

Schwarzes Herz

Jeder Tropfen Nordseeöl, der im Hafen von Sullom Voe in die Bäuche von Supertankern gepumpt wird, mehr den Reichtum der Shetlandinseln. Aber der Quell des Wohlstands kann jederzeit auch Unheil bringen

Text: Olaf Kanter Fotos: Robert Voit





Die Insel

Welchen Preis haben ökologische Bedenken? Wie ist der Verlust von Traditionen zu kompensieren? Und des Inselfriedens? Es geht um Geld, um sehr viel Geld

Lerwick, Commercial Street. Optisch gehört die Hauptstadt der Shetlands zu Britannien. Kulturell und geographisch sind die Wikinger näher. Nach Bergen sind es 360 Kilometer, nach London 960

Shetland schreibt das Jahr 32 seiner Vermählung mit dem Öl, wobei die Uhr der neuen Ära eigentlich sogar noch ein Jahr nachgeht. Denn die Crew der Bohrplattform „Staflo“ stößt bereits im Juli 1971 gut 100 Seemeilen nordöstlich der Shetlands auf Öl. Ein gigantisches Reservoir, erste Schätzungen liegen bei einer Milliarde Barrel. Doch die Welt erfährt nichts, kein Wort; der Fund bleibt geheim, und das aus gutem Grund. Öl zu finden und zu fördern ist eine Sache; es sicher auf Schiffe zu verladen eine andere. Das Öl muss auf kürzester Strecke durch eine Pipeline zum nächstgelegenen Hafen, in dem Tanker sicher manövrieren können. Die Wahl der Ölmanager fällt auf die Shetlandinseln. Kundschafter der Konzerne Shell und Esso schwärmen aus, um die Lage vor Ort zu sondieren und erste Claims abzustecken, bevor offizielle Verlautbarungen die Preise verderben.

„Wir haben uns natürlich über den Ansturm von feinem Zwirn auf unserem windigen Archipel gewundert“, sagt Jonathan Wills, damals Reporter der „Shetland Times“, „aber wir haben ja alle gedacht, die Geschäftsleute seien lediglich auf der Suche nach einer Versorgungsbasis für die Bohrinseln in der Nordsee.“ Deshalb auch die zwei Hubschrauberairlines, die auf einmal Sumburgh/Shetland in den Flugplan aufnehmen. Und die Reparaturbetriebe für Offshore-Technik, die sich am alten Heringskai im Hafen von Lerwick niederlassen. Da hat der Ölboom eben auch den Shetlands ein paar neue Jobs spendiert. Selbst als Shell-Botschafter im vorsichtigsten Konjunktiv anklingen lassen, dass der Konzern, würde er je Öl in diesen Breiten entdecken, es möglicherweise zu den Shetlands pumpen wollen könnte, ahnen die Inselbewohner nichts.

Erst im August 1972 lüftet Shell das Geheimnis. Der Nordseegrund unweit der Shetlands berge einen kolossalen Schatz, den man nun mit tatkräftiger Hilfe der Inseln zu heben gedenke. Um das neue Ölfeld zu erschließen, benötige man einen Brückenkopf an Land. Einen Hafen für Supertanker, außerdem großzügig dimensionierte Lagertanks, eventuell eine Raffinerie. Dazu Straßen, Unterkünfte für ein paar tausend zusätzliche Arbeitskräfte, Schulen, Geschäfte. Mehr nicht.

Ein spektakulärer Interessenkonflikt bahnt sich an. Auf der einen Seite schmieden Profitstreben und nationales Interesse eine mächtige Allianz. Auf der anderen Seite steht ein versprengter Haufen von Fischern und Schafzüchtern, die auf ihren kargen Inseln den Elementen und jeglicher Form britischer Zentralverwaltung trotzen – und denen es bei aller Sympathie für die Ölsucher sauer aufstößt, dass die Manager planen, ohne vorher zu fragen.

In Hollywood arbeiten die Drehbuchschreiber schon bald an der komödientauglichen Vereinfachung dieser Konstellation. In „Local Hero“ möchte Goliath aus Texas (Knox Oil) Schottlands David (den Hafen Ferness) schlucken.

