

UMWELT

Die schwarze Front

Im Atlantik tobt seit drei Monaten ein Krieg um Öl, und Europa wird ihn verlieren: Die schlimmste Ölpest der Geschichte treibt auf die Küsten eines Kontinents zu, dessen Regierungen es bisher nicht schafften, die Lehren aus vielen Tankerkatastrophen zu ziehen. *Von Ullrich Fichtner*

Der Frontverlauf bleibt unübersichtlich auch den ganzen Januar hindurch, mit verwirrenden Meldungen aller Abschnitte von Nordportugal bis hinauf in die Bretagne. In Spanien schließen sich Ende des Monats 1506 Freiwillige allein in La Coruña den Armeeeinheiten an, insgesamt stehen jetzt 4621 Kräfte in Galicien und Asturien. Die Berichte vor Ort, obwohl das Schlimmste doch längst vorüber schien, klingen noch immer nach Krieg. Es geht um Öl.

Die Franzosen kämpfen Anfang Februar Dorf für Dorf die Küste hinauf bis La Ro-

chelle, die Rathäuser rekrutieren Freiwillige, an 16 Küstenabschnitten zwischen Bizarritz und der Gironde-Mündung arbeiten 1300 Soldaten, Feuerwehrleute, Bürger gegen den unfassbaren Feind, der nun seit Monaten über den Atlantik vagabundiert und sich unvorhersehbar an die westeuropäische Küste wirft.

Draußen, auf See, im großen Bogen des Golfs von Biskaya, kreuzen die „Far Scout“, die „Union Beaver“, die „Ibaizabal 2“, die „Gunnar Seidenfaden“, sie werden umschwirrt von Fischerbooten und aus der Luft unterstützt von Zoll- und Mari-

nefliegern. Sie pumpen und versuchen, die Bedrohung trotz widrigen Wetters stündlich zu analysieren und die chronische Gefahr zu mindern.

Aber der Gegner, vielleicht 20000 Placken Schweröl der russischen Klassifikation M-100 in einem Zustand irgendwo zwischen flüssig und fest, verstreut über Tausende Quadratkilometer Atlantik, ändert ständig seine Gestalt, seinen Ort und die Richtung. Auf Grafiken sieht er aus wie ein verstreuter Schwarm Hornissen. Luftaufnahmen zeigen schillernde Flächen, die auf dem Meer treiben wie dicke, graue Folie.

Spanische Soldaten bei Dumbria, Öl-Leck am gesunkenen Wrack der „Prestige“ (9. Januar): *Die Wellen des Atlantiks lackieren die Felsen, den*



Es geht um Öl, es klingt nach Krieg, es ist eine ausufernde Geschichte, die kein Ende findet, mit täglichen Meldungen von 1000 Stränden, aus 1000 Dörfern. Europas Westküste fährt Karussell um einen Punkt 133 Seemeilen von Spaniens Kap Finisterre, 42 Grad 15 Minuten nördlicher Breite, 12 Grad 8 Minuten westlicher Länge.

Dort liegt das Wrack der „Prestige“ in zwei Teilen, noch immer, für immer, gut dreieinhalb Kilometer tief, und seit dem 19. November 2002 lecken ununterbrochen



Strand und die Wiesen



und tonnenweise Schlieren von Schweröl in die See. Nie zuvor hat ein einziges Schiff auf den Ozeanen so viel Unheil angerichtet. Es geht nicht um Spanien, nicht um Frankreich. Es geht, auf Jahre hinaus, um die übelste Ölpest aller Zeiten.

Es geht um Pilar Diz, 82 Jahre alt, aus Mugia ganz vorn an der Costa de la Muerte, Todesküste, 260 Kilometer vom Wrack der „Prestige“ entfernt. Die alte Frau will nicht mehr aufstehen, seit die schwarze Flut, die Marea negra, am 21. November morgens über die Mauern der Strandpromenade gischtete, die Laternen zerbrach und alles, den Strand, die Felsen, die salzigen Wiesen, schwarz glänzend lackierte.

Zweieinhalb Monate ist das her. Seither kam das dunkle Wasser immer wieder, dreimal, viermal, zuletzt, mit Macht, am 21. Januar. Und wieder traf es Mugia, die Promenade, den Dorfplatz, die Bäume, die Bucht, eine neue Schicht Schwarz. Und es traf den Lebenswillen von Pilar Diz.

