



BENJAMIN STEININGER

PIPELINE

Der größte technische Kontrollverlust des Jahrzehnts 2.0 war kein Daten- sondern ein Ölleck, eine geplatzte Pipeline. Am 20. April 2010 war es auf der Bohrinself *Deep Water Horizon*, gut hundert Kilometer vor der Mündung des Mississippi im Golf von Mexiko zu einem *blow out* gekommen. Das Bohrlochventil am Meeresgrund war geborsten. Durch eine Verkettung grober Fahrlässigkeiten hatte die Technik zur Kontrolle des enormen Drucks aus der Erdkruste versagt. Mit 900 bar ausströmendes Gas brachte die Erkundungs-Plattform zur Explosion. Die Folgen sind bekannt: Über Monate hinweg ergießt sich in anderthalb Kilometern Meerestiefe ein nicht zu stoppender Ölstrom in den Ozean. Erst nach einer Reihe von Fehlschlägen gelingt am 16. Juli die Versiegelung des Lecks. Eine Million Tonnen Öl hatte die Tiefsee und die Strände Louisianas und Floridas nachhaltig verseucht. Und beinahe wäre der Ölteppich auf dem „globalen Förderband“ Golfstrom über den halben Atlantik verbreitet worden.

Hier war mehr geborsten als eine Rohrleitung. Drastisch wurden die globalen Risiken einer auf Öl gegründeten Gegenwart sichtbar. Ungebremst steigende Verbrauchszahlen, sich leerende konventionelle Lagerstätten und damit trotz Wirtschaftskrise kalkulierbar hohe Preise ermuntern die Öl-Konzerne schon seit längerem, in immer wahnwitzigere Gefilde vorzudringen. Just die BP-Plattform *Deep Water Horizon* hatte im Herbst 2009 – sieben Monate vor ihrer

Explosion und 14 Monate nach dem bisherigen Rekordhoch des Rohölpreises von über 140 Dollar pro Barrel – am Rand des texanischen Kontinentalschelfs in einer neuen Rekordtiefe Kohlenwasserstoffe erschlossen: über zehn Kilometer unter dem Meeresboden, in knapp anderthalb Kilometern Wassertiefe. Kein normaler technischer Unfall lag hier also vor, und auch kein unvorhersehbares Naturgeschehen. Denn die kaum mehr zu stoppende Naturgewalt war ja gezielt, zwar mit technischen Risiken, aber mit vollem ökonomischen Kalkül angebohrt worden. Ein „Loch in der Welt“, eine technische Verwundung des Planeten beklagte die Journalistin Naomi Klein im Guardian. „Wir lernen alles über die Kreisläufe der Natur, während und indem wir sie vergiften“, so ihr bitterer Kernsatz, „eine verkehrte, verdrehte Logik“.¹

Tatsächlich beleuchtet die Katastrophe im Golf von Mexiko aber nicht nur das Versagen, sondern ebenso das Funktionieren des Erdölwesens. Tatsächlich lässt erst das vor der Weltöffentlichkeit havarierte Bohrloch die ungeheuren Ströme von Öl erahnen, die tagtäglich aus tausenden von „Löchern in der Welt“ strömen und unauffällig den globalen Alltag tragen, trotz aller Bemühungen um eine Energiewende. Denn: Gerade mal ein Viertausendstel der Weltjahresproduktion hatte hier als nutzloses Gift ganze Küstenstreifen verklebt. Die anderen 3999 Teile waren kontrolliert gefördert, transportiert und prozessiert worden,

hatten via Raffinerie und Ölbörse zum ökonomischen Stoffwechsel des Planeten beigetragen, nicht ohne freilich, früher oder später, mehr oder weniger entwertet, ebenfalls in der Atmosphäre und in den Weltmeeren zu landen. Den Abgründen, aber auch den Ambivalenzen dieses Normalfalls, den Kreisläufen einer planetarischen Technik, in deren Funktionieren die globalen und vor allem die geohistorischen Kreisläufe des Planeten – so die These – mindestens ebenso deutlich reflektiert werden wie in der spektakulären Vergiftung einzelner Ökosysteme, geht dieser Essay nach. Er folgt der stählernen Spur des Hauptverkehrsmittels des Erdöls, der Pipeline, und einigen ihrer geographischen, historischen und systematischen Verwicklungen. Die Pipeline erscheint dabei als Verkörperung der beiden Leitprinzipien dieses Bandes, des Containers, wie des Containments. Denn es sind ja Behälter, die hier fossile Energie gezielt verteilen.

