo ruft seinen Schwager auf Giglio an. Der rennt die Anhöhe hinauf und gibt per Handy durch: "Das Schiff ist viel zu nah."

Brücke, 21.42 Uhr

"Sieh mal, Antonello, deine Insel", ermuntert Schettino den Maître, näher zu treten. Jetzt erschrickt auch Tievoli.

Deck 9, Club Concordia, 21.44 Uhr

Der Sicherheitsoffizier Martino Pellegrini ist auf dem Weg, um eine Pizza zu essen. Er kann gerade noch einen vorbeierollenden Getränkewagen einfangen. "Warum", denkt Pellegrini noch, "lenken die oben so hart steuerbord?" Er rennt zur Brücke.

Deck 8, Außenkabine, 21.45 Uhr

Roberto Bosio reißt ein Geräusch aus dem Schlaf. Bosio ist stellvertretender Kapitän des Schwesterschiffs "Serena". Er ist als Gast an Bord. Nach sechs Monaten Dienst befindet er sich auf Heimreise. Schettino kann er nicht leiden. Es wird noch eine dreiviertel Stunde dauern, bis ihn junge Offiziere drängen, das Kommando des Schiffs zu übernehmen.

Deck 4, Theater Athen, 21.45 Uhr

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Ein Raunen geht durch das Theater. Applaus. "Diese Vibration", fragt Gabriele Gruber, "gehört das auch zur Zaubershow?" Ihre Freundin ist genauso perplex. "Da müsste ja unter jedem Sitz ein Motor stecken." Sie haben ein Knirschen gehört, zehn Sekunden lang, als schrammte der Spoiler eines Autos über den Bürgersteig. Das Licht flackert, erlischt und schaltet sich wieder ein. Kinder rennen aus dem Theater, Mütter hinterher. Die meisten Gäste bleiben sitzen. "Und der Magier", sagt Angelika Blank, "ist wie weggezaubert."

Kreidebleich unter seinem silbernen Zylinder, das Handy am Ohr, so sieht der Hochseefischer Mario Lisker ihn noch einmal kurz hinter dem Vorhang. "Mario", sagt seine Frau Natalia, "das hier ist keine Show."

Brücke, 21.49 Uhr

Bordingenieur Pilon meldet sich beim Kapitän: Wasser dringt ein. Zugang zum Maschinenraum nicht möglich.

Deck 6, Kabine 6303, ca. 21.50 Uhr

Reservehauptmann Niels Czajor hat seinen Vater stehen lassen und ist aus der Bar zu seiner im sechsten Monat schwangeren Frau gerannt. Stromausfall. Sandra Czajor kommt gerade aus der Dusche, als alles in der Kabine umfällt. Ein paar Minuten später haben sie den Safe ausgeräumt, ihren Rucksack gepackt und die Schwimmwesten über die Funktionsjacken gezogen. Aus dem Einsatzrucksack aus Kabul greift Czajor Taschenlampe, Multitool und schnittsichere Handschuhe. Sie hängen jetzt an seinem Gürtel. Das Baby im Bauch strampelt heftig. Die Angst vor einer Frühgeburt wächst. Massenpanik befürchtend, schaut er zu seiner Frau: "Jetzt wird's hässlich, sofort raus!"

Brücke, ca. 22 Uhr

Das dieselgetriebene Notstromaggregat auf Deck 12 liefert Licht, produziert aber nicht genug Strom, um die schweren Ruder zu bewegen. Aus seiner Zeit als Tankerkapitän hat Schettino viel Erfahrung mit der Trägheit von Schiffen. Er weiß, die Aufbauten der "Concordia" wirken wie ein Segel. Der Nordostwind soll ihm helfen, die "Concordia" zu wenden. Er wird sie bei starrem Ruder nach Giglio zurücktreiben.

Vor der Punta Gabbianara, einem Aussichtspunkt der Insel, zeigt die Seekarte einen Anstieg des Grunds von über 100 auf 20 Meter. Dort könnte man sie aufsetzen. Das, so hat Schettino dem Staatsanwalt später gesagt, sei seine Überlegung gewesen. "Die ‚Concordia‘ fühlte sich nicht mehr lebendig an."

