

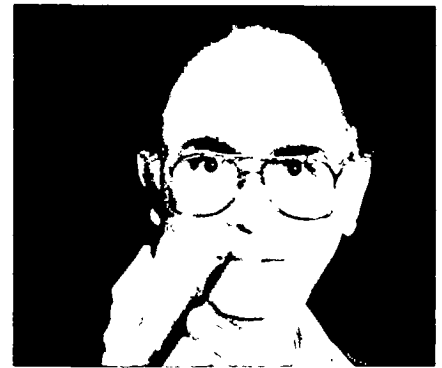
„Mit der unberührten Wildnis ist es vorbei“

SPIEGEL-Redakteur Hans Hoyng über den aussichtslosen Kampf gegen die Ölpest vor der Küste Alaskas

Das 4th-Avenue-Kino an der Hauptgeschäftsstraße von Anchorage, ein Art-déco-Prachtbau in Ocker und Orange, zeigt die „Abenteuer des Baron Münchhausen“. Zwei Straßenblocks weiter, im Ballsaal des Captain Cook Hotels, berichtet zur gleichen Zeit der Chef der Exxon-Tankerflotte vor einem Untersuchungsausschuß über die gigantische Rettungsoperation seiner Firma an der Südküste von Alaska.

Natürlich, Frank Iarossi ist kein Lügenbaron. Fakten, nichts als Fakten hat er parat, offenbar unerschütterlich davon überzeugt, daß jeder Schaden mit Einsatz angemessener Mittel behoben werden kann. Er glaubt wohl auch ernsthaft daran, daß Exxon Alaska wieder so verlassen werde, „wie wir es vorgefunden haben“.

Und trotzdem: Wenn der Zeuge schildert, wie er den Weltkonzern mobil gemacht hat, um die Folgen der größten Ölkatastrophe der Vereinigten Staaten zu beheben, wenn er die logistischen Wun-



Reinigungsgruppe am Prinz-William-Sund, Exxon-Tankerchef Iarossi: „Geld spielt keine Rolle“

dertaten preist, die der „globale, interfunktionelle Exxon-Aktionsplan, 28 Bände stark“ geleistet habe, dann klingt er eben doch wie Münchhausen.

Geld spiele keine Rolle, sagt Iarossi, sich darum zu sorgen „gehört nicht zu den ersten fünf Punkten auf meiner Prioritätenliste“. Rein zufällig, auf dem Weg zu den Hearings erst, habe ihm einer seiner Gehilfen eine Zig-Millionen-Summe ins Ohr geraunt. Über 100 seien das Ende Mai gewesen, Mr. Iarossi hat kaum hingehört – oder er tut jedenfalls so.

Vor Ort sind Tausende Arbeiter noch immer mit dem Säubern der Küsten be-

schäftigt, wurden Hunderte von Booten und Schiffen in die Schlacht geschickt, das Öl einzudämmen, aufzunehmen und abzutransportieren. Dutzende von Kleinflugzeugen und Hubschraubern fliegen tagaus, tagein Patrouille, damit jeder Schaden registriert und zur Behebung vorgemerkt wird.

Kein Zweifel, vor der Südküste Alaskas, im Prinz-William-Sund, an den Felsenriffen der Halbinsel Kenai und zu beiden Seiten der Straße von Shelikof führt Mr. Iarossi einen Krieg, der heute, dreieinhalb Monate nachdem die „Exxon Valdez“ auf Bligh-Riff strandete, unvermindert anhält.

800 Meilen Küste, eine Strecke von Hamburg bis Norditalien, wurden verschmutzt, und das Unglück ist noch nicht zu Ende.

Stürme treiben die Ölablagerungen von den Stränden wieder hoch und beschädigen bislang verschonte Küstenstreifen. Bis zum 15. September, hatte Exxon einst versprochen, sollte der klebrige Dreck beseitigt sein. Daran glaubt, den täglichen, optimistischen Frontberichten der Verursacherfirma zum Trotz, niemand mehr.

