



Havariertes Öltanker „Prestige“: Der Todeskampf dauerte fast eine Woche

DOUANES FRANCAISES / REUTERS

ÖLPEST

Straße der Seelenverkäufer

Das Tanker-Desaster vor Galicien hätte auch Deutschland treffen können. Russische Tankschiffe, zumeist in schlechter Verfassung, aber randvoll mit Öl, zwingen sich in großer Zahl durch die engen Meeresstraßen der Ostsee. Der GAU ist nur eine Frage der Zeit.

Das Ungeheuer stöhnt“, rief der Rundfunksprecher mit bebender Stimme ins Mikrofon. Dann begannen sich Bug und Heck des waidwund geschlagenen Riesenschiffes ganz langsam aus dem Wasser zu heben. Stunde um Stunde, Meter um Meter. Montagnacht stand das Heck fast senkrecht im Meer. Dann brach die „Prestige“ in der Mitte auseinander.

Danach ging es ganz schnell. Erst sackte das Heck unter Wasser, dann der Bug. Schließlich ging die „Prestige“ mit 60 000 Tonnen stark schwefelhaltigem Schweröl an Bord in der kochenden See auf Grund. Ende eines Ungeheuers.

Keiner weiß sicher, wie lange die Tanks dem Wasserdruck in 3600 Meter Tiefe standhalten werden und was aus dem Öl wird, wenn sie bersten. Wenn es gut geht, verdichtet sich das Öl zu Klumpen. Dann ist nur der Meeresboden verseucht. Wenn es

nicht gut geht, droht schlimmeres Unheil. „Der große Hammer kommt erst noch“, sagt Ezequiel Navío von der Umweltorganisation World Wide Fund for Nature.

Die rund 20 000 Tonnen, die bisher ausgeflossen sind, haben monströse Schäden angerichtet. Es ist, als hätte Salvador Dalí am Strand von Galicien ein gigantisches Ensemble aus Geburtstagstorten arrangiert: Die Felsen sind wie mit Bitterschokolade überzogen, darauf zur Zierde in den schwarzen Guss getauchte Muscheln, überragt von Zwirbeltürmchen aus runden Kieselsteinen.

Der Todeskampf der „Prestige“ dauerte fast eine Woche. Das 230 Meter lange Schiff war am 13. November leckgeschlagen, nachdem eine Schweißnaht an Steuerbord gebrochen war. Mutmaßliche Ursache: Materialermüdung.