Jeder Kapitän weiß, dass ein Kreuzfahrtschiff wegen der hohen Aufbauten am Ende kieloben versinkt. Dieser leichte Wind, der nur wenige Tage im Jahr weht, könnte sie retten. Schettino wird später von Gottes Hand reden, die sich nun auf seine Schulter gelegt habe. Nautiker sprechen nur von Glück.

Deck 5, Einkaufspassage, ca. 22 Uhr

"Elvira, lass uns besser die Schwimmwesten aus der Kabine holen", sagt Wilhelm Gerg zu seiner Frau. Die beiden Russlanddeutschen aus Stuttgart wollten gerade ein paar Andenken kaufen, als die Tische mit Taschen, Uhren und Souvenirs auf sie zurutschen. Wilhelm Gerg weiß seit Kurzem, dass er Krebs hat. Schon vor der Reise hatte er eine böse Vorahnung. Aber es ist dann doch eine wunderbare Woche mit seiner Frau geworden. Zu seinem 50. Geburtstag haben die Kellner ihm vor der Torte ein Ständchen gesungen. Die Gergs sehen auf das Wasser. Da ist gar kein Seegang.

Deck 1, Kabine 1383, ca. 22 Uhr

Schreiende Kinder, umgestürzte Putzwagen blockieren die Gänge. Die Kabine von Elvira und Wilhelm Gerg liegt unten im Schiff. Gut, dass Elvira Raucherin ist. Ihr Feuerzeug gibt ein wenig Licht. Er behält seinen Anzug an. Aber sie wird nicht mit Stöckelschuhen ins Wasser springen, stülpt Pullover und Hose über das Abendkleid.

Aus den Lautsprechern kommen immer wieder die Durchsagen in fünf Sprachen: "Wir haben einen Stromausfall." Wilhelm Gerg sieht auf das Fenster. "Raus!", ruft er. "Unsere Kabine liegt schon unter Wasser."

Livorno, 22.03 Uhr

Eine Frau aus der Gegend von Florenz ruft bei den Carabinieri an. Ihre Mutter habe sich aufgeregt von ihrem Kreuzfahrtschiff gemeldet. Die Leute trügen Schwimmwesten. Der Carabinieri informiert den diensthabenden Offizier der

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Küstenwache. Der muss noch einmal bei der Anruferin nach dem Namen des Schiffs fragen. Er ortet die "Concordia" auf dem Radar und funkt sie an. Dort geht der junge Offizier Simone Canessa an das Funkgerät. Er meldet einen Stromausfall. Nein, versichert er, man habe niemanden aufgefordert, Schwimmwesten anzulegen. Der Mann von der Küstenwache vermutet, dass der Kapitän die Situation beschönigen lässt.

Brücke, ca. 22 Uhr

Sie könnten jetzt Hilfe gebrauchen. Vielleicht einen Schlepper. Der Kapitän ruft die Costa-Zentrale in Genua an. Er erreicht den Krisenmanager Roberto Ferrarini, der Dienst hat: "Ich habe Scheiße gebaut." Der Manager gibt ihm die Telefonnummer eines Schleppunternehmens. "Als wäre dies der Moment gewesen", wird sich Schettino später beklagen, "einen Vertrag auszuhandeln."

Sicherheitsoffizier Pellegrini fährt mit einem Kollegen von der Brücke den Computer wieder hoch, um die Flutung der Kammern im Schiffsbauch zu berechnen. Sie hatten die Steckdose wechseln müssen, denn Notstromdosen befinden sich ausschließlich am Schaltpult. Pellegrini kennt zum Glück das Passwort. Dann stellen sie fest, dass auch die Meldesonden unten keinen Strom bekommen.

Pellegrini will den Kapitän informieren, aber der telefoniert schon wieder, seine Stimme bebzt. Da ist nichts mehr übrig von dem Selbstbewusstsein, das Pellegrini an dem Kapitän früher fasziniert hat.

Deck 4, ca. 22.10 Uhr

"Setzen Sie sich ruhig noch einmal hin", empfiehlt der Hochseefischer Mario Lisker einigen der älteren Damen, die in Mensentrauben vor den Zugängen zu den Rettungsbooten stehen. Warum, fragt er sich, erklärt den Leuten niemand, dass man die Boote bei der Fahrt, die das Schiff noch macht, gar nicht zu Wasser lassen kann? Es wäre zu viel Zug auf den Seilen. Auf dem Schiff bleiben und abwarten. So hat er es auf der Seemannsschule gelernt.