In den Schaufenstern der Geschäfte von Valdez, Seward und Homer kleben

neben den Hinweisen auf Kreditkarten Todesanzeigen: „In memoriam Prinz-William-Sund“. In den Malklassen der Schulen werden die Ölpestbilder der Kinder so pessimistisch und düster, daß Schulpsychologen Gruppentherapien einrichten. Umweltgruppen veranstalten in den kleinen Ortschaften rund um den Sund ein „Requiem“.

„So was ist natürlich nicht jedermanns Sache“, sagt John Robinson, Abteilungsleiter für gefährliche Stoffe bei der National Oceanic and Atmospheric Administration. Robinson entscheidet mit über die Prioritäten bei den Säuberungsarbeiten. Er kennt die Küste wie kaum ein zweiter. 1983 hat er alle Küstenformationen katalogisiert und Rettungsmaßnahmen für den Fall einer Ölpest empfohlen – so unerwartet, wie die Ölindustrie heute beteuert, kam das Unglück eben nicht.

Den Riesenaufwand, den Exxon vor Alaska betreibt, hält Robinson für ange-

flugstunden. Gewiß, vieles werde sich im Laufe der Jahre einrenken, und die Fischer könne man entschädigen. Aber wieder einmal ist ein bislang unberührtes Stück Natur verschwunden: „Das bleibt hier für immer ein mittelmäßig verschmutzter Industriehafen.“

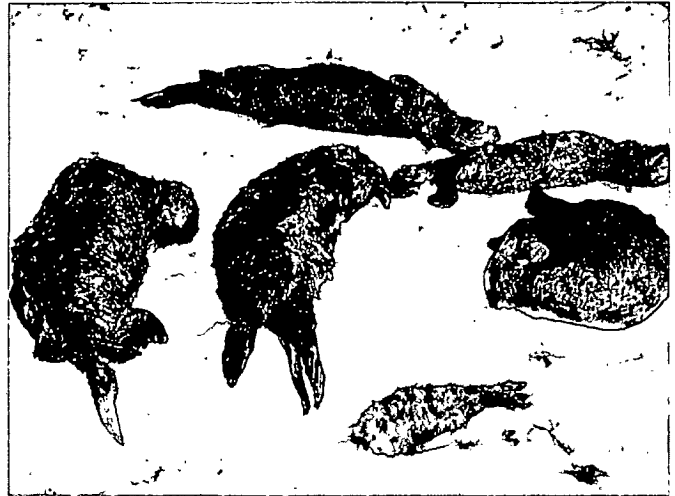
Viele Faktoren sorgen dafür, daß die Ölpest vor Alaska den Menschen am Ort länger zu schaffen macht als etwa die Verschmutzung an den Küsten der Bretagne nach dem Untergang der „Amoco Cadiz“ 1978, obwohl damals fünfmal soviel Rohöl auslief. In einer gemäßigten Zone wie dem Ärmelkanal vollzog sich der biologische und chemische Abbau des Öls erheblich schneller als in den kalten Gewässern des Golfs von Alaska.

Vor allem Sand fehlt an der steinigen Küste. Sand mischt sich in die Öl-Wasser-Emulsion, läßt den Mousse-Teppich in kleine Teile aufbrechen und die Teerkumpen schneller absinken. Doch an

Bislang ist, biologisch gesehen, lediglich der allererste Teil der Katastrophe vorüber, die akute Vergiftung des Wassers. Plankton, Grundbaustein der Nahrungskette, das in den ersten Tagen in weiten Bereichen des Prinz-William-Sunds vernichtet wurde, hat sich regeneriert. Alle Meßwerte weisen nur noch geringe, für Fische und Meeressäuger tödliche Mengen von Giftstoffen auf.

Vögel und Fischotter, die jetzt noch sterben, trifft es unmittelbar an den Stränden. Dort, wo die Ölpest Muscheln, Algen zerstört hat, werden immer noch tote Vögel eingesammelt, mehr als 20 000 Kadaver bislang. Das sind wahrscheinlich nur etwa 20 Prozent der tatsächlich verendeten Tiere.

