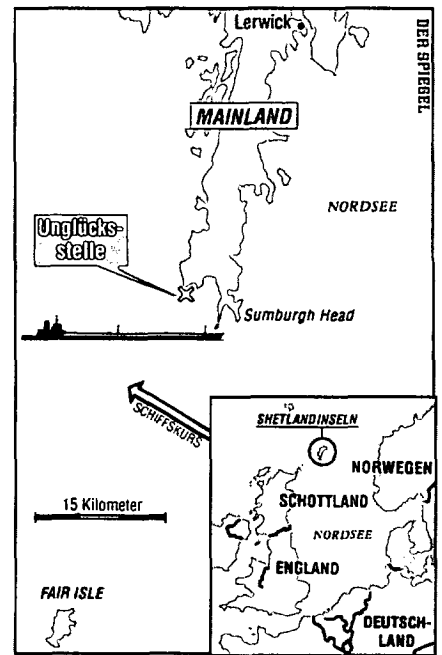


„Da ist der ganze Lebensraum versaut“

Schwarze Flut vor der Nordsee: Die Ölpest nach der Havarie des Tankers „Braer“ bei den Shetlandinseln ist eine Katastrophe für Mensch und Ökosystem – Folge von Inkompetenz, technischen Mängeln und der Auswüchse des Welt-Ölgeschäfts: Eine Schrott-Armada schwimmender Zeitbomben kreuzt durch die Ozeane und terrorisiert immer mehr die Küstenländer.



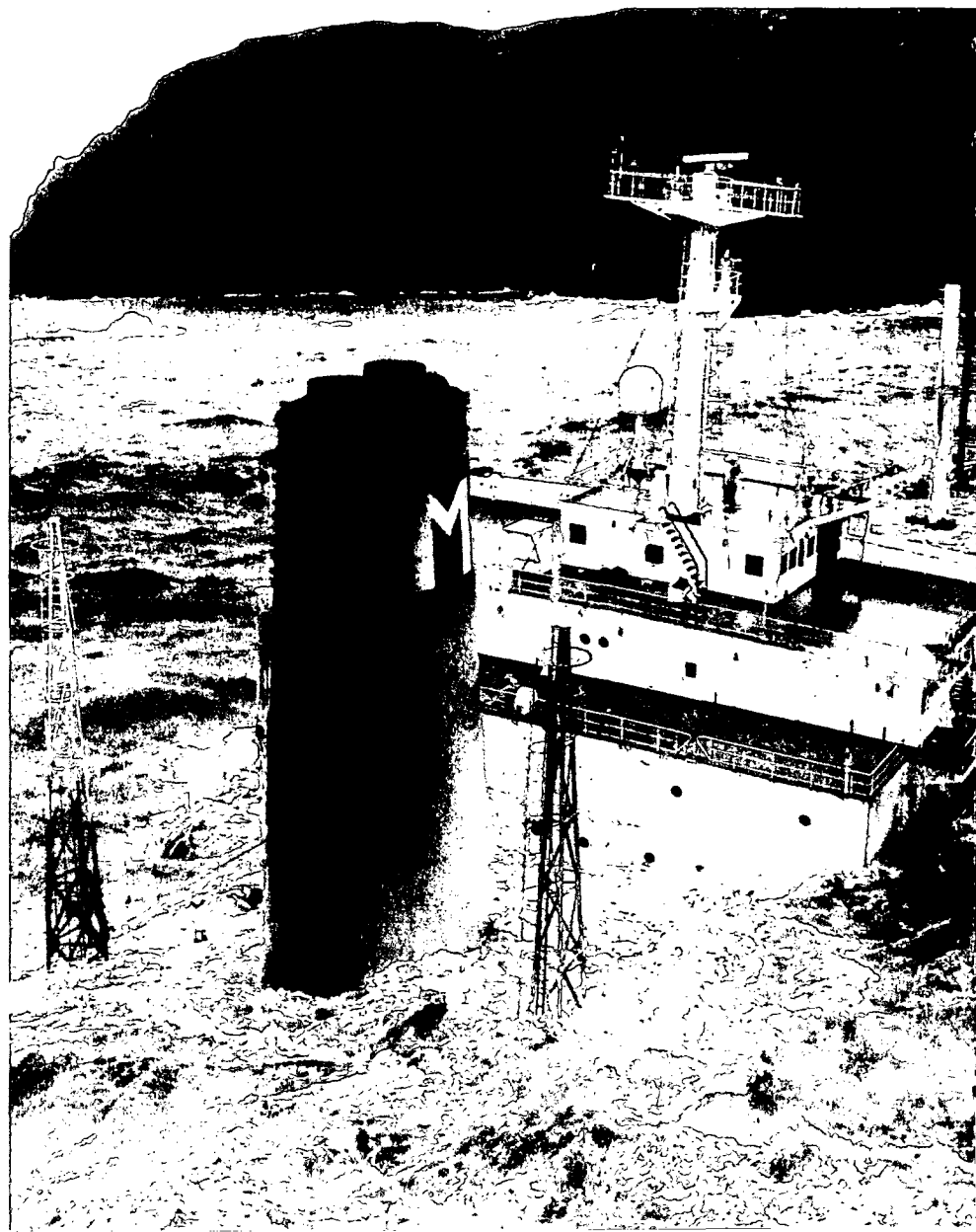
Havariertes Tanker „Braer“, DC-3 beim

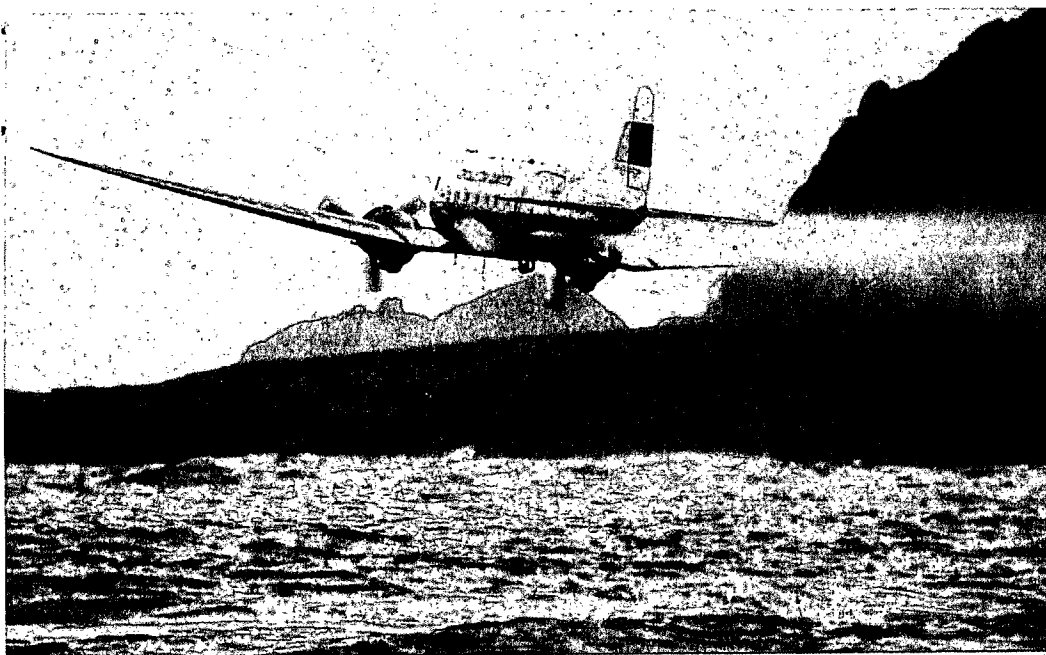
Das Licht der Wirklichkeit an der zerklüfteten Südküste des Shetlandarchipels war kalt und erbarmungslos. Wie ein urzeitliches Ungeheuer, das im Todeskampf erstarrt war, steckte der Tanker „Braer“ zwischen den Felsen. Sie hatten seinen Rumpf aufgeschlitzt, als handle es sich bei dem 89 000-Tonner um eine Konservendose.

