

Eine Ölplattform im Meer des Schweigens

Von **Christian Schmidt**

Vor Tristan da Cunha, tief im Süden des Atlantik, wurde im Juni ein Koloss angeschwemmt. Er stammt aus einer Welt, mit der die Bewohner möglichst wenig zu tun haben wollen.

30. April 2006. Andrea Repetto, Funker auf Tristan da Cunha, hört die Stimme des Kapitäns der Mighty Deliverer im Lautsprecher. Der Kapitän des Schleppers meldet aus der Mitte des Südatlantiks, er habe die Trossen gekappt, mit denen er eine Plattform zur Produktion von Rohöl hinter sich herziehe. Zu diesem Schritt veranlasste ihn eine Wetterwarnung: Bilder des Satelliten Jason 1 liessen Wellen mit 7 Meter Höhe erkennen, die auf den Schleppverband zuliefen – zu gefährlich. Man sei unterwegs von Brasilien nach Singapur, wo die Insel renoviert werden solle. Repetto errechnet, dass die Position des Schleppers 191 Kilometer nördlich von Tristan da Cunha liegt.

Tristan da Cunha wurde im Jahr 1506 vom gleichnamigen Seefahrer entdeckt. Die Insel, die zu England gehört, wird von einem 2060 Meter hohen Vulkan gebildet, der 1961 zum letzten Mal ausgebrochen ist. Die 300 Bewohner stammen von Soldaten, Walfängern und Schiffbrüchigen aus sieben Nationen ab. Alle wohnen in der einzigen Siedlung auf der Insel, genannt Edinburgh-of-the-seven-Seas. Sie wurde an der einzigen zugänglichen Stelle gebaut: auf einem grossen Erdbeben, der sich vor Jahrhunderten von den Steilwänden des Vulkans gelöst hat.

22. Mai 2006. Der Funker Repetto hat die weiteren Ereignisse verfolgt. In den vergangenen drei Wochen ist die Mighty Deliverer in der Nähe der driftenden Ölplattform geblieben. Allerdings hat sie Mühe, bei dem stets schlechter werdenden Wetter – im Südatlantik beginnt der Winter – Kontakt zu halten. Jetzt kommt die Nachricht, nach einer letzten Ortung habe man die schwimmende Plattform aus den Augen verloren. Die Insel, unbemannt und mit Ausnahme von ein paar Hundert Liter Diesel ohne Öl an Bord, driftete Richtung Antarktis davon.

Die Tristaner leben noch weitgehend nach denselben Prinzipien wie die ersten Siedler. Sie bilden eine Grossfamilie; kaum jemand verlässt die Heimat für längere Zeit, und wer geht, kommt meistens wieder zurück. Geld gibt es in der Mitte des Südatlantiks erst seit dem Zweiten Weltkrieg; Fernsehen und Zeitungen fehlen bis heute, ebenso ein Flugplatz. Man heiratet untereinander, feiert jedes Jahr den Queen's Day und schaut neidlos aufs Festland, von wo das Postschiff alle zwei Monate Neuigkeiten über Kriege, Terrorängste, Hunger, Geld- und Machtgier bringt.

7. Juni 2006. In den vergangenen Tagen ist ein äusserst heftiger Sturm über Tristan da Cunha hinweggezogen, der zu Schäden an Häusern geführt hat. Nachdem das Wetter sich beruhigt hat, machen sich einige der Inselbewohner mit Booten auf, um auf der anderen Inselseite nach ihrem Vieh zu sehen. Als sie bei der Tripot Bay um einen Landvorsprung biegen, entdecken sie, was noch nie an diesen Stränden angeschwemmt worden ist: eine schwimmende Kleinstadt, fünf Stockwerke hoch, mit 13 Meter Tiefgang und so gross wie knapp zwei Fussballfelder. Die Boote umrunden die Plattform. Mit Ausnahme eines dünnen Ölfilms, hervorgerufen durch Dieseltreibstoff aus den Tanks der Generatoren, ist keine Verschmutzung feststellbar. Mike Hentley, Stellvertreter der englischen Krone auf Tristan da Cunha, kontaktiert das Commonwealth Office in London. Dort findet man heraus, dass die Produktionsinsel einem Unternehmen namens A Turtle Offshore SA in



BILD MANUEL BAUER/AGENTUR FOCUS

Von Stürmen umtobt, von der Aussenwelt isoliert, führen die Menschen auf Tristan da Cunha ein ganz eigenes Leben.