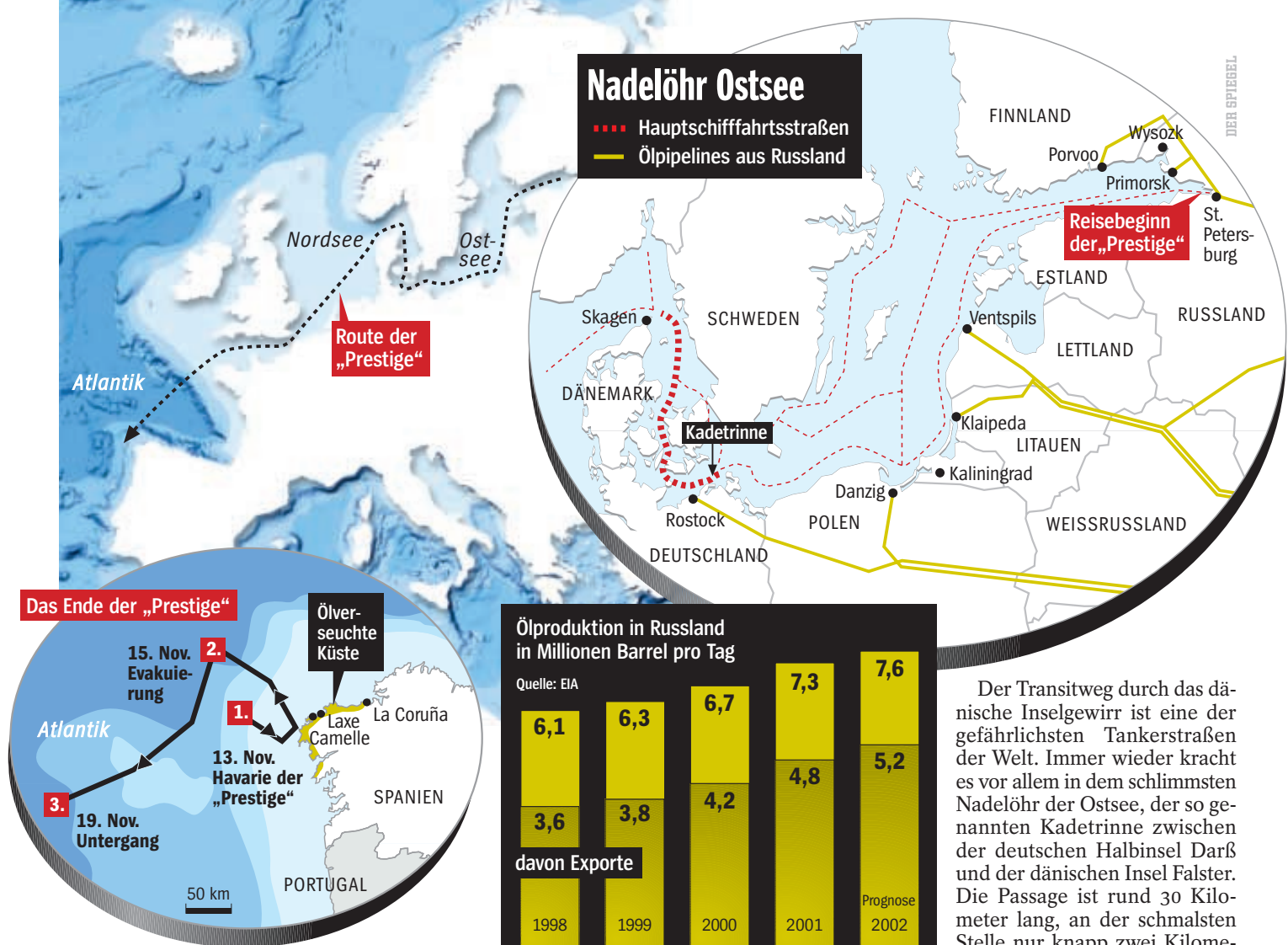
Das Schlimmste hätte vermieden werden können, wenn nicht spanische und portu-

giesische Behörden ihre Häfen gesperrt und sich, statt zu handeln, gegenseitig die Verantwortung zugeschoben hätten. Und wenn Captain Apostoulos Maguras nicht spanische Schlepper daran gehindert hätte, an der „Prestige“ festzumachen.

Drei Tage lang passierte nichts. Dann ließen die Spanier das havarierte Schiff aufs offene Meer hinausschleppen. Der Havarist sollte weiter nach den Kapverdischen Inseln gebracht werden, in Richtung Afrika, damit er da sein Öl abpumpen konnte.

So weit kam er nicht. 250 Kilometer vor der galicischen Küste musste der Schlepper die Trossen kappen. Der spanische Ministerpräsident José Maria Aznar wollte die „Prestige“ von seiner Luftwaffe noch schnell in Brand schießen lassen, um eine Ölpest zu vermeiden. Doch das Meer war schneller.

Dass es Spanien traf, war Zufall. Ein paar Tage zuvor war die „Prestige“ noch



gefährlich nahe an den deutschen Küsten vorbeigeschippert. Das Unglück hätte auch dort passieren können.

Und jeden Tag kann es wieder passieren. Hunderte von Seelenverkäufern schlagen jährlich genau denselben Kurs längs der deutschen Küsten ein, die Tanks voll mit russischem Öl: Sie kommen aus den baltischen und russischen Ölhäfen der Ostsee, fahren vorbei an den idyllischen Stränden Mecklenburg-Vorpommerns und Schleswig-Holsteins. Dann umrunden sie Jütland und queren die Nordsee mit dem hochempfindlichen Wattenmeer (siehe Grafik).