Schlepper des holländischen Bergungsunternehmens Smit Tak stampften in der Bucht von Quendale durch die von Orkanböen aufgewühlte See. Flugzeugveteranen vom Typ DC-3 versprühten Chemikalien, um den schwarzen Schlack im Wasser aufzulösen – Öl, das in der Bucht Seevögel verkleisterte, Öl, das sich sogar auf den Schafwiesen jenseits der steilen Küstenwände wie Gift niederschlug.

Es waren Szenen, wilder noch als jene, die sich am Karfreitag 1989 im Prince William Sund von Alaska abspielten, als der Tanker „Exxon Valdez“ auf ein Riff gelaufen war. Der größte Teil von 85 000 Tonnen Rohöl, die in den Tanks der „Braer“ gelagert hatten, war bis zum Wochenende in die See geströmt – mehr, als die „Exxon Valdez“ damals in den majestätischen Alaska-Fjord gespielt hatte.

Wieder einmal, wie zuletzt am 3. Dezember vor dem nordspanischen Hafen La Coruña, wo der Tanker „Aegean Sea“ in Flammen aufging, war mit der „Braer“ eine angeblich sichere Großtransport-Technologie buchstäblich aus dem Ruder gelaufen. Von neuem mußte die Saga der Versäumnisse und Tankermängel fortgeschrieben werden: diesmal mit einem überforderten griechischen Kapitän, mit mutmaßlich meerwasserdurchsetztem Dieseltreibstoff,





Aussprühen von Chemikalien: Abenteuerlicher Kurs durchs Nadelöhr



Verendeter Seevogel: Würgering um die Küste

der zum Stillstand der Maschinen führte, und, um Geld zu sparen, mit einem abenteuerlichen Kurs des Schiffes durch den Flaschenhals der südlichen Shetlands.

Tanker als schwimmende Zeitbomben der Industriegesellschaft; Schiffsriesen, die unter Billigflaggen, mit zusammengewürfelten Mannschaften und unter enormem wirtschaftlichen Druck, Küstenländer und Weltmeere terrorisieren: Am Beispiel der „Braer“ lassen sich

die Auswüchse des Welt-Ölgeschäfts wie von einem Steckbrief ablesen.

Die 34 Mann zählende Crew des Schiffes rekrutierte sich aus philippinischen und griechischen Seeleuten, die nur Billigst-Heuern gemein haben. Der Tanker selbst war im afrikanischen Bürgerkriegsland Liberia registriert, dem bevorzugten Meldeort der Reedereien. Und mit einem Billigkonzept waren auch die „Braer“-Besitzer, die New Yorker Reederei Bergvall + Hudner Ship Management, groß geworden. Sie hat 42 alte Pötte mit insgesamt 1,5 Millionen Tonnen angekauft, die bei anziehenden Preisen mit Gewinn abgestoßen werden sollten.

Reedereichef Mike Hudner, ein Rechtsanwalt, der zunächst im Immobilien-Business tätig war, weist alle Schuld an dem Desaster von sich. Er sei „erfreut“, sagte er auf einer Pressekonferenz, wie Kapitän und Mannschaft sich verhalten hätten. Hudner: „Sie taten ihren Job hervorragend.“

Das stimmt wohl nicht ganz. Der 241 Meter lange Tanker hatte im norwegischen Terminal von Mongstad Nordseeöl der leichten Sorte „Gullfaks crude“ geladen, das die amerikanische Gesellschaft Ultramar in einer Raffinerie an der Küste der kanadischen Provinz Quebec veredeln wollte. Im Bauch der 17 Jahre alten „Braer“ schwappte das Öl in drei Reihen mit jeweils neun Ladetanks.

Bedenken schienen den Betreibern trotz der stürmischen Wetterlage im Atlantik nicht zu kommen. Erst vor zwei Monaten hatte die „Braer“ einen Sicherheitstest bei der US-Küstenwache angeblich ohne Schwierigkeiten überstanden. Haushohe Wellen bei Windstärke zehn hätten es allerdings ratsam erscheinen lassen, die Shetlandinseln auf einer ruhigeren, windabgewandten Route zu umschiffen, jener um ihr nördlichstes Eiland namens Unst Ness.

Nur: Die Nordroute hätte einen Umweg von etwa 60 Seemeilen

bedeutet, und Zeit ist Geld, auch im Ölgeschäft. So wählte der Grieche statt der Direttissima die Waagerechte: Er zielte seinen Tanker, wie mit Hilfe eines Schulatlanten, geradewegs durch die wegen ihrer tückischen Strömung berühmte Passage zwischen Shetlands Südspitze Sumburgh Head und der vorgelagerten Insel Fair.

Die Wasserstraße scheint mit 34 Kilometern weit genug, ist aber für einen mit voller Fahrt dahinplügenden, schwer-

„Keine Checkliste für Notfälle“

SPIEGEL-Interview mit dem Tanker-Kapitän Rolf Fricke

Fricke, 58, ist Kapitän auf dem unter liberianischer Flagge fahrenden Tanker „Narica“ der Reederei „Deutsche Shell Tanker“.

SPIEGEL: Der Besatzung des verunglückten Tankers „Braer“ wird vorgeworfen, sie habe ihr Schiff zu früh verlassen. Wären Sie länger an Bord geblieben?

FRICKE: Schwer zu sagen. Es kommt ja vor, daß ein Schiff, das strandet, in Brand gerät. Gibt es dabei Tote, dann heißt es hinterher: Warum ist die Mannschaft nicht früher von Bord gegangen. In diesem Fall kann man natürlich gut sagen, man hätte länger bleiben müssen.

SPIEGEL: Gibt es detaillierte Vorschriften für den Fall, daß ein Tanker in Seenot gerät?

FRICKE: Es sind so viele Möglichkeiten für eine Havarie denkbar, daß es keine Checkliste für Notfälle geben kann.

SPIEGEL: Bei der „Braer“ war die Hauptmaschine ausgefallen, das Schiff war manövrierunfähig. Läßt sich ein solcher Schaden bei schwerer See überhaupt beheben?

FRICKE: Im Prinzip schon, aber das hängt natürlich davon ab, ob die Besatzung gut ausgebildet ist.