Adler und Bären, die sich von den toten Tieren ernähren, könnten die nächsten Opfer der Ölpest werden. Auch für den Nachwuchs der Seevögel kann sich das Unglück verheerend aus-



Verölter Vogelkadaver, verendete Seeotter am Prinz-William-Sund: 800 Meilen Küste verschmutzt

bracht. „Alles hilft, selbst wenn es nur wenig hilft.“ Doch den größten Teil der Schäden werde wohl die Natur beseitigen müssen – er ist da zuversichtlich.

Leute wie den gemessenen urteilenden Wissenschaftler Robinson nehmen interessierte Stellen als Zeugen für ihre Behauptung, daß die Ölkatastrophe von Alaska gar nicht die befürchtete Dimension angenommen habe. Das Wirtschaftsmagazin „Fortune“ etwa zitierte ihn triumphierend mit der Aussage, schon im Sommer werde für ein ungeübtes Touristenauge kaum noch etwas zu sehen sein.

Das ist, bestenfalls, nur die halbe Wahrheit. Auch Robinson berichtet, wie so viele, die beruflich mit dieser Küste zu tun haben, über Tränen der Wut, die ihm angesichts des Unglücks kamen. „Dieses Gebiet hier“, sagt er, „war unberührte Wildnis. Egal, was passiert – das ist vorbei.“

Er hat oft hier Urlaub gemacht; von seinem Wohnort Seattle sind es nur drei

den Geröll- und Kieselstränden der Buchten und Fjorde lagert sich das Öl bis zu einem Meter Tiefe ab. Es bildet so ein ständiges Reservoir, aus dem Flut und Stürme die Verschmutzung erneuern – für Exxons Räumungscrews eine Sisypheus-Aufgabe.

Wind und Wellen wirken da noch besser als die Arbeiter der Ölgesellschaft. An exponierten Felsufern haben Stürme und Wasser die Küsten bereits gesäubert. Das hat vor allem die Seelöwen gerettet, die ihre Jungen im Juni mit Vorliebe auf brandungsumtosten Klippen zur Welt bringen.

Am schlimmsten sind die geschützten Buchten betroffen, die etwa 40 bis 50 Prozent der beschädigten Küste ausmachen. Auf verschmutzten Felsen, die nicht regelmäßig von der Flut erreicht werden, hat sich das Öl zu Teer und Asphalt verhärtet. Wie lange das hält? „Wie lange hält eine Garagenauffahrt?“ fragt der Ölpest-Geologe Eric Gundlach zurück, den die Umweltschutzbehörde von Alaska angeheuert hat.

wirken. Die Eier nehmen das Öl verschmutzter Brüter durch die Schale auf.

Gerade noch rechtzeitig konnten die schlimmsten Verschmutzungen auf den Sundinseln Smith-, Green- und Seal-Island beseitigt werden, bevor Ende Mai die Seehunde dort ihre Jungen zur Welt brachten.

Besonders schlimm hat es die Seeotter getroffen. Der Prinz-William-Sund beherbergt die größte Population der Welt, etwa 10 000 Tiere. 2500 leben vornehmlich in der am heftigsten verschmutzten Westhälfte des Gewässers. 3000 sind entlang der Halbinsel Kenai, 5000 im Bereich der Insel Kodiak in Gefahr. 875 tote Tiere wurden bislang gefunden, auch hier nur ein Bruchteil der tatsächlich verendeten.

Das elende Sterben der putzigen Pelztierchen macht die Anwohner des Sunds keineswegs traurig. Daß für die aufwendige Rettung eines ölverschmutzten Otters etwa 20 000 Dollar ausgegeben werden, stößt vielmehr auf blankes Unverständnis. 875 Otter schaffen sie in



Einholen von Ölstoppwülsten
Lachsgründe gesichert

einer guten Saison auch mit ihren Gewehren. Als elf der gefürchteten Muschelfresser gesäubert und gesundgepflegt in den Sund entlassen werden, sagt ein Fischer grimmig: „Das einzig Gute daran ist, daß die Killerwale nun wieder mehr zu fressen haben.“