LABOR IN ABERDEEN, SCHOTTLAND

(Kamera zoomt auf Modell des Fischerhafens Ferness)

Dr. Watt: Haben Sie die Tür zugemacht? Das hier ist nämlich eine scharf bewachte Anlage.

McIntyre: McIntyre, Houston! Erfreut, Sie kennen zu lernen.

Dr. Geddes: Ah, willkommen in unserer kleinen Welt! Nun, dies ist eine Bucht von Millionen an der Westküste und doch die einzige, wo der Treibsand tief genug ist, um die Stützpfeiler aufzunehmen. Dazu dieser Hafen hier, der von Natur hervorragend für unterirdische Tanks geeignet ist.

(Greift sich die Pier und entfernt den ganzen Ort)

Hier, halten Sie Ferness einmal einen Moment! Günstig ist, dass wir die Felsen verwenden können, um die andere Bucht für die Raffinerie aufzufüllen.

Dr. Watt: Na klar, noch etwa 20 Kilometer Küstenlinie, die umgestaltet werden muss ...

(Entfernt einen moosgrünen Hügel)

... und der Ort hier wird zur petrochemischen Hauptstadt der freien Welt.

Dr. Geddes: Sechs Monate Sprengungen, zwei Jahre Aufbau ...

(Schleppt Modell einer Pier heran, an der drei Modelltanker liegen)

... und überdauert dann 2000 Jahre. Ewig. Die Anlage könnte sogar die nächste Eiszeit überstehen.

(Ölterminal rastet in der Landschaft ein, wo vorher Ferness lag)

Weil Amerikaner bekanntlich ein Herz für Ölbo-
se haben, wartet „Local Hero“ mit einer Variation



Schwerpunkt • ÖL

des biblischen Standards auf: David lässt die Steinschleuder stecken; er schenkt stattdessen Malt Whisky aus und schickt die Ölgesandten an den Strand, wo sie von der Schönheit der Natur beduselt und dem Wunder des einfachen Lebens verzaubert doch irgendwie ihren Kopf verlieren.

Auch im richtigen Leben agieren die Insulaner mit Geschick. Signalisieren grundsätzliche Bereitschaft und verweisen gleichzeitig auf ihre funktionierende Inselökonomie. Nicht zuletzt dank britischer Fördergelder stehen die traditionellen Wirtschaftszweige gut da. Mit Fischerei und Viehzucht, Offshore-Service und Tourismus geht es den 17 000 Shetländern bestens. Sie erscheinen mit einem selbstbewussten Motto am Verhandlungstisch: Wir brauchen das Öl nicht. Aber das Öl braucht uns.

Dabei pflegen sie nach Kräften ihren Status als Underdog, der sich jetzt auch auf der politischen Bühne als nützlich erweist. In Westminster pauken sie den *Zetland County Council Act* durch, der ihnen einen Grad an Selbstverwaltung garantiert, wie ihn das Königreich noch nicht gesehen hat. Unter anderem räumt das Gesetz dem Inselrat das Recht ein, Land zu enteignen, wo es für den geplanten Terminal gebraucht wird. Pech für

die Spekulanten, die schon fleißig Grund am Sullom Voe gekauft haben. Der Fjord auf der Ostseite der Insel hat beste Chancen, zum Bauplatz für das größte Investitionsprojekt Europas auserkoren zu werden. Ein Naturhafen mit den Dimensionen, die Supertanker brauchen: tief, von allen Seiten gegen Wind und Wellen geschützt, dazu reichlich Platz für die Anlagen der Ölindustrie. Tatsächlich ist das Ostufer der Bucht so öd und leer, dass auch die wetterfestesten Schafzüchter die torfigen Hügel geräumt haben. Kein Mensch wird also von Haus und Hof vertrieben, bei den Verhandlungen stehen eine Handvoll Bedenken zum Verkauf – und der Inselfrieden.

DIE VERHANDLUNG

(Urquhart und McIntyre am Strand)

Urquhart: Es geht nicht darum, den Leuten ihre Gefühle abzukaufen, so grausam ist das gar nicht. Es geht darum, die Gefühle in Rechnung zu stellen. Wir reden allerdings über einen brutalen Einschnitt, über eine totale Veränderung der Lebensumstände. Über einen neuen Lebensabschnitt.

