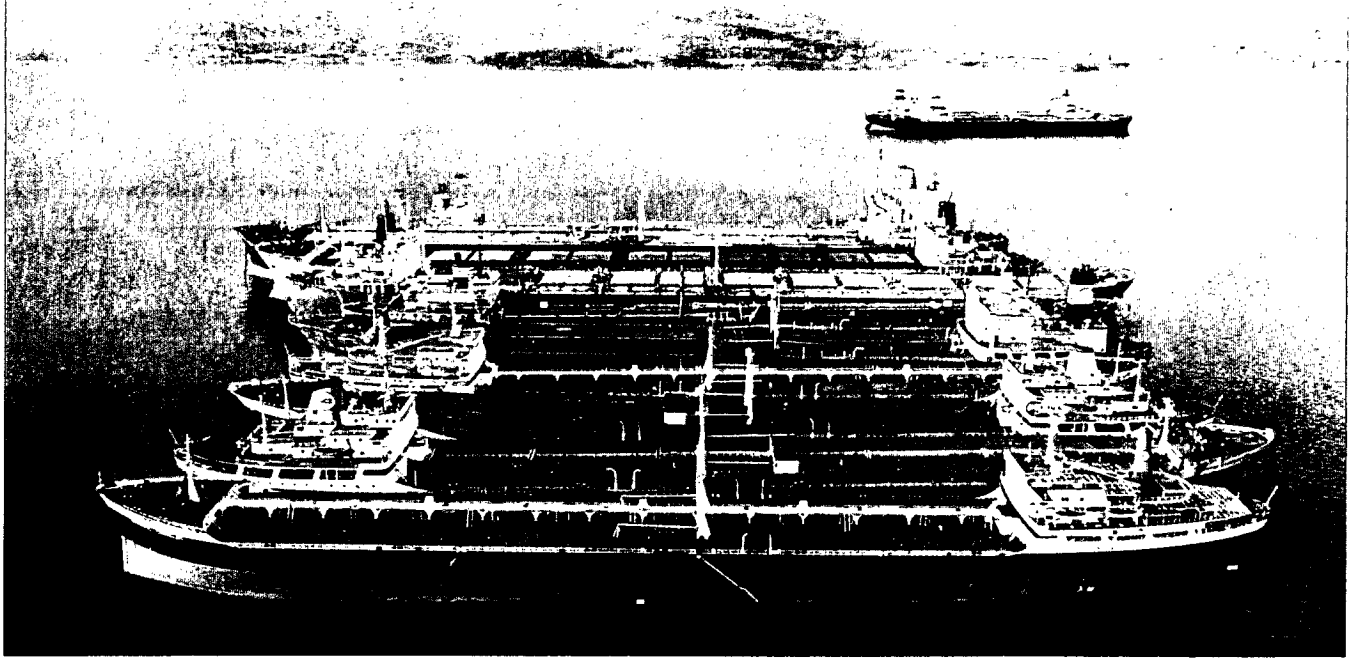




Stillgelegte Tanker*: „Wir hatten schon Eine-Million-Tonner in der Schublade“

TANKER

Wie ein Irrlicht

Die kurze, stürmische Ära ultragroßer Tanker mit mehreren hunderttausend Tonnen Ladegewicht geht zu Ende. Die Giganten sterben aus.

Der Lotse, der etwa eine Seemeile vor der Küste das Ruder des Tankers übernimmt, hat auf keine Untiefen mehr zu achten. Er peilt zwei riesige Flaggen an Land an, dann geht es los: mit voller Kraft voraus Richtung Strand.

Bald schrammt der stählerne Koloß den sandigen Meeresboden, wühlt sich noch ein kurzes Stück den flachen Uferstreifen hoch. Dann sitzt er fest, er ist – wie die Branche es nennt – „gebeacht“.

Die seltsame Endstation des Schiffes ist der pakistanische Gadani Beach, einer der größten Abwrackplätze der Welt. Nach dem Vertäuen stürzen sich Hunderte von Arbeitern auf das Gefährt, um es mit Schneidbrennern, Hämmern und Meißeln zu zerlegen.

Abwrackplätze wie Gadani Beach haben Dauerkonjunktur, seit die Schifffahrt in der schwersten Krise ihrer jüngeren Geschichte steckt. Jahr für Jahr enden Hunderte von Schiffen am Strand von Gadani oder in ostasiatischen Abwrackwerften.

