

# Greenpeace zwingt Chemiemüll-Schiff zur Umkehr (1980)

"Seit 1969 wurden jährlich etwa 2 Millionen Tonnen Dünnsäure in die Nordsee eingebracht. Zusammen mit anderen Umweltbelastungen wie Klärschlamm- und Baggerguteinbringung, Abwassereinleitungen durch die Flüsse, Tankreinigungsmaßnahmen, Ölnfällen und ähnlichem wuchs langsam die Gefahr der Vergiftung der Nordsee. Die Zahl kranker Fische nahm zu, Kleinlebewesen und Bodenpflanzen starben ab, die Erträge der Fischerei schwanden.

Nachdem bereits die New Yorker Bucht an dem Abfalleintrag sprichwörtlich erstickt und umgekippt war, nahm sich Greenpeace der Wasserverschmutzung durch Chemieabfälle an.

Im Mai 1980 wurden die Schiffe, die Dünnsäure von Bayer und Kronostitan aus Leverkusen mit Binnenschiffen nach Rotterdam transportierten und dort auf die Tanker umladen blockiert. Drei Tage lang wurde die Blockade aufrechterhalten, mußte dann aber abgebrochen werden, da die Firma Bayer mit einer Schadensersatzforderung von 250.000 DM pro weiteren Blockadetag sowie mit einer direkten Einleitung der Dünnsäure in den Rhein drohte. (...)

Wenige Monate später wendete sich die internationale Umweltschutzorganisation Greenpeace mit einer neuen spektakulären Aktion an die Öffentlichkeit: Der Plan war eigentlich ganz einfach. Ein paar Männer sollten das Dünnsäureschiff auf See zum Stoppen und zur Umkehr zwingen, indem sie vor ihm schwimmend eine Sperre bildeten.

Die verschiedenen Durchführungsmöglichkeiten wurden durchdiskutiert und wieder verworfen. Einzelheiten mußten geklärt werden, wie zum Beispiel: Wie sind die zu erwartenden Wetterverhältnisse? Wie tief und auch wie kalt wird das Wasser sein? Informationen zu Rettungsringen, Signalmitteln, Funkgeräten, Schwimmwesten, Greenpeace-Flaggen und anderem mußten eingeholt werden. Besondere Bedeutung kam der Frage nach der Art und Weise der Berichterstattung zu - welche Reporter und Fotografen werden auf dem Aktionsschiff ›Sirius‹ mitfahren, wie bringt man den Aktionsablauf am besten ins Bild? Ferner mußten Informationen zum Problem der Titandioxidproduktion gesammelt und zu einer Pressemappe zusammengestellt werden.

Der Plan nahm zunehmend Gestalt an, bald konnte man sich einen Überblick über die anfallenden Kosten verschaffen. Als Termin war Mitte September festgelegt worden. Doch da machten uns die niederländischen Gerichte einen Strich durch die Rechnung: Der Einspruch von Greenpeace gegen die Atommüllversenkung wurde überraschend zurückgewiesen. Daraufhin sah sich Greenpeace zu einer erneuten Atommüll-Aktion veranlaßt, und die Dünnsäure-Blockade mußte vorläufig verschoben werden. Man faßte erst die Oktoberwoche ins Auge, was allerdings rapide die Chancen sinken ließ, die Dünnsäure-Aktion in geplanter Form bei gutem Wetter durchführen zu können. In der Zeit, bis es soweit war, brannte überraschend eines der beiden Dünnsäure-Verklappungsschiffe bei Schweißarbeiten in der Werft aus. Wir verfolgten konzentriert den Fahrplan des verbleibenden Verklappungsschiffes ›Kronos‹, das nun Tag und Nacht fuhr, um die anfallende Dünnsäure zu versenken.

Wann war nun der günstigste Zeitpunkt für eine Blockade? Bei Nacht war die Durchführung unseres Plans zu gefährlich, hoher Seegang und unregelmäßige Fahrten der Kronos verminderten die Möglichkeiten.

Wir schreiten zur Tat

Am Freitag, den 16. Oktober trafen sich die deutschen Teilnehmer der Blockade im Greenpeace-Büro. Ihre Ausrüstung füllte einen VW-Bus. Da das Verladen und vor allem die Zolldeklarierung viel Zeit in Anspruch nahm, verzögerte sich der Aufbruch. Die Zurückbleibenden bangten, ob an der Grenze alles gut gehen würde, aber es kam zu keinen Zwischenfällen. Am Schiff traf man

sich mit Presseleuten, Fotografen und einem Filmteam.