McIntyre: Klingt nach viel Geld, was Sie da vorbringen.

Urquhart: Ein gangbarer Weg könnte möglicherweise ein Treuhandfonds sein, ich meine zusätzlich

Links:

Voe of Scatsta.

Wildes, karges Land unmittelbar neben dem größten Ölhafen Europas

Rechts:

Braer, Arbeitersiedlung. Praktisch, quadratisch, schnell gebaut



Der Hafen

Ein Fehlstart zu Beginn: 1978 verliert die „Esso Bernicia“ 1174 Tonnen Bunkeröl. Die Sicherheitsbestimmungen werden noch einmal verschärft. Seither ist Sullom Voe sauber

zum Verkaufspreis, ein Weg, der der Gemeinschaft Gelegenheit geben würde, sich einbezogen zu fühlen. Sagen wir eine Pauschale zuzüglich eines bestimmten Prozentsatzes am Profit ...

McIntyre: ... Zunächst müssen wir uns über den Grundpreis einigen, damit ich eine Vorstellung davon habe, wie hoch die Gefühle anzusetzen wären.

Auf den Shetlands endet das Feilschen am 12. Juli 1974 mit dem *Disturbance Act*, der festlegt, wie die Bevölkerung für die „Störung ihres unquantifizierbaren Lebenswertgefühls kompensiert“ werden soll. Hat David es wieder einmal geschafft? Goliath baut den Ölterminal (1,4 Milliarden Pfund) und David den Hafen (47 Millionen), den Goliath dann in Tilgungsschritten à zwei Prozent abstottert. Außerdem zahlen die Ölfirmen eine Pipelinemaut von 15 Pence je Barrel und eine Umschlagabgabe von zwei Pence je Tonne. Dazu kommen noch die üblichen Hafen- und Schleppergebühren, die ebenfalls in die Kasse des Inselrats wandern.

Trotzdem werden die Lokalpolitiker lange Gesichter machen. Denn die variable Komponente der Kompensationen hängt erstens von der Fördermenge und zweitens vom Beginn des Betriebs ab. Mit zwei Jahren Verzögerung kalkuliert niemand. Und dass die prognostizierten vier Millionen Barrel am Tag möglicherweise nicht zusammenkommen, haben die Inselweisen auch nicht bedacht. Kritiker des Deals rechnen später vor, dass die Ölindustrie den Preis für zehn Jahre Störung des Inselfriedens in nur elf Tagen ihrer Produktion verdient hat.

Meistens gewinnt eben doch Goliath.

Wie das Öl die Insel verändert hat? Der Journalist Jonathan Wills hat ein Buch darüber geschrieben. „A Place in the Sun“, ein Platz an der Sonne. Der Titel, der nach Freude über den Hauptgewinn klingt, ist so fröhlich nicht gemeint. Zum einen ist es die Übersetzung des nordischen Namens Sullom, den der Ölterminal trägt. Und zum zweiten hat Jonathan Wills sein Werk den



Links:

Lerwick, Hafen.
Malakoff baut seit 1921 für den traditionellen Wirtschaftszweig der Shetlands – Fischtrawler

Rechts:

Sullom Voe, Pier.
Drei Ladestationen für Öltanker und eine für Gastanker. Die größten sind 365 Meter lang

Folgende Doppelseite:

Lerwick, Lochside.
Ein Bild von einer Stadt. Dank des Ölgelds ist die Pflege der alten Bauten Ehrensache



Fischern am Prince-William-Sund in Alaska gewidmet. Mit dem Risiko zu leben, dass sich irgendwann eine „Exxon Valdez“ auf den Felsen hier den Bauch aufschlitzt – das ist der Preis für den Platz an der Sonne. Und auf der Insel denken nicht wenige: der Preis für den Sündenfall.

