

# „Man möchte einfach nur drauflosweinen“

SPIEGEL-Reporter Erich Wiedemann über die Tanker-Katastrophe vor Valdez.

Sir“, brüllt der Radioreporter aus Anchorage durch den Lärm des Helikopter-Triebwerks, „welchen Kommentar geben Sie zu der verdammt Sauerei da unten?“ Gouverneur Steve Cowper: „Kein Kommentar.“

Da gibt es auch nicht viel zu kommentieren. Im Tiefflug über dem Prinz-William-Sund kann man das ganze Ausmaß der Tanker-Katastrophe erkennen: An den Stränden der kleinen Inseln kleben dicke Klumpen Erdölschaum, „Chocolate Mousse Exxon Style“, wie die Fischer von Valdez und Cordova sie nennen. Der steife Nordost, der am Montag und Dienstag über den Sund fegte, hat die Ölpampe schaumig geschlagen.

Weiter östlich, vor Bligh Island, liegt unschuldig im Dunst die „Exxon Valdez“, die das Unheil angerichtet hat. Daneben, auf Bordfühlung, die wesentlich kleinere „Exxon Baton Rouge“, die dem Havaristen das Restöl aus den heil gebliebenen Tanks saugen soll. In nur einer halben Meile Entfernung zieht an Backbord ein anderer Mammut-Tanker in Richtung Norden.

Schon vier Tage nach dem großen Crash hat die Küstenwache die Einfahrt nach Port Valdez auf Veranlassung der Alaska-Regierung in Juneau wieder freigegeben: Business must go on. Jeder Tag, an dem im Terminal von Valdez die Pumpen stillstehen, kostet den Staat Alaska zweieinhalb Millionen Dollar Steuereinnahmen.

Vor dem Riff dümpelt ein kleiner brauner Eisberg im Wasser, der vom Columbia-Gletscher am Westrand des Sunds abgebrochen ist. Die Frühjahrs-sonne hat große Löcher in das Eismassiv geschmolzen, die See hat einen schmutzig braunen Ölfilm darübergespült. Aus der Luft sieht das Ding aus wie eine schwärzliche Henry-Moore-Skulptur.

Noch hundert Meter über dem Prinz-William-Sund kann man das Desaster riechen – ein Duft-Verschnitt aus Erdöl, Salz, Teer, Benzin und einem stechenden Aerosol aus kaltem Qualm, der an einigen Stellen in den blauen Himmel kräuselt.

Das Meer hat sich wieder beruhigt. Der Pilot zeigt auf zwei aufgeregt im Wasser auf- und abtanzende Seelöwen. Sie haben wegen des hohen Anteils von

Körperfett noch einige Aussicht, in der braunen Brühe zu überleben, im Gegensatz zu den Seeottern, deren kalteabweisende Schutzschicht über der Haut vom Öl schnell zerstört wird.

In den vergangenen Tagen haben sich Hunderte von Tierfreunden aus ganz Amerika zum freiwilligen Rettungseinsatz gemeldet. Doch den Tieren hier ist nicht zu helfen. Die Inseln sind fast alle unbewohnt und schwer oder gar nicht zugänglich. Man kann nicht, wie 1978 nach der Havarie der „Amoco Cadiz“ vor der Bretagne, etwa ein paar Dutzend

heit der Behörden verhindert wurden, meint Don Cornett, Alaska-Direktor von Exxon. Alles Ausreden, sagt John Devens, der Bürgermeister von Valdez, der den ganzen Sund und den Küstenbereich davor aus der Luft inspiziert hat. In den ersten zwei Tagen sei nichts passiert. Die Exxon-Leute hätten nicht einmal den eigenen Notstandsplan erfüllt.

Notstandsplan ist ein großes Wort für eine so banale Sache: Eine Liste mit den Namen und Telephonnummern wichtiger Leute, dazu Vermerke,



Lachsfarm in Valdez: „Unsere Lebensgrundlage ist zerstört“

Schulklassen zum Vögelwaschen an die Strände schicken.

Viele Helfer kommen freiwillig. Statistisch gesehen, sind in Valdez zur Zeit alle Betten dreifach belegt. An den ersten zwei Tagen nach dem Unglück registrierte die Flugsicherung 1074 Starts und Landungen. Normal sind es acht bis zehn am Tag.

