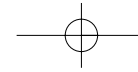




IM REVIER DER NORDSEETIGER

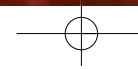
Im Atlas erscheint das Meer in freundlichem Blau, das Schiffen freie Fahrt verspricht. Dabei liegen zwischen England und Norwegen die künstlichen Inseln der Ölindustrie – und ein paar tausend sehr ungemütliche Arbeitsplätze. Ein Besuch auf North Alwyn

Text: Olaf Kanter Fotos: Joachim Ladefoged



Nachtleben: Mitten auf der Nordsee
die Lichter einer Industrielandschaft.
160 Menschen arbeiten hier

Vorhergehende Doppelseite
Übungsaufgabe: Ein Mal in der Woche
simuliert die Besatzung von North Alwyn
den Ernstfall. Ein Gasleck heißt: Explosion



Wahrzeichen: Das Feuer über der Insel
darf nie verlöschen – damit die Crew im
Ernstfall schnell Gas abfackeln kann



„BILLARD SPIELEN ODER VOR
LANGEWEILE STERBEN, DAS IST
MEIN SCHICKSAL“, SAGT T-BONE.
ER KÖNNTE NATÜRLICH INS KINO
GEHEN, WO HEUTE „DER FALL FURT-
WÄNGLER“ LÄUFT, ODER IM FIT-
NESSRAUM TRAINIEREN. ABER WAS
SOLL EIN RIGGER WIE ER NOCH
GEWICHTE STEMMEN?



Ferngespräch: Das kostenlose Telefon hat
eine Zeitschaltuhr. Nach fünf Minuten ist
Schluss. Der Nächste, bitte!

Schichtwechsel: Übergabe im Leitstand
der Produktion. Zwei Mann fahren die
Anlage per Mausclick



BEI DEM ORKAN IM JANUAR
waren die Wellen mehr als 20 Me-
ter hoch, was sich leicht schreibt,
was sind schon 20 Meter. Die Krone einer
Eiche, ein Haus mit sechs Stockwerken,
nicht so beeindruckend. Nur stehen solche
Wellen nicht still, sie rasen auf dich zu, ein
Gebirge, das sich bewegt, eine Macht, eine
Wucht, die man sich nicht vorstellen kann,
bis man sie selbst erlebt hat. Frédéric Four-
nié aber zuckt mit den Schultern. „See-
gang ist für uns kein Kriterium, die Arbeit
geht weiter. Unsere Plattformen sind stabil
gebaut, da passiert nichts.“

Fournié ist Ingenieur und der *Offshore
Installation Manager* auf North Alwyn
oder kurz *OIM*; die Bohrinsel hört auf sein
Kommando. Der Franzose, 42 Jahre alt, ist
lang und schlank, eine lässig-elegante Er-
scheinung, wie man sie eher in einer
Werbeagentur erwarten würde, eigentlich
nicht der Typ für markige Sprüche. Und
doch beschwört er gleich zur Begrüßung
den Mythos vom unerschrockenen Perso-
nal der Bohrinseln, das meerumschlungen
den Elementen trotz und stoisch einen
Job verrichtet, bei dem jeder normale
Mensch vor Angst erstarren würde. Die
Chronisten des Ölräuschs taufen die Be-
satzungen der künstlichen Inseln ehr-
fürchtig *North Sea Tigers*, und man ahnt,
was sie meinen: unbändige Kraft, große
Sprünge. Andererseits verbringt die Raub-
katze einen guten Teil ihres Lebens damit,

faul auf der gestreiften Haut zu liegen und
ihre Mahlzeiten zu verdauen, womit sie
nur bedingt als Vorbild für Schwerarbeiter
taugt, die im Grund unter dem Meer nach
unserem wichtigsten Rohstoff schürfen.

Heute weht es nur mit Windstärke
sechs, und die Aussichten für die nächsten
Tage sind gut. Keine Chance also, extreme
Verhältnisse zu beobachten und den My-
thos an der Wirklichkeit zu messen. Die
Wellen rollen ruhig unter der Insel durch,
eine träge Dünung, die langsam an den
meterdicken Stahlträgern hochsteigt und
behäbig wieder sackt. Kaum zu glauben,
dass die Gischt im Sturm gegen das unter-
ste Deck in 30 Meter Höhe peitschen soll.
Zu allem Überfluss scheint die Sonne, das
Gewirr der Rohre und Streben leuchtet
bunt und hat so gar nichts von einer
Bewährungsprobe für Nordseetiger.