Ihr Haus, ihr Geburtshaus, steht in vorderster Seefront, Calle Coido 34, alle Fenster mit Meerblick. Es war oft in den Zeitungen zu sehen, im Fernsehen, denn es steht in der Flucht des schwarzen Strands, hinten links, ein weißer Flachbau mit schiefem Dach. Im Flur hat der Schwiegersohn Spanplatten ausgelegt, damit die Pest nicht an die Fliesen kommt, falschgoldene Lampen hängen von der Decke, die schwingen, wenn die Haustür aufgeht, denn nie gibt der Wind Ruhe in Mugia.

Oft kommt er als Sturm. Zweimal schon im Leben der Pilar Diz stand das Meer um ihr Bett, es sprang die Felsen hinauf, zehn, zwölf Meter über normal, aber nie zuvor war der Atlantik schwarz, wenn er in die Häuser Mugias kam.

„Diesen Sturm“, sagt Pilar Diz, niemand darf ihr Zimmer betreten, sie bellt halb aufgerichtet zur Tür, ein kleiner Mensch gehüllt in große Häkeltücher, „dieser Sturm hat der Teufel selbst geschickt.“

Er kennt sich aus in der Gegend.

1970 schickte er die „Polycommander“.

1975 die „Jakob Maersk“.

1976 die „Urquiola“.

1978 die „Andros Patria“.

1992 die „Aegean Sea“.

Sie brachten 2,6 Millionen Barrel Erdöl nach Galicien und Nordportugal, 400 Millionen Liter insgesamt. Wieder und wieder floss der Schleim ins Meer, versank mit den Wracks, und wenn die Schiffe brannten, stieg er als giftiger Rauch in den Himmel und verdunkelte die Sonne über La Coruña, über dem Kap Finisterre, über El Ferrol.

Die „Prestige“ brannte nicht, sie zerbrach nach sechs Tagen irrer Kreuzfahrt am Haken von Schleppern, 77 000 Tonnen schweres Heizöl im Bauch, geladen in Ventspils, Lettland, bestimmt für Singapur

via Gibraltar. 25 000 oder 30 000 Tonnen sanken nicht mit ihr auf Grund. Ein paar davon haben Mugia bemalt, den Küstensaum wie mit Kuvertüre überzogen, die Felsen liegen da wie Blasen eines am Siedepunkt erstarrten Breis. Aber das ist nur, was jeder mit bloßem Auge sehen kann.

Paco Toba sieht mehr. Das Leben, weil es schwer war, hat sich ihm in Gesicht und Hände gegraben. 54 ist er, ein zäher Mann, als Kind schon schlug er unter Lebensgefahr Entenmuscheln mit Stemmeisen vom Fels und legte mit dem Vater Fallen aus für die fleischigen Tintenfische.

Er steht vor seiner Hütte, gut 270 Kilometer vom Wrack der „Prestige“ entfernt, ein Fernglas in Händen, von Hühnern umschart, an seiner Jacke reißt der Wind. Bis auf zehn Meter kam die Pest an seine Hütte heran, „schau sie dir an, da unten“, sagt Paco Toba. „Und jetzt glaubst du, alles gesehen zu haben, wie? Aber das ist nichts, es ist nichts. Nicht über Wasser – unter Wasser ist alles tot.“

Schweröl heißt, was in Raffinerien als Abfall übrig bleibt. Gut genug noch, um Großmaschinen damit zu befeuern, Schiffe, Kraftwerke. Schweröl ist giftiger Sprit, billiger Treibstoff, ein Liter kostet kaum 13 Cent, weniger als Rohöl, Brennstoff für die armen Länder der Welt,

für die jungen Ökonomien, die noch glauben, dass der Umweltschutz erst später an der Reihe sei.

Die Ladung der „Prestige“, 77 000 Tonnen M-100, aus europäischer Sicht eigentlich Sondermüll, hat nach Analysen von Greenpeace und des führenden französischen Forschungsinstituts Cedre 2,6 Prozent Schwefelgehalt, seine Dämpfe verätzen die Lunge. Das Öl, erst bei 90 Grad Celsius richtig flüssig, hat dennoch eine Dichte ähnlich wie Wasser und bildet mit ihm auf See eine stabile Emulsion.