Brücke, 22.10 Uhr

Hat Kapitän Schettino den Bordingenieur Pilon gerade richtig verstanden? "Die

elektrischen Schalttafeln überschwemmt?" Keine Kontrolle mehr?

Der Schiffsrumpf ist in Sektoren eingeteilt, die durch Sicherheitsschleusen voneinander getrennt sind. Selbst wenn zwei oder drei geflutet sind, bleibt das Schiff einigermaßen stabil. Es ist mit sechs Maschinen bestückt, jede so groß wie ein Bus. Diese treiben Generatoren an, deren elektrische Kraft die Schrauben dreht. Auch dieses Antriebssystem ist über drei Sektoren verteilt.

Schettino hakt nach: "Generatoren eins, zwei und drei?" "Betroffen!" "Vier, fünf, sechs?" "Betroffen!" Alle Maschinen überschwemmt, "alles unter Wasser".

Der Schaden muss sich durch die ganze Schiffsmittle ziehen. Schettino, völlig fassunglos, schickt einen Decksoffizier in den Maschinenraum, um nachzusehen. Auch der steht Minuten später bis zur Hüfte im Wasser.

Brücke, 22.24 Uhr

Wieder meldet sich der Mann von der Küstenwache. Jetzt antwortet Schettino selbst. Er brauche einen Schlepper. Der Mann in Livorno hat bereits in der Nähe befindliche Schiffe informiert. Und auch seinen Vorgesetzten Gregorio De Falco. Der Kapitän ruft wieder den Costa-Krisenmanager Ferrarini an. Er wird an diesem Abend 17-mal mit ihm telefonieren. Wie kommen wir da raus?, fragen sich die beiden. Schettino fällt eine Ausrede ein: ein Stromausfall. Der habe das Ruder lahmgelegt. Nur deshalb sei das Malheur mit dem Felsen passiert. Doch da macht der Manager nicht mit. Aber auch er informiert weder die Behörden, noch befiehlt er Schettino, sofort Alarm auszulösen. Beim Auflegen sagt der Kapitän in die Runde: "Das war's, die schmeißen mich raus."

Deck 5, draußen, 22.24 Uhr

Angelika Blank liest die Zeit auf ihrem Handy ab. Die Gänge sind voller Menschen mit Schwimmwesten. Die beiden Freundinnen gehen Richtung Heck. Vor der Treppe stauen sich die Menschen. Alle wollen auf Deck 4, zu den Rettungsbooten. Trotz der Schlagseite können sie noch gut stehen.

Brücke, ca. 22.30 Uhr

Sicherheitsoffizier Pellegrini hat am Kartentisch Positionsbestimmungen per

GPS gemacht. Der Wind hat die "Concordia" tatsächlich um 180 Grad gedreht. Sie driftet in einer Schleife, den Bug voran, wieder in Richtung Insel. Jetzt erst bemerkt Pellegrini die aufgeregten Stewardessen. Sie wissen nicht, was sie den Leuten sagen sollen. Eine neue Meldung erreicht die Brücke: Ein französischer Passagier ist einem Herzinfarkt erlegen. "Wollen wir nicht endlich die Leute aus dem Maschinenraum heraufholen?", fragt Pellegrini den Kapitän.

Die Blicke der Offiziere richten sich jetzt auf Roberto Bosio, den stellvertretenden Kapitän des Schwesterschiffs, der auch auf die Brücke geeilt ist. Sie bedrängen ihn, das Kommando zu übernehmen. Schettino, der aufgereggt hin und her rennt und immer wieder telefoniert, scheint überfordert. Doch Bosio will nicht Anführer einer Meuterei werden. Er wendet sich an den Ersten Offizier. "Fragen Sie den Kapitän bitte noch einmal, ob es nicht Zeit sei, die Passagiere zu benachrichtigen."