SPIEGEL: Die Mannschaft der „Braer“ bestand aus Polen, Filipinos und einem griechischen Kapitän. Kritiker auf den Shetlands behaupten, mit einer rein europäischen Besatzung wäre der Tanker nicht auf Grund gelaufen. Teilen Sie die Einschätzung?

FRICKE: Nein. Auch unter den Nicht-Europäern gibt es sehr gut ausgebildete Seeleute. Nationalität und Hautfarbe spielen dabei keine Rolle.

SPIEGEL: Suchen sich die Kapitäne ihre Mannschaften selber aus?

FRICKE: Das kommt bei uns nicht vor und ist meines Wissens auch bei anderen Reedereien nicht üblich.

SPIEGEL: Gibt es Tankerrouten, die als besonders gefährlich gelten?

FRICKE: Ja, zum Beispiel die Singapur-Passage, wo noch die Gefahr von Piraterie hinzukommt. Dort haben im letzten Jahr mehr als 200 Überfälle stattgefunden, die immer brutaler



Kapitän Fricke: „Es wurde an der Wartung gespart“

werden. Die Piraten haben sogar Brandsätze auf die Tanker geworfen, damit sie das Schiff ungestört ausrauben konnten. In einem Fall wurde die Brückenbesatzung daran gehindert, das Schiff zu steuern, das hätte zu einer Katastrophe führen können.

SPIEGEL: Hätten Sie auf dem Weg von Norwegen nach Kanada dieselbe Route gewählt wie der Kapitän der „Braer“?

FRICKE: Ich würde bei Orkan nördlich der Shetlands vorbeifahren und sicheren Abstand zum Land halten. Eisberge sollte man im Laufe der Reise jedoch meiden, die haben oft eine Kaltluftkappe über sich, die Radarstrahlen ablenkt.

SPIEGEL: Wie gefährlich ist das 22 Seemeilen breite Nadelöhr zwischen den Shetlandinseln Fair Isle und Mainland, wo die „Braer“ auf Fels lief?

FRICKE: Wenn die Maschine ausfällt, sehr gefährlich, zumal es dort fast immer ziemlich stürmisch ist. In der engen Durchfahrt wird ein manövrierunfähiges Schiff schnell gegen die Felsen gedrückt.

SPIEGEL: Die südliche Route, durch den englischen Kanal, kommt für Sie nicht in Betracht?

FRICKE: Die birgt ebenfalls Risiken. Obwohl es dort „One-way-Traffic“, Einbahnstraßen für Schiffe, gibt, muß man mit Schwierigkeiten rechnen. Es tauchen sogenannte Querläufer auf und Fischdampfer, die für uns das

größte Problem darstellen. Die Fischer, die nie auf einem großen Kahn gefahren sind, können sich nicht vorstellen, wie schwerfällig ein Tanker reagiert.

SPIEGEL: Nehmen die technischen Mängel bei der Tankerflotte zu?

FRICKE: Ja. Vor rund sechs Jahren standen einige Reeder kurz vor der Pleite. Da wurde natürlich an der Wartung gespart, so daß die Schiffe anfälliger wurden. Neuerdings hat sich die Situation aber gebessert.

SPIEGEL: Es soll völlig durchgerostete Tanker geben, deren Wandstärke nur noch fünf Millimeter beträgt – normal sind rund 20 Millimeter.

FRICKE: Das kann ich mir kaum vorstellen. Allerdings werden die Schiffswände nicht alle zwei Jahre aufwendig vermessen; vielleicht sollte man darauf mehr Wert legen. Dann ließen sich die schlimmsten Seelenverkäufer leichter aus dem Verkehr ziehen.

SPIEGEL: Die havarierte „Braer“ ist 18 Jahre alt. Ist nicht ein Großteil der Tankerflotte überaltert?

FRICKE: Das Alter ist nicht unbedingt ausschlaggebend. Wenn man die Schiffe optimal wartet, können auch Oldtimer sicher gefahren werden. Viele Reeder würden sich natürlich lieber neue Tanker mit Doppelhüllen bestellen, aber dann würden sie pleite gehen. Die Frachtraten sind zu niedrig. Aber irgendwann müssen die alten Pötte ausgemustert werden.

SPIEGEL: Wäre es nicht sinnvoll, dann kleinere Tankschiffe zu bauen?

FRICKE: Kleinere Schiffe würden kleinere Desaster verursachen. Andererseits würde der Schiffsverkehr dichter, was womöglich mehr Unfälle zur Folge hätte. Günstiger wäre es, die Schiffstanks in kleinere Parzellen aufzuteilen, bei Unfällen würde dann weniger Öl auslaufen.

SPIEGEL: Würde das nicht auch die Baukosten erhöhen?

FRICKE: Gewiß kostet das mehr Geld. Aber wenn wir alle für unser Benzin drei bis fünf Pfennig mehr bezahlen würden, könnten Tanker sicherer gebaut werden.

beladenen Tankerriesen bei Orkanfahrt ein Nadelöhr.

Jährlich wählen zirka tausend Tanker diese Abkürzung. Denn weiter nördlich, nur 20 Seemeilen von dem Unglücksort entfernt, befindet sich Sullom Voe, Europas größte Ölverladestation, der zentrale Verteilungspunkt des britischen Nordseeöls.

Das Seenotzentrum im schottischen Aberdeen empfing den ersten Hilferuf der „Braer“ vergangenen Dienstag um 5.20 Uhr und alarmierte daraufhin die Küstenwacht der Shetlandinseln. Der Notruf teilte mit, daß der Tanker, von Orkanen gebeutelt und ohne Maschinenkraft, etwa auf halber Distanz zwischen Sumburgh Head und Fair anfang zu drifteten.

Küstenwacht-Offiziere beschuldigten den Kapitän Alexandros Gelis, er habe vor dem Notruf wichtige Zeit verstreichen lassen. Grund: Gelis habe erst die Schiffseigner in New York angerufen, um die Rettungserlaubnis – ein womöglich teures Unterfangen – einzuholen.

Er habe im Bett gelegen, berichtete später der philippinische Chefmaschinist Ulthie Roldan, als ihn ein „merkwürdiges Geräusch“ der Maschinen alarmiert habe: Generatoren und Antrieb seien ausgefallen, weil eine Monsterwelle Wasser in die Treibstofftanks gedrückt habe.

Die Rettungs- und Bergungsaktion lief sofort an. Im Norden des Königreichs lebt man in ständiger Alarmbereitschaft vor Öldesastern. Die Nordsee-Bohrinseln und der Pendelverkehr von Tankern diktieren griffbereite Einsatzpläne.

„Alles war da“, klagte nach dem Bruch der „Braer“ John Leach, der Umweltbeauftragte des Shetlandrats: „Wir hatten Karten, Notprogramme, Ausrüstung und Gummiwülste als Ölsperren. Aber das furchterliche Wetter machte alles wertlos. Wir konnten nur noch beten.“

Vor dem Beten gaben die Praktiker noch einmal ihr Bestes. Nur elf Minuten nach Eingang des Notrufs stieg Küstenwacht-Captain Tony Brewster mit seinem Sikorsky-Helikopter in den Orkan auf; der erfahrene Pilot sollte die Lage der „Braer“ erkunden und notfalls das Personal von Bord hieven.