Diese Eigenschaft und der küstenferne Ort der Havarie verbinden sich zur Ölpest mit tausend Gesichtern: Die ersten großen Teppiche, einer davon, größer als New York, 850 Quadratkilometer, die gewaltigen Ölseen der ersten Wochen, wie sie nach Mugia schwappten, nach Carnota, nach Lage, sie zerreißen im Seegang in immer kleinere Fetzen und Fladen.

Bald treiben Placken jeder erdenklichen Größe im Meer, groß wie Fußballplätze, wie Kleingärten, Tischdecken, Handtücher, Torten, Geldstücke, und sie driften je nach Wetter, Wind und Strömung ziellos auseinander. Genau das ist die Lage im Golf von Biskaya, an Europas Westküste.

Der Atlantik zwischen Frankreich und Spanien ist durchseucht mit schwerem Öl. Alltag wird von nun an sein, dass in La Coruña 100 Placken angeschwemmt werden und 50 in Gijón, dass in Santander 40 Klumpen ankommen und in Bilbao 10, dass überall in Nordspanien hier ein Dutzend,

Nie zuvor hat ein einziges Schiff auf den Ozeanen so viel Unheil angerichtet.

MIGUEL VIDAL / REUTERS

da eine Hand voll Fladen, Buletten, Platten die Strände erreichen.

Alltag wird sein, dass in Frankreich Bagger die Brandung abfahren und schwarze Klumpen wegpflücken, dass Trupps mit Schaufeln die Küste bearbeiten in Seignosse, in Mimizan, in St. Girons, in Hourtin. Dort, in Frankreich, sieht nichts nach Ölpest aus, fein und hell erwarten die Strände die Brandung. Aber das ist nur das, was jeder mit bloßem Auge sehen kann.

Claude Feigné sieht mehr. Er sitzt im Vogelpark von Le Teich am Becken von Arcachon, 955 Kilometer vom Wrack der „Prestige“ entfernt, er sieht aus wie ein Grüner von früher, ein indianisches Glücksbändchen ums Handgelenk, ein Vogelkundler, er zieht die Augenbrauen hoch, wie das nur Franzosen tun, er sagt: „Das Öl ist absolut überall. Nur können Sie es nicht im Fernsehen zeigen.“

Es ist überall in der südöstlichen Ecke des Beckens, am schilfigen Saum des 400 Hektar großen Naturschutzgebiets vor den Dörfern Audenge, Certes, wo große Vogelvölker hausen. Zwischen Steinen, unter Sand schillert das Schwarze. Von den großen Teppichen sind nach der weiten Reise nur kleine Fetzen übrig, groß wie Euro-Stücke, eine Ölpest in Miniatur, für Menschen lästig, für Kleingetier und für Vögel im Fall des Kontakts mit hundertprozentiger Sicherheit tödlich.

Ein Tropfen M-100 im Gefieder einer Möwe reicht aus, das Tier umzubringen.

Der Gegner – verstreut über Tausende Quadratkilometer – ändert ständig seine Richtung.

Der Dreckfleck wirkt wie ein Riss in einem Taucheranzug; Kälte, Feuchte, Parasiten dringen ein und bringen den Tod, schnell oder langsam.

80 000 Vögel nisten am Becken von Arcachon. Schon bald, im Frühjahr, wird eine Million Zugvögel auf der Rückreise aus Afrika im Becken ausruhen vor dem Weiterflug. Dieses Jahr wird die Rast gefährlich sein. Und alles nur, weil ein einziges Schiff vor der Küste Spaniens verunglückte.

„Ölpest? Was heißt Ölpest?

Nach meinem Verständnis haben wir hier keinen Zustand von Ölpest.“ Hiribarn Ludovic, 34 Jahre, Austernzüchter in fünfter Generation, die Familie wie der Vorname baskisch, nach Norden gekommen in den Wirren der Französischen Revolution, schichtet seine Ware in große, konische Holzschachteln ein mit der schwingenden Aufschrift in Blau: „La Fête Océane“.