FÄSSER, ANEINANDER GESCHWEISST

Dass die Unmengen von Öl, die auf technischen Förderbändern rund um den Globus strömen, zum Containerwesen gehören, macht schon die prominenteste Vokabel der Ölwirtschaft klar: das *Barrel*, ein Standardfass von 158.987 Kubikzentimetern Inhalt. Kein Börsenbericht, keine Abendnachrichten und eben auch keine Ölpest ohne die Nennung dieses Standardcontainers. Aus der Frühphase des Ölgeschäfts sind die begriffsstiftenden Holzfässer nicht wegzudenken. Im Ölfieber von Titusville, in den 1860er Jahren die Wiege des amerikanischen Öls, sind die Fässer selbst wertvoller als der Whiskey, den sie ursprünglich enthalten haben. Mit Transport- statt mit Förderlizenzen und beiläufig auch mit eigenen Eichenwäldern für die Fassproduktion bewerkstelligt John R. Rockefeller den Aufbau der *Standard Oil Company* zum größten integrierten Ölkonzern der Geschichte. Doch der abstrakte Fass-Standard hat die konkreten Fässer längst überholt. Kaum ein Tropfen der vier Milliarden Tonnen Rohöl, die gegenwärtig pro Jahr gefördert werden, wurde je in einem Fass transportiert. Und auch die allermeisten Ölprodukte finden ihren Weg außerhalb von Fässern zum Verbraucher.

Die tatsächlich wichtigsten Behälter, in denen Erdöl in die Raffinerien und chemischen Fabriken gelangt, wirken immerhin, als habe man Millionen Fässer aneinander-

geschweißt. Im Pipelineverkehr durchquert kein mobiler Behälter den Raum, hier ist ein langgestreckter Behälter selbst im Raum verlegt und wird von mobilisiertem Frachtgut durchquert. Das Ideal jedes Massen- und Stückgutverkehrs, ein „flüssiger“, auch beim Umladen reibungsloser Ablauf des Transportvorgangs ist mit einem ohnehin flüssigen Transportgut schon nahezu realisiert. Und auch, wenn Teile der Strecke in Supertankern oder Tank-Lastern zurückgelegt wurden, tatsächlich jeder Liter des Lebenselixiers der modernen Industriegesellschaft wurde irgendwo zwischen Speichergestein und Verbraucher durch eine Pipeline gepresst: durch einen Abschnitt des über hunderttausend Kilometer langen Geflechts aus dicken und dünnen, aus vertikalen und horizontalen Förderrohren und Transportleitungen, aus unterirdischen, überirdischen, militärischen und zivilen, geheimen und zur Schau gestellten, Untersee- und Übersee-Pipelines für Rohöl, Erdgas und Raffinerieprodukte, das den Globus gleichsam einschnürt. Sogar Kohle wird nicht selten über Rohrleitungen verschickt, fein gemahlen und mit Wasser homogenisiert.

Die Pipeline ist nicht nur eines der wichtigsten Verkehrsmittel der Moderne, sie eignet sich auch als Leitfigur zur Deutung der Stellung des automobilen Menschen im Kosmos, räumlich wie zeitlich, geopolitisch wie geohistorisch. Pipelines reichen von den periphersten Fördergebieten bis in die glitzernden Zentren der Weltwirtschaft. Hier begegnet die Moderne aber auch ihrer fossilen Basis, ragt Technik weit in die Erdkruste und damit in die Naturgeschichte des Planeten hinein. Sie sind Medien der Zwischenspeicherung, der Übertragung und des Prozessierens gleichermaßen. Wenn mit Lao Tse und Martin Heidegger² Krüge dort wirken wo sie nicht sind, wenn Behälter also gleichzeitig über den Einschluss wie den Ausschluss definiert sind, so gilt dies auch für die Pipeline. Pipelines legen Verbindungen und sperren gerade dadurch andere ab. Sie sind durchlässig und dicht gleichermaßen.