Die Shetlands sind reich geworden durch das Öl. Nirgendwo auf den Britischen Inseln fahren die Autos auf glatterem Asphalt, spielen Kinder auf bunteren Spielplätzen, kraulen Schwimmer in moderneren Hallenbädern. Ganz Europa spart, nur das kleine Archipel in stürmischer Randlage investiert fleißig: in Schulen, Sportanlagen, Gemeindezentren, Altersheime. Lerwicks traditionelle Sandsteinarchitektur, die Ikea-bunten Holzhäuser an der Hauptstraße nach Norden – alles tadellos gepflegt. Die Arbeitslosigkeit liegt irgendwo bei zwei Prozent, das Lohnniveau über dem britischen Durchschnitt, zu Weihnachten erhält jeder Pensionär einen Scheck über 200 Pfund.

Seit das Öl fließt, ist die Bevölkerung um ein

Drittel gewachsen, was die Insulaner übrigens anfangs ziemlich nervös machte: Werden sie von den Neuen überrannt? Wie werden Kultur und Sprache, dieses einmalige Gewächs mit schottischen und skandinavischen Wurzeln, den Wandel verkraften? Keine Sorge, die Zugereisten rennen zum Fiddle-Unterricht und lesen mit Begeisterung Dialektliteratur. Sind nicht sogar die knallharten Typen aus Texas dem Charme des Unverdorbenen, Ursprünglichen erlegen?

MASERATI? ODER ROLLS-ROYCE?

(Diskussion unter Fischern an der Pier von Ferness)

Mann im Ölzeug: Ein Rolls-Royce hält viel länger. Geld in billige Waren zu investieren ist ökonomisch falsch.

Mann mit Lederjacke: Der ist gar nicht billig! Der Maserati kostet 30 000 und sieht einfach viel besser aus.

Mann im Ölzeug: Ich seh dich schon mit deinen

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 47







Das Öl

Die Ölfelder liegen 150 Kilometer nordöstlich der Shetlands in der Nordsee. Sie heißen Cormorant, Eider, Brent, Osprey und Tern – wie die Seevögel, die das Öl bedroht. Eine Mahnung an die Betreiber?

Sullom Voe, Terminal. Wenn das Öl aus der Pipeline kommt, ist es noch mit Wasser und Gas vermischt. Separatoren trennen, was nicht zusammengehört

Lämmern und einer Kiste mit Makrelen auf dem Rücksitz von deinem Maserati. Gerade deshalb brauchst du einen Rolls-Royce, der hat Platz, den kann man umbauen.

(Schwenk auf einen Mann, der einen neuen Namen auf sein Boot pinselt: „The Silver Dollar“)

Mann mit Tweedmütze: Bist du sicher? Wird Dollar mit zwei L geschrieben?

Der Wohlstand der Inseln stammt aus knapp 30 Ölfeldern: Heather, Dunlin, Eider, Thistle, Osprey, Cormorant, Magnus und, und, und. Von den beiden größten Feldern, Brent und Ninian, strömt das Öl in zwei Pipelines – Durchmesser ein Meter – 150 Kilometer bis zu den Shetlands. Die Rohre laufen zielstrebig auf die Insel Fetlar zu, dann biegen sie in den Yell Sound ab und verschwinden am Ende des Firths Voe unter Land. Einen triefnassen Hügel weiter liegt Sullom Voe.

Der Ölterminal, das schwarze Herz der Insel. Eine 400 Hektar große Maschine, die den Rohstoff aus dem Gestein unter der Nordsee in das wichtigste Welthandelsgut verwandelt. Denn die Brühe, die aus den Pipelines durch den Zähler quillt, kann so nicht weiter verschifft werden. „Unstabil“ sagen die Fachleute dazu, weil sie noch mit Gas und Wasser vermischt ist. Also erhitzen sie die Mixtur und schicken sie durch verschiedene Separatoren, die Gas und Öl trennen. Das Gas wird fraktioniert, per Destillation in seine Bestandteile Propan und Butan zerlegt, komprimiert und in Kühltanks abgefüllt; das Öl fließt weiter in die 16 Lagertanks, wo sich das restliche Wasser absetzen kann. 1,28 Millionen Tonnen Öl kann Sullom Voe maximal vorhalten, eine Woche lang käme Großbritannien damit hin.

