

Leonardo – Wissenschaft und mehr  
Sendedatum: 5. Juni 2007

## **Schwerpunkt: Das schmutzige Ende des Luxusliners "France"**

von Britta Dombrowe und Valentin Thurn

---

Sprecherin: Alang im indischen Bundesstaat Gujarat, weltweit das Zentrum der Schiffsverschrottung. Im Watt zeichnet sich die Silhouette eines gewaltigen Schiffes ab. Der tiefblaue Lack des Rumpfes ist an vielen Stellen abgeplatzt. Am Bug sieht man den Namen Blue Lady und darunter, nur notdürftig übergepinselt, einen zweiten: Norway. Früher hieß das Schiff mit den elegant geschwungenen Linien einmal France, doch davon ist nichts mehr zu sehen. Hochsee-Schlepper haben den Ozeanriesen mit Volldampf ans Ufer gezogen und regelrecht in den Schlick gerammt. Beaching nennt man das hier. Jetzt sollte das Schiff eigentlich zerlegt werden. Doch es gibt Schwierigkeiten: Der ausgediente Transatlantikliner hat rund 1000 Tonnen Asbest verbaut. Nun streitet man sich vor Gericht, ob der Besitzer, ein Abwrackunternehmen, es hier in Alang auseinander nehmen darf. Denn die Bedingungen unter denen das geschieht sind eine Bedrohung für Mensch und Umwelt. Nach geltendem internationalem und indischem Recht hätte das Schiff eigentlich gar nicht auf den Strand gesetzt werden dürfen, weiß der indische Rechtsanwalt Sanjay Parikh:

*O-Ton Sanjay Parikh:*

*“In India we had the rules from 1989, the Hazardous Waste Rules basically for regulating and controlling the hazardous waste holders to be deposited of what permission must be given to the industries which are dealing with the hazardous waste. But there was no implementation after 1989. And still the permissions are given to the industries to operate.”*

*Übersetzung:*

*„In Indien haben wir 1989 das Gesetz zur Giftmüll-Entsorgung verabschiedet, dass die Besitzer von Giftmüllgütern kontrollieren sollte. Die Entsorgungsindustrie müsste sich eigentlich einer Überprüfung unterziehen*

*und bekäme nur dann die Genehmigung, wenn sie auch bestimmte Auflagen erfüllt. Aber das ist niemals wirklich durchgesetzt worden. Die Genehmigungen werden der Entsorgungsindustrie einfach ausgestellt.“*

Sprecherin: Sanjay Parikh bemüht sich schon seit über 10 Jahren darum, dass keine verseuchten Schiffe mehr aus den reichen Industrienationen nach Asien zur Billigverschrottung gebracht werden. Zum Fall der asbestverseuchten „France“ hat er eine klare Meinung:

*O-Ton Sanjay Parikh:*

*“The ankering of this particular ship, the beaching of this ship, the planned breaking of the ship, that is now questioned on the Supreme court, according to me, is absolutely illegal by the violation of the Mendon committee, the rules of the Supreme Court and even generally the environmental principals, which I think the Indian government is concerned, the court is concerned and the common people in this country is concerned.”*

*Übersetzung:*

*„Das Ankern, das Beaching, die geplante Abwrackung, die nun vor dem Obersten Gerichtshof diskutiert wird, das alles ist in meinen Augen absolut illegal! Es ist eine Verletzung der Richtlinien der Abwrackungs-Kommission, der Regeln des Gerichtshofs und auch aller geltenden internationaler Umweltbestimmungen. Darüber ist die Regierung beunruhigt, ebenso wie das Gericht und vor allem die Menschen in diesem Land.“*