Am Samstag, den 17. Oktober lief unser Aktionsschiff ›Sirius‹ von Amsterdam aus. Man suchte sich auf See einen ruhigen Ankerplatz und hielt eine Generalprobe ab. Das war sehr wichtig, da sich die Teilnehmer aufgrund der internationalen Zusammensetzung mitunter an Bord erst kennengelernt hatten. Die Sirius ›mimte‹ das Verklappungsschiff so hautnah, daß ein deutscher Teilnehmer beinah vom Bug unter Wasser gedrückt worden wäre.

Währenddessen wurde die Kronos von einem Beobachtungsposten überwacht, der ständig in Verbindung zum Hamburger Büro stand. Der unregelmäßige Fahrplan des Verklappungsschiffes und die Schlechtwetter-Verhältnisse ließen es nicht zu, daß wir vor dem 20. Oktober blockieren konnten.

Am Dienstag, den 20. Oktober ging es dann sehr schnell: die Kronos kam in Sicht, die Sirius fuhr heran und gab dem Kapitän unsere Forderung per Funk bekannt:

Das Dünnsäureschiff sollte stoppen und einer Greenpeace-Abordnung Gelegenheit geben, an Bord Proben der Ladung zu entnehmen. Dann sollte die Kronos beladen wieder nach Nordenham, ihrem Ausgangspunkt, zurückkehren.

Der Kronos-Kapitän ging darauf nicht ein, sondern ›drehte auf‹ und setzte seine Fahrt fort. Es kam zur ersten Überraschung - die Kronos war schneller als die Sirius, deren Maschine wegen einer gerade durchgeführten Reparatur noch geschont werden mußte. Die Kronos erreichte das Verklappungsgebiet und pumpte ihre Ladung ungerührt in die Nordsee. An der Wasserverfärbung konnten die Leute auf der Sirius deutlich sehen, daß hier zwei verschiedene Substanzen eingeleitet wurden.

Wind und Seegang hatten mittlerweile so stark zugenommen, daß eines der ausgesetzten Schlauchboote auf der Fahrt zur Kronos stark beschädigt wurde. An ein Aussetzen der Froschmänner war gar nicht zu denken. Eine Fortsetzung unserer Aktion war zu riskant. Der Fernseh-Hubschrauber, der pünktlich an Ort und Stelle war, hatte die tanzenden Schlauchboote in der stinkenden Chemie-Brühe gefilmt und war dann wieder abgedreht. Zu ein paar spektakulären Bildern hatte es gereicht, aber die Kronos-Besatzung war gewarnt.

In den kommenden Tagen wurde nur im Schutz der Dunkelheit verklappt, was die Sirius zum tatenlosen Beobachten verurteilte.

Aufgeben oder weitermachen?

Diese Frage stellten sich alle Beteiligten. Als aber von Greenpeace International signalisiert wurde, daß eine Woche ›Verlängerung‹ finanziell drin sei, entschied man sich mehrheitlich fürs Weitermachen. Trotzdem war die Stimmung, nicht nur an Bord, auf einem Tiefpunkt.

Am Montag, den 26. Oktober meldete der Beobachtungsposten um 8.30 Uhr ›der Apfel ist vom Baum gefallen‹ (sprich: die Kronos ist ausgelaufen). Schlagartig schlug die Stimmung um. Die Sirius legte sich im Nebel in der Wesermündung auf die Lauer. Gegen Mittag klarte es auf, es war fast windstill. Da wurde vom Mast aus die Kronos erspäht! Man folgte ihr in sicherem Abstand und es gelang, sie im Verklappungsgebiet zu stellen. Alles klappte wie am Schnürchen: Schlauchboote wurden ausgesetzt, jagten nach vorne, setzten vor der Kronos die Schwimmer aus. Wieder wurde der Kapitän der Kronos über Funk mit unseren Forderungen konfrontiert. Währenddessen versuchte er mit waghalsigen Manövern den Schlauchbooten und Schwimmern auszuweichen, Dünnsäure strömte ständig aus.

Folgende Funksprüche wurden ausgetauscht:

Sirius: Ja Kronos, hier ist die Sirius, wir fordern Sie auf, das Dumpen in diesem Gebiet einzustellen und uns Proben auszuhändigen.

Kronos: Ja, das hatten wir doch schon mal.