Wäre die „Prestige“ schon auf dem Weg durch die Ostsee havariert, könnte jetzt „von Lübeck bis Usedom alles schwarz“ sein, sagt Christian Bussau, Meeresexperte von Greenpeace. „Auch Deutschland ist auf so etwas nicht ausreichend vorbereitet.“

5282 Tanker durchquerten allein im ersten Quartal 2000 die Ostsee, 6115 Tankerfahrten zählten Experten von Lloyds in der Deutschen Bucht. In den letzten sieben Jahren haben sich die Öltransporte aus den Ostseehäfen der ehemaligen Sowjetunion verdoppelt.

Russland stieg zum zweitgrößten Öl-Exporteur der Welt auf. Die staatliche Transportgesellschaft Transneft baut ihr Pipeline-Netz rapide aus, unter anderem mit

dem Baltischen Pipeline System (BPS), das im vergangenen Winter in Betrieb ging. Das BPS und die Häfen an der Ostsee sollen Russland von der Ukraine unabhängiger machen, durch deren Hoheitsgebiet Pipelines zum Schwarzen Meer führen.

Noch nutzen die Russen zwar auch an der Ostsee fremde Ölhäfen wie die in Ventspils und Riga (Lettland). Doch zugleich bauen sie ihre eigenen Terminals aus: Der russische Riesenkonzern Lukoil etwa plant in Wysozk bei St. Petersburg einen neuen Verladehafen, zudem wird der Hafen Primorsk etwas weiter südlich mit Hochdruck erweitert.

Das Terminal von Primorsk ist auf zwölf Millionen Tonnen pro Jahr ausgelegt – für den Anfang. Nächstes Jahr sollen hier jährlich bis zu 30 Millionen Tonnen in Tanker gepumpt werden. Allein in Primorsk werden dann jährlich rund 360 Tanker von der Tonnage der „Prestige“ ablegen – fast jeden Tag einer.

Die Abnehmer schaffen sich die Russen selbst: Im vergangenen Jahr übernahm Lukoil in den USA die 1300 Tankstellen der Getty-Kette. Der einstige Klassenfeind soll von Wysozk aus mit russischem Sprit beliefert werden, auf hochriskanten Kursen: vorbei an Rügen, Rostock, Lübeck, Sylt und Langeoog.

Der Transitweg durch das dänische Inselgewirr ist eine der gefährlichsten Tankerstraßen der Welt. Immer wieder kracht es vor allem in dem schlimmsten Nadelöhr der Ostsee, der so genannten Kadettrinne zwischen der deutschen Halbinsel Darß und der dänischen Insel Falster. Die Passage ist rund 30 Kilometer lang, an der schmalsten Stelle nur knapp zwei Kilometer breit und mit rund 60 000

Schiffsbewegungen pro Jahr so dicht befahren wie kaum ein anderes Gewässer in Europa.

Zudem drohen Untiefen an Backbord wie Steuerbord, dann schlüpfen auch noch Fährten im rechten Winkel zwischen den ölbeladenen Giganten durch, und am Westende der Rinne müssen die Tanker-Kapitäne schließlich eine scharfe Nordkurve von rund 80 Grad nehmen – das alles meist ohne Lotsen.

„Eine Lotsenpflicht durchzusetzen liegt nicht in der Macht der Ostsee-Anrainerstaaten“, klagt Günther Leymann, Abteilungsleiter im Umweltministerium von Mecklenburg-Vorpommern. Die Zufahrtsschneisen in die Ostsee unterliegen internationalen Seerechtsabkommen; und vor allem Russland blockiert Vorstöße anderer Länder, denn Lotsen kosten Geld.