Sprecherin: Und die Besorgnis besteht zu Recht, denn die Bedingungen unter denen die France abgewrackt werden soll sind katastrophal - ebenso wie bei rund 400-700 weiteren Hochseeschiffen die jährlich in Asien verschrottet werden. Die Frachtschiffe, Tanker und großen Passagierschiffe sind voll mit Asbest, giftigen Lacken, Öl und Blei. Ohne Schutzkleidung nehmen die zahlreichen Wanderarbeiter die Kolosse mit Schweißbrennern auseinander. Jährlich sterben allein in Alang an die 100 Arbeiter durch Arbeitsunfälle. Über die Langzeitfolge der ständigen Vergiftung durch brennende giftige Lacke und Asbest gibt es keine genauen Statistiken. Der Giftmüll-Experte Andreas Bernstorff schätzt dass die Dunkelziffer sehr hoch ist. Er machte sich mit eigenen Augen ein Bild von dem unbedarften Umgang mit giftigen Materialien in Indien:

O-Ton Andreas Bernstorff:

*„Zum Beispiel die ganzen Isoliermaterialien, die werden per Hand ausgebrochen, ohne jeden Schutz und dabei wird natürlich Asbeststaub, Asbestfaser frei in großen Mengen, einen Teil verwertet man in Indien noch, aber der allergrößte Teil wird ins Meer getragen. In Bombay ist es so, dass da Kolonnen von Frauen kommen die tragen mit Schalen auf dem Kopf die Asbestmengen in das Meer und schütten das dort ab. Die haben keine Ahnung was das ist. Auch der Arzt, der nebenan ist, einen Wundarzt gibt es da, der weiß nicht was Asbest ist. Der kennt das Wort nicht.“*

Sprecherin: Die Schiffs-Reeder kümmert das wenig. Sie sind daran interessiert, dass die reichen OECD-Länder weiterhin ihre ausrangierten Hochseeschiffe nach Asien verkaufen.

O-Ton Andreas Bernstorff:

*„Indien ist interessiert an dem Baumaterial Schiffsstahl. Die haben für ihre Bauwirtschaft Stähle aus den Schiffen und das beläuft sich auf 15 bis 18 Prozent des nationalen Stahlverbrauchs in Indien. Das ist also ein bedeutsamer Wirtschaftszweig, der es ermöglicht über Stahlrecycling die Kosten zu senken. Schlimm ist eben, dass die Arbeiter von Krebskrankheiten bedroht sind und eingehen wie die Fliegen.“*

Sprecherin: Eine Abwrackung, die Umwelt und Mensch schont, ist theoretisch möglich, doch sehr teuer. Früher gab es auch in Europa Schiffsabwrackungs-Unternehmen.

O-Ton Andreas Bernstorff:

*„Anfang der 80er Jahre gab es große Skandale um Asbestschäden. Asbest lässt sich sehr leicht nachweisen im Körper. Und hat eindeutige Krankheitssymptome nämlich die Asbestose, die Asbestbedingte Staublung und einen Rippenfellkrebs, der nur durch Asbest erzeugt wird. In dieser Zeit wurde es teuer für Bauunternehmer, für Schiffsbauer, für Werften, wenn in Arbeitern Asbest entdeckt wurde, die Entschädigungsforderungen waren hoch. Und man hat gesagt, das wollen wir hier nicht haben, beim Verschrotten auch noch Asbest schlucken, das passt nicht, das ist uns viel zu teuer, das sollen die Asiaten machen.“*

Sprecherin: So zog man auch die Blue Lady zur Verschrottung in asiatische Gewässer. Dort liegt sie nun und wartet auf die Entscheidung des Gerichtshofs. Das letzte Kapitel der bewegten Geschichte eines großen Schiffes, das noch vor seinem Stapellauf im Mai 1960 im französischen St. Nazaire Legende war:

Für die Transatlantik-Route Le Havre - New York baute die Werft Chantiers de l'Atlantique einen prestigeträchtigen Superliner. Er sollte zeigen, dass Frankreich auch im Schiffsbau unbestrittene „Grande Nation“ war: 15 m länger als der Eiffelturm, so hoch wie der Arc de Triomphe und die Gesamt-Deckfläche entsprach der Place de la Concorde. Nur ein Name kam für dieses Schiff in Frage, als Madame de Gaulle an jenem strahlenden Maitag eine Flasche Champagner an der Bordwand zerschellen ließ: France.

