

## Das Zeitalter der Zäune

Der Dozent war mit seiner italienischen Rennmaschine auf der Donauinsel unterwegs. Nahe der Nordbrücke traf er seinen Freund Groll. Dessen Rollstuhl stand neben einem hölzernen Tisch, darauf lagen eine englische Sportkappe und ein Fernglas.

„Guten Tag, Freund Groll! Was macht die Schifffahrt?“ Der Dozent stieg ab und lehnte das Rad vorsichtig an den Tisch.

„Sie stagniert. Wir haben noch immer nicht die Werte der achtziger Jahre erreicht. Auch Ihnen einen guten Tag“, sagte Groll und musterte den dunklen Zweireiher seines Bekannten. „Sie kommen aus der City?“

„Ein Geschäftstermin mit einem befreundeten Ölmagener“, sagte der Dozent. „Ich bin seit vielen Jahren in Öl investiert und brauche hin und wieder Expertenrat. Ich darf Sie davon in Kenntnis setzen, dass es der Seeschifffahrt noch viel schlechter als der Binnenschifffahrt geht. Mein Freund berichtet von der schlimmsten Schifffahrtskrise seit Jahrzehnten. Frachtschiffe stehen zu Hunderten leer in den Welthäfen, die Verschrottung der Schiffe ist mitunter rentabler als der teure Leerstand. Der Londoner Baltic Dry Index, der wichtigste Indikator für die Verschiffung von Gütern, verzeichnete im Februar den tiefsten Stand seiner Geschichte. Der niederländische Chemienobelpreisträger Paul Crutzen und sein US-amerikanischer Kompagnon Eugene F. Stoermer scheinen recht zu haben, wenn sie von der Existenz eines neuen Erdzeitalters ausgehen. Ihnen zufolge befinden wir uns nach dem elftausend Jahre währenden Holozän seit kurzem im Anthropozän, in dem die Einwirkung menschlicher Aktivitäten die Dimension natürlicher Einflüsse erreicht. Die jährlich produzierte Menge an Beton ist mit dreizehn Gigatonnen gleich groß wie jene an Sedimenten, die Jahr für Jahr von allen Flüssen der Welt verfrachtet wird.“<sup>[1]</sup>

<sup>[1]</sup> "The Anthropocene is functionally and stratigraphically distinct from the Holocene" von Colin N. Waters et al., erschienen am 8. Jänner 2016 in „Science“. Die Studie wurde von einer Arbeitsgruppe erstellt, der auch der Geologe Michael Wapreuch von der Universität Wien angehörte. Ob nominell eine neue Epoche eingeläutet wird, wird beim Internationalen Geologischen Kongress im August 2016 in Kapstadt entschieden, so Wapreuch im Gespräch mit der Austria Presse Agentur. Von Seiten der Humanökologie wird das Konzept scharf kritisiert.

Groll runzelte die Stirn. „Unsere Zeit wird als das Zeitalter der Zäune in die Geschichte eingehen: Globalisierung unter den Bedingungen von Grenzirresein.“

„Das klingt nach Krieg.“

„Die Kanonen, die das Elend auch in unsere Breiten bringen werden, sind schon gegossen.“

„Derzeit stehen siebenhundert Großfrachtschiffe der weltweiten Flotte leer. Noch einmal so viele liegen in Häfen, um die Preise nicht weiter sinken zu lassen. Manche Schiffe werden nur vorübergehend stillgelegt, das geht aber nur für sechs oder neun Monate, eine Crew von drei Mann bleibt für die nötigsten Instandhaltungsarbeiten an Bord. Ein Schiff wieder voll einsatzfähig zu machen, kostet bis zu einer Million Dollar. Teils haben die Reedereien im Vorjahr bis zu neunzig Prozent ihres Marktwerts verloren, und die Branche rechnet damit, dass es noch schlimmer wird. Tausende Schiffe werden überflüssig, sie werden Häfen und Buchten verstopfen – wie der Schiffsfriedhof von Eleusis im Saronischen Golf nahe von Athen, in dem unzählige Schiffe vor sich hin rosten. Und wer ist schuld an dem Schlamassel?“

„Keine Ahnung. Die Steirer?“

„Unsinn. Die Chinesen. Deren Wirtschaftscrash reißt die ganze Welt mit sich.“

„In der Obersteiermark steht in solchen Fällen auf den Grabsteinen: Aufigstiegen, obigfalln, hingewesen. Im Übrigen sollten Sie Ihre Lautstärke mäßigen. Sie wissen nicht, was Sie da sagen.“

„Ich verstehe nicht?“

„Sie sprachen von tausenden leerstehenden Schiffen! Stellen Sie sich nur vor – wenn Verteidigungsminister Doskozil, der Flüchtlinge in Hercules-Transportmaschinen als migrantischen Abfall verfrachten will, oder wenn Binnenministerin Mikl oder Draußenbleibminister Kurz von der Sache hören! Sie möchten auf Ideen kommen!“

„Um Gotteswillen, Sie haben recht.“ Der Dozent sah sich ängstlich um und hockte sich neben Groll auf die Fersen. Ein niederländischer Ölfrachter, die „Middelburg“, fuhr bergwärts an ihnen vorüber.

„Warum ragt der Bug so weit aus dem Wasser?“

„Eine Leerfahrt“, sagte Groll. „Die vierte am heutigen Tag.“