Fast gleichzeitig wurden zwei starke Schlepper von Sullom Voe in Richtung des Havaristen ausgeschickt. Nach stundenlangem Kampf gegen Sturm und haushohe Wogen gaben sie auf und machten kehrt.

Derweil sah Brewster, daß Sturm und Strömung den manövrierunfähigen Tanker auf die bis zu 50 Meter hohen Klippen an der Südspitze der Hauptinsel Mainland Island zutrieben. Hubschrauber der Küstenwache und der Royal Air Force begannen, die Besatzung der „Braer“ mit Seilwinden vom Tankerdeck zu hieven. Um neun Uhr war der letzte Mann von Bord.

Der Kapitän und seine Crew hätten das Schiff „in Panik und zu früh“ verlassen, kritisieren britische Experten. Denn um 9.38 Uhr, knapp zwei Stunden vor der „Braer“-Strandung, erreichte ein Schlepper, die „Star Sirius“, den hilflosen Tanker.

„Mein Schiff war stark genug, um die ‚Braer‘ von den Klippen wegzuschleppen“, behauptet „Star Sirius“-Kapitän David Theobald. „Aber es war niemand an Bord, der die Leinen hätte befestigen können.“

Das Drama beschleunigte sich. Mit zwei Lotsen und dem Ölexperten Jim Dickson ließ sich Ge-

lis, doch noch tapfer, von einem Küstenwache-Hubschrauber auf den Tanker abseilen. Die Männer versuchten, eine Trosse der „Star Sirius“ festzumachen – vergebens: Das stählerne Tau wurde von der tobenden See weggepeitscht.

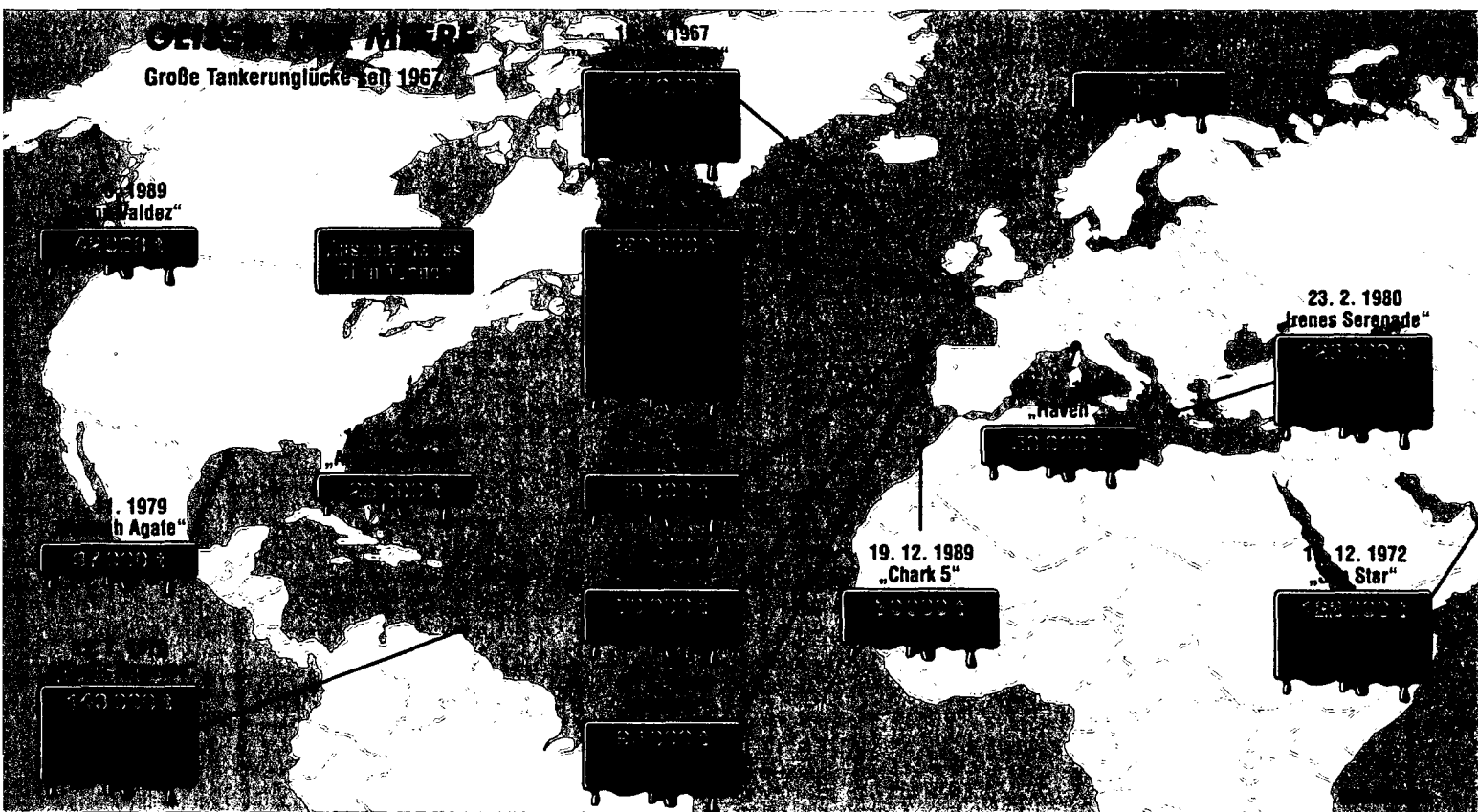
Um 11.15 Uhr ramnte der Tanker den Felsengrund von Garth's Ness. Jim Dickson: „Als sich der Tanker festkrallte, sprang mir das Herz den Hals hinauf. Das ganze Deck erzitterte, es war grauenhaft.“ Ehe Brecher die verhinderten Retter wegschleppen konnten, wurden sie mit dem Hubschrauber in Sicherheit gebracht.

Die Ölpest zwischen Schottland und den Shetlandinseln gilt als die größte Britanniens seit dem Untergang der „Torrey Canyon“. Dieser Tanker war 1967 vor Englands Südwestzipfel Cornwall auf Grund gelaufen. In einem über 50 Kilometer langen Teppich aus 117 000 Tonnen kuweitischem Rohöl verendeten damals 50 000 Seevögel.

Umweltschützer und Zoologen stufen auch die Havarie der „Braer“ als „katastrophal“ ein. Der gestrandete Stahlpott hat seine glitschige Fracht mitten in eines der letzten Öko-Paradiese im Nordatlantik hineingetragen. Die aus dem Wrack pulsierenden Ölmengen bedrohen Fisch-



Gerettete „Braer“-Seeleute, Kapitän Gelis (o.): „Hervorragender Job“



bestände, Wale, Robben und die Brutplätze von Seevögeln.