Es ist der 16. Januar, am Abend kurz nach 18 Uhr wird der Präfekt nach zwölf langen Tagen das seit 50 Jahren erste Verbot des Austernverkaufs wieder aufheben. Ludovic weiß das noch nicht, doch will er gerüstet sein für alle Fälle, er packt seine Austern, „La Fête Océane“, nebenhin zwingt er fünf, sechs Schalen mit dem kurzen Messer auf, reicht sie herüber mit kleiner Geste und fragt, ironisch: „Und? Schmeckt irgendeine nach Benzin?“

Sein Betrieb steht in Le Canon, blauweiße Holzaufbauten, zehn Minuten Fahrt vom Kap Ferret, eine Stunde von Arca-

chon, einmal um das ganze Becken herum, 950 Kilometer vom Wrack der „Prestige“, viermal in Folge haben Ludovics Austern Silbermedaillen gewonnen beim nationalen Agrarwettbewerb in Paris, viermal zweiter Platz unter 400 Bewerbern aus dem Becken, so viele Austernfarmen gibt es hier, während des Verkaufsverbots hat er jeden Tag 2000 Euro Verlust gemacht, „und das“, sagt er, „man stelle sich vor, nur auf Grund eines Verdachts“.

Hiribarn Ludovic könnte es besser wissen. Vor seiner eigenen Tür, drunten im Schlick, wo die Austern bei Ebbe zu sehen sind auf ihren Tischen, liegen feste, runde, faustgroße Zeugen der Pest, schwarze Buletten, verbacken mit Sand, nicht viele, aber sie sind da. „Das? Ach“, sagt Hiribarn Ludovic, „das ist nichts, c'est rien.“

Als Ludovic ein Kind war, sieben Jahre alt, scheiterte die „Olympic Bravery“ 1976, im Januar, westlich der Bretagne.

1976, im Oktober, havarierte die „Boehlen“ vor der Ile de Sein.

1978 verströmte die „Amoco Cadiz“ 227 000 Tonnen Rohöl vor Brest.

1979, im April, traf es die „Gino“.

1979, im November, die „Peter Sif“.

1980 verunglückte die „Tanio“.

1999 die „Erika“.

Die Schiffe brachten mindestens 2,2 Millionen Barrel Erdöl, 350 Millionen Liter. Es traf die Gewässer weit nördlich von Arcachon, immer wieder die Bretagne, die Insel Ouessant, immer wieder floss der dicke Schleim ins Meer.

Die „Erika“ war in Frankreich noch nicht vergessen, als die „Prestige“ kam.

Spanische Fischer vor Aguino: Luftaufnahmen zeigen schillernde Flächen, die auf dem Meer treiben wie Folie





GETTY IMAGES

Untergang der „Prestige“: Halunken der Meere

Sie war in den Advent vor drei Jahren geplant mit 31 000 Tonnen Schweröl im Rumpf, von denen sie 20 000 weiträumig verschüttete. Als die „Prestige“ kam, schwappten noch Ölkrümel aus der „Erika“ an die Strände. Und der Schadensersatz war noch lange nicht verteilt.

Als die „Prestige“ kam, waren die Lehren aus dem Unfall der „Erika“ gerade eben formuliert. In Brüssel wanderten Gesetzestexte hin und her, „Maßnahmenpakete“ mit Namen „Erika I“ und „Erika II“, Paragrafenwerke, die noch bessere Kontrollen, noch schärfere Auflagen fixierten, aber all die Papiere hatten von Beginn an den gravierenden Makel, dass Europa in den meisten Fragen der internationalen Seefahrt kaum Zuständigkeiten und noch weniger Glaubwürdigkeit besitzt.

Frankreich allein, dessen Präsident Jacques Chirac das „Prestige“-Unglück nutzte, um sich in flammender Rede die Gauner und Halunken auf den Weltmeeren vorzuknöpfen, steht einem Land vor, das sich um die Schiffssicherheit im Alltag so gut wie gar nicht bekümmert. Europas Regeln sehen vor, dass die Küstenstaaten jedes vierte Schiff in den Häfen auf seine Seetauglichkeit hin überprüfen müssen. In Frankreich besuchen Kontrolleure nicht einmal jedes zehnte Schiff. Europas Regeln sind symbolisch. Sie helfen nicht.

Ein verwirrender, voll globalisierter Markt ist das Ölgeschäft. Die

„Prestige“ gehörte einer „Mare Shipping“ in Liberia, sie war auf den Bahamas registriert, in England versichert, von der Schweizer Rohstofffirma Crown Resources gechartert, die der Alfa-Gruppe aus Russland gehört. Für die Opfer von Tankerunfällen bedeuten solche Verflechtungen nichts Gutes.