Der Ölteppich hat sich inzwischen in mehrere mittelgroße und viele kleine Fetzen geteilt, die an den Rändern ausfransen und in den zahllosen Buchten und Fjorden zerfließen. Peak Island, Naked Island, Smith Island, Montague Island – der Ölschlick holt sich eine Insel nach der anderen, bedroht die maritimen Nationalparks „Seward“ und „Kenai Fjords“.

Hilfsmaßnahmen müßten ganz schnell greifen. Doch hier geht überhaupt nichts schnell. Vor allem, weil wichtige Maßnahmen durch die Stur-

in welcher Reihenfolge sie angerufen werden sollen, das ist alles.

Ganz gleich, ob der Plan schnell genug in Kraft getreten sei oder nicht, meint Ivan Henmann, der Umwelt-Generalbeauftragte von Exxon, es wäre ja doch alles sinnlos gewesen. Einem solchen Unfall sei kein Notstandsplan gewachsen. Restrisiko, basta.

Am Mittwohabend gesteht Exxon-Schiffahrtchef Frank Iarossi vor Journalisten: „Man möchte einfach nur drauflosweinen.“ Iarossi verspricht, er und seine Firma würden sich nicht aus der Verantwortung stehlen. Aber er beteuert auch, daß er und die Seinen stets ihre Pflicht getan hätten.

Die Einlassungen der Exxon-Geschäftsleitung und der Pipeline-Gesellschaft Alyeska, so Michael Carey von der „Anchorage Daily News“, „machen endlich klar, warum die Erbauer der ‚Titanic‘ von der Unsinkbar-

keit ihres Schiffes auch noch überzeugt waren, als es schon auf dem Meeresgrund lag“.

Tatsache ist: Der größte Öltterminal Nordamerikas war personell und materiell für Notfälle schlechter gerüstet als eine durchschnittliche deutsche Ortsfeuerwehr.

Die angestellten Umweltexperten waren vor Jahren vorzeitig pensioniert, die hauptberuflichen Katastrophenschutzleute durch freiwillige ersetzt worden. Etliches Material – etwa Skimmer und Transportbänder zum Abschöpfen von ausgelaufenem Öl – mußte aus Großbritannien herangeschafft werden.

Die laxen Sicherheitsphilosophie bei Exxon in Alaska war kein Geheimnis. Dan Lawn, der örtliche Vertreter des Umweltschutzamtes in Valdez, hatte seiner vorgesetzten Behörde in Juneau mehrfach gemeldet, der Katastrophenschutz in Valdez sei eine Katastrophe. Doch in Juneau blieb man gelassen.

Bekannt war auch, daß die ganze Mannschaft der „Exxon Valdez“ – nicht nur Kapitän Joseph Hazelwood – gern dem Alkohol zusprach. Terminal-Direktor Charles O'Donnell sagt, die Mannschaft sei häufig blau an Bord gegangen.

Die Radar-Kontrollstation des Terminals fand es auch nicht ungewöhnlich, ausgerechnet einen 300 Meter langen Supertanker, der seine Fahrwinde verließ, um die Gegenfahrbahn zu kreuzen, vorzeitig aus der Radarkontrolle zu entlassen.

Weil das Krisenmanagement nicht funktioniert, versuchen die Fischer jetzt Schadensbegrenzung in eigener Regie. Alles, was Boote hat rings um den Sund, ist draußen, um die Lachsgründe im Westen mit Schwimmschläuchen gegen die schwarz-braune Flut abzuschotten.

In diesen Wochen müßten mehrere hundert Millionen Junglachse in den Sund. Ende April soll die Ernte der Altlachse beginnen, die nach der Schneeschmelze zigmillionenfach aus den Flüssen ins Meer zurückschwimmen. Die Prognosen standen in diesem Jahr auf Rekord. 200, vielleicht 300 Millionen Dollar Umsatz hat sich die Fischereigenossenschaft errechnet. Und nun soll alles vorbei sein?

