Ölkatastrophe : wie oft passiert sie?

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **GZ in Kontakt : Gehörlosenzeitung für die deutschsprachige Schweiz**

Band (Jahr): **84 (1990)**

Heft 22

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Aktuelles – Wissenswertes

Ölkatastrophen – wie oft passieren sie?

Am 24. März 1989 verlor der Supertanker Exon Valdez am Prince-Williams-Sund in Alaska 45 Millionen Liter Rohöl. Die Strände und das Meer wurden schwarz vom klebrigen Ölteer, Millionen Vögel und Tausende von Meerestieren starben. Die Zeitungen waren voll von Schlagzeilen, die darüber berichteten, und die ganze Welt richtete ihre Aufmerksamkeit auf diese schreckliche Katastrophe.

Jetzt ist es allmählich wieder still geworden und man hört nichts mehr davon. Wenn jetzt mal wieder Öl ausläuft, berichten die Zeitungen in unauffälligen kleinen Spalten. Wie sieht es aber in Wahrheit aus? Geht man jetzt vorsichtiger um mit dem Öl an Bord, so dass kaum noch etwas passiert? Ist in der Zwischenzeit nichts Nennenswertes mehr vorgefallen? Doch – viel mehr – als man ahnt.

In den vergangenen 12 Monaten flossen insgesamt 145 Mio. Liter Erdöl ins Meer. So gerieten 1989

- am 26. April 3 Mio. Liter ins Rote Meer.
- am 23. Juni 1,4 Mio. Liter vor Rhode Island in den Atlantik.

Ein Öltanker in Flammen!

- am 24. Juni 1,2 Mio. Liter an der Mündung des Delaware in den Atlantik.
- am 28. Juni 6 Mio. Liter in den Arabischen Golf.
- am 6. Oktober 11 Mio. Liter vor Südafrika in den Indischen Ozean.
- am 9. Dezember 1,1 Mio. Liter in den Suezkanal.
- am 19. Dezember 90 Mio. Liter vor Marokko in den Atlantik.
- am 29. Dezember 28 Mio. Liter vor Madeira in den Atlantik.
- am 2. Januar 1990 2 Mio. Liter vor New York in den Atlantik.
- am 7. Februar 1,1 Mio. Liter vor Kalifornien in den Pazifik.

Das bedeutet, dass durchschnittlich jeden Monat eine Ölkatastrophe geschieht. Wie lange werden unsere Meere es noch ertragen, ohne dass sie «umkippen»?

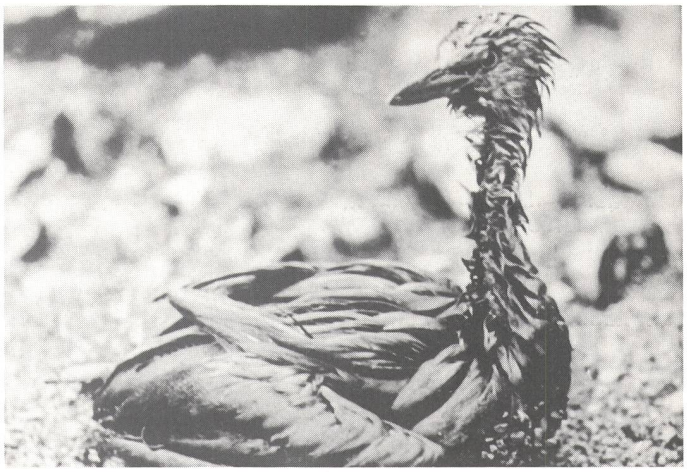
Vorhin war die Rede von Millionen Litern Öl. Die Meere sind aber riesengross. Man könnte nun meinen, die riesigen Wassermassen ertrügen diese Belastung schon und reinigen sich mit der Zeit wieder von selbst. Das stimmt aber nicht ganz. Man beachte, wie sich selbst nur wenige Liter Öl auf das Wasser auswirken:

Auf einer Fläche von 2,5 Quadratkilometern

- werden 20 Liter zu einem kaum sichtbaren, aber dennoch bereits tödlichen Teppich
- 40 Liter geben dem Wasser einen silbrigen Schimmer
- 1500 Liter lassen das Wasser bereits wie Matsch aussehen und es fühlt sich an wie Erdnussbutter.

Wie wir sehen, können schon verhältnismässig wenige Liter Öl alles Leben im Wasser ersticken. Sogar grosse Walfische sind erstickt an die Strände gespült worden.