Einerseits wird durch diese Rohrleitungen ein gewaltiger energetischer Kurzschluss erzeugt: zwischen der über Jahrmillionen akkumulierten Naturgeschichte des Lebens auf der Erde und der gerade dadurch beschleunigten Kultur der Moderne. Massenmotorisierung und Globalisierung, die Wachstumsraten des modernen Kapitalismus hängen am Energiestrom aus der Tiefe. Andererseits sind es dieselben langgestreckten Behältersysteme, die es mit hohem

technischen Aufwand erst ermöglichen, den geohistorisch akkumulierten Druck zu dosieren, ihn politisch, ökonomisch und technisch einzudämmen. In Pipelines scheint der Container als Transportmittel und das Prinzip des Containments materiell vereint.

DAS STÄHLERNE NETZ

Die kommunikative Kompetenz von Pipelines ist offensichtlich. Wie jedes Verkehrsmittel töten sie den Raum. Das Pipelinesystem macht aus lokalen Ölquellen eine globale *flood in being*. Zwischen Bohr- und Sammelstationen irgendwo im nirgendwo, *offshore* vor Louisiana, aber auch vor Norwegen und Brasilien, im venezolanischen Dschungel, in der libyschen Wüste, in der russischen Taiga, im Weichbild einer rumänischen, österreichischen oder norddeutschen Erdölgemeinde, nach überallhin wo Öl gefördert wird, reichen Pipelines. Meterdicke Fernleitungen liefern Erdöl und Erdgas über ganze Kontinente, verbinden den Osten mit dem Westen der USA, Westeuropa mit Sibirien. Zwischen Ölhäfen und Raffinerien, vor allem aber innerhalb der Raffinerien kommunizieren unzählige Röhrensysteme miteinander, um das Erdöl für unseren Alltag aufzubereiten: für Tankstellen und Automobile, für Kunststoff- und Kunstfaser-Produkte. Über Düngemittel und die Mechanisierung der Landwirtschaft bildet fossile Energie sogar die Basis unserer Lebensmittel. Über Drogerien und Pharmazien reicht das Öl ebenso hinein in unsere Körper und Gehirne.

Metaphorisch kann noch die letzte Station jedes Energietransports, der Ort des Stoffwechsels selbst, als Pipeline verstanden werden, gleich ob es sich um einen Zwölfszylinder oder um einen organischen Verdauungstrakt handelt. Hat doch – so der österreichische Rohstoffschriftsteller und Bestsellerautor der 1930er und 1940er Jahre Anton Zischka – „der ‚Muskelmotor‘ des kleinsten Kolibri wie das stärkste Strahltriebwerk, den gleichen Zweck [, und kann] auf ein sich gabelndes, als ‚Filter‘ wirkendes Rohrstück zurückgeführt werden [...]: Der arbeitsfähige Treibstoff fließt zu. Der entkräftete fließt ab, als Kohlerauch oder Auspuffgas oder Exkrement.“³

Die Geschichte der Ölpipelines ist so alt wie das moderne Ölwesen selbst. Schon in Titusville werden 1865 acht Kilometer Pipeline zum nächsten Bahnhof gelegt. Kleine