Mehr als 20 größere Havarien wurden seit 1991 in der Kadettrinne registriert. Allein 1999 liefen vier Tanker auf Grund. Der bislang schwerste Unfall passierte am 29. März vergangenen Jahres, kurz nach Mitternacht. Der Öltanker „Baltic Carrier“ trieb nach einem Ruderschaden manövrierunfähig im Fahrwasser. Der Frachter „Tern“, voll mit Zucker aus Kuba, konnte dem angeschlagenen Koloss nicht mehr ausweichen, traf ihn mittschiffs und riss ein

„Wir werden auswandern müssen“

Die Umweltkatastrophe an der Küste Galiciens vernichtet die Existenz Tausender Fischer.

Gischt spritzt gegen die Kaimauern, Meterhohe Wellen lassen die wenigen im Hafen liegenden Fischerboote einen verrückten Tanz aufführen. Auf der Mole des bei den Sommergästen so beliebten Dorfs Laxe an der Nordwestküste Spaniens stehen Kisten voller Fisch. Möwen umfliegen die Leckerbissen kreischend. Aber keiner der sonst so gierigen Räuber macht sich an dieser Nahrung zu schaffen.

Die Fischauktionshalle ist geschlossen an diesem stürmischen Novembertag, die Männer in Parka und Gummistiefeln drängen sich im winzigen Büro der Fischereigenossenschaft. Seit der Tanker „Prestige“ vor der galicischen Küste leckschlag und vergangenen Dienstag schließlich gesunken ist, haben bis zu 20 000 Tonnen Schweröl aus den zerborstenen Tanks das Geschick der Menschen hier gewendet.

„Unseren Fisch will keiner mehr, nicht mal die Möwen“, stellt bitter Luis Suena vom Genossenschaftsvorstand fest.

200 Mitglieder hat die Fischereigenossenschaft von Laxe. Hier wie in den Nachbarorten an der Todesküste Costa da Morte leben alle vom Meer. Die Tankerhavarie, zehn Jahre nach der letzten Ölpest vor Galicien, ist „das Schlimmste, was ich je erlebt habe“, sagt der Bootseigner Suena. Seit 28 Jahren trotz er dem Meer Fisch, Schalentiere und Muscheln ab. Sein von Sonne und Wind gegerbtes Gesicht durchfurchen tiefe Sorgenfalten.

Gerade zu dieser Jahreszeit vor Weihnachten machten die Fischer ihr Hauptgeschäft. An den Felsen beim Leuchtturm von Laxe krallen sich die Entenmuscheln mit ihren orangefarbenen Füßen in den Stein. Für diese in ganz Spanien begehrte Spezialität der Percebes erhalten sie pro Kilo an die 120 Euro. Jetzt sind die Felsen wie von schwarz glänzendem Lack überzogen, die Mollusken tot.

„Va para largo“, das kann dauern, bis wieder gesunde Percebes nachgewachsen sind. Die jungen Percebesjäger sitzen wie ihre älteren Kollegen untätig in der Genossenschaftsbar und schlagen die Zeit tot mit Dominospiel und Flippern.

Vor Weihnachten, so hat die galicische Landesregierung versprochen, sollen die

Geschädigten ausgezahlt werden. 30 Euro pro verlorenen Tag für die Fischer, 21 für Bootseigner wie Suena. „Armselig“, sagt der kleine stämmige Mann im handgestrickten grünen Pulli, „wenn wir wochenlang nicht fischen dürfen, gehen wir Pleite.“

Mindestens 3000 Arbeitsplätze sind schon verloren gegangen, auf 90 Millionen Euro Verdienstausschlag kommen allein die Fischereigenossenschaften an der Todesküste.

Einen Tag und eine Nacht lang haben deshalb die meisten der 3000 Bewohner von Laxe geschuftet, um die Hafeneinfahrt von der zähen schwarzen Masse zu befreien. „Wir hätten die Dorfstraßen da-

decken. Doch ihre Kunden nahmen kaum etwas ab.

„Wir werden die Koffer packen müssen und auswandern“, sagt der Percebeiro Juan resigniert im Dorf Camelle, das für seinen feinsandigen weißen Strand bekannt ist. Seine Vorfahren betrieben schon das gefährliche Gewerbe mit den Entenmuscheln, der Großvater und ein Onkel ließen für die kostbare Beute ihr Leben. Jetzt liegt ein halber Jahresverdienst verklumpt unter einer zähen Schlammdecke.