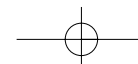
Allerdings muss man nicht lange su-
chen, bis man auf Indizien stößt, die ahnen
lassen, wie es erst zugeht, wenn das Meer
tobt. Wo sonst findet man beispielsweise
Aufkleber mit der Empfehlung, bei Stark-
wind lieber einen Umweg zu nehmen? *Ex-
treme Caution in High Wind. Consider
Alternative Routes!* Und es muss gar nicht
stürmen, um den Wert dieser Warnung zu
erkennen. Schon jetzt widersetzt sich der
Wind dem Gang nicht mit gleichmäßigem
Druck; auf der Südseite der Insel ist es lau,
man spürt die Sonne warm auf dem Over-
all, doch hinter der nächsten Ecke springt

einen die kalte Bö wie aus dem Hinterhalt
an. Gut, dass der Helm mit einem Riemen
unter dem Kinn gesichert ist. „Für mich ist
das Schlimmste immer der Radau, den der
Wind veranstaltet“, klagt Steve Greig. „Bei
zwölf Beaufort orgelt es in der Plattform
mit einer Lautstärke, dass wir uns nur
noch mit Zeichensprache verständigen
können.“ Der Wind reibt sich an Gestänge
und Trossen und produziert dabei gräss-
liche Dissonanzen.

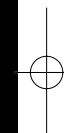
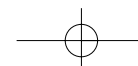
Greig hat einen Logenplatz in diesem
schrillen Konzert, er fertigt 70 Meter über
dem Meeresspiegel den Flugverkehr ab, er
betankt die Hubschrauber, schleppt Ge-
päck, erledigt Papierkram. Das Helideck ist
übrigens der einzige Ort auf North Alwyn,
an dem es ausdrücklich verboten ist, einen
Helm zu tragen. Allein die Rotoren der
schweren *Super Pumas* produzieren so
viel Druck, dass jede Kopfbedeckung so-
fort abhebt. Davon abgesehen spürt man
Wetterextreme nirgendwo so heftig wie
hier oben. Die Linienmaschinen aus Aber-
deen landen bis Windstärke elf, da braust
die Luft mit mehr als 100 Kilometern je
Stunde über die Plattform. Die Passagiere,
versichert Greig, werden beim Aussteigen
angeseilt.

Sie sind nach dem zwei bis drei Stun-
den langen Ritt über gischtweißem Meer
froh, wieder festen Boden unter den Fü-
ßen zu haben, wobei Besucher, die zum

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 68



Durchblick: Der Boden auf der Plattform besteht aus Stahlgitter. 30 Meter unter den Füßen gurgelt und schäumt die See



Schwerpunkt • NORDSEE

ersten Mal kommen, unter fest wahrscheinlich etwas anderes verstehen. Auf den ersten Blick sieht alles solide aus: North Alwyn besteht aus zwei Plattformen: Auf NAA wird gebohrt und Öl gefördert, auf NAB ist die Produktion untergebracht. Eine Brücke führt in 35 Meter Höhe über den Abgrund zwischen Nord- und Südingel. Beide ruhen auf einem schwarzen Gerüst aus Stahl, das in 130 Meter Tiefe auf dem Grund der Nordsee verankert ist. 18 500 Tonnen schwer sind allein die Beine, mit denen sich NAA gegen die Dünung stemmt. Der Eiffelturm, das zum Vergleich, ist knapp drei Mal so hoch und bringt es auf 10 000 Tonnen.

Trotz dieser kolossalen Masse sind beide Plattformen doch nur im metaphorischen Sinn Inseln. Wenn man sich still an ein Geländer lehnt, spürt man ein sanftes Beben; die Konstruktion schwankt im Rhythmus der Wellen, selbst heute, bei den paar Meter Seegang. „Haben Sie das große Aquarium in unserem Aufenthaltsraum gesehen?“, fragt Ray Robertson, der Rettungssanitäter an Bord. „Beim letzten großen Sturm waren die Bewegungen der Plattform so heftig, dass uns das Wasser aus dem Bassin geschwappt ist.“ Und draußen wurde weitergearbeitet.