Feldleitungen liegen bald an jedem Bohrturm. Mitunter wurde die Pipeline schon verlegt, bevor es einen Bohrturm gab. Von einem aus den pennsylvanischen Ölvieren in die alte Heimat zurückgekehrten, slowakischen Bauern wird berichtet, er habe 1913 beim Bau eines Drainagesystems für selbst gefundenes Erdgas seinen Hof in die Luft gejagt. Erst so kamen die Behörden den reichen Gas- und Ölbeständen im Wiener Becken auf die Spur, der immerhin während und nach dem Zweiten Weltkrieg wichtigsten Ölprovinz Mitteleuropas. Fernleitungen gibt es bis zum Ersten Weltkrieg nur in den USA sowie zwischen Baku und dem Schwarzen Meer, dort also, wo 1878 mit „Zoroaster“, dem ersten Tankschiff der Gebrüder Nobel, die eurasische Geschichte des Erdölseetransports ihren Anfang genommen hatte. Um der Versenkung durch deutsche U-Boote zu entgehen, wird während des Zweiten Weltkrieges der Öltransport zwischen Texas und New York von Tankschiffen in die Erde verlagert, in eine 2400 km lange Kontinentalleitung. Mit dem Ölboom der Nachkriegszeit, als die für den Krieg ausgebauten Kapazitäten mitsamt den neuen arabischen Quellen den Markt überschwemmen und ein veritables Zeitalter des „Kohlenwasserstoffmenschen“⁴ ausbricht, entstehen überall neue Fernleitungen. Die bis dahin per See- und Flussschiff belieferten Raffinerien Mitteleuropas werden an das neue Strömungssystem angeschlossen. Von Marseille bis Ludwigshafen, von Triest nach Ingolstadt und Wien verlängern Pipelines seit den 1960er Jahren die Ozeanrouten der Supertanker über die große europäische Wasserscheide. Die mit Abstand längste Fernleitung Europas führt aber nicht zu einem Hafenbecken, sie reicht über fünftausend Kilometer in die eurasische Landmasse hinein: die legendäre Druschba-Pipeline. Noch hinter dem Ural liegen die Öl- und Gasfelder, die seit den 1960er Jahren via *Druschba* (= „Freundschaft“) die RGW-Staaten mit Erdöl versorgen. Und seit den berühmten Energieabkommen vom Beginn der 1970er Jahre strömt sowjetisches Gas auch unter dem Eisernen Vorhang hinweg. Schon die Baustelle war als Mittel der Völkerverständigung gedacht. Technische Komponenten und Baulose wurden an die sozialistische Bruderstaatenschar vergeben. Noch heute schwärmen ergraute DDR-Schweißer von ihren Abenteuern in der ukrainischen Steppe.

Der Wohnungsanschluss für Motorenkraftstoffe blieb ein Traum der Kraftstoffindustrie. „Kraftstoff macht orts-

beweglich, Kraftstoffleitungen liefern Ortsbeweglichkeit ins Haus“, hatte der ARAL-Chemiker Walter Ostwald 1940 in der Zeitschrift „Kraftstoff“ angeregt.⁵ Rechnet man die städtischen Gasleitungen zum Pipelinenetz hinzu, so reicht das System durchaus bis in unsere Wohnungen. Hinein in die Psyche des Otto-Normalverbrauchers ragt das Prinzip der Pipeline an ihrem obszönen Ende sowieso, als Tankstutzen. Hier sind phallische Potenz und Ohnmachtsgefühl gleichermaßen präsent. Mit dem Energiebeitrag, der in wenigen Sekunden durch diese Schläuche in unsere Verfügungsgewalt gelangt, könnte man – so einer der blumigen Vergleiche Anton Zischkas – „die Sphinx anheben“; zu einem nichts desto weniger beklagten, weil von Steuern und Spekulanten in die Höhe getriebenen und damit bei allen Pferdestärken stets zugleich kastrierenden Preis.

Gerade am Tankstutzen lässt sich ein Gefühl für die Energiedichte des Öls gewinnen, und damit für die spezifische Botschaft, von der das Medium der Pipeline erst geschaffen wurde: beim Vergleich der erstaunlich kurzen Tankzeiten für chemische Energiespeicher und den langen Ladezeiten für die Elektro-Akkumulatoren der Hybridfahrzeuge. Keine andere Energieform eignet sich derart für mobile Wesen wie chemisch gespeicherte Energie. „Kohle ladet der Dampfer und nicht etwa zusammengepresste Luft oder flüssige Kohlensäure, und Kohlenstoffverbindungen ladet die Mücke, und keine andere Form der Energie ermöglicht ihr, ihren kleinen Leib durch so unverhältnismäßig grosse Entfernungen zu tragen,“ bemerkt der Physiko-Chemiker und Energietheoretiker Wilhelm Ostwald zum Beginn eines namentlich vom Öl umgewälzten 20. Jahrhunderts⁶. „Öl ist geballteste Kraft“, schreibt Anton Zischka zum Beginn des Zweiten Weltkriegs, der sich als globaler Schrittmacher der Massenmotorisierung, des Weltluftverkehrs, der Ölförderung und des Raffineriewesens auswirken sollte.⁷ Bis zur Entfesselung der Atomkräfte gibt es überhaupt keine technisch nutzbare Speicherform für Energie, die den Kohlenwasserstoffen gleich käme. Und auch im Atomzeitalter hat das Öl die Funktion als dichtester Massenkraftstoff und strategisch wichtigstes Gut nicht eingebüßt. Seit die Entente im Ersten Weltkrieg nach einem berühmten, viel zitierten Ausspruch von Lord Curzon „auf einer Woge von Öl zum Sieg“ geschwommen ist, mobilisiert Öl die Geopolitik, bis hinein in die Irakkriege der 1990er und 2000er Jahre. Es ist