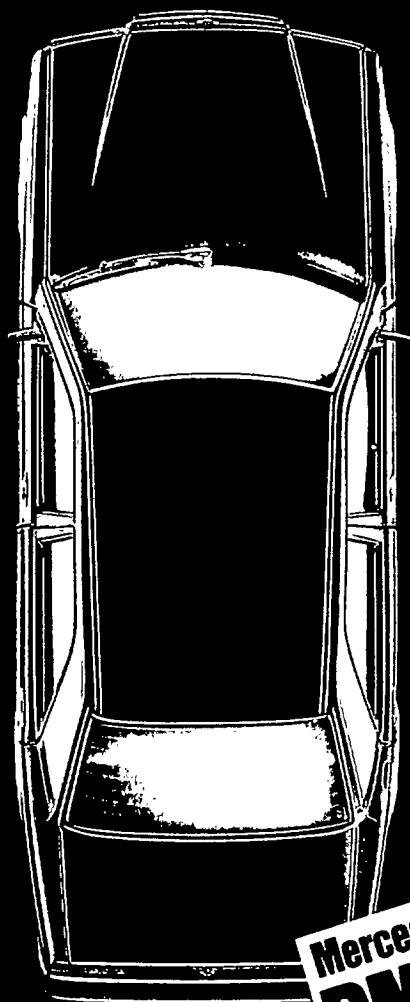
Unklar bleibt, wie die Lachssaison in diesem Jahr ausfallen wird. Der schnellen Reaktion von Fischern und Lachszuchtbesitzern ist es zu verdanken, daß viele Zuchtplätze und Lachsströme entlang der Südküste schon in den ersten Tagen nach dem Unfall mit schwimmenden Wülsten gegen das Öl gesichert wurden.

Doch während im Delta des Cooper River der Beginn des offenbar unbeeinträchtigten Lachsfangs mit Partys gefeiert wird, zögert die Fischereibehörde den Saisonbeginn in der Straße von Shelikof immer wieder hinaus: Dort sind bei Probefängen viele verölte Tiere ins Netz gegangen.

Zwar trifft der Exxon-Scheck für die Ausfälle dieses Jahres prompt und ohne bürokratische Umwege ein. Doch auf diese Weise plötzlich zu Wohlfahrtsempfängern zu werden ist für viele Fischer ein Schock, den sie nicht so schnell verkraften.

Valdez, 350 Meilen Luftlinie von den ölverschmutzten Kodiakstränden entfernt, ist noch immer die Einsatzzentrale im Kampf gegen die Ölpest. Der Ort hat auch schon früher wüste Zeiten erlebt. Beim Pipeline-Bau in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre wohnten hier 14 000 Menschen in Baracken, Wohnwagen

Sixt vermietet günstige Mercedes



Mercedes 190E
DM 93,-
pro Tag (+0,93/km)

WIR MACHEN SIE jetzt ein S... 190E Mercedes... telefon wiegt nur... ein paar hundert Gramm... das pa... die Ja... die Ab... die Le... stung ist... so groß, daß Sie von üb... telefon... über 100... daß Sie sich... selbst... er... reichbar. Der Tarif für das... telefon ist natürlich wieder mal typisch Sixt.

Und jetzt auch günstige AEG's.



Probieren kostet also nicht viel! Buchen Sie Ihre Freiheit zum Ortstarif unter

Telefon 0130/3366. Sixt AG, Dr.-Carl-v.-Linde-Str. 2, 8023 München-Pullach,

Btx *33660#. FIRST CLASS

FAHREN, ECONOMY BEZAHLEN.

Sixt Budget
Autovermietung rent a car

und Zelten. Wie viele Einwohner Valdez heute hat, weiß niemand so genau, 7000, vielleicht auch 8000, jedenfalls mehr als doppelt so viele wie vor dem Unglück.

Die Katastrophe hat Valdez einen neuen Boom beschert und die Arbeitslosigkeit – vorher acht Prozent – beseitigt. Bürgermeister John Devens fordert von Exxon Millionen, um das Abwassersystem des Ortes auszubauen, das dem Dreck so vieler Menschen nicht mehr gewachsen ist.

