

# „Wir werden auswandern müssen“

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

**G**ischt 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 Verdienstaufschlag 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 ögelackten 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

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-

**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 Hafentoren 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 Schlampereien 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

schenen 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,