Beweglichkeit, was die ortsfest montierten Pipelines über den Globus verteilen.

MEDIEN DER GEOGESCHICHTE

Tatsächlich folgt das Transportprinzip der Pipelines nicht nur einer räumlichen, sondern ebenso einer zeitlichen Logik. Sie verbinden nicht nur Orte, sondern auch unterschiedliche Zeitregime. Schon die geopolitische Abhängigkeit des *western way of life* von despotischen Clans des Mittleren Ostens kann als Konfrontation unterschiedlicher Zeitregime gedeutet werden. Noch spektakulärer ist die geohistorische Verknüpfungsleistung des Pipelinesystems. Es sind jahrmillionen alte Formationen, in die sich Ölbohrer und Förderrohre einschrauben, wenn sie in einigen Tausend Metern Tiefe auf Lagerstätten von Kohlenwasserstoffen treffen. Noch die geschwindeste Technologie wird per Pipeline in den trägen Zeitläuften der Lithosphäre geerdet. Die geohistorische Basis einer gedachten Pyramide, als deren Spitze die Moderne erscheint, ist von erstaunlicher Breite. Wenn eine Speicherformation für heute geförderte Kohlenwasserstoffe – ganz am Beginn also der globalen Pipelinekette – beispielsweise 15 Millionen Jahre alt ist, so verweisen diese Gesteine noch auf viel größere Zeiträume, denn entstanden ist das Öl in zehnmal so alten Erdölmuttergesteinen. Die Erdkruste selbst funktioniert bei diesen Prozessen als Speicher-, dann als Transport-, dann als Reaktions- dann wieder als Transport- dann als Sammelbehälter. Zunächst musste fossile Biomasse, mussten Plankton und Algen vom Kohlenstoffzyklus der Zersetzung isoliert werden, etwa in den Sedimenten flacher Küstenmeere. Um aber den Druck erst zu erzeugen, der für die Erdölgeneese chemisch-physikalisch nötig ist, mussten diese Schichten über Jahrmillionen in die Tiefe verfrachtet werden, von immer neuen Sedimentschichten. Die dabei in der Tiefe entstandenen Kohlenwasserstoffe steigen schließlich wieder nach oben. Erst primäre und sekundäre Migration – so der verkehrswissenschaftliche Fachausdruck der Sedimentologen – transportiert Öl und Gas in die nach oben abgeschlossenen Speichergesteine. Die Seltenheit von Kohlenwasserstoffen in der Erdkruste verdankt sich einem geochemischen Ausleseprozess. Nur ein Tausendstel der aktuellen Biomasse geht statistisch in Kerogen über, davon zwei Prozent in Bitumen, davon ist ein

halbes Prozent in den Speichergesteinen der Lagerstätten als Öl und Gas vorhanden. Aus statistisch ca. 100 Mrd. Tonnen jährlicher Biomasseproduktion berechnen Erdölgeologen einen Zuwachs von nur 10.000 Tonnen Öl und Gas pro Jahr.⁸ Um den aktuellen Weltjahresverbrauch von vier Mrd. Tonnen Öl und zweieinhalb Mrd. Tonnen Gas wieder entstehen zu sehen, müsste man also sehr lange warten: Die Tankfüllung Ihres Porsche Cayenne wird Ihnen im Jahr 2011 präsentiert von 650.000 Plankton-Jahren! Beziffert man diesen geohistorischen Fußabdruck der industriellen Gegenwart, so erscheint ökonomisches Wachstum als gigantisches Defizit, als das Leerräumen uralter Konten, als das Plündern von Zeitspeichern.