Alle Büroräume sind restlos vermietet. Exxon hat sich im riesigen, bis dahin größtenteils leerstehenden Valdez Chiropractic Center eingemietet, genau gegenüber vom Bottle Stop – einem der mittlerweile weltberühmten Schnapsläden der Kleinstadt.

Die Forstbehörde bezog in einem neuen Shopping Center Quartier, das Umweltschutzministerium von Alaska übernahm die Versammlungsräume des Veteranenvereins. Nur die Coast Guard und die Navy schaffen ihre eigenen Wohncontainer heran.

Mit den Säuberungstrupps und den Arbeitsuchenden ist auch der Wilde Westen zurückgekehrt. Das Wochenblatt „Valdez Vanguard“, das seine Existenz durch eine penible Polizeiberichterstattung sicherte, braucht heute eineinhalb Seiten, um alle Straftaten aufzuzählen. Der Ärger ist: Die Leute kennt niemand mehr. Die Polizisten der Stadt haben erstmals seit Jahren wieder mit bewaffneten Verbrechern zu tun gehabt, die Einwohner verschließen ihre Häuser.

Am Egan Drive, der Hauptgeschäftsstraße im Ort, haben fliegende Händler ihre Stände aufgeschlagen, und erstmals weht auch die Südstaatenflagge über Alaska.

Exxon heuert die Ölbekämpfer für 16,69 Dollar die Stunde an. Das hat nach Ansicht eines Polizisten „alle Bars zwischen Helena, Montana, und Fairbanks, Alaska, leer gefegt“. Die Sache hat nur einen Haken: Alaska hat sich ausbedungen, daß örtliche Arbeitsuchende zuerst berücksichtigt werden. Deshalb müssen heute in den Coffee shops die Omas bedienen. Die Restaurants suchen schon fast verzweifelt Köche, in den Läden fehlt es an Verkaufspersonal. Alle Stellen, die weniger bieten als Exxon, bleiben unbesetzt.

Aber gegenüber vom Arbeitsamt, neben dem Rettungszentrum für Seeotter und Seevögel, leben Jobsucher aus den „unteren 48“ Staaten der USA wochenlang in ihren Autos. In den Kirchen wird zu Lebensmittelspenden für diejenigen aufgerufen, die mit ihrem letzten Geld hierhergekommen sind und keinen Job bekamen.

Das Chaos wird noch eine Weile anhalten – es entspricht dem Chaos bei den Rettungsarbeiten.

Staatliche und private Szenarien für die Beseitigung von Öl an Küsten beschrei-



Seotter-Rescue-Station in Valdez: 20 000 Dollar je Tier

ben die Aufgabe ebenso einfach wie logisch. Zunächst wird festgelegt, in welcher Reihenfolge die beschädigten Ufer gesäubert werden, dann untersuchen Archäologen die betroffenen Buchten, um festzustellen, ob Artefakte indianischer Ureinwohner beschädigt werden könnten.

Je nach Verschmutzungsgrad und ökologischer Empfindlichkeit spülen die Rettungsleute die Küsten dann „soft“, mit kaltem Wasser und geringem Druck, ab oder „hard“, mit heißem Wasser und hohem Druck. Das abfließende Öl soll vor der Küste eingedämmt und abgesaugt werden.

Soweit die Theorie. Kühl stellt die amerikanische Umweltbehörde EPA in einer ersten Bestandsaufnahme der Reinigungsarbeiten fest, daß „dieses Teamkonzept anscheinend zusammengebrochen ist“. Streitereien zwischen den Beteiligten seien vermutlich der Grund „für mangelnde Kommunikation und das Versagen der Aufräumarbeiten“.

Im Versammlungsraum des Veteranenvereins „American Legion“ treffen sich jeden Abend die Hauptbeteiligten von Exxon mit den Bundes- und Staatsbehörden zur Besprechung. Der Ton ist gedämpft. Da Journalisten in der Regel nicht zugelassen sind, brauchen auch keine Schaukämpfe ausgetragen zu werden. Trotzdem entwickeln sich die schönsten bürokratischen Rituale.