Juan, 45, und sein älterer Bruder haben während früherer Krisenzeiten im fernen Bremerhaven malocht. Aber jetzt, so vermuten die Fischer, werden sie auch da keine Arbeit mehr finden. „Uma tristeza“, murmelt der Vater von drei kleinen Kindern, „zum Heulen“. Seit der Schlamm ihre Existenz zerstört hat, haben die Fischer untätig zusehen müssen, wie die Behörden sie im Stich lassen.

Keiner der von der Regierung abgestellten 150 Soldaten ist hier aufgetaucht. Nur fünf Männer unter Leitung des Zivilschutzes pumpen endlich am Mittwochmorgen stinkenden Brei aus Öl und Sand in einen auf der Mole geparkten Zisternenwagen. Bald jedoch verschwinden die Helfer. Abends stehen die orangefarbenen Blechtonnen, bis zum

Rand mit dem giftigen Schlamm gefüllt, am Kai. Um zu verhindern, dass der mit 110 Kilometern Windgeschwindigkeit tobende Sturm die Kanister wieder ins Meer reißt, schafft sie schließlich der Patron der Genossenschaft weg. Wohin die hochtoxische Substanz entsorgt wird, bleibt unklar.

Jugendliche aus Camelle suchen täglich zwischen den ölglackten Felsen nach kranken Vögeln. Auf die verlockend glänzenden, fetten Öltümpel im gelben Sand setzen sich gern Möwen. Ihre Brustfedern sind verklebt. Verzweifelt versuchen sie sich mit dem Schnabel zu reinigen und schlucken dabei das tückische Gift.

Helfer der Umweltschutzbehörde Galiciens bringen verletzte Tiere bis hinter La Coruña in ein kleines Haus inmitten grüner Wiesen. Dort hat der Tierarzt Pascual Calabuig eine Notstation für die von der Ölpest bedrohten Vögel eingerichtet.



Fischer bei der Muschelernte: „Hoffen auf die Gunst der Winde“

CHRISTOPH OTTO

mit teeren können“, sagt Suena mit trockenem Witz. Vier Tonnen Ölschlamm haben sie zusammengekratzt.

Am achten Tag nach der Tankerhavarie besuchte endlich Umweltminister Jaime Matas die verzweifelten Fischer. Er versprach 42 Millionen Euro zur Beseitigung der Schäden und meinte heiter, in einem halben Jahr sei alles vergessen.

Da können die Männer und Frauen in der Bar nur Hohn lachen. „Uns geht’s wie den Bauern mit den vacas locas“, sagt Carmen, die im Hinterland der Costa da Morte aus ihrem kleinen Caravan Fisch verkauft. So wie keine Hausfrau mehr Fleisch holte, als die Zeitungen täglich über neue Fälle von Rinderwahn in galicischen Bauernhöfen schrieben, habe jetzt keiner Appetit auf Fisch. Um vier Uhr früh war Carmen 100 Kilometer weit bis auf den Großmarkt von La Coruña gefahren, um sich mit bester Ware einzu-



ANTOINETTE SERRA / IN VISU / CORBIS SYGMA

Verseuchte Bucht in Camelle: „Der große Hammer kommt erst noch“

Calabuig, der eigens eingeflogene Leiter der Tier-Rettungsstation auf Gran Canaria, und sein galicischer Kollege Pablo Teixeira versuchen die über 200 Tordalke, Basstölpel, Kormorane, Gimpel und Möwen zu säubern und mit Vitaminspritzen und Fischbrei wieder aufzupäppeln. Höchstens fünf Prozent der kranken Vögel werden gefunden, schätzt Calabuig. Fast die Hälfte der an Galiciens Küsten lebenden Vögel, so der Wissenschaftler, „sind dem Tode geweiht“.