Als die ersten Vermessungstrupps im Sommer 1974 am Bauplatz anrücken, stoßen sie auf eine 15 Meter dicke, schwammige Torfdecke. Darauf lässt sich nicht bauen; zehn Millionen Kubikmeter Material müssen abgetragen werden. Aber wohin damit? Um lange Wege zu vermeiden, beschließen die Ingenieure, einfach die östlich angrenzende Bucht Orka Voe zuzuschütten. Bevor allerdings der erste Bulldozer schaufeln kann, müssen Straßen gebaut werden, und die Bauarbeiter brauchen ein Camp. Die nächsten Ortschaften

sind meilenweit weg, und sie können höchstens ein paar Dutzend Leute unterbringen, nicht aber die Tausendschaften, die jetzt erwartet werden. Bei Firth wächst eine Kleinstadt aus dem Nichts, ebenso in der Nachbarschaft von Toft. Die Siedlungen sind kaum fertig, da platzen sie schon aus den Nähten. Die Logistiker chartern das Hotelschiff „Rangatira“ und verankern es gleich neben der Baustelle. Später legen sie die Skandinavienfähre „Stena Baltica“ daneben, und auch dann haben sie noch nicht alle 7180 – aus Irland, Nordengland und Schottland eingeflogenen – Malocher untergebracht. Sie schufteten vier Jahre lang. Im Oktober 1978 absolviert der Shell-Tanker „Donovanian“ erfolgreich einen ersten Testlauf.

Nur zwei Monate später passiert, was nach den Vorstellungen der Planer nicht passieren darf: Feuer im Maschinenraum eines Schleppers, eine Winsch versagt, eine Trosse reißt, und die 330 Meter lange „Esso Bernicia“, erst das zwölfte Schiff im Hafen, rammt eine Betonmooring und schlitzt sich dabei auf einer Länge von acht Metern den Rumpf auf. 1174 Tonnen Bunkeröl laufen aus und sind nicht wieder einzufangen. Die schwimmenden Sperren streiken, die chemischen Lösemittel funktionieren bei den niedrigen Temperaturen nicht, und stürmischer Wind verteilt das Öl im ganzen Fjord. 4000 Seevögel kommen um, 50 Schafe fressen ölverseuchtes Gras und sterben. Ein schlimmer Fehlstart für den Terminal, doch vielleicht das Beste, was seiner Crew passieren konnte. Ein heilsamer Schock. Bei einer richtigen Ölpest wäre es aus und vorbei gewesen mit der Hoffnung auf ein einträgliches Nebeneinander von Ölbusiness und Fischern wie Farmern.

Die Notfallpläne werden überarbeitet, der Hafen bekommt zusätzliche Ölaufnahmeschiffe und zwei neue Schlepper mit dem deutschen Voith-Schneider-Antrieb, der bei jedem Manöver optimalen Zug auf die Trosse garantiert. Am wichtigsten aber sind die neuen Bestimmungen für die Tanker. Regel Nummer eins: 24 Stunden vor der voraussichtlichen Ankunftszeit muss der Kapitän Funkkontakt zu den Hafenbehörden aufnehmen. Per Fax bekommt er einen Fragenkatalog. Heimathafen. Länge. Tiefgang. Treibstoffmenge. Crewstärke. Ballast. Letzter Hafen. Vorige Ladung – 31 Punkte insgesamt. Wenn die *Port Control* mit

Die Tanker

Wenn es zu stark bläst, müssen die Tanker draußen auf offener See warten. Die Riesen bieten dem Wind zu viel Angriffsfläche, und bei ihrer brisanten Fracht geht der Hafenkapitän kein Risiko ein

den Antworten nicht zufrieden ist, kann sie dem Schiff die Einfahrt verweigern. Ein Tanker darf nie, nie mehr außer Kontrolle geraten.

WELTHANDELSWARE NUMMER EINS

(Mittags am Strand. Oldsen und McIntyre philosophieren)

Oldsen: Ein Geschäft ist das ...

McIntyre: Das einzige überhaupt. Kann man sich eine Welt ohne Erdöl vorstellen? Keine Kraftfahrzeuge, keine Heizung ...