Sirius: Ja, wir wollten das bloß noch einmal abklären, Sie beharren darauf, daß Sie uns die Chance nicht geben wollen, das hab' ich richtig verstanden.

Kronos: So ist es.

Ein Schlauchboot, das sich in der Zwischenzeit an das Heck der Kronos herangepircht hatte, kenterte im Schraubenwasser. Einer der Leute im Boot erhielt Verätzungen an Mund und Augen. Die Kronos war mit laufender Schraube durch die ›lebende Sperre‹ hindurchgefahren -

lebensgefährlich für unsere Schwimmer.

Kronos: Ja, Sirius, hier spricht Kapitän Kronos. Ich würde sagen, nehmen Sie die Boote von meinem Steven weg. Ich hafte für keine Sache, die Sie sich selber zufügen.

Sirius: Ja, wenn Sie so weitermachen, sehen Sie, daß sie Menschenleben gefährden. Wenn Sie das in Kauf nehmen, müssen Sie hinterher auch sich gefallen lassen, daß es einer juristischen Wertung unterzogen wird.

Kronos: Kommen Sie doch auf mein Schiff.

Sirius: Wir wollen nicht auf Ihr Schiff kommen, das wollen wir klarstellen, das haben wir gestern bereits versucht, klarzustellen, daß wir nicht versuchen, Sie zu entern und daß wir keine Gewalt gegen Sie anwenden.

Kronos: Und wenn ich stoppe, muß ich das Pumpen abstellen.

Sirius: Das ist Ihr Problem, ja.

Kronos: Das ist mein Problem. Das ist richtig. Also muß ich weiterfahren, solange ich verklappe.

Sirius: Ja, das ist eine Entscheidung, die Sie treffen müssen, Sie sehen aber, wie sehr Sie die Leute gefährden. Ein Boot ist bereits gekentert.

Kronos: Ja, das ist ja nun nicht meine Sache, und ich hab Sie nicht hierrauf gebeten, und ich hab meine Genehmigung, daß ich das darf, was ich tue.

Sirius: Ich halte es für wenig sinnvoll, daß wir hier über formale Aspekte diskutieren. Es geht rein darum, daß hier Menschen konkret gefährdet werden.

Kronos: Die sollen Sie mal abziehen, wenn Sie Verantwortung haben.

Die Sirius drehte, die Schlauchboote und die Schwimmer formierten sich zum zweiten Durchgang. Erneut rauschte die Kronos heran. Die Schlauchboote setzten sich vor ihren Bug, die Schwimmer schwammen ins Wasser und schlossen die Sperre. Abermals durchfuhr die Kronos die Kette, diesmal jedoch mit gestoppter Maschine. Der Kronos-Kapitän wurde noch eindringlicher auf sein leichtfertiges und verantwortungsloses Handeln hingewiesen. Er stand im Konflikt zwischen seiner Aufgabe und seinem Gewissen.

Sirius: Kronos, vor Ihnen befinden sich gleich wieder Leute im Wasser. Sie gefährden sie. Stoppen Sie und stellen Sie das Dumpen ein. Die Leute sind durch Sie einer zweifachen Gefährdung ausgesetzt, einmal durch die Chemikalien, zum anderen, weil Sie mit soviel Fahrt durch die Schwimmer gehen, die von ihrem Recht zu baden Gebrauch machen. Stoppen Sie und stellen Sie das Dumpen ein.

Kurz vor dem dritten Durchgang kam dann endlich die Meldung:

Kronos: Ich gehe jetzt südlich aus dem Verklappungsgebiet raus, stelle die Verklappung ein und fahre wieder nach Nordenham.

Sirius: Ja, ok. wir wollen dann keine Schwimmer mehr vor Ihnen aussetzen.

Kronos: Verstanden, ich gehe südlich, und ich bin auf Südkurs, und ich stoppe die Verklappung.

Sirius: Ok. Kronos, wir stellen sofort alles ein.

Die Boote und die Schwimmer wurden zurückgerufen und an Bord genommen, ebenso das havarierte Schlauchboot."

Greenpeace (Hrsg.): Neue Aktion gegen Dünnsäure-Verklappung. Greenpeace zwingt Chemiemüll-Schiff zur Umkehr. Hamburg 1980, Auszüge.

*Günther Gugel: Wir werden nicht weichen. Erfahrungen mit Gewaltfreiheit. Eine praxisorientierte Einführung. Tübingen 1996.*