Zehntausende von Tölpeln, Trottellummen und Krähscharben zieht es jedes Jahr zu den felsigen Gestaden der rund 100 Shetlandinseln. Bunt geschnäbelte Papageientaucher legen ihre Eier auf die Felssimse. Tordalken bauen sich ihre Nester in Steinnischen hoch über der Küstenbrandung.

Als der Tanker-Oldie auf Grund lief, war der Sturmhimmel voll von Vogelschwärmen. Viele Seevögel sind bereits von der offenen See an die Shetlandküsten gezogen, um die Nistplätze für den Frühjahrsnachwuchs zu inspizieren.

Die Bucht von Sumburgh Head, nur wenige Kilometer von der Unglücksstätte, zählt zu den wichtigsten Brutstätten. In dem Gebiet nisten Sturmvögel, Sterntaucher und Gryllsteine – schwarz-weiß gefiederte Tauchkünstler, die wie Torpedos in das Meer zischen und in Tiefen von bis zu 100 Metern Fische jagen.

Solche Jagdgewohnheiten werden den Seevögeln nun zum Verhängnis. Wie Kamikaze-Piloten stürzen sich die Tiere in die schwarzen Fluten und steigen verklebt wieder empor. „Die Vögel können die Gefahr nicht erkennen“, sagt der Helgoländer Zoologe Ommo Hüppopp, „Seetaucher landen manchmal sogar auf nassen Parkplätzen.“

Über 30 Kilometer Shetlandküste sind bereits verreckt. Vom Sturm gepeitscht, legt sich der schwarze Öltep-



Ölbrandwolke über La Coruña*: Saga der Versäumnisse

pich wie ein Würgering um die Südküste der Hauptinsel Mainland Island.

Einmal ins Wasser gelangt, greift die sämige Substanz in den gesamten Biokreislauf ein: Algen und Bakterien lagern die Bestandteile des Öls ein. Fische und Schnecken verschlingen sodann das verseuchte Plankton und dienen ihrer-

seits wieder Vögeln, Seehunden, Hummern und Walen als Nahrungsquelle. Teerkumpen auf dem Meeresgrund werden erst nach Jahren organisch abgebaut.

Einen qualvollen Tod bringt der Ölschlick den Seehunden. Nasenlöcher und Fell verkleben. Die Tiere ringen nach Luft und sterben meist den Kälte-tod, weil das verschmutzte Fell seine wärmende Wirkung verliert. Dasselbe

* Am 3. Dezember 1992 nach der Havarie des Tankers „Aegean Sea“.



Explodierter Tanker „Haven“: Treffer im Golfkrieg



Strandsäuberung in Cornwall*: Schwarzer Schlick

Schicksal droht auch den seltenen Seeottern, von denen 700 auf den Shetlands leben.

Auf verlorenem Posten steht die 1700köpfige Kolonie von Eiderenten, die, keine fünf Kilometer von dem Havaristen, in der Bucht von Virkie ihr Winterquartier aufgeschlagen hat. Bei dem Versuch, das verschmierte Gefieder zu säubern, dringen giftige Stoffe in den Verdauungstrakt der Tiere. Eiderenten, die nicht in der stinkenden Brühe versinken, können Monate später an Lungenschäden, Darm- oder Magengeschwüren verenden.

Wenig tröstlich ist der Hinweis der Petro-Lobby, der Unglückstanker habe nur leichtes Rohöl im Rumpf gehabt, es würden sich weniger die berüchtigten schweren Teermurmeln bilden. „Was nützt das den Vögeln“, fragt Experte Hüppopp, „der ganze Lebensraum ist versaut.“

* Nach dem Untergang der „Torrey Canyon“ 1967.

Hilflos muteten auch die Rettungsaktionen der Ölbekämpfer an. Der Aufbau schwimmender Barrieren wurde, infolge der Sturmböen, von vornherein für aussichtslos erklärt.

Auch der Einsatz von ölaufsaugenden Spezialschiffen war in der hochgehenden See bis Ende voriger Woche nicht möglich. Die britische Regierung entschied sich deshalb für die chemische Kriegführung.

Stunden nach der Tankerkatastrophe stiegen sechs DC-3-Maschinen auf und sprühten im Tiefflug 120 Tonnen sogenannter Dispergenzien auf die Rohöllaiche. Die Lösemittel sollten Löcher in den Ölteppich reißen, den klebrigen Film auflockern und schneller auseinanderreiben.

Doch die Attacke mit Turbo-Chemikalien verschafft allenfalls der Vogelwelt ein wenig Erleichterung. Auf Fische, Muscheln, Garnelen und Hummer wirken die Substanzen hoch toxisch. Andrew Lees, Aktionschef bei der Umweltgruppe „Friends of the Earth“, wertete die Sprühaktionen denn auch als eine fürs Fernsehen inszenierte Glamour-Show: „Der Minister steht auf den Klippen, während die DC-3 heranstürzen und den Tag retten.“

Das Unglücksschiff, Baujahr 1975, stammt aus dem größten Tankerboom aller Zeiten: Nach der Blockade des Suez-Kanals im Sechstagekrieg 1967 zwischen Israel und seinen arabischen Feinden hatte die Ölindustrie Anfang der siebziger Jahre Super- und Megatanker entwickelt, die vom Persischen Golf aus um das Kap der Guten Hoffnung nach Europa fahren konnten.

Drei Viertel der Supertanker und zwei Drittel der Welt-Tankerflotte von

Blackout der Maschinen

Die Schiffshülle der „Braer“ sei technisch in befriedigendem Zustand gewesen, meint die norwegische Umweltorganisation Bellona. Sie notierte aber eine Reihe von Mängeln: Schäden an Rohrleitungen, Lecks an Treibstoffbunkern und den Verschleiß der Dieselmotoren, die austauschbar gewesen seien.

„Kombiniert mit Fehlern der Schiffsführung und einer womöglich unterqualifizierten Crew kann dies schwere Konsequenzen gehabt haben“, konstatierten die Umweltschützer letzte Woche.

Dafür spricht viel: Nicht nur Kapitän Alexandros Gelis machte auf der „Braer“ seine erste Fahrt, sondern auch der Zweite Ingenieur, der erst am Neujahrsabend an Bord kam. Der

Erste Ingenieur, Grieche wie Gelis, kannte das Schiff seit November.

Am 3. Januar, kurz vor dem Auslaufen der „Braer“ aus Mongstad, erschienen Inspektoren zu einem „spot-check“ auf dem Tanker. Aber sie fanden nichts Besonderes – bis auf ein paar Lecks an Dampfdruckrohren, die das Übernehmen der Ölladung verzögerten und an Ort und Stelle abgedichtet wurden.

Derzeit prüft Norwegens Schiff-TÜV Det Norske Veritas die Ursache des Tankerunglücks: den jähen Stillstand der 20 000 PS starken Schiffsdiesel, verursacht mutmaßlich von Meerwasser, das durch Entlüftungsrohre in die Treibstofftanks der „Braer“ gedrungen war.