Woran eigentlich? Die Ölfelder der Nordsee sind erschlossen, der Pegel in den Reservoirs sinkt, und das Ende der Reserven naht, wobei die meisten Experten Prognosen glauben, die weitere 20 Jahre ver-

sprechen, nur wenige sind optimistischer. Es wird also nicht mehr gebohrt, fast nicht mehr. Ein Bohrturm – oder *derrick*, wie Fachleute sagen – wurde schon demonstert, der andere dient nur noch zur Wartung der Förderrohre.

Für Alan Paterson, den *Drilling Superintendent*, gibt es kaum noch Arbeit, und darunter leidet er; Routinejobs wie heute füllen ihn nicht aus. Der Bohrturm muss für Bauarbeiten um sechs Meter verschoben werden. Das 700 Tonnen schwere Gerüst, das der Insel ihre typische Silhouette verleiht, ruht auf zwei halbmeterbreiten Schienen. Ein Knopfdruck, und zwei Hydraulikkolben zerren den Turm voran. Schnell geht das nicht, mit einem halben Zentimeter je Sekunde rutscht der Riese vorwärts. Stahl auf Stahl, und doch lautlos, kein Quietschen, kein Ächzen, nichts.

Paterson lässt seine Crew machen, er ist froh, dass er von besseren Zeiten erzählen kann. Vor den Küsten Irlands, Frankreichs und Spaniens hat er nach Öl gesucht, im Atlantik vor Afrika, im Mittelmeer. Als *roustabout* hat der gelernte Elektriker angefangen, als Hilfsarbeiter, dann hat er sich hochgearbeitet, war *roughneck*, *derrickman*, *driller*, hat jeden dieser Jobs unter dem Bohrturm gemacht, und jetzt hat er selbst den Hut auf.

Seit drei Jahrzehnten liebt er diesen Nervenkitzel, wenn sich Stahl durch Sandstein meißelt, durch Salz und Gips frisst, durch Ton und Kalk, durch vier Kilometer

Erdgeschichte und hoffentlich bis zu einem Reservoir, in dem sich seit hundert Millionen Jahren das Öl sammelt. 993 Meter in 24 Stunden, das ist sein Rekord auf North Alwyn, und die blauen Augen strahlen. Alan Paterson war 1979 dabei, als hier das erste Öl aus der Tiefe schoss. Den Gefallen tut es den Ingenieuren heute nicht mehr, sie müssen Wasser ins Reservoir pumpen, um den Druck aufrechtzuhalten. Und Paterson sehnt sich seiner Versetzung in das Tiffany-Feld entgegen, wo er noch in diesem Jahr wieder unter dem Bohrturm stehen soll, um der Nordsee einen weiteren Schatz zu entreißen.

Das Steigrohr, das die wertvolle Fracht aus der Tiefe fördert, ist heiß; nicht glühend heiß, es lässt sich gerade noch anfassen. Mit lautem Kreischen jagen Öl und Gas durch den *christmas tree* und die folgenden Kurven im Rohr. Weihnachtsbaum ist geprahlt, es ist ein kantiger Stamm aus Stahl, aus dem allerhand Ventile herausragen, für die Notabschaltung, für die Steuerung der Fördermenge. Weiter geht es, in einer Sammelleitung vereinigen sich die Ölströme aus zehn Bohrlöchern. Doch dann verliert sich die Spur des Rohstoffs in einem dichten Gewirr von Leitungen, Kabeln und Aggregaten, für das selbst die Bezeichnung Labyrinth noch übersichtlich klingt.

„Dabei sind die Abläufe auf einer Bohrinself eigentlich recht simpel“, findet Frédéric



Luftbrücke: Hubschrauber fliegen das Personal im Liniendienst von Aberdeen nach North Alwyn

Sammelstelle: Die Crew wartet während eines Probealarms im Umkleideraum auf die nächste Lautsprecheransage



NIRGENDWO SPÜRT MAN WETTEREXTREME SO HEFTIG WIE AUF DEM HELIKOPTERDECK. DIE SCHWEREN MASCHINEN AUS ABERDEEN LANDEN AUCH BEI WINDSTÄRKE ELF, WENN DIE LUFT MIT MEHR ALS 100 KILOMETERN IN DER STUNDE ÜBER DIE BOHRINSEL BRAUST