Panama gehört. Sie trägt auch deren Namen: A Turtle. Hentley erfährt weiter, dass die Versicherung der Plattform bereits zwei Beratungsfirmen engagiert hat, die das Problem lösen sollen. Diese haben das niederländische Bergungsunternehmen Smit Salvage beauftragt, die Plattform flottzumachen. Nach wenigen Tagen läuft in Kapstadt der Schlepper Zouros Hellas aus.

Einziges Einkommensquelle der Menschen auf Tristan da Cunha ist der Verkauf von Hummern. Die «Tristan Rock Lobsters» werden tiefgefroren nach Kapstadt gebracht, von wo sie nach China, Japan und in die USA exportiert werden. Dank einem sehr restriktiven Management und strengem Naturschutz ist es bis anhin gelungen, die Bestände zu erhalten. Die Ölproduktionsplattform bedroht das überlebenswichtige Kapital der Insel nun aber möglicherweise: An ihren Schwimmsäulen wurden Lebewesen gefunden, die auf Tristan da Cunha nicht heimisch sind. Sie könnten das empfindliche Gleichgewicht stören, auf dem das Nahrungssystem der Hummer aufbaut. Definitive Untersuchungsergebnisse stehen noch aus.

27. Juni 2006. Da der Seegang auf den 2778 Kilometern zwischen dem afrikanischen Festland und Tristan da Cunha sogar für die professionellen Bergungsleute zu heftig ist, werden sie seekrank, und das Schiff Zouros Hellas erreicht die Insel mit zwei Tagen Verspätung. Nach einer ersten Inspektion von A Turtle meldet das Bergungsteam, man sei zuversichtlich, dass die Plattform freigeschleppt werden könne. Nur eine der Schwimmsäulen lecke. Auf der Insel wird die Meldung mit Erleichterung aufgenommen. Als das Wetter sich zwei Tage später etwas beruhigt, befestigt ein Schlauch-

boot die Drahtseile an der Plattform, dann rollt der Kapitän die Trossen aus und bringt den Schlepper in Position. 10 000 PS beginnen zu arbeiten. Aus den verschiedensten Winkeln setzt er an, A Turtle zittert und schaukelt, doch die Insel bewegt sich nicht – nicht einmal, als die Flut ihr Maximum erreicht.

Die gestrandete Ölplattform ist bereits der zweite Schock in diesem Jahr. Im Mai haben die Tristaner erfahren, dass die USA 1958, auf dem Höhepunkt des Kalten Krieges, im Rahmen der «Operation Argus» eine Atombombe über ihren Köpfen getestet hatten. Die Inselbewohner wurden nicht gewarnt, und sie sind auch nachträglich weder offiziell informiert noch je medizinisch betreut worden.

22. Juli 2006. Seit drei Wochen liegt die Zouros Hellas vor Tristan da Cunha. Nach dem gescheiterten Bergungsversuch hat ihr Kapitän aus Kapstadt einen zusätzlichen Schlepper angefordert, doch entgegen allen Versprechungen hat er den Hafen noch nicht einmal verlassen. Erneute Inspektionen haben ergeben, dass nun zwei Ballasttanks sowie zwei weitere Säulen leckgeschlagen sind. A Turtle hat eine Schlagseite von 2,5 Grad. Als die Seeleute an diesem Morgen die Wettervorschau hören, wird ihnen klar, dass jeder weitere Schleppversuch in nächster Zeit unmöglich sein wird. Der Regen fliegt waagrecht, und die Brecher donnern alle paar Sekunden auf den schwarzen Sand der Tripot Bay. Smit Salvage entscheidet, die Rettungsaktion abzubrechen. 83 Tage nachdem die Plattform in die Weiten des Südatlantiks entlassen worden ist, nimmt die Zouros Hellas wieder Kurs auf das afrikanische Festland.