Am Ende zahlen doch nur die als Zwangsmitglieder verhafteten Konzerne im internationalen Ölschadensfonds IOPC eine Pauschalsumme, und die Versicherung, die betroffenen Küstenstaaten, die EU und der Haftpflichtfonds der Reeder legen ein paar Scheine dazu. 300 Millionen Euro sind den Opfern nach dem Unfall der „Prestige“ bislang versprochen, allen Opfern, in Spanien und in Frankreich. Das

ist viel Geld. Aber es wird auch viel davon gebraucht.

In Vigo, Galicien, am Fischhafen, ist die Filiale der Caixanova direkt an der Mole seit Dezember geschlossen, der Schalteraal der Bank wurde Krisenzentrum. An der Trennscheibe über dem Kassentresen hängen gefaxte Karten über die Genese der Pest. In den Ecken stehen Kisten aus Drahtgitter, weiße Overalls darin, verkrustete Gummistiefel, gelöcherte Pfannen auf Spatenstielen für die archaische Schlacht auf See, für den Kampf Mann gegen Öl, das sie hier überall „chapapote“ nennen.

Julio Alonso, Augen wie Sylvester Stallone, Hände wie Schaufeln, er hat ein bisschen Karriere gemacht in der Krise, als Funktionär der hiesigen Fischer-Bruderschaft ist er ein gesuchter Gesprächspartner, sein Gesicht ist dauernd zu sehen in Presse und Fernsehen, er war dabei in jenen ersten Novembertagen, als die Kutter hinausfuhren und sie alle mit bloßen Händen in die See griffen nach der Marea negra. Er telefoniert jetzt viel.

Die Fischer von Vigo sitzen seit drei Monaten ohne Geld da, sie bekommen ein paar Euro vom Staat, genug für Zigaretten und den Schnaps in der Hafenbar, in der als Schmuck gewaltige Puzzlebilder über den Köpfen hängen, Renaissancegemälde, Sixtinische Kapelle, zwei mal drei Meter groß, Zehntausende Teile, von nun an wird noch mehr Zeit bleiben für solche Sachen.

Die Stadt Vigo, ein langes, vom Meer zernagtes Band entlang der Küste, alles Hafen, Fischfabriken, Kühllhallen, sie war

bis zum 13. November, als die „Prestige“ ihr Mayday funkte, der weltweit bedeutendste Hafen für Tiefkühlfisch, der größte Umschlagplatz für Mariscos, Schalen- und Muschelgetier jeder erdenklichen Art.