Oldsen: ... keine Schuhcreme ...

McIntyre: ... keine Tinte ...

Oldsen: ... und Nylon ...

McIntyre: ... keine Reinigungsmittel ...

(Schnitt. Stunden später, die Sonne geht schon unter)

Oldsen: ... Und Deodorant, man würde keine Deodorants mehr kriegen.

Iain Wood steuert den Hubschrauber auf Sicht, von der Insel Lamba nach Little Holm und Muckle Holm, dann eilt er, Kurs 006, im Tiefflug auf das offene Meer hinaus. Copilot Simon Skin-

ner sucht den Radarschirm nach Leuchtpunkten ab. Der erste ist zu klein, ein Trawler; aber dann taucht eine größere Leuchtspur auf, der Tanker. Wood und Skinner sind das fliegende Begrüßungskomitee von der *Pollution Control*. Sie überprüfen jeden Tanker, der in die Gewässer der Shetlands einläuft. Hat er schnell noch Schmutzwasser aus der Bilge oder den Ballasttanks abgelassen? Müll über Bord entsorgt? Wood umkreist das Schiff in einer Höhe von 100 Metern. Die „Wilana“ aus Oslo, 150 000 Tonnen, ist sauber.

Jetzt kommt es auf das Wetter an, ob sie nach Sullom Voe einlaufen darf. Wenn es zu kräftig bläst, muss sie draußen auf offener See bleiben. Tanker sind extrem anfällig für Seitenwind. „Ab sechs Beaufort sind Schiffe mit einer Angriffsfläche von mehr als 6700 Quadratmetern nicht mehr sicher beherrschbar, wenn es technische Probleme gibt“, erklärt Jim Dickson, Hafenkapitän und Chef der Lotsen von Sullom Voe. Deshalb ist das Anemometer das wichtigste Instrument in der Leitwarte des Hafens. Eines der Geräte zeigt an,



Rechts:
Sullom Voe, Ölterminal.
Die „Loch Rannoch“
löscht eine Ladung vom
Shiehallion-Feld, das
nicht an die Pipelines
angeschlossen ist

Links:
Sella Ness, Port Control.
Drei Uhr. Der Helikopter
wird klagemacht für
den Transfer des Lotsen
zur einlaufenden „Else
Maersk“



mit welcher Windstärke es auf Foula weht, einer Insel draußen im Atlantik. „Wenn der Wind dort günstig ist, haben wir normalerweise ein Zeitfenster von fünf Stunden, um ein Schiff sicher zum Terminal zu bringen“, sagt Dickson.

Manchmal brist es schneller auf, und dann kommen Lotsen und Schlepper an ihre Grenzen. Wie 1990 beim Anlegemanöver der „Chevron North America“. Die ersten Trossen sind fest, da fegt eine Böe mit Stärke 10 durch den Hafen. „Eine Winsch gibt nach, eine Trosse löst sich, der Wind packt sich den Bug und dreht das ganze Schiff herum“, erinnert sich der Hafenkapitän. Und? „Die Schlepper haben den Tanker wieder zurück an die Pier gedrückt. Aber ein Ladearm wurde demoliert. Drei Millionen Pfund Schaden.“

Der erste Schlepper nimmt die „Else Maersk“ in Höhe der Insel Little Holm in Empfang. Skipper Michael Jamieson hat seine „Dunter“ gewendet

und läuft rückwärts mit zwölf Knoten hinter dem gut 50 Meter breiten Heck der „Else Maersk“ her. Die Wurfleine fliegt, die Schlepptrosse angehängt, die Verbindung steht. Südlich von Lamba wartet „Tystie“, der zweite Schlepper, und bis zur Einfahrt nach Sullom Voe sind auch „Shalder“ und „Tirrick“ fest. Langsam drosselt der Tanker seine Fahrt, mit zwei Knoten gleitet er schließlich an seiner Ladestation vorbei. „Tystie“ zieht vorn nach Steuerbord, „Dunter“ hinten nach Backbord, in zehn Minuten haben sie das 332 Meter lange Schiff um 180 Grad gedreht. Bei flauem Wind wie heute haben die Schlepper leichtes Spiel mit der „Else Maersk“.