GENERATOREN UND KOMPRESSOREN
PRODUZIEREN EIN GETÖSE, DASS
MAN BLIND DANACH NAVIGIEREN
KÖNNTE. SÜDSEITE UNTEN: EINE
STRASSENKEHRMASCHINE, IN DER
ETAGE DARÜBER EIN RATERN UND
RASSELN. NÄCHSTER STOCK: EIN
LKW IM LEERLAUF. UND VON GANZ
OBEN IST DAS WÜTENDE FAUCHEN
DER FACKEL ZU HÖREN



Gefahrgut: Vor jeder Operation an den
Rohren wird die Strahlung gemessen.
Öl und Wasser bringen aus der Tiefe
radioaktive Partikel mit

Wohnblock: In dem feuerfesten weißen
Kasten ist die Crew untergebracht. Hinter
den hell erleuchteten Fenstern über dem
Schriftzug „Total“ liegt die Kantine



ric Fournié. Er zeigt auf das Flussdiagramm an der Wand seines Büros, das die gewaltige Hardware auf Linien und Symbole reduziert. „Dort kommt das Steigrohr mit dem Rohöl an.“ Sein Finger schwebt über einem Quadrat am linken Bildrand. „Nur besteht es leider nicht allein aus Öl. Es ist eher eine Art Vinaigrette, eine Mischung aus Wasser, Gas und Öl, und die schicken wir hier durch eine Serie von Separatoren.“ Drei ovale Flächen, aus jeder zweigen drei neue Linien ab. „Da fließt Öl, hier Gas, und dahinten geht es zur Wasseraufbereitung. Das Wasser wird gereinigt und mit weniger als 40 ppm an Rückständen zurück ins Meer geleitet.“ 40 parts per million, eine Konzentration von 40 Millionstel, ist das jetzt viel oder wenig? Für den Gesetzgeber erfüllt es jedenfalls die Definition von „sauber“. „Öl und Gas laufen noch durch einen Zähler, und dann geht es zur Exportpumpe.“

Das Gas, gekühlt und komprimiert, zischt nach St. Fergus auf dem schottischen Festland; das Öl strömt zum Tankerhafen Sullom Voe auf den Shetland-Inseln (mare No. 43). Der Markt wartet gierig auf jeden Tropfen, das Barrel bringt zurzeit mehr als 50 Dollar. Tagesproduktion von North Alwyn: 31 000 Barrel. Kein Wunder, dass die Betreiber vom französischen Ölkonzern Total-Elf-Fina besorgt zum Telefon greifen, wenn die Produktion stockt.

Bleibt die Frage, warum über jeder

Bohrinsel ewig eine Gasfackel brennt. Was für eine Verschwendung, denkt der Laie. „Nein, die Flamme ist unsere Lebensversicherung“, sagt Fournié. „Wenn es in der Produktion hakt, wenn wir plötzlich einen Überschuss an Gas im System haben, müssen wir den schnell abfackeln. Und jetzt stellen Sie sich einmal vor, dass wir die Flamme nicht zünden können!“

Wie zur Bestätigung lodert es hell über NAB, die Fackel schlägt mehr als zehn Meter hoch und faucht wie ein Eurofighter beim Start; man kann die Hitze noch aus 100 Meter Entfernung spüren. Also läuft Fournié los, auf NAA die Treppe runter, über die Brücke zur Nachbarinsel und die Treppe hinauf zum Leitstand der Produktion auf dem Oberdeck.

Auf NAA ist es schon laut, auf NAB aber ist der Lärm zu Hause. Generatoren, Kompressoren und Pumpen produzieren ein Getöse, dass man blind nach Sound navigieren könnte. Südseite unten: eine Straßenkehrmaschine, dazu brummt ein mächtiger Bass. In der Etage darüber prasselt ein Wasserfall, im nächsten Stock lässt ein mechanisches Rattern und Rasseln den Boden zittern. Weiter hoch, und es nagelt wie ein Lkw im Leerlauf. Noch ein Deck höher: das Dröhnen eines Staubsaugers, Geländer, Treppe, Boden, alles vibriert. Und von ganz oben ist das wütende Fauchen der Gasfackel zu hören.