Aber die Kommunikationsleistung der Bohr- und Förderanlagen weist in beide Richtungen. Nicht nur basieren die rasanten Ökonomien und Technologien der Gegenwart auf fossiler Akkumulation, auch umgekehrt bedurfte es der menschengemachten Motoren und Konjunkturen, um die gewaltigen, menschenlosen Vorzeiten wissenschaftlich zu fassen. Ohne den Verbrennungsmotor wären die im 20. Jahrhundert geplünderten Erdöllagerstätten zwar noch randvoll, gähnend leer wären aber die Bohrkernlager der Geowissenschaftler und erheblich ärmer die Wissensbestände zur Vorzeit des Lebens auf der Erde. Kein anderes als ein kommerziell strategisches Interesse hat ja dazu geführt, zigtausendfach in die Tiefe der Erdkruste vorzudringen und auf der Suche nach dem wertvollen Rohstoff massenhaft Naturgeschichte zu entziffern. Wenn heute sicheres Wissen etwa über die Sedimentationsgeschichte des Amazonas und damit über die Naturgeschichte eines ganzen Kontinents vorliegt, dann nur aufgrund der Bohrungen, die offshore von Förderplattformen wie der *Deep Water Horizon Horizon* aus unternommen wurden. Nur anhand der dabei „gezogenen“, kilometerlangen Bohrkern lassen sich die geohistorischen Formationen im Untergrund untersuchen. So „verkehrt und verdreht“ es mit Naomi Klein auch scheinen mag: Erst im Aufsuchen, Anbohren, Abschöpfen und Zerstreuen fossiler Schätze sind die Zeithorizonte der modernen Paläowissenschaften, und damit des modernen Menschen konstituiert worden.

Durch vertikale Pipelines wird die geohistorische Spannung der fossilen Energieträger also erst konstituiert, durch horizontale Pipelines wird sie geopolitisch verlagert. Dieser Transport erzeugt freilich alles andere als einen glo-

bal nivellierten Raum energetischer Strömung. Schon die relative Seltenheit großer Havarien zeigt, wie gut Pipelines als Medium der Zähmung und Abschirmung der fossilen Naturgewalten funktionieren. Und auch ökonomisch und strategisch soll Energie ja gerade nicht wahllos ausgeschüttet, sondern nur ganz bestimmten Märkten, Mächten und Motoren zugeteilt werden. Die meisten Pipelineprojekte sind daher ebenso präzise für, wie gegen bestimmte Anrainer konzipiert. Das Nabucco-Projekt des österreichischen Mineralölkonzerns OMV vermeidet sorgfältig die Nähe zu Russland, die Nord-Stream-Pipeline des kremlnahen Energieunternehmens Gazprom hingegen ehemalige Satellitenstaaten der UdSSR. Im Kaukasus, wo Pipelines durch eine geologisch und geopolitisch wechselhafte Region hindurch verlegt wurden und werden, zeigen historische und aktuelle Pipelines wie Graphen die jeweils politische Landkarte an. Nach Art einer Reihenschaltung addieren sich bei einer Pipeline die Risiken der Strecke, und was momentan Versorgungssicherheit bedeutet, kann eine Fatwa / ein Ukas / eine Oktober- / orange / samtene Revolution später zum vitalen Risiko werden – aber auch umgekehrt.

FLASCHENHALS

Eine Pipeline-Metapher, die Container und Containment, Kommunikation und Kontrolle, geplatze und funktionierende Ventile zusammendenken lässt, ist der Flaschenhals. Von einem bottleneck ist die Rede, wenn eine einzelne Engstelle die systemische Zirkulation herunter dimmt, in Verkehrsnetzen, in großtechnischen wie in ökonomischen Systemen, bei Großveranstaltungen. Als Schutz vor systematischer Überlastung sind kontrollierte Flaschenhälse, sind Sollbruchstellen für Energieströme unabdingbar. Physiologische Bilder wie der Infarkt oder der Kollaps beschreiben hingegen die fatalen Auswirkungen von ungeplanten Engstellen in verkehrstechnischen Schlagadern. Und Flaschenhälse eignen sich auch besonders für Attacken von außen. In Terrorwarnungen erscheinen Pipelines darum regelmäßig als Musterziele. Militärhistorisch ist der abstrakte Flaschenhals aber fast prominenter als die fatale Attacke auf die zentrale Ölpipeline. So hielt der Manager der NS-Rüstungsmaschinerie, Albert Speer, Raffinerien und ihr Rohrgeflecht zwar für leicht zerstörbar, aber für fast ebenso