Schettino sieht Bosio, mit dem ihn eine lange Rivalität verbindet, wie in Trance an. Bosio befiehlt: "Holen Sie die Leute aus dem Maschinenraum. Und bereiten Sie die Evakuierung vor." Die Offiziere wissen, dass die Zeitspanne klein ist, die Rettungsboote auszusetzen. Schon bei 20 Grad Schlagseite können nicht mehr alle Boote zu Wasser gelassen werden.

Sämtliche Decks, 22.36 Uhr

Über Lautsprecher kommt die Aufforderung an alle Passagiere, Rettungswesten anzulegen und sich auf das Bootsdeck zu begeben.

Brücke, 22.40 Uhr

Der junge Offizier Canessa meldet: "Kapitän, wir nähern uns wieder einem Felsen." Schettino: "Tiefe?" Der Bootsmann meldet: "50 Meter."

Inzwischen sind andere Schiffe vor Ort. Der Kapitän möchte, dass eine Fähre die "Concordia" am Heck Richtung Land drückt. Das wird abgelehnt. Ein Schiff der Küstenwache, das vor dem Bug schwimmt, soll nun versuchen, die "Concordia" mit einem Seil zu halten, damit sie sich nicht weiter neigt. Auch dieses lehnt ab, weil das Manöver sinnlos scheint. Noch wenige Meter, dann setzt die "Concordia" von selbst auf.

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Schettino lässt Anker ausbringen. Sie sollen das Umkippen des Schiffs verhindern. Videoaufnahmen zeigen, dass die Anker zu weit heruntergelassen wurden. Experten sagen später, die hätten das Schiff ohnehin nicht halten können.

Deck 4, Musterstation Steuerbord, ca. 22.45 Uhr

Niels Czajor stützt seine Frau vor dem Rettungsboot 21. Hinter ihnen stehen Küchenhilfen als Evakuierungscrow diszipliniert an der Deckaußenwand und warten auf Befehle des Kapitäns. Das Schiff hat sich kritisch geneigt. Nur etwa 50 Meter bis zur Insel.

Aus dem Lautsprecher knarrt es: "Tango India, Tango India - Ristorante Milano full". Der Luftwaffenoffizier kann den Inhalt des Codes nur aus den erblassenden Gesichtern der Crew deuten. Dann wieder die Durchsage vom Generatorenproblem. Plötzlich ein lauter Sirenton: siebenmal kurz, einmal lang. Endlich, die Crew geht vor und öffnet die Abdeckplane von Boot 21. Um Verletzungen zu vermeiden, korrigiert Czajor die Bootsplane und befestigt die Relingtüren. An anderen Booten entsteht Panik. Die Leute der Crew, die bis jetzt gestanden haben wie eine Palastwache, werden von angsterfüllten Passagieren bestürmt. Wilhelm Gerg, bereits eingestiegen, will seinen Platz wieder räumen. Beim Boot von Peter Roschke reicht eine Mutter ihr Kind nach vorn durch.

Deck 4, Backbord, ca. 22.45 Uhr

Ein Boot nach dem anderen füllt sich. Stewards schieben Rollstuhlfahrer nach vorn. Angelika Blank und Gabriele Gruber treten zur Seite und finden keinen Platz mehr für sich. "Sollen wir springen?", fragt Gabriele. "Dann knallen wir auf das 3er-Deck", sagt Angelika. "Versprich, wir bleiben zusammen", sagt Gabriele.

Auch Mario Lisker steht auf der zum Meer gelegenen Seite. Das Boot sinke nicht weiter, weil es breiter ist als das Wasser tief, erklärt er immer wieder. Es sei der sicherste Ort. Es könnte nur kippen. Er weigert sich, mit seiner Frau ins Rettungsboot zu steigen: "Wir liegen zu schräg." Er wird recht behalten. Das Boot bleibt an der Bordwand hängen und dreht sich mit 150 Menschen darin über Kopf. Nur das Dach bewahrt sie vor dem Sturz ins kalte Wasser. Sie klammern sich fest, kreischen, ein junger Maschinist hangelt sich vom Schiff heran und lässt einen nach dem anderen

über seine Schultern zurück an Bord klettern. Auch andere Boote hängen fest.