Fournié reißt die Tür zum Leitstand auf. „Wer war das?“ Nimmt seinen Helm ab, stopft seine Handschuhe hinein: „Ich will einen Namen, sofort! Das gibt einen Monat Nigeria.“ Unter allen Jobs, die Total-Elf-Fina zu vergeben hat, sind die Bohrinseln vor der Küste Nigerias das Extremste, die Drohung ist ein Running Gag. An der kreisrunden Konsole des Leitstands sitzen Steve Whem und Lee Newbegin und starren auf ihre Bildschirme, wo sich Soll- und Ist-Kurven in einem wilden Zickzack kreuzen. Ihre Computermäuse flitzen hin und her, öffnen Ventile, starten Pumpen, schalten quakende Fehlermeldungen weg.

Was ist passiert? „Notabschaltung; von Dunbar haben sie eine Reinigungssonde durch die Pipeline geschickt“, erklärt Newbegin. „North Alwyn verarbeitet auch Öl von der Nachbarinsel, 20 Kilometer weiter südlich. Auf der langen Strecke bleiben Öl, Gas und Wasser nicht ordentlich gemischt. Wenn so eine Reinigungssonde den Querschnitt verstopft, kommt bei uns erst eine Welle Öl und Wasser an und dann das Gas hinterher.“ Normalerweise verschlucken sich die Separatoren schon am ersten Schwall, und die Produktion verabschiedet sich per Notstopp. Nur haben die Steuerleute dieses Mal so geschickt mit Ventilen und Bypässen jongliert, dass die Anlage hustend und spuckend weiterlief. Und als alles überstanden schien, kam es doch noch zum Absturz. ➤

DIE BESATZUNG ARBEITET IM ZWEI-
WOCHENTAKT, WAS DIE EINEN AUF
EIN HALBES JAHR URLAUB HOCH-
RECHNEN UND FÜR DIE ANDEREN
SECHS MONATE TRENNUNG VON DER
FAMILIE BEDEUTET

Eine Stunde später hocken Whem und Newbegin in der Kantine, es ist sechs Uhr abends, Schichtwechsel. Für die kommen- den zwölf Stunden ist die andere Hälfte der Crew an der Reihe. Das Essen ist gut, Suppen, Salate, drei Hauptgerichte, Nach- tisch. Allerdings hat Daniel Pucel, der über Verpflegung und Unterkunft waltet, nur bedingt Einfluss auf die Speisekarte: „Vor drei Jahren habe ich am Sonntag das Roast- beef weggelassen, das gab einen Riesenär- ger“, berichtet der 51-jährige Bretone. Ein Freitag ohne Schellfisch? Undenkbar. Und samstags darf *haggis* nie fehlen, das schot- tische Nationalgericht. Angst und bange wird den Kollegen, wenn ihr Chef seinem Spitznamen alle Ehre macht. Bei den Schotten heißt ein Franzose einfach *Frog- gie*, und so bestellt Frédéric Fournié ge- legentlich Froschschenkel zum Abendessen, schön mit Knoblauch. Wenn er sie kosten lassen will, protestieren die Schotten en- geistert: „Soll das ein Witz sein?“

Nach dem Essen zieht die Freischicht nach nebenan in den Aufenthaltsraum weiter. Sieben Leute fläzen sich vor dem riesigen Flachbildfernseher in den Sesseln und sehen Fußball. In der Mitte des Raums stehen zwei Billardtische, einer für Snoo- ker, einer für Pool, und da räumt ein breit- schultriger Glatzkopf, den sie T-Bone nen- nen, alles ab. Er ist ein *rigger*; wenn schweres Gerät bewegt wird, muss er ran. Ein Mann fürs Grobe also, doch nach der Schicht gelingen ihm die feinsten Stöße mit dem Queue. „Spielen oder vor Lange- weile sterben, das ist hier mein Schicksal“, kommentiert er sein Offshore-Leben. Er könnte natürlich ins Kino gehen, wo heute „Der Fall Furtwängler“ läuft, oder im Fit- nessraum trainieren, aber was soll ein *rig- ger* noch Gewichte stemmen?

Allerdings hält es T-Bone wie die meis- ten hier schon seit zwei Jahrzehnten im künstlichen Kosmos der Bohrinselfn aus. Wegen der sagenhaften Bezahlung? Nein, sagen alle, die Goldgräberzeit ist vorbei, sie verdienen ordentlich, aber auch nicht

viel besser als Bekannte und Freunde auf dem Festland, wobei es da seit dem Nie- dergang der Fischerei kaum Jobs gibt.