leicht reparabel. Von einer kleinen Ölleitung aber, von der Schmiermittelleitung eines ukrainischen Wasserkraftwerks am Dnjepr, berichtet er mit Sorge in seinen „Erinnerungen“.⁹ Ein einzelner Saboteur habe das ganze Kraftwerk ausschalten können, indem er diese kleine Pipeline abdrehte. Heißgelaufen verschweißten die Generatoren zu einem irreparablen Klumpen Metall. Fast als Fabel reflektiert Speer hier den wichtigsten, oft diskutierten „Flaschenhals“ seiner Kriegswirtschaft: Gezielte Bombardements der an wenigen Orten konzentrierten Kugellagerindustrie hätten beinahe die gesamte deutsche Kriegsmaschine gestoppt, wenn nicht die Verwendung schmiermittelbasierter Gleitlager den Engpass der Kugellagerproduktion überbrückt hätte.

In diesem historischen Schaustück ist eindeutig, was die eigentliche Katastrophe ist: Nicht das Stoppen sondern das Weiterlaufen einer gut geölten Maschine, nicht der Unfall sondern der Normalfall. Für die gegenwärtige Weltkonjunkturmaschine und ihr Pipelinewurzelgeflecht gilt fast Vergleichbares. Zwar erscheint die Kontrolle der Energiebestände durch die bekannten global player als geopolitisches Problem. Fast brisanter weil von geohistorischer Dimension ist aber der auf Potlatsch gestellte, von zigtausenden von parallelen Flaschenhälsen angefachte statt gebremste, über alle Havarien und Krisen hinweg stabile fossile Energiestrom. Dabei ist das Versiegen der Pipelines seit dem Beginn

des Erdölzeitalters gewiss. „Schraubt ihre Türme in den Staub zurück“ übersetzt Heiner Müller Macbeth.¹⁰ Wenn die mit Petrodollars aus der Tiefe der Erde hinauf in den Himmel geschraubten Wolkenkratzer in Houston, Dubai, Doha, Kuala Lumpur und Moskau diesem Ruf zielsicher gefolgt sein werden, erzählen die Reste der Pipelines von der erdölbefeuerten Globalisierung, als die wahrscheinlich längsten Container der Welt.

- 1 Naomi Klein: Gulf oil spill: A hole in the world. In: The Guardian, 19.6.2010. Dt. Übersetzung in: Süddeutsche Zeitung, 12.7.2010.
- 2 Martin Heidegger: Das Ding. In: Ders.: Vorträge und Aufsätze. Pfullingen 1954, S.157-179.
- 3 Anton Zischka: Befreite Energie. Der Menschheitskampf um die Nutzung der Naturkräfte. Düsseldorf 1953, S.11.
- 4 So der Titel des 27. Kapitels in: Daniel Yergin: Der Preis. Die Jagd nach Öl, Geld und Macht. Frankfurt/M. 1991, S.661ff.
- 5 Walter Ostwald: Wovon man spricht. In: Kraftstoff 1940, S.38.
- 6 Wilhelm Ostwald: Vorlesungen über Naturphilosophie. Leipzig 1902, S.234f.
- 7 Anton Zischka: Ölkrieg. Wandlung der Weltmacht Öl. Leipzig 1940, Vorwort, S.5.
- 8 Werner Ladwein, Franz Schmidt: Bildung und Geochemie von Kohlenwasserstoffen sowie deren Anreicherung zu nutzbaren Lagerstätten. In: Erdöl und Erdgas in Österreich. Wien 1993, S.14.
- 9 Albert Speer: Erinnerungen. Frankfurt/M., Berlin 1993, S.251.
- 10 Heiner Müller: Die Stücke 2. Frankfurt/M. 2001, S.308.