„Entlüftungsrohre sind trotz Rückschlagsventilen nicht hundertprozentig sicher“, bestätigt Hartmut Hornmann vom Germanischen Lloyd. „Mit dem Ausfall der Hauptmaschine muß man immer rechnen.“

Bei einem Blackout der Maschinen wie im Fall der „Braer“ benötigt die Besatzung viel Zeit, um Tanks und Treibstoffleitungen zu reinigen, damit die Diesel wieder angeworfen werden können – Zeit, die an Bord des Tankers offenbar davongelaufen war. „Zwei oder drei Stunden kämpften die Männer in dieser Kathedrale von Maschinenraum, während das Schiff gewaltig schlingerte“, beschreibt Alec Bilney, Berater der Internationalen Schifffahrts-Kammer, die Zwangslage.

1981 sank der Frachter „Union Star“ vor Englands Küste, weil zuviel Wasser in den Bunkern stand – eine Gefahr, vor der Lloyd's List auch nach der Havarie der „Braer“ warnte. Die Qualität der Treibstoffbunker, schreibt das Versicherungsorgan, sei „oft eine internationale Schande“. Es grenze an „ein Wunder, daß Ingenieure die Maschinen überhaupt in Gang halten können“.

„Dagegen gibt es kein Mittel“

SPIEGEL-Reporter Erich Wiedemann über die Ölpest auf den Shetlandinseln

Nein, nein, scher dich weg, hol dir deinen Fisch woanders!“ Der Mann im gelben Kunststoffparka rudert, wild brüllend, mit den Armen, um die kleine weiße Möwe zu vertreiben, die im Sturm über der schwarzen Gischt steht.

Doch der Möwe wäre nicht einmal zu helfen, wenn sie Englisch mit schottischem Akzent verstünde. Sie ist viel zu weit weg, um den Mann zu hören. Außerdem faucht der Wind mit Stärke zehn von der See her aufs Land. Dagegen kann man nicht anschreien. Die Möwe macht einen kessen Flügelschlag, taucht im Sturzflug in die dunkelbraune Brühe ein und schnappt sich einen toten Fisch, der an der Oberfläche treibt.

Es ist das Ende der kleinen Möwe. Sie will durchstarten. Aber sie schafft nur zwei, drei Hopser und fällt dann endgültig in den Schlick zurück. Vom Ufer aus kann man deutlich sehen, wie sie mit den Flügeln schlägt, um sich zu befreien. Aber je hysterischer sie flattert, um so gründlicher saut sie sich mit dem tödlichen Schleim ein. Dann kommt eine große schwarze Welle und wäscht sie fort.

So was passiert jetzt ein paar hundertmal täglich in der Bay of Quendale und in den benachbarten Gewässern vor der Südspitze der Hauptinsel von Shetland.

Etwas oberhalb der Calamity Bay, wie sie hier jetzt heißt, hat die „Königliche Gesellschaft für Vogelschutz“ eine Art Erste-Hilfe-Station eingerichtet. Freiwillige Helfer basteln dort aus Pappe und Tapetenleisten kleine Häuschen für gerettete Alken, Steintaucher, Trottellummen und Eiderenten.

Doch die meisten Papphäuschen bleiben leer. Es gibt nicht viel zu retten. Am Freitag früh ist der Strand von struppigen, schwarzbraunen Vogelkadavern übersät. Die Vogelschutzgesellschaft schätzt, daß die Ölpest vor Shetland mindestens 10 000 Enten, Möwen und andere Seevögel das Leben kosten wird.

Und auch das nur, wenn der liberianische Havarist, der in Garths Ness oberhalb der Quendale-Bucht in den Klippen hängt, nicht völlig auseinanderbrechen und den Rest seiner Ladung ans Meer abgeben sollte. Dann würde alles noch schlimmer.

Das ewig tobende Meer rings um die Shetlands ist ein einziger Schiffsfriedhof. Im Abstand von fünf Meilen zur Küste liegen die Wracks von fast tausend Schiffen, die hier in ähnlichen Stürmen gestrandet sind wie dem, der am Dienstag vergangener Woche die „Braer“ auf die Klippen warf. Und alle hat sie das Meer in kürzester Frist in Stücke gehauen. Die See wird auch die „Braer“

zerschmettern. Der leckgeschlagene Großtanker liegt, etwas tiefer als am Unglückstag, längsseits zum Ufer schief in der Brandung. Die Wellen peitschen unablässig über das von Rohren und Ventilen zerklüftete Deck und spülen Öl ins Meer.

Man kann die Tragödie schon riechen, wenn man in Sumburgh aus dem Flugzeug steigt. Der Flugplatz an der Südspitze der Shetland-Hauptinsel liegt nur zwei Kilometer von der Quendale-Bucht entfernt. Es ist ein ätzender, aggressiver Gestank, ähnlich wie Diesel, nur stärker. Man schmeckt das Öl aroma überall – im Essen, im Tee, in der Zahnpasta.

Der Sturm treibt die feinen, stinkenden Aerosole weit übers Land. Strand, Wiesen, Häuser, Autos – alles im Umkreis von vier, fünf Meilen landeinwärts ist von einem dünnen Ölfilm überzogen. „Schauen Sie sich die Sauerei an“, sagt die Verkäuferin Sabine Preston, die in einem Haus gleich an der Bucht wohnt. „Die Fenster sind verölt, und heute morgen mußte ich erst mal den Schmier von der Windschutzscheibe wischen, bevor ich mit dem Wagen zur Arbeit fuhr.“

Die Farmer im Süden haben ihre Schafe von den Weiden geholt und in die Ställe getrieben, weil sie fürchten, das mit Öl benetzte Gras werde die Tiere vergiften.

Einige Bauern haben ihre Familien schon zu Verwandten im Norden geschickt. Für den Fall, daß die Witterung umschlagen sollte, hat die Regierung angekündigt, sie werde den ganzen Südtel der Insel evakuieren. Der Öldunst kann, wenn man ihn einatmet, zu Lungenschäden führen.

Schiffahrtsminister Lord Caithness, der gleich herbeigeeilt ist, als die Katastrophe bekannt wurde, sagt, er sehe Gründe zum Optimismus. Die Winde stünden gut. Im übrigen Sorge die stürmische See dafür, daß sich das Öl viel schneller auflöse als beispielsweise bei dem



Ölpest-Bekämpfung vor den Shetlandinseln: „Die Lachse werden sterben, so oder so“



Beseitigung von Vogelkadavern: „In ein paar Monaten vergessen“

„Exxon Valdez“-Desaster vor vier Jahren in Alaska.

Das klingt tröstlich. Es ist meteorologisch und chemisch auch korrekt. Aber der Trost greift nicht mehr, wenn man die Hand in den Schmier steckt. Das Zeug dringt tief in die Poren ein. Es hört auch nicht auf zu stinken, wenn man sich die Hände dreimal gewaschen hat.

Die sechs betagten grünweißen Dakota-Sprühflugzeuge haben bis Freitag mittag gut 500 Tonnen Chemikalien über dem Ölteppich abgelassen. Wegen der Schlechtwetterlage können sie nur unregelmäßig starten. Die Fischer und Lachszüchter sehen das eher als glückliche Fügung. Sie haben Angst, daß die Chemie das Wasser noch schlimmer verseuchen könnte als das auslaufende Öl.