Abwrack-Tanker, die meist sehr viel größer als Erz- oder Getreidefrachter sind, stellen über zwei Drittel der zu Schrott zerlegten Schiffstonnage. Es ist die Zeit des großen Tankersterbens: Allein 39 Supertanker, jeder über 160 000 Tonnen Tragfähigkeit, wurden in der

ersten Jahreshälfte 1985 an die Verschrotter verschertelt.

Die Tankreeder sahen es gern, wenn noch mehr Kähne zerschnitten und zerstückelt würden, so lange jedenfalls, wie es Schiffe der Konkurrenz sind: In keinem anderen Bereich des Seeverkehrsgewerbes gibt es soviel überflüssigen Frachtraum wie im Tankergeschäft, nirgendwo sonst müssen die Reeder mit so ruinösen Raten um Ladung rangeln wie beim Transport von Öl.

Obleich die Tonnage der Welt-Tankerflotte schon seit acht Jahren sinkt, werden die Überschußkapazitäten der Branche kaum geringer. „Wie ein Irrlicht“, klagt E. Stanley Tucker, Tankerexperte des „Petroleum Economist“, „scheint das Ziel eines Gleichgewichts zwischen Nachfrage und Angebot im Tankergeschäft mit jedem Schritt vorwärts zurückzuweichen.“

Als prominentestes Opfer der Dauerflaute blieb vergangenen Sommer die japanische Schifffahrtsgesellschaft Sanko Steamship auf der Strecke. Mit Schulden von über zehn Milliarden Mark mußte die einst größte Tankerreederei der Welt Konkurs anmelden.

Andere Reedereien konnten sich unauffälliger aus der Tankschifffahrt zurückziehen. So stieß Hapag-Lloyd, Deutschlands größte Reederei, im Mai 1984 ihren letzten Tanker, die 1976 erbaute „Bonn“ (Baukosten: 180 Millionen Mark), zum Preis von schäbigen 15 Millionen Mark ab.

Aus der Hochsee-Tankschifffahrt verabschiedete sich auch die Hamburger Esso. Ende Oktober 1985 verkaufte die Schifffahrtstochter der Ölgesellschaft, die Esso Tankschiff Reederei, ihren letzten Tankergiganten. Die 415 020 Ton-

nen große „Esso Deutschland“, die in einem norwegischen Fjord abgestellt ist, ging an den amerikanischen Mischkonzern Loews.

Die „Esso Deutschland“ hatte schon seit zweieinhalb Jahren kein Öl mehr transportiert. Das einstige Flaggschiff der deutschen Tankerflotte war, wie viele andere Supertanker auch, eingemottet worden, weil nicht einmal im weltweiten Ölverbund der amerikanischen Esso-Mutter Exxon genügend Aufträge für den Riesen zu beschaffen waren.

Ultragroße Tanker wie die „Esso Deutschland“, die mehrere hunderttausend Tonnen fassen können, erleiden eine Art Dinosaurier-Schicksal. Die Schiffsungetüme, die einst als besonders wirtschaftlich galten, sind für den heutigen Transportbedarf viel zu groß.

Es ist zuweilen ein langsamer Tod. Die Aufkäufer lassen die Schiffe oft eingemottet liegen und spekulieren darauf, daß der Schrottpreis steigt.

Klettert der Stahlpreis so hoch, daß der Zuwachs des Schrottswerts die Liegegebühren und Wartungskosten für das Schiff übersteigt, geht die Rechnung des neuen Eigners auf: Er kann seinen Tanker mit Gewinn an einen Abwracker verkaufen.

Mit dem Verschwinden der größten Pötte ist ein Trend in der Tankschifffahrt abgeknickt, der noch bis Ende der siebziger Jahre zu immer gewaltigeren Schiffskolossen zu führen schien. Je größer, desto profitabler, das war die Devise aller Tankerreeder.

1966 waren die ersten VLCC-Tanker („Very Large Crude Carriers“, sehr große Rohöltransporter) mit einer Tragfähigkeit von 160 000 Tonnen und mehr vom Stapel gelaufen. Bald war die

* Bei Athen.

Branche dann schon bei ULCC-Schiffen („Ultra Large Crude Carriers“), die über 300 000 Tonnen Öl in ihre Bäuche packen können.