Und das Schlimmste für Tiere und Menschen ist möglicherweise noch gar nicht eingetreten. Denn im Unglückstanker, der 130 Seemeilen vor Galiciens Westküste auf dem Meeresgrund liegt, stecken noch an die 60 000 Tonnen Schweröl. Zwar beruhigte der Landesvater Galiciens, der greise ehemalige Tourismusminister von Diktator Franco, Manuel Fraga, seine Untertanen, das Öl werde in der Kälte verklumpen, „nix wird mehr geschehen“.

Und doch spekulieren die Fischer an den Hafenmolen der Todesküste, was passieren könnte, wenn die restlichen Tanks des altersschwachen Schiffs bersten. Wenn der schwarze Tod die fischreichen Rías Baixas überzieht und der Ölteppich gar bis nach Portugal treibt, verlieren Zehntausende Familien ihre Existenz.

„Wir hoffen auf die Gunst der Winde, wie schon vor Jahrtausenden“, sagt der Fischer Suena in Laxe und blickt gelassen in den Sturm hinaus. „Wir sind so ruhig geblieben, weil wir noch gar nicht wissen, was auf uns zukommt.“

HELENE ZUBER

Loch in die Bordwand, so groß wie vier Fußballtore.

„Durch einen alten Pott wie die ‚Prestige‘ wäre die ‚Tern‘ vielleicht einfach durchgefahren“, spottet Experte Leymann. Doch die erst ein Jahr alte „Baltic Carrier“ hatte einen doppelten Rumpf. So blieben zwar rund 30 000 Tonnen des hochgiftigen Schweröls an Bord – doch 2700 Tonnen ergossen sich in die aufgepeitschte See. Das reichte schon, um die Küste von Falster zu verseuchen.

Das Desaster wirkte aber nicht belegend. Kurz nach der Havarie legten Greenpeace-Leute ihr Schiff „MS Godenwind“ in die Kadetrinne – um vier Wochen lang per Radar das Treiben dort zu überwachen. Sie dokumentierten 192 gefährliche Schlamereien in der Rinne. Da fuhren Kapitäne vorschriftswidrig wie Geisterfahrer gegen die Fahrtrichtung, andere schipperten quasi auf dem Mittelstreifen herum, der Trennlinie zwischen den beiden Spuren des Fahrwassers.

Dabei wäre eine Havarie vom Kaliber „Prestige“ für das „äußerst sensible Seegebiet Ostsee“ (Leymann) gefährlicher als für den Atlantik. Denn im Durchschnitt ist die „überschwemmte Wiese“ (U-Boot-Fahrer-Jargon) nur gut 40 Meter tief. Wenn hier ein ausgewachsener Tanker sinken würde, risse er seine schmierige Fracht nicht mit in die Tiefe. Zwar ließe sich Öl aus unbeschädigten Kammern wahrscheinlich abpumpen – doch der Rest würde sich auf eine ziemlich kleine Wassermenge verteilen.

Zudem fehlt der baltischen Pfütze der Austausch mit dem Atlantik, weil die dänischen Inseln den Zufluss nahezu blockieren. Ein Liter Chemie, den ein Fluss in die

schönen Bucht Richtung Atlantik, wird die Nordsee zur Mordsee. „Wind gegen Strom“ nennen die Nautiker das: Wellen werden extrem steil, brechen auf offenem Meer und prügeln dann mit der Gewalt von Dampfzügen auf die Schiffe ein – wie am Festlandssockel vor der spanischen Westküste, wo der machtvolle Seegang die „Prestige“ knickte wie ein Spielzeug.

Für den äußersten Notfall hält sich vor Helgoland die „Oceanic“ bereit, einer der stärksten Hochseeschlepper der Welt. Sollte in der Deutschen Bucht ein Tanker havariieren, würde ihr Kapitän wahrscheinlich versuchen, ihn an die Küste zu schleppen, damit nicht das ganze Watt verseucht wird, sondern nur ein Hafen, eine Bucht oder eine Insel – Kandidaten für den begrenzten GAU werden noch gesucht.