Mit ihren 4 Schrauben und Dampfturbinen machte die France gut 35 Knoten Fahrt und war damit einer der schnellsten Transatlantiker. Die luxuriöse Ausstattung zog elegantes Publikum aus aller Welt an, das sich im Theater, im Casino und in den Restaurants der France vergnügte. Ihre prominenteste Passagierin ging 1962 an Bord, rund um die Uhr bewacht bezog sie die Kabine M 79: Die Mona Lisa fuhr zu einer Ausstellung nach New York.

377 mal überquerte die France den Atlantik in Höchstgeschwindigkeit, sie unternahm 93 Kreuzfahrten und legte rund 1,8 Millionen Seemeilen zurück und dennoch waren ihre Tage seit den frühen 70er Jahren gezählt: Der Flugverkehr löste die energieaufwändigen Schiffe ab.

1974 strich die französische Regierung der Compagnie Generale Transatlantique die Subventionen. Das bedeutete das Aus für die France. Trotz eines Streiks der Besatzung und der Hafendarbeiter wurde das Schiff außer Dienst gestellt. Zwei Jahre später kaufte es der norwegische Reeder Knut Kloster. Er wollte die France zum Kreuzfahrtschiff umbauen. Zukünftig sollte der Nationalstolz Frankreichs nun Norway heißen. Den Zuschlag für den aufwendigen Umbau erhielt die Lloydwerft in Bremerhaven. Werner Lüken, Geschäftsleiter der Lloydwerft erinnert sich, dass die Franzosen ganz und gar nicht begeistert waren:

O-Ton Werner Lüken:

*„Die erste Todsünde der Lloydwerft war, dass wir es gewagt haben, die France in die Norway umzubauen. Zu der Zeit als wir das getan haben war die Norway das größte Kreuzfahrtschiff der Welt, im Laufe der Zeit sind aber neuere Schiffe in Dienst gestellt worden, dass Ende der 80er Jahre die Norway nicht mehr das größte Kreuzfahrtschiff der Welt war. Und deswegen hat die Reederei uns beauftragt 1990 124 zusätzliche Kabinen auf die Norway aufzusetzen. Das heißt, wir haben ein bis zwei Decks auf das Schiff aufgesetzt und dadurch den Anblick des Schiffes verändert und das haben die Franzosen uns als zweite Todsünde angelastet.“*

Sprecherin: Am ersten Juni 1980 läuft das nun blau gewandete Schiff zum zweiten mal zur Jungfernfahrt aus. Diesmal in ihr neues Heimatland. Mit an Bord ist der Ingenieur Kurt Satow, der die Umbauarbeiten in Bremerhaven geleitet hatte.

O-Ton Kurt Satow:

*„Im Grunde war das eigentlich das Schiff, wo ich am meisten Herzblut drin hatte und am meisten Erlebnisse mit hatte, wenn man nur allein an die erste Reise denkt von Bremerhaven nach Oslo und der Empfang in Oslo, also so was gibt es glaube ich nur einmal in der Welt, als der König an Bord gekommen ist und diese ganzen Sachen. Und das Tohuwabohu bei der Überfahrt und die Menschen an der Pier als Passagiere mit wollten, gebucht hatten, aber keine Kammern bekamen, weil sie überbucht hatten. Das sind natürlich Eindrücke, die man behält“*

Sprecherin: Mit dem Kreuzfahrtschiff Norway kann die Reederei an die alten Glanzzeiten des Atlantikliners anknüpfen. Die Norway wird zur gesellschaftlichen Bühne der Reichen und Schönen. Das ändert sich auch nicht, als im Jahr 2000 Knut Klosters Norwegian Cruise Line nach einem harten Übernahmekampf von der Reederei Star Cruises aus Malaysia geschluckt wird. Die Nachfrage nach Karibikkreuzfahrten auf dem eleganten Schiff bleibt ungebrochen. Bis 2003 die Katastrophe passierte: Nach einer siebentägigen Kreuzfahrt liegt die Norway im Hafen von Miami, als sich eine Explosion im Kesselraum ereignet. Der zuständige Ingenieur Kurt Satow aus Bremerhaven wird als erster verständigt. Sofort reist er nach Amerika:

*O-Ton Kurt Satow:*

*„Und dann sind wir in den Kesselraum gegangen und da konnte ich sehen, dass der Kessel 23 eben vollkommen zerstört war. Eine große doppelflügelige Tür, die war vollkommen aufgerissen, rausgeflogen und der Dampf ist dann in die Kammern eingedrungen. Und die Kammern, die auf der gegenüberliegenden Seite waren, wo auch die meisten Toten waren auch vollständig zerstört, also Wände und das alles kaputt.“*

Sprecherin: Acht Besatzungsmitglieder kommen ums Leben. Der Antrieb ist völlig zerstört. Das Schiff wird zur Reparatur nach Bremerhaven geschleppt. Doch die Wiederherstellung erweist sich als langwierig und vor allem als sehr teuer. Die Liegezeit in Bremerhaven wird länger und länger.

*O-Ton Kurt Satow:*

*„Das ist eigentlich das Tragische, diese zwei Jahre die hat man echt versäumt von der Reederei her um das Schiff wieder aufzubauen oder in Fahrt zu bringen. Meiner Meinung nach war das Schiff noch so werthaltig, dass man noch was hätte machen können. Nur man muss natürlich auch eins sehen im Aufbaubereich war es ja auch schon veraltet. Und dann bleibt ja auch immer dieser Beigeschmack, gehen da überhaupt noch Passagiere an Bord, wenn man weiß, dass da unten Kessel drinstehen, auch wenn sie neu sind.“*

Sprecherin: Letztlich verliert die Reederei das Interesse an einem Wiederaufbau. Sie versucht zu verkaufen. Interessenten gibt es zahlreich: Sie wollen ein Hotel -oder Casinoschiff, ein Tagungszentrum oder ein Museum aus der Norway machen. Doch die Angebote sind der Reederei zu niedrig. Sie holt das Schiff nach Malaysia. Offizielle Angabe: Es soll ein Schulungsschiff für die Star Cruise Line werden. Werner Lüken, Geschäftsführer der Lloydwerft erinnert sich noch gut daran, wie die Norway Bremerhaven am 23. Mai 2005 verließ:

*O-Ton Werner Lüken:*

*„Als das Schiff hier weggeschleppt wurde kam ein chinesischer Schlepper, der das Schiff nach Malaysia geschleppt hat. Das war ungefähr zur gleichen Zeit als wir hier auf der Werft die Pride of America abgeliefert haben und das war auch so noch ein erhebendes Bild die neue Generation, die Pride of America kam von der Probefahrt zurück und die alte Dame Norway wurde*

*gen Malaysia geschleppt.“*

Sprecherin: Am ersten Februar 2006 wird bekannt, dass der Name Norway im malaysischen Hafen Port Klang notdürftig mit einem neuen überpinselt wurde: Blue Lady. Aber nicht um wieder auf große Fahrt zu gehen. Acht Wochen später bestätigt Star Cruises den Verkauf des Schiffes an einen Abwracker. Der Kaufpreis soll zwischen 10 und zwölf Millionen US-Dollar gelegen haben. Im August trifft die Blue Lady an der indischen Küste vor Alang ein. Eine Experten-Kommission soll prüfen, ob das Schiff hier abgewrackt werden darf. Die Besitzer warten die Genehmigung der Regierung jedoch nicht ab: Im September wird das Schiff Richtung Ufer gezogen und bleibt im Sand stecken. Dort löst nun der unweigerliche Verfall seit über einem Jahr den ehemaligen Glanz des Luxusschiffes ab, während das Gericht eine Gutachten nach der anderen verlangt. Die Zeit arbeitet dabei dem Abwrackungsunternehmen in die Hände, wie Ingenieur Kurt Satow weiß:

*O-Ton Kurt Satow:*

*„Wenn's fest ist, ein Jahr auf dem Strand schon liegt, dann glaube ich nicht, dass sie es wegstücken. Also runterziehen, ein Schiff, das im Sand sich festgesogen hat ein Jahr schon, glaube ich nicht, das sie es da runter kriegen.“*

Sprecherin: Auf Seiten der indischen Umweltschützer herrscht Fassungslosigkeit. Lange hatten sie auf einen Erfolg wie beim französischen Flugzeugträger Clemenceau gehofft, den die französische Regierung im Jahre 2006 aus Alang zurückholen musste. Hier hatten die indische Behörden auf die Einhaltung der Baseler Konvention bestanden, die Giftmülltransporte aus OECD-Ländern in arme Länder verbieten. Gopal Krishna von der regierungsunabhängigen Organisation gegen unsachgemäße Abwrackung wirft die entscheidende Frage auf:

*O-Ton Gopal Krishna:*

*“Why is it that these ships who are belonging to the Basel convention are allowed to leave the European source at all? Basel convention is an international law. Only with the cooperation of all concerned parties and countries the law can be implemented.”*

*Übersetzung:*

*„Warum dürfen diese Schiffe, die unter die Baseler Konventionen fallen die europäischen Häfen überhaupt verlassen? Die Baseler Konvention ist ein internationales Gesetz! Da müssen sich alle Vertragsstaaten am Vollzug beteiligen.“*

Sprecherin: Dafür setzt sich auch Umweltschützer Andreas Bernstorff ein. Er verlangt aber noch mehr:

*O-Ton Andreas Bernstorff:*

*„Ich meine, dass jedes Schiff eine Giftliste mit sich führen müsste, einen Pass sozusagen, wo ist Asbest und wie viel? Und dann muss immer angegeben werden, wie die vorgesehene Entsorgung sein sollte, welche Kosten das verursacht und wo das Geld liegt, das dafür zur Verfügung steht. Ähnlich wie die Atomindustrie heute gezwungen ist, für die Entsorgung von radioaktiven Abfällen Rücklagen zu bilden, müsste ein Schiffseigentümer Rücklagen bilden um eine umweltschonende und arbeitsschutzgerechte Verschrottung zu gewährleisten.“*

Sprecherin: Doch davon ist die Realität weit entfernt. Eine Möglichkeit bestünde darin, die giftigen Materialien in Europa auszubauen und das Schiff erst dann auf seine Reise nach Asien zu schicken.

*O-Ton Andreas Bernstorff:*

*„Es wird immer auch bei bestem Bemühen Sonderabfälle auf den Schiffen verbleiben, wenn sie in Asien verschrottet werden. Nun kann man alles, was dort vorgefunden wird und entsorgt werden müsste, könnte man dort am Strand containerisieren und im nächsten OECD Staat, meinetwegen Japan oder Südkorea entsorgen lassen. Das ist machbar.“*

Sprecherin: Machbar ist das, aber teuer. Richtlinien gibt es. Gesetze gibt es auch. Allein die Durchsetzung dieser Gesetze wird international nicht vorangetrieben und vielerorts von der Wirtschaft unterwandert.

Die France, Norway oder Blue Lady, wie ihr Abwrackungsname lautet, einst nationaler Stolz ihrer Besitzer, steckt im indischen Schlick und in einem Gerichtsverfahren, das entscheiden soll, ob ihr europäischer Luxus vergangener

Tage nun von indischen Arbeitern unter lebensgefährlichen Bedingungen auseinander genommen werden darf. Ein Ende des Streites ist nicht in Sicht, doch der Rumpf bohrt sich jeden Tag tiefer in den Sand. Wie auch immer das Gericht entscheiden wird – der Strand lässt das Schiff nicht mehr los.