Die Heringsernte haben die Fischer schon beschrieben. Die Strände sind auf Jahre hinaus verseucht. In Valdez hagelt es Stornos aus aller Welt, vor allem aus Japan. Wer kauft schon noch Fisch oder Rogen aus dem Öl-Pool, wie er in Fachkreisen jetzt heißt?

Bürgermeister Devens sagt: „Wir fangen langsam an zu begreifen, daß unsere Lebensgrundlage zerstört ist.“ Und damit meint er nicht nur den Fisch.



Pipeline in Alaska: „Fleisch für die Großkonzerne“

gegenwärtig“, beklagt der britische Wissenschaftler Ken Gourlay, Autor einer umfassenden Studie über den „Mord am Meer“\*.

Schon 1982 bezeichnete die Uno-Expertengruppe Gesamp in einem Bericht über die Verschmutzung der Weltmeere die Umgebung Neuseelands als die einzige Region, „in der Ölverschmutzung kein ernsthaftes Problem darstellt“.

Jahr für Jahr, so schätzte der amerikanische National Research Council, gelangen mindestens 3,2 Millionen Tonnen Öl in die Ozeane – genug, um 20 Tanker von der Größe der vor Alaska verunglückten „Exxon Valdez“ zu füllen.

Für das Leben im Meer sind schon die unmittelbaren Folgen der Ölflut verheerend. Fische ersticken mit verklebten Kiemen, Algen gehen an Lichtmangel zugrunde, Planktonschwärme sterben ab, weil der Ölfilm auf dem Wasser den Gasaustausch mit der Atmosphäre verhindert.

Außerdem löst das Sonnenlicht zahlreiche chemische Reaktionen im treibenden Ölteppich aus und potenziert die Giftmenge, die sich darunter im Wasser löst. Empfindlich gegen die Ölgifte sind vor allem wirbellose Lebewesen wie Muscheln, Würmer und Schalentiere. Schon zwei Gramm Öl in tausend Litern Wasser reichen aus, um die Larven der Hummerkrabben zu töten.

Daß das ökologische Gefüge der Meere unter der andauernden Ölflut noch nicht zusammengebrochen ist, verdankt die Menschheit vor allem jenen Myriaden von Bakterien und Mikroorganismen, die das Öl zersetzen und so das

Wasser früher oder später reinigen. In vielen Fällen kann sich sogar das Leben an großflächig verseuchten Küsten nach 10 bis 15 Jahren weitgehend erholen – so in der Bretagne nach der Havarie der „Amoco Cadiz“.

Frohgemut kündeten deshalb Ölkonzern wie die Exxon Corporation in ihren Firmenschriften, daß „bisher im großen ozeanischen Maßstab kein unwiderrüflicher Schaden an den Meeres-Ressourcen eingetreten“ sei, „weder durch große Unfälle noch durch chronische Verschmutzung“.

Das ist nur die halbe Wahrheit. Denn „was da auf lange Sicht in den Meeren geschieht, kann kein Mensch nachvollziehen“, meint etwa Professor Sebastian Gerlach, der am Kieler Institut für Meereskunde jahrelang den Folgen der globalen Ölpest nachging. Niemand wisse, wie sich zum Beispiel die über alle Meere fein verteilten Öltröpfchen auf die Zusammensetzung der Mikro-Fauna und -Flora auswirken.

Wie unvorhersehbar und gefährlich Störungen dieses komplizierten Gefüges sind, erfuhren im vergangenen Frühjahr die Fischer und Küstenbewohner der Nord- und Ostsee, als sich vorher völlig bedeutungslose giftige Algen plötzlich explosionsartig vermehrten, die Fischbestände dezimierten und Badetouristen bedrohten (SPIEGEL 22/1988).

Zudem funktioniert die Selbstreinigungskraft der ölfressenden Bakterien längst nicht überall so gut, wie die Verschmutzer glauben machen wollen: Hohe Abbauratenschnelligkeit schaffen die mikroskopisch kleinen Ölarbeiter nur in warmen Gewässern, etwa im Persischen Golf. Dort wird das Öl um ein Vielfaches schneller abgebaut als in den eiskalten Gewässern vor der zerklüfteten, glet-

\* Ken Gourlay: „Mord am Meer“. Raben Verlag, München; 348 Seiten; 38 Mark.