In der zweiten Hälfte der siebziger Jahre stachen dann gar Ungetüme mit über 500 000 Tonnen in See. Und das schien noch lange nicht das Ende der Gigantomanie zu sein.

„Wir alle hatten schon die Pläne für Eine-Million-Tonner in der Schublade“, erinnert sich Horst Völker, Geschäftsführer der Deutschen Shell Tanker-Gesellschaft, an die Sturm- und Drang-Zeiten seiner Branche.

Doch diese sogenannten Leviathane wurden nie gebaut. Seit einigen Jahren sinkt das durchschnittliche Ladegewicht der Tanker sogar deutlich.

Der kurzen Phase sprunghaft steigender Tankergrößen war eine jahrzehntelang recht ruhige Entwicklung vorausgegangen. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts verdrängten speziell für den Öltransport entwickelte stählerne Tankschiffe allmählich die Frachter, auf denen der zähflüssige Stoff in Fässern befördert worden war. Die größten dieser neuartigen Dampfer konnten 4100 Tonnen tragen.

Der Ölverbrauch wuchs kontinuierlich und mit ihm die Tankerflotte. Die durchschnittliche Schiffsgröße nahm allerdings nur sehr langsam zu. Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg hatte der typische Öltanker erst 16 500 Tonnen Tragfähigkeit.

Seit den fünfziger Jahren aber wurden nicht nur immer mehr, sondern auch immer größere Tanker in Dienst gestellt. Alle fünf Jahre verdoppelte sich die Nachfrage nach Tankertonnage.

Es war die Zeit, in der die Regenbogenpresse mehr Gefallen an so schillernden Tanker-Königen wie den Griechen Aristoteles Onassis und Stavros Niarchos als an Monarchen fand. Es war die Ära, in der ein so publizitätsscheuer Mann wie der US-Reeder Daniel K. Ludwig unmerklich zum zeitweise reichsten Geschäftsmann der Welt aufstieg.

Mächtig Auftrieb bekam die Tankerbranche 1967. Die Ägypter machten damals den Suezkanal dicht, alle Tanker vom Persischen Golf nach Westeuropa mußten nun die 8000 Kilometer längere Route ums Kap der Guten Hoffnung nehmen; der Tonnagebedarf wuchs schlagartig, die Frachtraten explodierten.

Reeder wie der Norweger Hilmar Reksten, die nicht durch langfristige Charterverträge gebunden waren, sondern auf dem sogenannten Spot-Markt spekulierten, strichen geradezu märchenhafte Gewinne ein. Mit nur wenigen Fahrten ums Kap fuhren kurzfristig vercharterte Großtanker ihren Anschaffungspreis herein. Binnen weniger Monate nach Schließung der Suez-Route verdoppelten sich die Bestellungen für Supertanker.

Die Orderflut hielt bis 1973 an. Denn nirgendwo schienen die Gewinne auch künftig so schnell und sicher hereinzu-strömen wie auf den Welt-Tankerrouuten.

Die damalige Bundesregierung meinte gar, den Bau einer deutschen Flotte von Supertankern noch mit öffentlichen Mitteln unterstützen zu müssen. 1972 legte sie ein Förderprogramm von 150 Millionen Mark zum Nutzen deutscher Reeder und Werften auf.

Dann, 1973, kam die Wende. Die Araber verhängten ihr Ölembargo und versetzten der Welt einen schweren Preisschock. Die schönen Absatzprognosen der Ölindustrie mit ihren himelwärts strebenden Wachstumskurven

einer Fahrt ums Kap benötigte ein 250 000-Tonner nur ein Drittel des Treibstoffs, den ein 50 000-Tonner je Tonne Fracht verbrauchen würde.

Die heute überschuldete Hongkong-Reederei C. Y Tung setzte deshalb noch Ende der siebziger Jahre unbeirrt auf Größe. Sie ließ ihren 1976 fertiggestellten 420 000-Tonner „Seawise Giant“ zum größten Schiff der Welt ausbauen: mit einer Tragfähigkeit von fast 560 000 Millionen Tonnen und einer Länge von fast 460 Metern. Bald wird es das Rekordschiff nicht mehr geben. Es soll, wie auch das Schwesterschiff „Bellamy“, in Taiwan verschrottet werden.

Denn die Entwicklung führte weg von den Riesentankern. In den Siebzigern hatten die Ölgesellschaften neue Felder angezapft, die wesentlich näher an den großen Verbraucherzentren liegen als die Golf-Region. Der Einsatz der Supertanker ist auf diesen Kurzrouten nicht wirtschaftlich.