„Unsere Lachse werden sterben, so oder so“, sagt Lachszüchter John Ratter, „dagegen gibt es kein Mittel.“ Der Schlick hat sich bis 15 Kilometer südlich der Burra-Insel vorgearbeitet. Die Hummerbänke von Quendale sind schon verseucht. Wenn der Wind dreht und die schokoladenbraune Öljauche nach Norden treibt, sind auch die Lachse nicht mehr zu retten.

Mit der Fischerei-Industrie, dem größten Arbeitgeber, stürben auch die Shetlands, sagt Ratter. „Im Augenblick hat alle Welt viel Mitleid mit uns. Aber in ein paar Monaten wird man uns vergessen haben.“

Die Hoffnung auf die Selbstreinigungskraft des Meeres ist trügerisch, wie das Öldesaster von Sullom Voe vor 14 Jahren gezeigt hat. Damals waren nur ein paar hundert Tonnen ins Meer gelaufen. Aber der Dreck ist bis heute noch nicht weg.

Die Shetlandinsulaner sind eine wetterfeste Rasse. Mit steifem Nacken und stoischer Gottergebenheit. Winston Churchill sagte nach einem Besuch während des Krieges, ihre Seelen seien in Ölzeug eingewickelt.

Es ist wahr: Nichts bringt sie aus der Fassung. Alle haben sie gewußt, daß das Unheil kommen würde. Es war einfach so programmiert. Das notorisch schlechte Wetter, die extrem schwierige Navigation in der Meerenge zwischen Shetland und Fair Isle, die Riesenpötte, die immer in Eile sind.

Weil es britischen Rechtsanwälten nicht versagt ist, für ihre Dienste zu werben, versuchen Prozeßgeier vom Festland, aus der Havarie Kapital zu schlagen.

In der *Shetland Times* bietet die Anwaltskanzlei Levy und McRae in einer ganzseitigen Anzeige die „professionellen und kundigen Dienste“ an, die sie „im juristischen Nachspiel der Katastrophen von Piper Alpha und Lockerbie“ gesammelt habe.

Jedoch, die Resonanz ist eher verhalten. Das Unglück ist ja erst dabei, sich richtig zu entfalten. Was freilich nicht heißt, daß Shetländer nicht zu spontaner Zornesregung fähig wären. An der Tür zu dem Lebensmittelladen beim alten Hafen von Lerwick hat jemand aus aktuellem Anlaß ein Schild aufgehängt. Darauf steht: „Liberianer werden hier nicht bedient.“

Ein Kunde, dem die Ironie des Textes nicht klar genug herausgearbeitet schien, hat zur Vermeidung von Mißverständnissen darunter geschrieben: „Ja, haut ab nach Liberia. Und vergeßt nicht, euer Öl mitzunehmen.“

4400 Schiffen sind wegen dieses einmaligen Bau-Booms älter als 12 Jahre. 18 Jahre wie die „Braer“ aber kann nach Meinung von Schiffsexperten ein Tankschiff gerade noch ertragen; in wenigen Jahren werden die meisten Tanker schrottreif sein.

Das um so mehr, als es beim eiligen Tankerbau zwischen 1973 und 1978 üble Schlampereien gab. Ein norddeutscher Reeder spricht vom „Hoppla-hoppschiffbau“ und fürchtet, daß mindere Stähle verwandt wurden, die das Bruchrisiko erhöhen.

Tatsächlich hat sich nach einem Jahrzehnt steigender Transportsicherheit die Zahl der Tankerunfälle wieder erhöht. Da viele Tankschiffe mit primitiven Rumpfkonstruktionen herumfahren, sind weitere Katastrophen programmiert, zumal der Ölverbrauch wieder steigt und damit auch die Transportmenge. Umgerüstet wird derzeit sogar der Welt größter Tanker, der Gigant „Jahre Viking“ (564 650 Tonnen), der während des Tankerkriegs im Golf zwischen Irak und Iran zweimal angegriffen worden war.

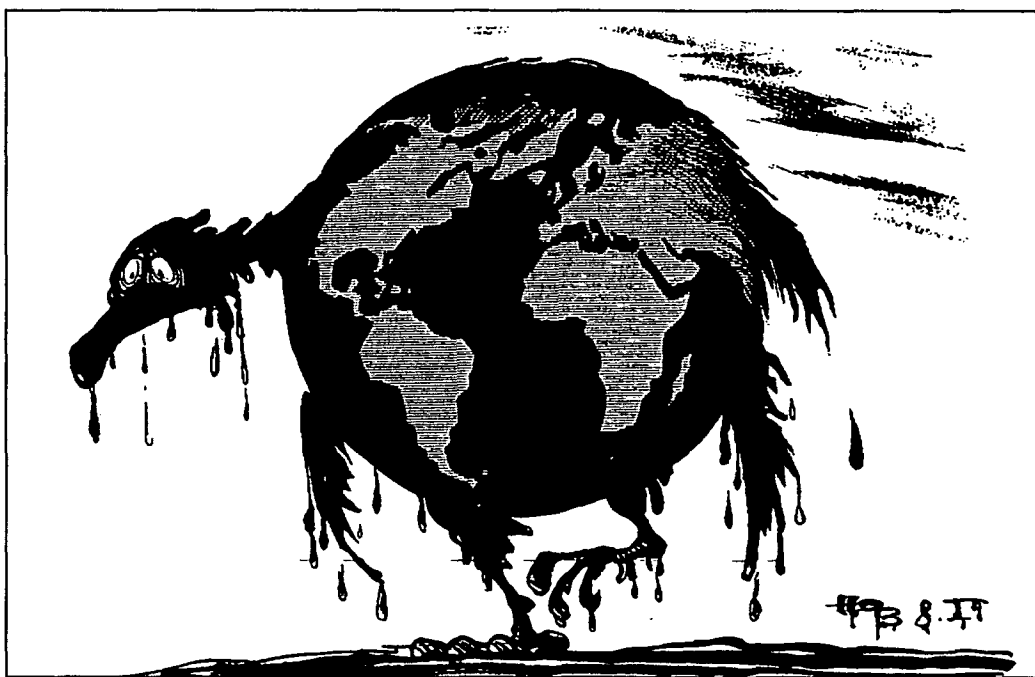
Was mit den Riesen auf die Weltmeere zukommt, zeigte sich im Fall des Zyprioten „Haven“ (232 000 Tonnen), der im April 1991 vor der Küste Genuas explodierte. Im Tankerkrieg hatten ihn Raketen getroffen und in Brand gesetzt, so daß er steuerlos in die Sandbänke der omanischen Küste gepflügt war.

Gegenwärtig transportiert die Schrott-Armada jährlich rund 1,5 Milliarden Tonnen Öl und Ölprodukte über die Weltozeane. Das sind fast 40 Prozent der von Schiffen transportierten Überseegüter.