In der Ostsee sind, neben kleineren Schleppern der Fairplay-Reederei, inzwischen mehrere Ölbekämpfungsschiffe ständig einsatzbereit. Doch deutsche Politiker wissen, dass beängstigend viele von jenen Schiffen, die Nord- und Ostsee befahren, miserabel gewartet und schlecht ausgerüstet sind. Und dass sie von Crews bedient werden, die oft weniger Ahnung haben als ein Freizeitkapitän.

Für Seeleute, so der Kommissionsbericht, „gelten zwar weltweite Standards, aber die sind nicht sehr hoch“. Die seefahrenden Nationen hätten sich eben auf „den kleinsten gemeinsamen Nenner“ geeinigt. Absurde Folge: Nachdem 1998 die jüngsten internationalen Vorschriften in Kraft traten, hätten „Länder mit traditionell hohem Ausbildungsstandard ihre Anforderungen gesenkt“.

Der größte Risikofaktor aber sind die Schiffe: „Das sind ökologische Bomben,

Ostsee spült, zirkuliert dort bis zu 20 Jahre lang weiter.

Haben die Tanker den riskanten Slalom durch das enge Ostsee-Revier geschafft, nehmen die Nautiker an der Nordspitze Jütlands oft Südwestkurs, Richtung Ärmelkanal. Vor allem im Herbst und Winter fegen hier vom Atlantik her immer wieder Killer-Stürme über die graudüstere See. Die Nordwester treiben die Wellen auf die deutsche Wattenmeer-Küste zu. Schon weit draußen wird die See flacher, und dadurch können aus Wogen Monster werden.

Saugt dann auch noch die Ebbe das Wasser aus der Deut-



JENS BUETTNER / DPA

Unglücksschiff „Baltic Carrier“: „Von manchen Pöten lässt man besser die Finger“

die in unseren Gewässern unterwegs sind“, schimpft die spanische EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio.

Beim Bau werden Tanker zwar von Gesellschaften wie dem Germanischen Lloyd oder dem American Bureau of Shipping (ABS) überprüft – später dann wäre es vor allem Aufgabe der Hafenkontrolleure in aller Welt, die schlimmsten Seelenverkäufer an die Kette zu legen. Doch die Inspektoren üben sich resigniert in Sarkasmus: Jedes Jahr wählt ihre multinationale Organisation den „Rosteimer des Jahres“. 2001 gingen gleich zwei erste Preise nach Kambodscha.

Die Hafenkontrolleure können auf ihren kurzen Rundgängen nur die augenfälligsten Macken entdecken. Ob ein Tanker wirklich sturmtauglich sei, so ein Inspektor, könne allenfalls ein Check in einer Werft klären. Man müsse Materialproben nehmen und Teile des Rumpfes per Ultraschall auf Ermüdung scannen.

Wenn sie das denn überhaupt wollen. „Da sind manchmal Pötte dabei, da lassen Sie lieber die Finger von“, sagt Ex-Kapitän Johannes Reifig, „Quality Manager“ der Bremer Tankerreederei Rigel. Denen sehe man schon aus der Distanz an, dass man sie nicht weiterfahren lassen könne.

Deshalb würden sie oft geflissentlich übersehen. Reifig: „Wenn man so einen festhält, hat der Hafen ein Problem. Sie blockieren Liegeplätze, und die Kosten kommen selten wieder rein.“

Die tückische Materialermüdung hat womöglich auch der „Prestige“ das Rück-

grat gebrochen. „Sagging“ und „Hogging“ nennen Schiffsingenieure das Phänomen: Erreicht die Dünung von Wellenkamm zu Wellenkamm in etwa die Länge eines Schiffes, schwimmen Bug und Heck auf, der Rumpf biegt sich im Wellental leicht nach unten („sag“). Rollt die Welle dann unter dem Tanker durch, hebt sie die Schiffsmitte an („hog“).