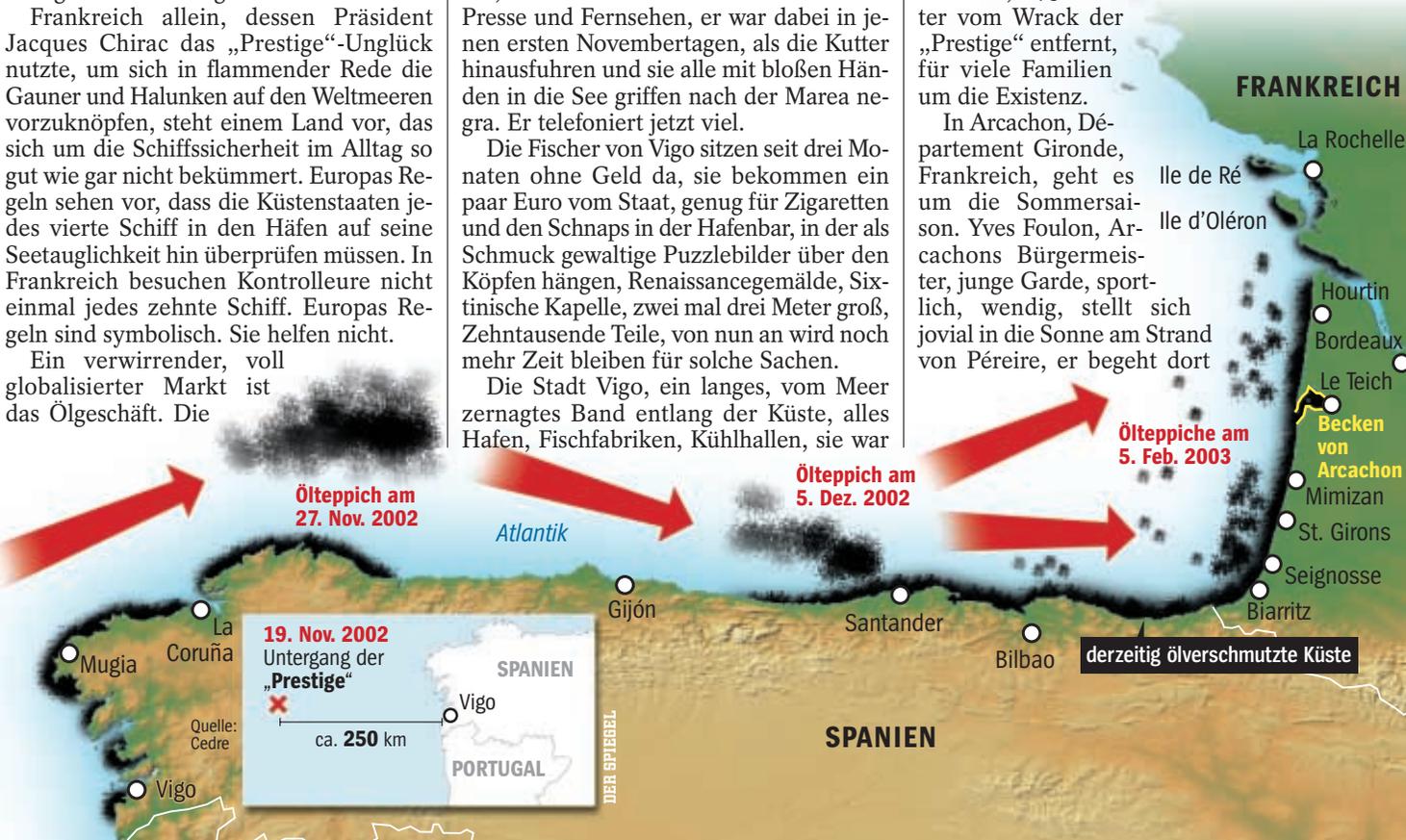
Julio Alonso, 45 Jahre alt, er ging auf Krevetten, Krebse, Plattfische, hat sich ein bisschen Rhetorik zugelegt in den Interviews und Gesprächen, die hinter ihm liegen, das Öl nennt er „schwarze Bestie“, er spricht leise, mit schmalem Mund, pathetisch. „Unsere Boote waren rot, jetzt sind sie schwarz. Was muss man mehr wissen?“

Vor dem 13. November, das Datum klingt in Galicien wie anderswo der 11. September, waren in der Region 41 000 Leute in der Fischerei beschäftigt, es gab 9200 Muschelsammler, 13 422 Fischzüchter, dazu Pappenmacher, Eisbereiter, Kühltechniker, Spediteure, Händler, Marktfrauen, Lokalwirte, Köche. Alles hängt am Fisch, am Meer, an den Muscheln.

Bis auf weiteres sind Galiciens Küstengewässer für jeglichen Fischfang unbrauchbar, damit liegen 40 Prozent der gesamten Fischereiflotte Spaniens lahm, eine der größten der Welt. Die Regierung hat ein bis Ende Juni geltendes Fangverbot zwar teilweise aufgehoben, aber Juni, das war ohnehin nur ein gegriffenes Datum ohne Wert.

Die maritimen und die wirtschaftswissenschaftlichen Fakultäten von Vigo und Santiago und La Coruña, selbst der wissenschaftliche Beirat der Zentralregierung in Madrid gehen von viel längeren Fristen aus, von Jahren, von jahrzehntelangen, ewigen Schäden. So gesehen sind die versprochenen 300 Millionen Euro nicht sehr viel. Es werden Milliarden nicht verdient, die niemand ersetzen wird. Es geht, in Galicien, 275 Kilometer vom Wrack der „Prestige“ entfernt, für viele Familien um die Existenz.

In Arcachon, Département Gironde, Frankreich, geht es um die Sommersaison. Yves Foulon, Arcachons Bürgermeister, junge Garde, sportlich, wendig, stellt sich jovial in die Sonne am Strand von Péreire, er begeht dort



19. Nov. 2002
Untergang der „Prestige“
Quelle: Cedre
ca. 250 km

DER SPIEGEL

mit Assistenten das Gelände für ein im August geplantes Promenadenfest, er fürchtet die Schreckhaftigkeit vor allem der deutschen Urlauber, er verkündet ernst die Botschaften des „Prestige“-Unglücks, wie sie sich ihm darstellen, er steht mit dem Rücken zum Meer.