Stellt Exxon etwa an einem Montag fest, die Firma habe nunmehr 650 Schiffe und Boote zu Tagesmieten zwischen 500 und 3000 Dollar im Einsatz, berichtet am Dienstag das Umweltamt von Alaska, ihre Luftkontrolle habe ergeben, daß mindestens 200 Boote offensichtlich untätig vor der Küste dümpeln.

Am Mittwoch revanchiert sich dann Exxon mit der Beschwerde, staatliche Stellen drängten zu heftig auf Tempo, das gefährde das Leben des Räumungspersonals, ein Schiff sei bereits gesunken. Bei gefährlichem Manövrieren an der felsigen Küste komme es zu zwei Unfällen pro Woche.

Am Donnerstag bringt dann das Arbeitsschutzamt alle anderen Beteiligten zur Verzweiflung: Zunächst einmal müsse sichergestellt werden, daß Räumungsarbeiter nicht mit ölverschmutzten Fingern ihren Lunch einnehmen oder Zigaretten rauchen.

Unendlich viel Zeit geht mit Definitionsfragen verloren. Die Festlegung der Schäden wird bei der unweigerlich kommenden Prozeßflut gerichtsrelevant



Arbeitslose Fischer in Valdez: Scheck von Exxon

sein. So weigert sich Exxon anzuerkennen, daß mehr als 300 Meilen Küste verschmutzt sind. Alaska-Behörden wollen im Gegenzug nicht glauben, daß einzelne Küstenstreifen bereits „gesäubert“ seien. Man könne allenfalls davon reden, daß einige Buchten „behandelt“ worden seien, behauptet Umweltminister Dennis Kelso.

Weniger als drei Monate bleiben den Säuberungsmannschaften, bis Mitte September der einbrechende Winter weitere Arbeiten fast unmöglich macht. Weil das Abspritzen der Felsen so wenig bewirkt, wird zunehmend mit härteren Methoden gearbeitet.

Ein Versuch, die Ufer mit chemischen Dispersionsmitteln zu behandeln, ist fehlgeschlagen. Nun werden verschmutzte Strände zuweilen schlichtweg abgeräumt.

Anfang Juni unternahm die EPA auf einem besonders stark verschmutzten Strand der Insel Knight den ersten Großversuch, den biologischen Abbau der Ölpest zu beschleunigen. Phosphathaltige Mittel sollen eine Nährlösung für Bakterien schaffen, die das Öl zersetzen. Es wird Monate dauern, bis sich Erfolg oder Mißerfolg abzeichnen. Wissenschaftler befürchten, die Phosphate könnten eine Algenpest hervorrufen.

Vor Untersuchungsausschüssen und mit Eingaben bei Gerichten hat unterdessen ein Kampf begonnen, der von allen Beteiligten erbitterter geführt wird als die Schlacht gegen das Öl. Es geht um die Ausgangspositionen für die kommende Prozeßlawine.

Wortführer gegen Exxon ist das Umweltministerium von Alaska. Das soll davon ablenken, wie eng bis zum schwarzen Karfreitag die guten Beziehungen zwischen Politikern und Ölindustrie waren.

Die Öleinnahmen machten es möglich, daß Alaskas Regierung auf Einkommen- und Verkaufssteuern verzichten konnte. Statt dessen schickt der Gouverneur jedem Bürger jährlich einen Scheck über zuletzt beinahe 900 Dollar – Traum eines jeden Politikers, der sich zur Wahl stellen muß. Im Gegenzug hatte etwa das Umweltamt die unangenehme Aufgabe, Anträge der Ölindustrie zu billigen, die ihren Sicherheitsaufwand verringern wollte.