Und irgendwann geht es einem Stahl-schiff wie einer Büroklammer: Man kann beide ein paar Mal hin- und herbiegen, aber dann brechen sie. Bei Tankern dauert das nur länger, nach einer Branchenfaustregel etwa 25 Jahre.

„Kein Wunder“, kommentiert ein Hamburger Reederei-Manager den „Prestige“-Untergang: „Das Schiff war 26 Jahre alt“ –



ALL OVER PRESS / AGENTUR FOCUS

Ölhafen Primorsk: Jeden Tag ein Supertanker nach Westen

und es gebe wohl keinen deutschen Reeder, „der eine solche Büchse betreibt“. Der dänische Lotse Jens Jørgen Thuesen, der die „Prestige“ Anfang November durch den Großen Belt leitete, erzählt wahre Schauergeschichten von Bord. Diverse Instrumente seien Schrott gewesen, unter anderem das Radar. Deshalb hätten die Seeleute einfach eine Jacke über den Schirm gehängt, damit das nutzlose Gerät sie nicht blende.

Die „Prestige“ war in den letzten zwei Jahren dreimal durchgecheckt worden.

2001 in Kanton (China), im Mai in Dubai und kurz vor ihrer letzten Reise im russischen St. Petersburg. Die Checks hätten keinerlei Beanstandungen erbracht, verlaubte das ABS. Was nicht im ABS-Bericht steht: Bei drei vorausgegangenen Inspektionen in Gibraltar, New York und Rotterdam waren zum Teil erhebliche Mängel festgestellt worden.

Die „Prestige“ war ein bunter Seehund. Sie war versichert in London, fuhr unter der Flagge der Bahamas, gehörte einem liberianischen Unternehmen und wurde betrieben von der ebenfalls liberianischen Reederei Universe Maritime über ein Büro in Athen, das der Reederfamilie Kolouthros gehört und deren Schiffe von Laurel Sea Transport vermarktet werden. Die Besatzung bestand aus einem griechischen Kapitän mit philippinischen und rumänischen Seeleuten.

Das Schiff war gechartert von der Handelsgesellschaft Crown Resources, um Öl aus Sibirien von Windau (Ventspils) in Lettland nach Singapur zu bringen. Die Crown Resources, deren Kapital aus Russland kommt, hatte ihren Firmensitz zunächst auf den British Virgin Islands, dann in Gibraltar. Jetzt ist sie registriert in der schweizerischen Großkapital-Kommune Zug.

Bei der Reederfamilie Kolouthros haben Ölkatastrophen eine gewisse Tradition. Sie war Eigentümerin des Tankers „Aegean Sea“, der 1992 vor La Coruña havarierte, und des Tankers „Aegean Captain“, der 1979 vor der Insel Tobago mit einem anderen Tanker kollidierte, wobei 280 000 Tonnen Öl ins Meer flossen.

Tankschiffe wie die „Prestige“, mit nur einer Rumpfhülle, dürfen schon seit 1993 nicht mehr gebaut werden. Amerikanische und deutsche Reedereien fahren auch seit

Jahren nur noch mit den weit besser geschützten Doppelrumpf-Tankern. Ihre alten Schiffe mit der einfachen Stahlhülle haben sie an Länder wie Indien oder Kambodscha verkauft. Zu Tausenden befahren die nun unter Drittwelt-Flaggen die Weltmeere.

Bis zum Jahr 2015 dürfen die Museums-Tanker auch noch Häfen in der Europäi-

schen Union anlaufen. Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe will sich zwar für ein schnelleres Verbot stark machen. Aber auch das würde die deutschen Küsten nicht schützen – schließlich ist Russland kein EU-Mitglied.

Und: International läuft die Zeit der Einhüllen-Tanker erst 2023 aus. Bis dahin gilt für Russlands Öl-Exporteure eine weitere Faustregel der Branche: Je rostiger der Tanker, desto billiger die Charter.

CLEMENS HÖGES, ULRICH JAEGER, ERICH WIEDEMANN, HELENE ZUBER

* Im März 2001 nach der Kollision mit dem Frachter „Tern“ in der Kadettrinne.