Giglio, 22.45 Uhr

Der stellvertretende Bürgermeister der Insel, Mario Pellegrini, steht am Hafen, als immer mehr Rettungsboote eintreffen. Keiner der Passagiere kann ihm sagen, was auf dem Schiff los ist. Deshalb lässt er sich zur "Concordia" übersetzen. Über eine Strickleiter klettert er auf Deck 3. Auf der Suche nach Kapitän und Offizieren irrt er durch die Gänge und findet nur hilflose Passagiere. Nein, er habe keine Schwimmweste, er komme gerade von der Insel. Nein, er sei kein Offizier, nein, er sei kein Feuerwehrmann. Endlich trifft er einen Offizier, der anderen beim Einsteigen in Rettungsboote hilft. Der trägt den gleichen Namen wie er selbst: Es ist Sicherheitsoffizier Pellegrini.

Deck 9, Steuerbord, ca. 23 Uhr

Kapitän Schettino will die Lage des Schiffs und die Spannung der Ankerketten überprüfen. Danach tastet er sich durch das Dunkel der Gänge zu seiner Kabine. In dem Durcheinander rutscht er auf Klarsichthüllen aus. Die Neigung des Schiffs ist jetzt so stark, dass er im Winkel zwischen Boden und Wand läuft.

Deck 4, Steuerbord, ca. 23.15 Uhr

Ein Bolzen klemmt. Nur eines der beiden Seile lässt das Rettungsboot hinunter. Es hängt schräg vor der Bordwand. "Na prima", denkt Niels Czajor. "Wir haben es ins Boot geschafft, und jetzt stürzen wir ins Wasser." Sie wissen nicht, wie hoch sie über der See hängen. Springen geht nicht, seine Frau ist schwanger. Ein Maschinist im Blaumann versucht, mit Hammerschlägen den Bolzen zu lösen. Das Boot knallt aufs Wasser. Es ist das letzte Boot, das von der Steuerbordseite ablegt. Mindestens 30 Plätze bleiben frei.

Deck 4, Steuerbord, 23.50 Uhr

Seit einer Stunde legen die Rettungsboote auf der Landseite ab, einige kommen zurück, um andere Passagiere aufzunehmen. Fischerboote sind da. Mehr als 3000 Menschen sind inzwischen sicher an Land, Hunderte noch auf dem Schiff. Mit einem Knall platzen die Fensterscheiben der untertauchenden Stockwerke. Wieder ein kleiner

Ruck. Wieder Schreie. Einige springen ins Wasser, andere fallen oder rutschen hinein. Das Schiff neigt sich immer stärker auf die Steuerbordseite.

Deck 8, Innenkabine, ca. 24 Uhr

Es gibt kein Licht mehr, als Jeong Hye-Jin und Han Ki-Deok von der Unruhe auf dem Schiff erwachen. Wände und Decken sind schräg, das Gepäck ist umgekippt. Die beiden stürzen auf den Gang. Keiner da. Auch im Korridor alles schwarz. Sie rutschen über den Flur, hangeln sich wieder zurück zur Kabine. Sie schreien, pfeifen, niemand hört sie. Ist es Tag, ist es Nacht? Sie wissen nur, sie sitzen in der Falle. Sie haben noch Wasser und ein paar Kekse und versprechen einander alles Glück auf Erden, wenn sie lebend aus diesem Schiff herauskommen. Jeong Hye-Jin denkt daran, dass von ihnen nur eine kleine Meldung in einer Zeitung bleibe. Erst 36 Stunden später wird ein Feuerwehrtteam die beiden in dem evakuierten Wrack finden.

Deck 4, Backbord, ca. 24 Uhr

"Forza! Forza!" Ein Offizier ruft zur Eile. Die Passagiere auf der Seeseite sollen in einer Polonaise, die Hände auf den Schultern des Vorgehenden, durch das inzwischen völlig dunkle Restaurant von der Backbord- auf die tiefer liegende Steuerbordseite wechseln. Es wird gedrückt und gedrängelt, die Menschen versuchen sich an den Händen zu halten, gleiten aus, rutschen, fallen.

