

WOXX ABO

Ich bringe Ihnen die woxx 6 Wochen gratis nach Hause
... auf Papier oder als PDF - Sie haben die Wahl!

Je vous apporte le woxx gratuitement
à domicile pendant 6 semaines
... sur papier ou au format PDF
- vous avez le choix !



WOXX

dat anert abonnement / l'autre abonnement
Tel.: 29 79 99-0 · Fax: 29 79 79 · abo@woxx.lu

Ja, ich will das woxx-Testabo (6 Ausgaben).

Oui, je veux recevoir l'abo-test woxx (6 numéros).

Format - bitte eine Option ankreuzen / cochez une seule option :

Papier (Luxembourg) - PDF (Luxembourg + International)

Name / Nom :

Vorname / Prénom :

Straße + Nr. / Rue + No :

Postleitzahl / Code postal :

Ort / Lieu :

E-Mail / Courriel :

Datum / Date / / Unterschrift / Signature :

Gilt nur für Nicht-AbonentInnen und für Adressen in Luxemburg (außer PDF).

Uniquement pour non-abonnéEs et pour des adresses au Luxembourg (sauf PDF).

Bitte frankiert an die woxx einsenden - oder über woxx.lu/abotest abonnieren.

Prière d'affranchir et d'envoyer au woxx - ou abonnez-vous sur woxx.lu/abotest.

woxx, b.p. 684, L-2016 Luxembourg

INTERGLOBAL

BANGLADESCH

Schlachthof für Schiffe

Text und Fotos: Christian Faesecke

Nahe der Küstenstadt Chittagong in Bangladesch werden seit den 1960er-Jahren Schiffe abgewrackt. Die Arbeitsbedingungen sind lebensgefährlich, die ökologischen Folgen verheerend.

Wie ein gestrandeter Wal liegt der 280 Meter lange Tanker „Tena-ga Lima“ am Strand von Faujdarhat, drei Kilometer nördlich der Millionenstadt Chittagong in Bangladesch, als plötzlich ein Teil des 41 Meter breiten Hecks mit einem lauten Krachen auf den Strand fällt. Mitten durch die Ortschaft und parallel zum Meer verläuft die laute und dreckige Schnellstraße, die Chittagong mit der Hauptstadt Dhaka verbindet. 15 Kilometer weiter, am anderen Ende des Schiffschlachthofs, liegt die Kleinstadt Kumira neben einem geschützten Mangrovenwald. Auf dem Strand abgewandten Seite der Straße erstreckt sich das Gelände einer der vielen Stahlgießereien, die sich in der Nähe der Abwrackwerften angesiedelt haben. Mehrere Tausend Tonnen Stahl werden hier jeden Tag weiterverarbeitet - der Stahl der Schiffe, die zwischen Faujdarhat und Kumira verschrottet werden.

Unweit der knapp 150 Schiffswracks, die am Strand liegen, sitzt der 35-jährige Kamal Dhar in seiner kleinen Hütte aufrecht auf der Bettkante. Viele Abbildungen hinduistischer Gottheiten schmücken die Wände des Hauses seiner Eltern. Das ist ungewöhnlich im sonst stark muslimisch geprägten Bangladesch. In der Ecke stehen ein alter Rollator und ein Paar Achselstützen. Nach einem Unfall vor fünf Monaten wurde Dhar der rechte Unterschenkel amputiert. Damals kam ein Stapel Stahlplatten ins Rutschen, zerquetschte seinen rechten Unterschenkel und brach ihm den linken Oberschenkelknochen.

Die Kosten für seine Krankenhausbehandlung sowie für den Rollator und die Stützen habe noch sein Arbeitgeber bezahlt. „Als ich aus dem Krankenhaus entlassen wurde, hat mich mein Arbeitgeber gekündigt. Er sagte, ich sei jetzt für ihn nutzlos. Und so fühle ich mich auch“, erzählt Dhar. „Der Rollator ist auf dem unwegsamen Gelände durch das Dorf völlig unbrauchbar und nach kurzer Zeit mit den Stützen schmerzen mir die Schultern.“



Gestrandete Giganten:
Zu verschrottende
Schiffe am Strand von
Faudjarhat nahe der
Küstenstadt Chittagong in
Bangladesch.

Das Abwracken der Schiffe in Bangladesch begann in den 1960er-Jahren. 1960 lief in einem schweren Sturm der griechische Frachter „M D Alpine“ auf dem Strand vor Chittagong auf Grund. Da es nicht gelang, das Schiff wieder freizubekommen, gab sein Besitzer es auf. Erst Jahre später wurde es von der Stahl verarbeitenden Firma „Chittagong Steel House“ gekauft und über die Jahre zerlegt. Während des Unabhängigkeitskriegs 1971 wurde das pakistanische Schiff „Al Abbas“ vor der Küste schwer beschädigt. 1974 kaufte es die „Karnafully Metal Works Ltd.“ und ließ es ebenfalls an der Küste vor Chittagong abwracken.