Das Festland heißt im Jargon der Alwyn-Crew übrigens immer nur *der Strand*. Nachschub kommt *vom Strand*, der Rückflug geht *zum Strand*. Weil sie dabei an Ferien und Familie denken? Die Besatzung arbeitet im Zweiwochentakt, was die einen auf ein halbes Jahr Urlaub hochrechnen und für die anderen sechs Monate Trennung bedeutet. Vor dem kos- tenlosen Telefon auf North Alwyn wartet jedenfalls immer eine lange Schlange. Zum Glück hat der Apparat eine Zeitschaltuhr, die jedes Gespräch nach fünf Minuten automatisch beendet, der Nächste, bitte! Alan Paterson gibt es unumwunden zu: „Was soll ich mit einem halben Mann?“, hat meine Frau nach 20 Jahren gesagt, und weg war sie.“ Sein Kollege Ian Wood sagt: „Ich kann den Job nur machen, wenn ich mein Privatleben für zwei Wochen ab- schalte.“ Nur findet den Knopf dafür nicht jeder. Die Vorgesetzten, erklärt Sanitärer Robertson, achten deshalb auf jedes An- zeichen für eine Beziehungskrise. „Wenn einer mit den Gedanken ständig woanders ist, kann er den Job nicht machen.“

Auf NAB bereitet die Nachtschicht jetzt die Bergung der Reinigungs- sonde vor, die zwei Stunden zuvor die Produktion lahm gelegt hat, eine bri- sante Prozedur, weil dafür der geschlos- sene Kreislauf von Öl und Gas geöffnet werden muss. Normalerweise bekommt den schwarzgrünen Rohstoff nämlich kei- ner zu sehen, von der Chemikerin Elaine Anderson einmal abgesehen. Aber sie zieht ihr Öl aus einer Apparatur, die au- tomatisch Stichproben aus der Exportleitung zapft. Ansonsten bleibt der Kreislauf dicht. Und wenn es doch einmal nach Gas riecht: zum nächsten Telefon, 222, Alarm.

Breaking containment nennen Ölarbei- ter jede Operation am offenen System, was schon ominös genug klingt. Vor allem

aber ist ihnen *Piper Alpha* eine ewige Mahnung, dass die Prozedur keine Fehler verzeiht: Bei Wartungsarbeiten auf der Bohrinselfn bauen Techniker am 7. Juli 1988 das Überdruckventil an einer Ersatzpumpe aus, aber sie versäumen es, die nachfol- gende Schicht zu informieren. Die Haupt- pumpe fällt aus, die Ersatzpumpe startet, Gas strömt aus, ein Funke, die Explosion. 167 Arbeiter sterben.

Eine solche Katastrophe darf es nie wieder geben, und deshalb sind Leute wie George McKenzie wichtig, der als Risiko- Manager für NAB jedes Bauvorhaben auf seine Gefahren prüft. Der gelernte Ma- schinenschlosser kennt jeden Winkel der Bohrinselfn, auf seiner Seite der Brücke we- nigstens. Auch McKenzie ist ein *North Sea Tiger*, und doch anders, als der martiali- sche Name vermuten lässt. Höflich, leise, unermüdlich und die Zuverlässigkeit in Person. Zu Hause in Fraserburgh bastelt er an seinen selbst gebauten Computern, was erst recht nicht nach einem furchtlosen Offshore-Arbeiter klingt. Was macht so einer mitten auf der Nordsee?

Der Job mit der Reinigungs- sonde ist erledigt, McKenzie geht über den Gitter- boden und schaut auf das schäumende Wasser 30 Meter unter seinen Füßen. Plötzlich bleibt er stehen und dreht sich um. „Riechen Sie auch diese bittere Note? Das ist Dichtungsöl. Und das süße Aroma? Das ist der Duft von Glykol.“

Der Mann liebt seinen Job. ☺

.....
Autor Olaf Kanter, 43, ist **mare**-Redakteur für Wirt- schaft und Wissenschaft. Fotograf Joachim Ladefoged, Jahrgang 1970, ist Däne und lebt in Ry, südlich von Århus. Beide sind nie zuvor in ihrem Leben so viel Treppen gestiegen wie auf North Alwyn.
Gewöhnungsbedürftig auch die Sicherheitsmontur: Wie bedient man eine Kamera mit dicken Handschu- hen? Und wie versteht man seine Gesprächspartner bei diesem infernalischen Lärm mit einem Gehör- schutz über den Ohren?