Europa, sagt Yves Foulon, sei eine große Enttäuschung, Brüssel setze die eigenen Beschlüsse nicht um. „Warum fahren noch immer jeden Tag 600 Schrottschiffe an unseren Küsten vorbei?“ Der Bürger werde allein gelassen, sagt Bürgermeister Foulon, Paris halte immer nur Reden, aber geredet sei genug, er stößt mit dünnem Finger nach vorn, er sagt, es klingt wie ein persönlicher Befehl: „Wir müssen nun handeln, Monsieur, sofort!“

Schwierig und komplex ist das Seerecht, an Abkürzungen und Fußnoten reich, die große Marpol-Konvention über den Schutz vor Verschmutzung durch Schiffe, beschlossen 1973 von den Mitgliedern der maritimen Organisation der Vereinten Nationen, wurde 21-mal fortgeschrieben seither, geändert, verschärft. Praktisch nach jeder neuen Ölpest kamen Paragrafen hinzu, und nach jeder Änderung kam trotzdem eine neue Ölpest, wie ein höhnischer Tusch auf die papiernen Mühen.

Es ist alles nur Papier. Die von 2015 an vorgeschriebenen Doppelhüllen für Großtanker sind ein gutes Beispiel, wie das internationale Seerecht die nach Unfällen allzeit schäumende Politik bedient, zugleich aber Ärger mit der Ölindustrie und den großen Flaggenstaaten vermeidet.

Der Paragrafentext legt zwar Zeitreihen fest, bis wann welche Schiffe welchen Bau-

jahrs noch fahren dürfen, er definiert Schiffsklassen und deren Restlaufzeiten. Aber es findet sich zugleich, weiter hinten, die Ausnahmeregel, dass es den Flaggenstaaten überlassen bleibe, neuere Ein-Hüllen-Tanker, falls gewünscht, bis zu deren 25. Jubiläum auf See für die große Fahrt zuzulassen. Das Stichtag 2015 ist damit Makulatur.

Bürgermeister Foulon trägt trotz eisiger Kälte nur einen dünnen Trenchcoat, er hält den Kragen vor dem Kehlkopf zusammen, die Sonne scheint, das ist gut. Der Strand leuchtet heller noch als in den Prospekten. Archachons Bürgermeister will eigentlich nicht über Tankerunglücke und deren Folgen reden, er will ein paar Sätze loswerden, ehe er wieder das Sommerfest plant, eine Botschaft an die deutschen Touristen, er sagt also endlich: „Bitte, sehen Sie sich um, wir haben hier aufgeräumt, schauen Sie, es ist völlig idiotisch, den Leuten Angst zu machen. Der Strand und die Bucht sind perfekt wie immer.“ Das ist, was jeder mit bloßem Auge sehen kann.

Die Mannschaft der „Nicora“, eines kleinen, rotbauchigen Kutterschiffs aus Archachon, hat mehr gesehen. Sie holt am Tag der Erklärungen des Bürgermeisters beunruhigende Beute vom Meeresgrund. Auf der Seeseite außerhalb des Beckens, direkt vor Europas größter Wanderdüne Pyla, ziehen sie 40 Netze von 50 Meter Länge vom Schelf herauf, schwarz verschmiert,



Ölverschmutzter Vogel: Ein Tropfen Öl ist der Tod

Der Bürgermeister fürchtet die Schreckhaftigkeit der deutschen Urlauber.

verklebte Krebse darin, verklumpter Ölschleim, tote Meerspinnen.

Der Fund löst Aufruhr unter den Fischern am Ort aus, sie schlagen Lärm vor dem Amt für maritime Angelegenheiten, sie spielen wütend Operette, werfen verdreckte Netze an den Zaun, schimpfen auf Gott und die Welt, auf den ewig bevorzugten Tourismus, auf Paris, auf Brüssel, sie fordern Geld und hetzen gegen die Spanier, weil sie es schließlich seien, die ihnen die Suppe eingebracht hätten.

Selten hat eine Regierung so vollkommen versagt wie die spanische nach dem 13. November. Das politische Desaster begann gleich am Abend des Unglückstages mit einer Lüge. Um 22.40 Uhr, als die „Prestige“ leckgeschlagen wie eine Nusschale über die Wellen geworfen wurde, verschickte Madrid per Fax die Erklärung, der Tanker sei von Schleppern gesichert und alles unter Kontrolle. Auf diese Lüge folgten viele Lügen, und die furchtbare Fehlentscheidung, die „Prestige“ tagelang über den Atlantik und dann weit hinaus ins Blaue zu schleppen.