Deck 4, Steuerbord, ca. 0.15 Uhr

Sándor Fehér, der ungarische Geiger, hat vielen Kindern in die Rettungswesten geholfen. Einige waren oben gewesen, auf Deck 9, in der Spielzone vor dem Fahrstuhl. Verzweifelte Eltern irren über das Schiff, auf der Suche nach ihren Söhnen und Töchtern. Sie selbst waren im Restaurant oder Theater, als das Unglück geschah. animateure und Musiker haben die Kinder zu den Rettungsstationen geleitet. Dann half Sándor Fehér Passagieren einzusteigen. Kapitän Schettino und einige Offiziere stehen ebenfalls auf Deck 4. Jetzt ist es Zeit für Sándor Fehér, seine Violine zu retten. Er geht noch einmal zurück zur Kabine.

Deck 4, Steuerbord, ca. 0.40 Uhr

Wieder ein Ruck. Schettino versucht gerade, gemeinsam mit dem zweiten

Offizier eines der letzten Boote abzustößen. Das Boot schwingt zurück, droht, sie zu erdrücken. Der Offizier und auch Bootsleute rutschen ins Wasser. Der Kapitän rettet sich mit einem Satz auf das Boot und fährt mit ihm ab. So zumindest hat es Schettino später dem Staatsanwalt erzählt.

Deck 4, Backbord, ca. 1 Uhr

Mario Lisker weigert sich schon wieder. Warum soll er den dummen Anweisungen dieses Offiziers folgen und auf die Steuerbordseite wechseln? Wenn es noch einen Ruck gibt, wird die Seite doch unter Wasser liegen.

"Denkst du", fragt seine Frau Natalia, "dass allein du der Schlaue bist? Es kann doch nicht sein, dass wir die Einzigen sind, die nicht gehen." Der Seemann zögert. Vielleicht, denkt er, haben sie auf der Landseite längst eine Pontonbrücke gebaut. Mario und Natalia Lisker gehen mit. Aber nicht in dieser Kette, die sie jetzt, Hand in Hand, bilden sollen. Ein junges Mädchen schreit, als würde sie zerrissen, lässt los. Die Leute purzeln durcheinander. Natalia und Mario Lisker rutschen vorsichtig auf dem Hintern über den Restaurantboden.

Angelika Blank und Gabriele Gruber sind noch gut durch das dunkle Restaurant gekommen. Angelika Blank steht schon fast da, wo einmal die Reling zu sehen war, die jetzt unter Wasser ist. Gerade noch in der Tür hat sie gehört, wie ihre Freundin sie ruft. Das Deck ist bereits überspült. Über ihr ist kein Himmel mehr, keine Sterne, und vor ihr das Wasser, auf dem Lichter schwimmen. Immer mehr Passagiere drängen von hinten. "Nicht hinfallen", befiehlt sie sich, "jetzt bloß nicht hinfallen." Nur zwei Schritte auf dem abschüssigen Deck, und sie steht mit den Füßen im Wasser. Ein dritter, und es reicht bis zum Knie. In der Ferne sieht es so aus, als stiegen die Lichter der Schwimmwesten aus dem Wasser auf, in Sicherheit, an Land. "Wie bei einer Himmelfahrt." Noch einen Schritt, und Angelika Blank schwimmt.

"Jetzt", sagt Mario Lisker, an der unteren Schiffseite angekommen, "ist alles vorbei." Das Rettungsboot, das sich gerade genähert hat, dreht wieder um. Die Neigung der "Concordia" hat mehr als 45 Grad erreicht. Sie wird gleich ganz auf die Seite kippen.

"Springt!", ruft die junge Offizierin Silvia Coronica. Sie jagt die letzten

Passagiere ins Wasser. Dann springt sie selbst. Mario und Natalia Lisker springen nicht. Sie klettern wieder hoch. Der Teppich, ein Griff, das Geländer - sie schnappen nach allem, was Halt gibt. Die Schuhe weg! Die rutschen nur. Nur vertikale Wege nehmen, waagerechte Gänge werden gleich zur Falle. Platz nach oben haben! Oben ist dort, wo der Mond in den Schacht scheint. Sie steigen jetzt fast senkrecht auf. "Wenn das Schiff ganz kippt", versucht er sie zu beruhigen, "hebt uns das Wasser hoch."