Schwer geschäftsschädigend für die Eigner der Tankerriesen aber war vor allem 1981 die Eröffnung des vertieften Suezkanals. Die Ägypter hatten die Schiffsfahrtsstraße so ausbauen lassen, daß Tanker bis 150 000 Tonnen die Suez-Route nehmen können.

Als einziger Seeweg mit relativ hohem Frachtaufkommen ist den Tankern mit mehr als 150 000 Tonnen die Strecke vom Golf nach Japan geblieben. Aber zu groß dürfen die Schiffe nicht sein, die den kürzesten Weg nehmen wollen: Giganten mit 300 000 Tonnen Tragfähigkeit und mehr sind zu sperrig für die Straße von Malakka (zwischen der malaiischen Halbinsel und Sumatra).

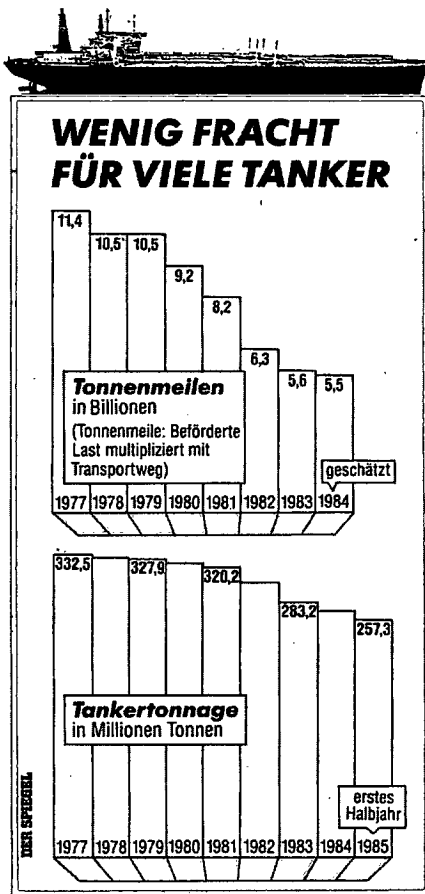
Darüber hinaus ging seit dem zweiten Ölpreisschock von 1979/80 auch die Nachfrage nach dem teuren Rohstoff zurück. Die Frachtaufträge für die Welt-Tankerflotte gingen von 1977 bis 1984 um mehr als 50 Prozent zurück.

Die zur Zeit stillgelegte Tankertonnage wäre sogar fast dreimal so hoch, wenn die Reeder die übrigen Schiffe nicht durch Langsamfahrt, durch lange Hafenaufenthalte oder durch Teilbeladung vor der Reise zu einem Aufliegeplatz bewahren würden.

Weltweit seien in der Tankschifffahrt 50 Milliarden Dollar als Fehlinvestition abzubuchen, hat Walter Behrmann, Chef der Deutschen Schiffahrtsbank in Bremen, geschätzt. Wohl selten, wenn überhaupt jemals, hat eine Branche durch Fehleinschätzungen so viel Geld verplempert.

Unter deutscher Flagge läuft inzwischen nur noch einer dieser Riesen, der elf Jahre alte 318 000-Tonner „Liotina“ der Deutschen Shell. Doch auch die Tage dieses Ultras dürften gezählt sein.

„Einen Tanker dieser Größe“, sagt Shell-Tankerchef Völker etwas wehmütig, „würden wir nie wieder bauen.“ ♦



wurden über Nacht zu Makulatur. Der Stapellauf der bestellten Tankergiganten aber war nicht mehr zu bremsen.

So nahm die Tonnage der Welt-Tankerflotte ausgerechnet in den ersten Krisenjahre schneller denn je zu. Allein 1975 wurde mehr Tankertonnage fertiggestellt als in allen Jahren nach 1978 zusammen.

Einige der neuen Tanker mußten gleich eingemottet werden – so die „Wilhelmine Essberger“, das erste der mit Bonner Hilfe gebauten Schiffe. Die Jungfernfahrt der unglückseligen Wilhelmine führte nur über etwa 65 Kilometer: von der Werft in Kiel zum Liegeplatz in der Flensburger Förde.

Noch aber hatten die Supertanker gegenüber kleineren Schiffen den Vorteil der größeren Wirtschaftlichkeit: Bei