Recherchen über A Turtle prallen an jener Mauer des Schweigens ab, die in der Schifffahrtsbranche allgegenwärtig ist. Nicht einmal die Crew von Smit Salvage wurde informiert, als sie die Bergung vorbereitete; sie musste sich die technischen Details über die Plattform in Internetforen erfragen. Einzige offizielle Anlaufstelle für Auskünfte ist Gordon Elliot, Jurist und Sprecher einer der beiden beauftragten Beratungsfirmen. Doch Elliot lässt nur verlauten, was er mit A Turtle Offshore SA abgesprochen hat, und was die Besitzer bekannt geben, ist dürr, ausweichend und – teilweise – im Widerspruch zu anderen Informationen: Wann planen Sie den nächsten Bergungsversuch? «Wir sind in Verhandlung.» Leckt die Plattform? «Es gibt keine Berichte über Lecks.»

Zusätzlich zur Wortkargheit gibt es andere Gründe, die Vertrauenswürdigkeit der in Panama City eingetragenen A Turtle Offshore SA anzuzweifeln. Offshore-Unternehmen mit diesem Domizil neigen dazu, mit Hilfe der löchrigen Gesetzgebung des Landes ihre Geschäfte in absoluter Anonymität zu erledigen, Gewinne steuerfrei zu kassieren und sich im Falle von Havarien in Luft aufzulösen.

31. August 2006. Den ganzen August warten die Inselbewohner auf die Rückkehr der Retter. Nichts. Alle genügend starken Schiffe sind bis in die zweite Hälfte des September ausgebucht. Doch auch danach taucht keiner der massigen Rumpfe auf.

Was hatte A Turtle Offshore SA mit ihrer Plattform im Sinn? Laut Funkverkehr des Kapitäns der Mighty Deliverer sollte sie nach Singapur zur Renovation. Gordon Elliot dementiert: «Es ist noch nichts definitiv entschieden.» Das dürfte der Wahrheit näher kommen, denn die Ölproduktionsplattform ist 40 Jahre alt, hat die übliche Lebensdauer von 30 bis 35 Jahren bereits überschritten und ist schwer beschädigt. Bereits im Jahr 2005 wurde sie von der früheren Besitzerin, dem brasilianischen Ölgiganten Petrobras, abgestossen. Bevor sie in den Besitz von A Turtle Offshore SA überging, gehörte sie kurzzeitig einer Firma namens Arusha Shipping Limited mit Sitz in Liberia. Von diesem Unternehmen ist nur bekannt, dass es ausgemusterte Schiffe der US Navy kauft, um sie auf den billigen Abwrackplätzen in Indien zu verschrotten. Einer der letzten Käufe, die ehemalige USS Sample, sank auf dem Weg nach Asien.

4. November 2006. Eine Experten-Gruppe reist aus Kapstadt an und untersucht A Turtle nochmals – für die Inselbewohner der einzige Beweis, dass im Hintergrund nicht alle Aktivitäten eingeschlafen sind. Seit dem Schleppversuch sind 128 Tage vergangen. Nun rei-

sen die Fachleute wieder ab und lassen die Tristaner allein mit diesem Versatzstück aus einer Welt, mit der sie möglichst wenig zu tun haben wollen. Sie verlieren das Vertrauen und fragen sich, was die Besitzer von A Turtle tatsächlich im Sinn haben. Gibt es neben dem Wetter möglicherweise einen anderen Grund, dass die Plattform mitten im Ozean ihrem Schicksal überlassen wurde? «Die Trossen wurden freiwillig gekappt!», sagt ein verärgertes Richard Grundy, Herausgeber des «Tristan Newsletter».

