

Das Greenpeace-Schiff „Beluga“

Vom Bremer Feuerlöschboot zum Symbol des Widerstands



Bild: Die Beluga nimmt Fahrt auf © Dott/Greenpeace

Das Greenpeace-Aktionsschiff „Beluga“ nimmt 1984 ihren Dienst für die unabhängige Umweltschutzorganisation auf. Um Schadstoffmessungen in Gewässern durchzuführen, wird sie mit einem modernen Bordlabor ausgestattet. Das Aktionsschiff hat es Greenpeace ermöglicht, an vielen Orten und unabhängig von Charterschiffen zu agieren. So ist das Schiff an fast allen Atomkraftwerken oder auch vor den Wiederaufbereitungsanlagen (WAA) Sellafield und La Hague zu Protest- und Messfahrten. Damit ist sie Teil der Anti-Atombewegung geworden. Ihren letzten Hafen findet die „Beluga“ daher vor dem geplanten Endlager in Gorleben – als Symbol des Widerstands.

Zuerst war sie ein rostrotes Feuerlöschboot und dann der Liebling der Greenpeacer: Das Flussschiff „Beluga“ war seit 1984 im Dienst für die Umwelt unterwegs. Eine Sammelaktion erbrachte 1984 spek-

takuläre 1,4 Millionen Mark, sodass ein altes Feuerlöschboot von der Stadt Bremen gekauft werden konnte. Es bekam den Namen des kleinen weißen Wals, der einst in den noch sauberen Flüssen Europas lebte: „Beluga“. In über 10.000 Arbeitsstunden bauten 40 freiwillige Helfer das Boot in ein Aktionsschiff mit modernem Labor um.

Technische Daten:

Schiffstyp:	Feuerlöschschiff
Baujahr:	1960
Länge:	23,7 Meter
Breite:	5,15 Meter
Tiefgang:	1,80 Meter
Geschwindigkeit:	12 Knoten
Besatzung:	3 (max. 8) Personen

In den ersten Jahren wurde die „Beluga“ hauptsächlich in europäischen Flüssen, Flussmündungen und Küstengewässern eingesetzt. Im Juli 1985 startete sie zu ihrer ersten Aktionsfahrt auf dem Rhein. Seitdem war sie auf zahlreichen europäischen Flüssen und Seen, an den Küsten

der Nord- und Ostsee, aber auch auf den Großen Seen Nordamerikas und dem Mississippi unterwegs.



Bild: Die Beluga im Hamburger Hafen
© Dott/Greenpeace

1995 war die „Beluga“ auch an den Aktionen gegen die Versenkung der Ölplattform Brent Spar beteiligt. Auf einer Ozonsmog-Tour 1996 nahm das Schiff an der bundesweiten Jugend-Aktion BISS mit der Forderung nach einem verbesserten Ozongesetz teil. Die Jugendlichen informierten mit dieser Tour über die Gefahren des Atemgiftes. Insgesamt zehn Städte wurden mit der „Beluga“ angelaufen. Zum Ende der Tour bekam die Bundestagsvizepräsidentin in Bonn 90.000 Unterschriften von Kindern und Jugendlichen für ein strengeres Sommersmog-Gesetz übergeben. 1998 kam die „Beluga“ zum Schutz der Wälder zum Einsatz: Sie lief die Häfen von Kiel, Warnemünde, Greifswald und Lübeck an, um auf die Kahlschläge in den Regenwäldern Kanadas aufmerksam zu machen. Von dort ging es dann in die Irische See.

In Aktion gegen Wiederaufarbeitung

Mit Hilfe der „Beluga“ hatten Greenpeace-Aktivisten die Möglichkeit, Sediment- und Wasserproben im Bereich der Ableitungsrohre der Wiederaufarbeitungsanlagen Sellafield (England) und La Hague (Frankreich) zu nehmen. Hier wurde auch deutscher Atommüll verarbeitet und Tausende Tonnen Atommüll produziert, der zum Teil einfach in die See abgeleitet wird. Bis 2005 galt die Regel, dass der Atommüll – abgesehen von den wiederaufbereiteten Atombrennstäben –, der sich in diesen

beiden Anlagen befand, als „entsorgt“ galt. Damit war eine Forderung für den Betrieb deutscher AKWs erfüllt. Ursprünglich gebaut als staatliche Projekte, die vor allem der Versorgung des Militärs mit waffenfähigem Plutonium dienen sollten, werden sie inzwischen privat betrieben.