Allein im vergangenen Jahr sollen 35 Arbeiter bei Abwrackarbeiten ums Leben gekommen sein.

Bis dahin wurden Schiffe umständlich und teuer in den Häfen der Industrieländer recycelt. Das Abwracken in Bangladesch war lukrativer.

Umwelt- und Arbeitsschutzbestimmungen gab es nicht, dafür aber zahlreiche billige Arbeiter. Auch die einzigen natürlichen Voraussetzungen, ein hoher Gezeitenhub und weicher Grund, waren gegeben. Größere Investitionen waren für den Einstieg in die Schiffsverwertung nicht nötig. In den 1980er-Jahren entstanden auch in Indien bei Alang und in Pakistan bei Gadani ähnliche Strandabschnitte zur Schiffsabwrackung.

Von der Schnellstraße aus sind in Richtung Strand überall Schiffsbrücken zu erkennen, die hier locker die Baumwipfel überragen – Schiffe, die zum Abwracken bei Springflut auf den Strand gesetzt wurden. Links und rechts der Straße reihen sich Hütten als Verkaufsflächen für verschiedene Schiffsbauteile aneinander: von ganzen Maschinenblöcken, Navigationsinstrumenten und Schiffslampen über zurückgelassene Hantelbänke und Gitarren der ehemaligen Besatzungen bis zu Rettungsringen und Feuerlöschern ist hier alles zu finden. Teilweise sind darauf sogar noch die ausgebleichten Schiffsnamen zu entziffern. An Pfählen baumeln Rettungsanzüge zum Verkauf. Ein fast

ausgetrockneter Flussarm neben der Schnellstraße ist mit orangefarbenen Rettungsbooten bedeckt.

„Manche Arbeitgeber haben angefangen, Geld zum Schadenersatz bei Unfällen zurückzulegen“, sagt Dhar. „Allerdings ziehen sie dieses Geld direkt vom Verdienst der Arbeitnehmer ab, was zu viel Unmut bei den gesunden und unverletzten Arbeitern geführt hat und sich deshalb nicht durchsetzen konnte.“

Erst Anfang dieses Jahres kamen zwei Arbeiter ums Leben, als am Morgen des 18. Februar bei Schneidarbeiten am Öltanker „MTS Warrior“ ein Feuer im Motorraum ausbrach und es zu einer Explosion kam. Ein weiterer Arbeiter wurde schwer verletzt ins Krankenhaus gebracht. Der Unfall ereignete sich trotz routinemäßiger Inspektionen durch die Abteilung für Sprengstoffe der Energiebehörde Chittagongs, die überprüft, ob sich leicht entzündliche oder giftige Chemikalien an Bord befinden. Tofazzal Hossen, ein Inspektor der Abteilung, erklärte der Presse, seine Behörde habe das Schiff vor zweieinhalb Monaten zur Verschrottung freigegeben. In der Zwischenzeit könnte

sich aber im Tanker Gas gebildet haben, fügte er hinzu.

Nach Angaben der NGO „Ship-breaking“ sind allein im vergangenen Jahr 35 Arbeiter bei Abwrackarbeiten ums Leben gekommen. 20 Arbeiter starben in Chittagong, zwölf weitere wurden schwer verletzt. 14 Arbeiter starben in Alang, Indien. Ein Toter sowie 27 Verletzte sind aus Gadani, Pakistan, dokumentiert. Die meisten Unfälle ereignen sich durch herabstürzende Stahlteile und Verbrennungen.

Seit Jahren wird die ganze Branche wegen fehlenden Arbeitsschutzes und Verstößen gegen Umweltschutzgesetze kritisiert. Was nicht recycelt werden kann, wird oft abgefackelt oder einfach ins Meer gekippt. So ist der Strand nördlich von Chittagong mit Asbest, Schwermetallen, Altöl und vielen weiteren Schadstoffen stark kontaminiert.

„Wir müssen jedes Jahr weiter hinausfahren und fangen trotzdem kaum noch etwas“, erzählt der Fischer Shamir, während er und seine Kollegen drei Kilometer von der Küste entfernt ihr Netz und einige Reusen ins Boot hieven. Die Ausbeute ist auch heute wieder bescheiden: wenige Krabben und viel Plastik.