Da sieht Natalia Lisker gerade noch im Augenwinkel einen Vater mit seiner kleinen Tochter auf dem Arm. Er rutscht ab, verliert das Mädchen, das jetzt das steile Deck hinunterschlittert und sich an der Reling fängt, die schon unter Wasser liegt. Das Kind klammert sich fest, schreit. Der Vater schreit. Er stürzt sich zur Tochter ins Wasser. Die Liskes hören ihn noch rufen: "Mia bambina!" Das Schiff neigt sich, Dayana und ihr Vater verschwinden in der See.

Punta Gabianara, Giglio, ca. 1 Uhr

Bevor eines der Boote sie erreichen kann, fühlt Angelika Blank Felsen unter den Füßen. Sie klettert ans Ufer. Über ihr sitzen zwei durchnässte Frauen auf einem Stein. "Bitte", sagt die eine höflich, "nehmen Sie doch Platz." Angelika Blank bleibt noch auf dem glitschigen Grund stehen, um anderen Passagieren zu helfen, dann setzt sie sich. Menschen von Giglio kommen von der Straße herunter, bringen Decken, ziehen Schiffbrüchige aus dem Wasser. Doch Angelikas Freundin Gabriele Gruber kommt nicht. Sie wird nie mehr kommen.

"Costa Concordia", ca. 1.15 Uhr

Weil Vizebürgermeister Pellegrini helfen wollte, lebt er noch. Er ist gerade zur Backbordseite hinaufgeklettert, als das Schiff kippt. Die Wände werden zu Böden, Decken zu Wänden, Flure zu Schächten. Er sitzt in einem fest, unten das Wasser, oben nichts, kein Fluchtweg mehr, kein Entkommen. Er irrt durch den oberen Seitengang und findet eine Aluminiumleiter. Es wird die einzige Leiter bleiben für mehrere Hundert Menschen, die den Schacht hinaufsteigen. "Kinder zuerst! Und Bedürftige!"

Das Wasser im Schacht steigt. Vergebens versuchen der junge Offizier Canessa, der Schiffsarzt und der Vizebürgermeister eine Reihenfolge durchzusetzen. Aber Männer reagieren rücksichtsloser als Frauen. Kinder weinen. Aus Pellegrini platzt es

heraus: "Benehmt euch doch nicht wie Tiere!" Nur eine Frau will nicht auf die Leiter. Ihr Verlobter und seine Tochter seien noch unten. Sie seien bestimmt gerettet, sagt Pellegrini, damit sie geht. Er weiß, dass unten niemand mehr leben kann.

Hafen von Giglio, ca. 1.30 Uhr

Elvira und Wilhelm Gerg suchen auf Giglio unter den vielen Gestrandeten nach Freunden. Nicht weit vom Leuchtturm treffen die Russlanddeutschen auf eine junge Frau. Sie spricht ebenfalls Russisch. Er staunt über ihre kuschelweiche, trockene Decke. Sie kommt aus Moldawien, sie heißt Domnica, und sie hat von der Brücke aus immer wieder die Durchsagen auf Russisch gemacht. Wilhelm Gerg will der zarten Frau wenigstens die schwere Tasche abnehmen. Aber sie will nicht. "Merkwürdig", denkt er noch, "wie konnte sie die vom Schiff bringen?"

Jetzt erst sieht er den Kapitän. Schettino sitzt hinter ihr auf dem Kai. Er steht auf, wechselt einige Worte mit Domnica Cemortan und geht zum Leuchtturm, vor dem schon andere Offiziere stehen.

Leuchtturm von Giglio, 1.46 Uhr

Wieder klingelt Schettinos Mobiltelefon. Am Apparat ist Gregorio De Falco, Leiter des Hafenamts in Livorno. Es ist sein zweiter Anruf. Er ist wütend, denn sein erster erreichte den Kapitän eine Stunde vorher auf dem Rettungsboot. Jetzt sagt er: "Sie kehren jetzt sofort zurück an Bord und koordinieren die Aktion. Informieren Sie mich, wie viele Menschen an Bord sind. Ist das klar? Ich zeichne dieses Gespräch auf."

"Das Schiff hat sich gerade zur Seite gesenkt ..."