Bild: Anti-Atom-Protest © Fink/Greenpeace

Mit der Beluga vor der WAA La Hague

Bei den Bodenproben, die in unmittelbarer Nähe des Ausflusses vorgenommen wurden, ergaben sich dann auch Werte, nach denen man den Meeresboden selbst als Atommüll einstufen müsste. Auch die Proben an Meerestieren, die in der Nähe des Rohres gefangen wurden, ergaben erschreckende Werte. Greenpeace hat aufgrund dieser Messungen gegen die Betreiberfirma von La Hague „COGEMA“ wegen einer Vielzahl von Verstößen gegen die gesetzlichen Auflagen eine Klage eingereicht.

Strahlenmessungen vor Sellafield

Auch in Sellafield haben Greenpeace-Aktivisten eigene Messungen vorgenommen. Und das, obwohl die Strömungen und der große Tidenhub in der Irischen See die Arbeiten fast unmöglich machten. Den Tauchern war es nur rund eine halbe Stunde am Tag möglich, hier zu tauchen. Auch an den Mündungen der Flüsse in der Umgebung und in den Ruhezonen der kurvenreichen Flüsse stellten die Aktivisten hohe Strahlenwerte fest. Dank der „Beluga“ kamen die Aktivisten vor die Wiederaufbereitungsanlage und in die Flüsse.



Bild: Probenentnahme vor WAA in Sellafeld © Newman/Greenpeace

Tour durch die Häfen der Nord- und Ostsee

1999 wurde die „Beluga“ auf eine Tour durch die Häfen der Nord- und Ostsee gesandt. Während dieser Fahrt wurden Höchstwerte von Tributylzinn (TBT) im Schlick rund um Schiffswerften gemessen. Im Dezember war das Schiff zurück im Hamburger Hafen. Rund zwei Dutzend Aktivisten erschwerten mit ihr die Entladung eines Frachters, von dem genmanipulierter Maiskleber gelöscht werden sollte. Greenpeace forderte, den Import gentechnisch veränderter Ware nach Europa zu verbieten. Im Jahr 2000 wurde die „Beluga“ erneut in einer Kampagne gegen giftige TBT-Schiffsanstriche eingesetzt; Ende 2000 begleitete sie eine Protestaktion gegen die Einfuhr von Zellstoff aus kanadischem Urwaldholz.

Im März 2001 war die „Beluga“ in der Katerinne in Aktion. Nach der Kollision eines Tankers mit einem Frachter, bei dem rund 2.600 Tonnen Öl ausliefen, überwachte Greenpeace vier Wochen lang das Gebiet in der Ostsee. Anschließend startete Greenpeace mit der „Beluga“ eine Tour entlang der ostfriesischen Inseln und Sylt, bei der die Aktivisten über die Windenergienutzung auf hoher See informieren.

Wachwechsel: Die „Beluga II“ wird in Dienst gestellt

Im August 2004 kam der Wachwechsel. Eine neue Beluga, die „Beluga II“, nahm ihren Dienst auf. Mit ihr wurde erstmals ein Schiff für Greenpeace neu gebaut. Alle

anderen Schiffe zuvor, wie die erste Beluga oder die Arctic Sunrise, wurden gebraucht gekauft und umgebaut.



Bild: Die Beluga II nimmt ihren Dienst auf © Scriba/Greenpeace

Die „Beluga II“ ist nach dem Prinzip des holländischen Klippers gebaut und damit universell einsetzbar: Sie kann auf allen größeren europäischen Binnengewässern fahren – Flüssen und Kanälen – sowie vor den Küsten der Nord- und Ostsee. Zum Unterfahren von Brücken können die beiden Masten umgeklappt werden.



Bild: Die „Beluga II“ © Dott/Greenpeace

Die „Beluga II“ hat einen erheblich größeren Aktionsradius als ihre Vorgängerin und kann unter Motor 2100 bis 2700 Kilometer zurücklegen, ohne tanken zu müssen. Und der neue Segler kann noch mehr: Das neue Schiff bietet die Möglichkeit, einen Container an Bord zu nehmen. Dieser kann ein Labor beherbergen, aber auch ein Kommunikationszentrum oder eine Ausstellung für die Öffentlichkeit – je nachdem, was für das jeweilige Projekt benötigt wird. Ansonsten ist die Inneneinrichtung der „Beluga II“ ist bescheiden und enthält nur das Nötigste.