Besonders peinlich: Noch im vergangenen Jahr unterzeichneten die staatlichen Umweltschützer einen Maßnahmenkatalog der Alyeska, des Konsortiums der Trans-Alaska-Pipeline, für ein etwaiges Tankerunglück, das nun dem der „Exxon Valdez“ bis in Einzelheiten ähnelte. Doch die Katastrophe im Prinz-William-Sund machte deutlich, daß die

dazu, die meisten Schadenersatzklagen in Höhe von über 200 Millionen Dollar abzuweisen.

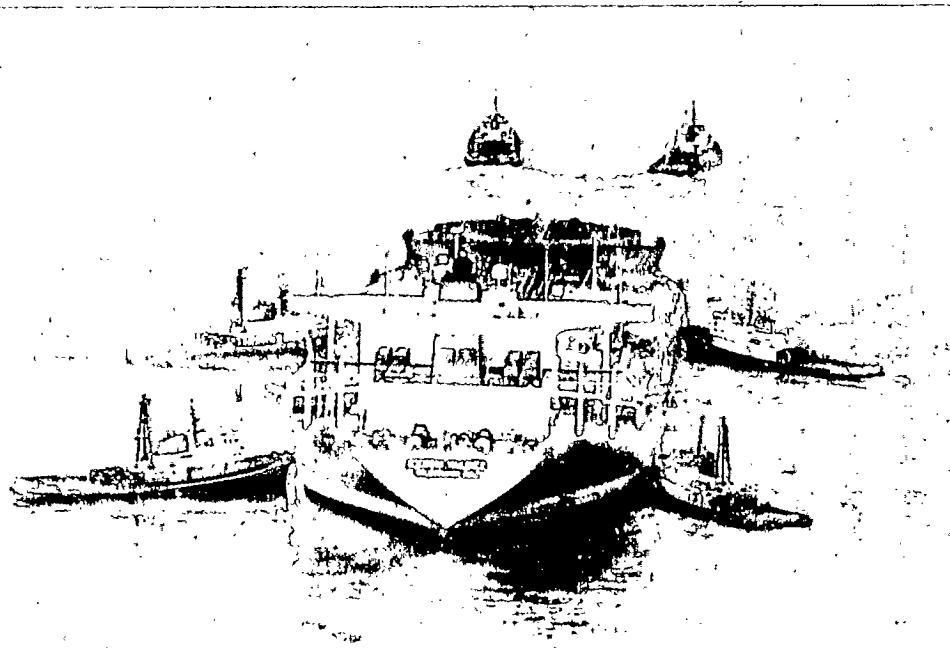
Die gerichtliche Aufarbeitung der Ölkatastrophe wird noch zusätzlich durch schier unglaubliche Schlampereien erschwert: Tausende von elektronisch gespeicherten Dokumenten über die Havarie der „Exxon Valdez“ wurden von Technikern der Ölgesellschaft gelöscht.

Routinemäßig werden alle elektronischen Aufzeichnungen des Unternehmens nach einem Monat aus dem Computer geworfen – sofern sie nicht ausdrücklich gesperrt sind. Diese Aufzeichnungen nun, deren Aufbewahrung ein US-Bundesgericht angeordnet hatte, „waren nicht datiert und trugen auch nicht den Hinweis „Nicht vernichten“, wie es hätte sein müssen“, sagte

Kapitän. In den Personalakten der Firma war festgehalten, daß der „technisch hervorragende Schiffsführer“ zu „Depressionen neigt“ und schlecht mit Untergebenen umgehen kann. In einer Gesamtbewertung der Exxon-Kapitäne konnte Hazelwood nicht einmal Durchschnitt erreichen. Einer seiner Vorgesetzten empfahl ihn für den Innendienst.

Warum der depressive Fahrensmanntrotzdem das Kommando ausgerechnet über das erst zwei Jahre alte Flaggschiff der Exxon-Flotte erhielt, hat bislang noch niemand erklären können.

Der Unglücksschiffer, der sich vor einem Gericht verantworten muß, ist in den USA mittlerweile zur nationalen Witzfigur geworden. Wenn er zwischen dem Gerichtsort Achorage und seiner Heimatstadt New York hin- und herfliegt, wird er von Mitreisenden gehän-



Abschleppen der „Exxon Valdez“: Gewaltsame Manöver

auf Papier erfolgreiche Bekämpfung der Ölpest eine Illusion war.