Ein Vogel, dessen Federn verölt sind, stirbt an Unterkühlung, da das Wasser wegen der verklebten Federn bis auf die Haut dringt. Der Vogel putzt sich verzweifelt und frisst nicht mehr. In zwei Tagen ohne Nahrungsaufnahme sind seine Fettreserven aufgebraucht und er ist so geschwächt, dass er gegen Infektionen keine Abwehrkräfte mehr hat. Wenn er jetzt noch etwas fressen würde, könnte er das Futter auch nicht mehr verdauen, weil Öl in Speiseröhre, Magen und Darm gelangt sind.



Ölkatastrophen haben verheerende Folgen auf die Tierwelt.

Bei Seeottern ist es ähnlich. Auf der Haut haben sie pro Quadratzentimeter 50 000 Haare. Dieser dicke Pelz hält sie warm und verhindert, dass Wasser an die Haut gelangt. Wird der Pelz verölt, sterben sie bei dem 3 Grad kalten Wasser an Unterkühlung.

Supertanker – Superverschmutzer

Stell Dir ein Gebäude mit 100 Stockwerken vor. So hoch, wie das ist, so lang ist ein Supertanker, ein gigantischer Rohöltransporter. Er ist so riesig, dass man sich ernstlich fragt, ob er nicht auch von der Erdrotation beeinflusst wird. Und er ist sehr schwer zu steuern und zu lenken. Will man ihn stoppen oder lenken, bekommt man das Trägheitsgesetz voll zu spüren. Je grösser und schwerer, um so länger dauert es, bis ein Fahrzeug reagiert. Zum Vergleich:

- Ein Fahrrad lässt sich leicht lenken, es gehorcht sofort und es stoppt fast augenblicklich, wenn man bremst.
- Ein Auto folgt zwar gleich der Lenkung, aber es hat einen längeren Bremsweg als ein Fahrrad.
- Ein Lastwagen, schwerer als das Auto, ist schon schwieriger zu lenken und der Bremsweg ist auch länger.
- Ein Flugzeug mittlerer Grösse gehorcht der Lenkung bei Ausweichmanövern nicht augenblicklich, es ist schwerfällig.
- Ein Jumbo-Jet ist noch schwerfälliger bei Lenkungen als kleinere Flugzeuge.
- Ein Supertanker also, sagen wir, 200 bis 300 Meter lang, mit 200 Mio. Litern Öl an Bord und 19 Kilometer Geschwindigkeit die Stunde stoppt bei Stillstand der Maschinen erst nach zirka 8 Kilometern. Lässt man die Maschinen rückwärts laufen, sind es immer noch 3 Kilometer, bis das Schiff hält. Ein solches Schiff zu manövrieren ist beängstigend. Das Ruderblatt benötigt eine halbe Minute, bis es dem Steuerrad folgt. Und dann dauert es weitere 3 Minuten, bis das Schiff auch endlich dreht. Daher verwundert es nicht, dass es derart viele Unfälle bei Riesentankern gibt, so dass Öl ausläuft.

Es müssen aber nicht nur Unfälle sein, damit Öl verlorengeht. Jeder Tanker hinterlässt auf seiner ganzen Fahrt eine schillernde Ölspur wie eine Gartenschnecke. Wieso? Viel Öl wird zum Beispiel bei alltäglichen Arbeiten abgelassen, sei es bei Putzarbeiten oder um Rückstände aus leeren Tanks zu entfernen. Auch wenn das nicht getan wird, selbst wenn die Schiffsleitung verantwortungsbewusst handelt, geht immer noch auf diese oder jene Weise Öl verloren, denn solch ein gigantischer Riesentanker ist schwer überschaubar.

Ist das Problem unlösbar? Nicht ganz. Kleinere Schiffe und kleinere Ölcontainer würden bei Unfällen nicht Millionen Liter Öl verlieren und sind leichter zu manövrieren als die Riesentanker. Aber man denkt ans Geld. Zuviele kleine Schiffe – zuviele Angestellte – zuviele Fahrten, das kostet den Herren der Ölgesellschaften zuviel. Sie wollen pro Fahrt möglichst viel Gewinn haben. Aber der Preis, den sie und wir alle früher oder später dafür zahlen müssen – tote Meere, kaputte Welt – ist der nicht doch zu hoch?

Der Meeresforscher Jacques Cousteau sagte: «Wir sind die Vandalen der Erde. Wir zerstören alles, was wir ererbt haben.» ib