Die Chronik der „Beluga“:

1984 Greenpeace kauft ein Feuerlöschboot und tauft es „Beluga“. Es wird mit einem Bordlabor ausgestattet.

1985 Erste Aktionsfahrten auf dem Rhein. Die „Beluga“ ist in Europa auf Flüssen, Seen und an den Nord- und Ostseeküsten unterwegs.

1986 Fahndung mit der „Beluga“ nach Gifteinleitungen in die Weser.

1988 Verschiffung der „Beluga“ nach Nordamerika: Sie ist sechs Monate auf der Tour „Water for Life“ auf den Großen Seen und dem Mississippi unterwegs.

1991 Abschaffung des Bordlabors. Die „Beluga“ dient seitdem als Aktionsschiff. Wasserproben werden fortan an Land analysiert.

1995 Die „Beluga“ ist bei den Aktionen gegen die Versenkung der Ölplattform „Brent Spar“ dabei.

1996 Auf einer Ozonsmog-Tour nimmt das Schiff an der bundesweiten Jugend-Aktion BISS zur Forderung eines verbesserten Ozongesetzes teil.

1997 Im September Wassermessungen an der Wiederaufarbeitungsanlage (WAA) La Hague. Zuvor: Aktion in Würzburg bei Raiffeisen zu Risiken der Genmanipulation bei Pflanzen und Tieren.

1998 Greenpeacer nehmen Sediment- und Wasserproben an den Ableitungsrohren der WAA Sellafield in der Irischen See. Nächste Stationen sind das Atomkraftwerk Stade und die WAA La Hague. Dann: Einsatz in norddeutschen Hafenstädten zum Schutz der kanadischen Urwälder.

1999 Messungen von Tributylzinn-Werten (TBT) im Schlick von Schiffswerften in Nord- und Ostsee-Häfen. Im Hamburger Hafen behindern Aktivisten mit der „Beluga“ das Entladen eines Frachters mit genmanipuliertem Maiskleber.

2000 Einsatz in der Kampagne gegen giftige TBT-Schiffsanstriche. Aktion gegen die Einfuhr von Zellstoff aus kanadischem Urwaldholz.

2001 In der Kadettrinne: Einmonatige Überwachung des Ostsee-Gebiets nach der Havarie eines Frachters. Informationstour zur Windenergienutzung entlang der ostfriesischen Inseln und Sylt.

2002 Nochmalige Überwachung des Schiffsverkehrs in der Kadettrinne.

2004 Die neugebaute „Beluga II“ löst die alte „Beluga“ ab. Das außer Dienst gestellte Greenpeace-Schiff ist vor dem Sea Life Center in Oberhausen zu besichtigen.

2005-2010 Schulungsschiff für interne Weiterbildung, fest angelegt in Hamburg.

2005-2010 Teilabwrackung nach IMO-Umweltkriterien.

2013 Die „Beluga“ setzt ein Zeichen im Gorlebener Wald gegen die verfehlte deutsche Atommüllpolitik.

Greenpeace fordert:

- Einen ehrlichen Neuanfang in der Endlagersuche
- Den geologisch ungeeigneten Standort Gorleben aufgeben
- Weltweite Stilllegung von „Wiederaufbereitungsanlagen“ (wie Sellafield und La Hague)
- Einen weltweiten Ausstieg aus der Atomkraft

Weitere Informationen:

- Entdecken Sie die Informationspunkte in Gorleben. Nähere Informationen: <http://gpurl.de/Infopunkte-Gorleben>
- Der Blog zur letzten Reise der Beluga: <http://gpurl.de/Beluga>
- Infos zur Endlagerung und zur Beluga: http://gpurl.de/zwischen_endlager

Unterstützen Sie Greenpeace:

Um unabhängig zu bleiben, lässt sich Greenpeace nicht sponsern – weder von der Industrie noch von der Politik. Der Verein lebt von Privatspenden. Werden Sie Fördermitglied, damit Greenpeace mit der Beluga II weiter in Fahrt bleibt. Infos: www.greenpeace.de/spenden