Zudem galt es als unpatriotisch, überhaupt mit einem Desaster zu rechnen: Die Behörde akzeptierte die Alyeska-Behauptung, daß ein Unglück „höchst unwahrscheinlich“ sei, unter anderem, weil „die meisten Tanker unter US-Flagge registriert sind und von amtlich zugelassenen Kapitänen und Lotsen geführt werden“.

Exxon wiederum versucht zu belegen, daß die Coast Guard am Ausmaß der Katastrophe schuld sei: Küstenwachbeamte hätten in den ersten beiden Tagen den Einsatz von Dispersionsmitteln verhindert.

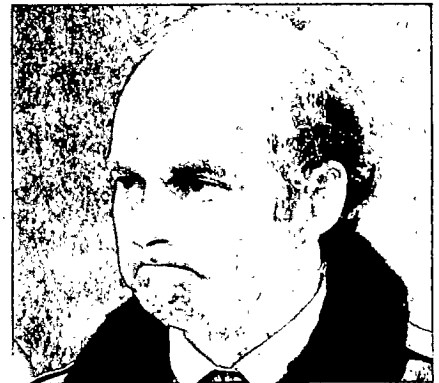
Mit einem ähnlichen Argument hatte der Ölmulti Amoco nach der Katastrophe vor der Bretagne erfolgreich gearbeitet. Damals bewog der Hinweis auf das angebliche Versagen der französischen Marine ein Gericht in Chicago

ein leitender Exxon-Angestellter, der inzwischen entlassen wurde.

Die EDV-Techniker hatten angeblich gar nicht gemerkt, daß es sich um Aufzeichnungen über das Unglück handelte. Es sei, meinte der Exxon-Mann, nahezu unmöglich herauszufinden, wie viele und welche Dateien so vernichtet worden seien.

Am leichtesten fällt es fast allen, die Schuld an der Katastrophe allein dem Tankerkapitän Joseph Hazelwood anzulasten. Chuck O'Donnell, Leiter der Terminal-Operationen am Ölhafen, schwört: „So wahr mir Gott helfe, niemand hat damit rechnen können, daß dieser Kerl sein Schiff da aufs Riff setzt.“ Erst nach knapp zwei Wochen konnte der Havarist wieder flottgemacht und zur Reparatur Richtung Kalifornien geschleppt werden.

Natürlich kannte Exxon das Alkoholproblem des inzwischen gefeuerten



Kapitän Hazelwood
Depressiver Fahrensmannt

selt, mit Alkohol versorgt oder auf Ur-laubsvideos gebannt.

Eine einleuchtende Erklärung, warum er eine halbe Stunde vor dem Unfall das Schiff per Autopilot auf den verhängnisvollen Kurs schickte, die Brücke verließ und das Kommando seinem dritten Offizier überließ, der gar kein Patent für den Prinz-William-Sund hat, kann nicht einmal sein Rechtsanwalt abgeben.

In den Kneipen von Valdez wird heute erzählt, daß Hazelwood in der Unglücksnacht bewußt oder unbewußt versucht habe, die Katastrophe noch schrecklicher zu machen, zuerst durch sein Bemühen, das schwerbeschädigte Schiff mit gewaltsamen Manövern zu befreien – nach Ansicht der Küstenwacht ein sicheres Mittel, den Tanker zum Kentern zu bringen.

Später stand er stundenlang auf der Brücke und rauchte, während um ihn herum das Öl an den Tankerwänden hochquoll und leicht entzündliche Dämpfe freisetzte.

Als am Karfreitagmorgen um drei Uhr der Küstenwachoffizier Mark Delozier am Havaristen festmachte und das Schiff betrat, fragte er Hazelwood leicht-hin, so wie man eben ein Gespräch beginnt: „Wo ist das Problem?“

„Das steht vor Ihnen“, antwortete Hazelwood düster. ♦