"Hören Sie: Leute sind dabei, die Leiter am Bug hinabzusteigen. Sie müssen diese Leiter in die umgekehrte Richtung hoch und mir sagen, wie viele Menschen da sind und was an Bord los ist. Ist das klar? Hören Sie, Schettino, Sie haben vielleicht geschafft, sich aus dem Meer zu retten, aber das da, das wird wirklich schlecht ausgehen ... Ich werde Ihnen verdammt viele Scherereien machen."

Rumpf der "Concordia", 2 Uhr

Der Vizebürgermeister steht auf der Außenwand. Er hört verzweifelte Schreie.

Sie kommen aus einem der Schächte. Dutzende Menschen schwimmen dort unten im Dunkeln. Er nimmt ein Seil und zieht mit anderen Helfern Passagier um Passagier nach oben.

Dort hat der Offizier Simone Canessa eine Strickleiter an der Bordwand heruntergelassen. Behutsam führt er einen nach dem anderen auf die Leiter. Alte Menschen erstarren, Eltern wollen ihre Kinder nicht auf die Strickleiter lassen. Schließlich hängen Dutzende gleichzeitig daran. Es ist glatt, einige, vor allem aus der Crew, sind völlig durchnässt und teilweise gefährlich unterkühlt.

Es wird fast die ganze Nacht dauern, bis alle, manche mit Kindern im Arm, auf dieser einen Leiter 30 Meter hinab auf ein Schlauchboot gestiegen sind. Es ist eines der größten Wunder dieser Nacht, wird der Schiffsarzt später sagen, dass wir alle heil herunterbekommen haben.

Dezember 2012

Fast ein Jahr nach dem Unglück liegt die "Costa Concordia" noch immer auf dem Felsen vor dem Hafen von Giglio. Der 70 Meter lange Riss ist verschweißt. Unter das Schiff wird eine Plattform gezogen, um es wieder aufzurichten.

Kapitän Schettino, mehrere Offiziere und drei Manager der Costa-Reederei werden sich ab Februar vor Gericht verantworten müssen. Nach dem Unglück von der Costa-Reederei entlassen, klagt Schettino inzwischen auf Wiedereinstellung. Der indonesische Steuermann ist nicht auffindbar, obwohl ihn die Aufzeichnungen der Black Box entlasten.

Der Offizier Simone Canessa, der als letzter Mann von Bord ging, weigert sich bis heute, in der Öffentlichkeit den Helden zu spielen. Mario Pellegrini, der Vizebürgermeister von Giglio, bedauert den Einbruch des Tourismus um 30 Prozent. Der alte Kapitän Palombo will erst wieder auf die Insel zurückkehren, wenn die "Concordia" geborgen ist.

Wilhelm Gerg, der vier Wochen nach seiner Rettung auf dem Fahrrad von einem Auto angefahren wurde, hat sich gerade von dem schweren Unfall erholt. Sandra und Niels Czajor haben im Mai eine Tochter bekommen.

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Von den 32 seit damals Vermissten sind bisher 30 tot gefunden worden. Einer der Ersten war der ungarische Geiger Sándor Fehér, der so vielen in die Boote half. Angelika Blank hat ihre Freundin Gudrun in Bayern beerdigen lassen. Die Mutter der kleinen Dayana, die im Mai sechs Jahre alt geworden wäre, will mit einem finanziellen Anschub durch die Costa-Reederei eine Stiftung für Kinder ins Leben rufen. Die Costa-Reederei hat jedem Überlebenden eine Entschädigung von 11 000 Euro angeboten.

Das renommierte Schifffahrtsmagazin "Lloyd's List" hat die gesamte Mannschaft der "Costa Concordia" nach der Empfehlung einer internationalen Expertenrunde für ihr vorbildliches Verhalten als "Seefahrer des Jahres" geehrt. In dem Mediensturm nach dem Unfall sei unbeachtet geblieben, mit welcher Tapferkeit und nüchternen Professionalität die Mitglieder der Crew Tausenden das Leben retteten.

Der Seemann Mario Lisker und seine Frau Natalia haben in der Nacht als letzte Passagiere das Schiff verlassen. Lisker hat Anzeige gegen den Offizier erstattet, der die Menschen zur falschen Seite des Schiffs gelotst hat. "Er hat sie in den Tod geschickt."