42 Grad 15 Minuten nördlicher Breite, 12 Grad 8 Minuten westlicher Länge. Dort irgendwo zerbrach sie, dort erfinden sie nun täglich neue Prozeduren, um das Verhängnis irgendwie zu schmälern. Seit Anfang Dezember kreuzt über der „Prestige“ die „Atalante“, ein weißes Spezialschiff des französischen Meeresinstituts Ifremer, Mutterschiff eines gelben U-Boots namens „Nautile“, das mit zwei Franzosen und einem Spanier an Bord Tauchgang auf Tauchgang zu den Wracktrümmern in der Tiefe unternimmt.

Täglich strömt Öl aus, anfangs waren es 125 Tonnen, dann 80, jetzt, heißt es, geraten nur noch zwei Tonnen Ölschleim im 24-Stunden-Takt in



Strand von Biarritz im Sommer: „Wenn die Ölpest erst hier ist, seid ihr verloren“

die See. Mit Roboterarmen platzierten die Tieftaucher Aluminiumscheiben auf 17 Risse von 20, im Hochdruck der tiefen See war das kompliziert wie eine Mondlandung, darauf stellten sie Säcke mit Unrat, um die Platten zu beschweren.

Nun sind 13 Löcher dicht, drei sind „fast“ geschlossen, eines „teilweise“, und aus den restlichen drei hat sich der Ausfluss „auf natürliche Weise verringert“. Das M-100, erst bei 90 Grad richtig flüssig, dickt ein in der Kälte am Meeresgrund, es kühlt ab, aber es ist – selbst nach zweieinhalb Monaten – nicht fest geworden. Zu sagen, hier ticke eine Zeitbombe, ist falsch. Es handelt sich noch immer um eine anhaltende, streuende Explosion.

Es geht um Öl, es klingt nach Krieg, der Frontverlauf bleibt unübersichtlich den ganzen Januar hindurch, von Galicien bis hinauf zum Becken von Arcachon wird gearbeitet gegen die schwarze Flut, es ist eine ausufernde Geschichte, die kein Ende findet, erst Anfang Februar ist Gewissheit in den französischen Küstendörfern, was Mitte Januar noch diskutiert werden musste, dass dies eine neue, fremdartige, langwierige Ölpest ist, die in immer neuen Portionen die Küsten erreicht. Die Grünen im fernen Paris sprechen von einem „Tschernobyl des Meeres“, das ist eine hysterische Formel, aber sie trifft zu, weil sich die Gefahr nicht auf ein einziges Land beschränkt, sondern die Westküste Europas bedroht.

Wirklich geschahen vor der Küste Galiciens erstaunliche Dinge. Es waren Portugiesen, die aus Cessnas Rauchkerzen auf die ersten Ölteppiche warfen zur Orientierung der spanischen Fischer. Franzosen schickten perfektes Kartenmaterial. Deutsche, Dänen, Engländer, Tschechen standen als freiwillige Helfer im großen Schwarz der Strände, so als gäbe es Europa auch abseits des Türenschiagens und Papierwirbels von Brüssel.

Julio Alonso, Fischer aus Vigo, er machte sich auf nach Arcachon, um die Kollegen dort zu warnen, Alonso sagte dort, pathetisch, früh im Januar, als die Franzosen es noch gar nicht hören wollten: „Man muss die schwarze Bestie töten, bevor sie ankommt“, so stand es in der Zeitung, wörtlich zitiert, die großen Sätze, und er rief: „Vor allem, verliert keine Zeit mit den Behörden. Rüstet eure Boote, fahrt hinaus, haltet die Ölpest auf. Wenn sie erst hier ist, seid ihr verloren.“

Es geht um Öl, es ist eine Geschichte, die kein Ende findet, täglich gibt es neue Meldungen von 1000 Stränden, aus 1000 Dörfern, vom Kap Finisterre in Galicien, Spanien, bis hinauf nach Finistère in der Bretagne, Frankreich, 1500 Kilometer Küste. Es ist ein Karussell im Gang, es rotiert um einen fiktiven Punkt im Atlantik, 133 Seemeilen westlich Nordspaniens, dort liegt die „Prestige“, ein einziges Schiff nur von Tausenden, die täglich die Welt befahren, es richtet Unheil an wie keines zuvor. ◆