Hafenlotse Andrew Nesbitt schnappt sich sein Walkie-Talkie und dirigiert die letzten Manöver von der Steuerbordnock des Tankers. „Slow push, Tystie!“ – „Hard push, Dunter!“ Bis alle Trossen auf den Pollern liegen und von den Winschen an Bord durchgeholt sind, schieben die Schlepper

Schwerpunkt • ÖL



von Backbord. Das komplette Sicherheitspaket, auch wenn das Wetter gerade gewogen ist.

Seit der Havarie der „Esso Bernicia“ hat es keine ernsthaften Probleme mehr im Sullom Voe gegeben. Technische Ausfälle, klar. „Andrew war mal auf der Südosttroute aus dem Fjord mit einem kleinen Gastanker unterwegs, als die Elektrik in den Generalstreik getreten ist“, erzählt Jim Dickson. „Kein Ruder mehr, keine Navigationsgeräte, nichts. Aber dank der Schleppereskorte hat er das Schiff unter Kontrolle behalten.“

Einmal, im Januar 1993, hatten sie keine Chance, die Katastrophe zu verhindern: als die „Braer“ mit Maschinenproblemen südwestlich der Shetlands in Seenot gerät. Der Tanker will nicht nach Sullom Voe, er ist von Norwegen nach Kanada unterwegs. Ein marodes Schiff, Seewasser im Treibstoff, und dazu kommen Sturm und menschliches Versagen. Nachdem die Crew das Schiff aufgegeben hat, lassen sich Jim Dickson und seine Kollegen aus Sullom Voe mit dem Hubschrauber auf der „Braer“ absetzen, um einen letzten Versuch zu unternehmen, eine Trossenverbindung zum Bergungsschlepper herzustellen. Zu spät. Minuten später sitzt die „Braer“ auf den Felsen, und 85 000 Tonnen Rohöl verseuchen die Südwestküste der Shetlands.

„Eine Verkettung unglücklicher Umstände“, heißt es in solchen Fällen. Jim Dickson versteht sie ganz pragmatisch als Mahnung, bei den Sicherheitsstandards nie nachzulassen. Fehler passieren, Technik versagt. Aber wer Tanker be-

wegt und ihre gefährliche Fracht, der muss die unglücklichen Umstände eben schnell in den Griff bekommen. „Seit 1996 haben wir fünf Kapitäne zur Anklage gebracht“, heißt es ganz vorn im Hafenhandbuch für Sullom Voe. Die Versicherung, dass jeder Verstoß gegen Bestimmungen geahndet wird, schließt die Bestätigung ein, dass sie vorkommen. Die Geschichte der Tankerkatastrophen ist ein Kompendium der Fehler, die begangen werden.

Deshalb ist die Havarie der „Braer“ für die Bewohner der Shetlands eine Konfrontation mit ihren Ängsten und ihrem Gewissen. Auch wenn es nicht das „eigene“ Öl gewesen ist, das die Strände vergiftet hat. Auch wenn Sullom Voe inzwischen 10 000 Tanker sicher beladen hat. Bei einer brisanten Fracht wie Öl gibt es keine Garantien. Es bleibt der Schatten über dem Platz an der Sonne.

Olaf Kanter, mare-Redakteur für Wirtschaft und Wissenschaft, stand auf der Brücke der „Else Maersk“ und taxierte die Höhe über Wasser: 20 Meter? Kapitän Jørgen Rømer korrigierte nachsichtig: „45 Meter, so hoch wie ein 15-stöckiges Haus. Die meisten Leute unterschätzen die Dimensionen eines Tankers.“

Robert Voit, Fotograf aus München, rückte mit einer Großbildkamera an. Eine Herausforderung für jeden Techniker. Kamera und Stativ wackeln schon bei Windstärke 3. Durchschnitt auf den Shetlands sind eher 5 bis 6. Also? Auto mit Wagenheber windfest fixieren und aus dem Fenster fotografieren.



Hamna Voe, Fischfarm.
Wenn das Öl um das Jahr 2030 versiegt, bleibt den Inseln, was sie immer hatten: das Meer