Das logistische Netzwerk der Ölindustrie ist so großflächig gesponnen, weil Ölförder- und Verbraucherländer meist weit auseinander liegen. Zudem wird der Schiffstransport selbst dort bevorzugt, wo er auch über Land möglich wäre. Nach einer alten Speditionsregel ist der Landweg um ein Vielfaches teurer als der Seeweg. Deshalb sollte die „Braer“ norwegisches Öl über den Atlantik in das Ölland Kanada befördern, dessen eigene Fördergebiete an der pazifischen Seite liegen.

Die Sicherheit der Ölschifffahrt ist nicht nur durch das Alter der Tanker begrenzt, von dem Lloyd's in London gerade errechnet hat, daß 1991 knapp drei Viertel aller verlorenen Tonnage über 15 Jahre alt waren. Auch die anarchische Variante des Kaufmannsgeists spielt eine Rolle: Supertanker kosten 125 Millionen Dollar, also etwa 10 bis 15 Millionen Dollar an jährlichem Kapitalaufwand. Um genug Geld zu verdienen, benötigen die Tankerreeder pro Supertanker etwa 60 000 Dollar Chartergeld pro Tag. Gegenwärtig erhalten sie nur 15 000 Dollar.

Mit solchen Raten ist an perfekte Wartung, an Modernisierung der Schiffe oder



Küste von Alaska . . . Golf . . . Adria . . . spanische Küste . . . Shetlandinseln . . .

gar der Flotten nicht zu denken. Im Gegenteil: Kostendrücken um jeden Preis ist angesagt. Gern lassen sich die Tankreeder deshalb in Drittländern registrieren, deren Sicherheitsvorschriften dürtig sind und deren Fahnen deshalb Flags of Convenience (bequeme Flaggen) heißen.

Größtes Tankschiffahrtsland der Welt ist Liberia, zweitgrößtes Panama. Ganz allgemein aber ist der Personalaufwand bei den Tankreedern gesunken. Die „Exxon Valdez“ etwa hatte auf der Jungfernnreise 1986 noch 24 Mann Besatzung. Zur Zeit des Unfalls waren es 20, künftig sollen es auf dem wieder zusammengeflackten Tanker mit dem neuen Namen „Exxon Mediterranean“ nur noch 15 sein.

Zudem sind die Reeder unter billigen Flaggen an westliche Lohntarife nicht gebunden. Meistens besitzen nur der Kapitän und der Erste Offizier ausreichende seemännische Erfahrung. In besonderen Fällen lassen sich seemännische Zertifikate in den Gassen Hongkongs kaufen.

Im übrigen aber, verrät ein Hamburger Reeder, sei etwa Liberia „fest in amerikanischer Hand“. Sämtliche Geschäftsvorgänge zwischen Regierung und Schifffahrt werden in New York erledigt, dem einstigen Zentrum der US-Schiffahrts- und Ölindustrie. Viele in Liberia zugelassene Schiffe sind nach den Regeln der amerikanischen Klassifikationsgesellschaft American Bureau of Shipping gebaut.

Die Eigentümer der „Braer“ sitzen denn auch in den USA. Die Kapitalanteile an dem Schiff gehören in die Pri-

vatschatten der Hauptpartner von Bergvall + Hudner Ship Management. Die locker organisierte Firma läßt einen Teil ihrer Flotte von asiatischen Service-Gesellschaften operieren. Die „Braer“ war lange Zeit von der Singa Ship Management Company in Singapur betreut worden, bevor die B+H-Gruppe sie in eigene Regie nahm.

Für die Schifffahrt sind solche Deals, bei denen Kapitaleigner, Servicegesellschaft und Registerland in verschiedenen Kontinenten liegen, üblich. Das System allerdings ist krank: je mehr Leute mitverdienen wollen, desto schlechter die Ertragskraft eines Unternehmens und damit dessen Qualität.

Deutsche Reeder lassen ihre Schiffe meist nach den Regeln des Germanischen Lloyd, die Briten ihre nach dem Lloyd's Register bauen, auch wenn sie anschließend exotische Länder für die Registrierung wählen. Wer es billig haben will, kann dabei die Lücken im internationalen Seerecht virtuos nutzen.

Internationale Übereinkünfte für den Tankschiffbau, von Unterorganisationen der Uno entworfen, mußten bisher von einer Mindestzahl an Staaten ratifiziert und in nationales Recht umgesetzt werden, bevor sie wirksam sind. Reeder, denen es nicht so darauf ankam, ließen in bequemen Ländern registrieren.

Erst vor kurzem verlangte die Internationale Maritime Organisation, daß Tanker nach 25 Jahren auf neuesten Standard gebracht oder verschrottet werden müssen. Tanker ohne doppelten Rumpf dürfen von Juli dieses Jahres an nicht mehr gebaut werden.

Schon jetzt können veraltete Tanker die Häfen mancher Staaten nicht mehr anlaufen oder müssen sich in angemessener Entfernung an ihren Küsten vorbeischieben. US-Präsident George Bush unterzeichnete am 18. August 1990 einen Oil Pollution Act, der das Anlaufen amerikanischer Häfen für viele fast unmöglich macht.

Das Gesetz, eine Folge der „Exxon Valdez“-Katastrophe, erzwingt unbegrenzte Haftung der Schiffseigner bei Ölunfällen in US-Hoheitsgewässern. Die „Braer“-Eigner sind mit 1,2 Milliarden Mark Haftungsbegrenzung versichert – müssen diese Summe aber nur in Anspruch nehmen, wenn ihnen „grobe Fahrlässigkeit“ nachgewiesen werden kann. Weil das

schwierig sein wird, so meldete am Donnerstag *Lloyd's List*, die Zeitung des Londoner Versicherungsmarkts, müßten sich die Shetlandfischer und -bewohner wohl mit Schadensersatz in Höhe von insgesamt nur 82 Millionen Dollar begnügen.

Unbegrenzte Haftung wie in den USA ist ruinös, sie wird durch keine Versicherung mehr gedeckt. Die Shell-Gruppe etwa schickt deshalb eigene Schiffe nicht mehr in US-Häfen. Da aber Öl nach Amerika geliefert werden muß, schaffen sich die Multis ihre Haftungsbeschränkung durch Rückzug aus dem Tankergeschäft.

Nur noch zwölf Prozent der Welt-Tankerflotte werden von den internationalen Ölkonzernen bereedet. Big Oil will sauber bleiben. Die jüngsten Katastrophen waren das Signal zum rechtzeitigen Ausstieg.

In der Bucht von Quendale donnerten die Brecher weiter auf das Wrack, ergossen sich schwarzbraune Ölmassen in die brodelnde See – bis die „Braer“ in der Nacht zum Samstag anfang, zwischen Maschinenraum und Öltanksektion zu bersten.

Angesichts des Ölteppichs, der sich um die Westküste von Shetland Mainland wickelte, und bedrückt von der Angst, daß der vom Sturm tief ins Inland getragene Ölfilm eine Evakuierung notwendig machen würde, wurden die Shetlandbewohner gewahr, daß die „Braer“ mehr als eine Naturkatastrophe ausgelöst hatte: ein Requiem auf den geschützten Lebensstil in einer heilen, kleinen Welt, die angesichts der Tanker stellvertretend für die große steht.