Auf diesen Verdacht gibt es keine Antwort. Für die Besitzerin von A Turtle jedenfalls gibt die World Ship Directory weder eine Telefonnummer noch eine Adresse an. In der Branche hat die Firma keine Reputation, ihr Tätigkeitsgebiet bleibt im Dunkeln. Nicht einmal die Inselverwaltung von Tristan da Cunha weiss, mit wem sie es tatsächlich zu tun hat. Ihr einziger Anknüpfungspunkt ist eine E-Mail-Adresse. Diese führt aber nur zu einer Mittelsperson, die sich mit viel Aufwand entarnen lässt: Sie heisst Suzanne Hsieh. Ihr Büro befindet sich im 8. Stock der Jiagao-Strasse 126 in Taipei. Dort ist sie auch für eine Firma namens Taiwan Maritime Transport Ltd. tätig, die von der Fachzeitschrift «Trade Winds» die Qualifikation «reichlich mysteriös» erhält. Eine Telefonnummer gibt es nicht. Fragen an Suzanne Hsieh enden im digitalen Nichts.

Sollte A Turtle, dieser rostige Haufen Altmetall, tatsächlich Singapur erreichen oder sollte er nicht viel mehr in den Weiten des Südatlantik zum Verschwinden gebracht werden? Singapur ist 15 000 Kilometer entfernt, Reisedauer 250 Tage. Für diese Zeit müsste ein hochseegängiger Schlepper inklusive einer mehrköpfigen Crew gemietet werden. Das – zufällige – Auflaufen auf Tristan da Cunha wäre dann nichts mehr als das Ergebnis eines gescheiterten Plans, zu dem der merkwürdige Umstand gehört, dass A Turtle trotz Technologie des 21. Jahrhunderts im Südatlantik verschwinden konnte.

Jeder Hochseeschlepper verfügt über einen Radar mit mindestens 50 Kilometer Reichweite, bei renommierten Firmen der Ölbranche wie BP sind die Plattformen mit automatischen Peilsendern zur Ortung ausgerüstet, und auch ohne Sender hätte sich die Plattform «innert 4 bis 5 Tagen» mittels Satellit aufspüren lassen, wie Ian Hunter vom südafrikanischen Wetterdienst festhält. Entsprechend steigen die Zweifel bei Richard Grundy: «Dass eine Plattform mit den Massen 103 auf 104 Meter plötzlich unauffindbar wird, ist absolut unglücklich.»

22. November 2006. Smit Salvage bereitet den Kostenvoranschlag für einen weiteren Bergungsversuch vor, diesmal mit zwei – stärkeren – Schleppern und einem Überwachungsschiff inklusive Helikopter. Termin? «Noch nicht entschieden.»

Ob die Reise der Plattform nach Asien bewussten schon früher zu Ende gehen sollte, hat die Versicherung von A Turtle zu klären. Gordon Elliot weicht entsprechenden Fragen aus: Ist der Kapitän der Mighty Deliverer haftbar für die Havarie? «No comment.» Falls nicht der Kapitän des Schleppers, wer ist dann verantwortlich? «No comment.»

28. November 2006. Die Inselverwaltung von Tristan da Cunha gibt die neueste Entwicklung bekannt: Das Commonwealth-Büro in London hat in Absprache mit dem zuständigen Gouverneur und den Besitzern entschieden, A Turtle noch vor Ende Jahr freizuschleppen. Das Ziel der neuen Reise lautet aber definitiv nicht mehr Singapur. A Turtle soll ausserhalb von Tristan da Cunha in den Tiefen des Südatlantik für immer verschwinden. Damit treffen die Befürchtungen von Kritikern wie Richard Grundy ein: Die Ölplattform endet auf jene von Anfang an befürchtete Art und Weise, die in anderen Weltmeeren – Nordostatlantik und Nordsee – bereits seit der Auseinandersetzung um die Bohrinsel Brent Spar im Jahr 1995 nicht mehr gestattet ist. Im Südatlantik gelten diese Umweltschutzbestimmungen (noch) nicht. Das Commonwealth-Büro gibt auch bekannt, wem die Plattform gehört. Es ist nicht mehr A Turtle Offshore SA, sondern jene Firma, welche ebenfalls mit dem Namen Suzanne Hsieh in Verbindung steht und in der Branche die Qualifikation «reichlich mysteriös» erhält: Taiwan Maritime Transport Ltd.

Informationen zur weiteren Entwicklung: <http://tristandc.com/news/PXXI.php>



BILD TRISTAN DA CUNHA PHOTO ARCHIVE

Der Schlepper Zouros Hellas konnte die Plattform im Juni nicht bewegen.