INTERGLOBAL

Hat ein Schiff das Ende seiner Lebenszeit erreicht, wird es häufig an Schrotthandelsfirmen weiterverkauft. Damit entledigen sich die einstigen Besitzer jeglicher Verantwortung für den weiteren Verbleib des Schiffes oder für dessen Entsorgung. Laut „Shipbreaking“ führen 2018 mehr als 60 Prozent aller Schiffe, die zum Verschrotten an den Küsten Südasiens landeten, unter sogenannten „flags of convenience“ (FOC), Billig- oder Gefälligkeitsflaggen, die oft von Inselstaaten wie den Komoren, Niue, Palau oder St. Kitts und Nevis vergeben werden.

Was nicht recycelt werden kann, wird oft abgefackelt oder einfach ins Meer gekippt.

Diese Flaggen sind bei Schrotthändlern besonders beliebt, weil sie wenigen bis gar keinen Bedingungen des Internationalen Seerechts unterliegen. Die Flaggen dieser Staaten werden üblicherweise nicht während des regulären Einsatzes der Schiffe benutzt und ihre Anbieter unterbieten sich gegenseitig bei „Letzte-Fahrt-Rabatten“. Oft wird ein Schiff wenige Wochen vor der letzten Reise noch einmal ausgeflaggt und umgemeldet.

In den drei südasiatischen Abwrackgebieten in Indien, Bangladesch und Pakistan wurden 2018 zusammen 90,4 Prozent der weltweiten Abwracktonnage verschrottet. Pro Leergewicht Tonne Stahl bekommt man in Chittagong knapp 450 US-Dollar. Bangladesch bezieht 20 Prozent seines von der eigenen Industrie benötigten Stahls von hier, Indien immerhin noch zehn Prozent.

Wegen der Kritik an diesen Missständen hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO), eine Unterorganisation der Vereinten Nationen, im Jahr 2009 das sogenannte Hongkong-Übereinkommen verabschiedet, mit dem ein umweltfreundliches Recycling von Schiffen und die weltweite Verbesserung der Arbeitsbedingungen in den Abbruchwerften angestrebt werden soll. Doch auch zehn Jahre nach seiner Verabschiedung ist das Übereinkommen noch nicht in Kraft. Mindestens 15 Staaten müssen es ratifizieren, die zusammen wenigstens 40 Prozent der Welthandelstonnage und nicht weniger als drei Prozent Recyclingkapazität repräsentieren. Immerhin zehn Staaten, die über 25 Prozent der Welttonnage repräsentieren, haben das bislang getan, zuletzt Japan.

Jedoch haben innerhalb der IMO diejenigen Länder die meisten Stimmen, die die größte Anzahl an Schif-



Hoher Gezeitenhub, weicher Grund und nicht zuletzt Arbeiter, die ihr Leben riskieren, bieten optimale Voraussetzungen, Ozeanriesen auch ohne komplexe Werftanlagen zu demontieren.

fen unter ihrer Flagge haben. So bestimmen die Schiffsinhaber durch die Wahl der Flagge auch, welches Land sie in der IMO vertritt. Nach einem Bericht der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) sind fast 73 Prozent aller Schiffe unter einer Flagge unterwegs, die nicht mit der des Herkunftslands des Eigentümers übereinstimmt. Daraus folgt, dass Länder wie Grie-

chenland, Japan, China und die USA zu den führenden Schiffseigentütern gehören, jedoch Panama, die Marshall-Inseln und Liberia die Länder mit den meisten Flaggenregistrierungen und damit auch mit den meisten Stimmen in der IMO sind.

Die Europäische Union hat kürzlich eigene Regelungen erlassen. So dürfen seit Ende vergangenen Jahres Schiffe, die unter einer europäischen

Flagge fahren, nur noch auf solchen Werften recycelt werden, die EU-Standards entsprechen und auf einer europäischen Liste geführt werden. Alle diese Werften liegen in Europa und noch wird indischen Betrieben die Eintragung in diese Liste verwehrt. Indien habe viele Fortschritte gemacht, die gelte es anzuerkennen und Anreize zu setzen, sodass auch andere Betriebe diesem Beispiel folgen, argumentiert etwa Ralf Nagel, Geschäftsführer des „Verband Deutscher Reederei“ (VDR).

Der Jahresauflistung der NGO „Shipbreaking“ zufolge waren 2018 lediglich zehn von weltweit 746 verschrotteten Schiffen unter einer europäischen Flagge nach Südasien unterwegs. Das sind gerade einmal 1,34 Prozent aller im vergangenen Jahr verschrotteten Schiffe, die unter die erwähnte EU-Regelung gefallen wären, wäre sie schon in Kraft gewesen. 2017 fuhren zwölf von 837 zu verschrottenden Schiffen unter einer europäischen Flagge. Damit geht die Regelung der EU-Kommission am eigentlichen Problem vorbei, zeigt aber immerhin, dass es andere Möglichkeiten als die billige Abwrackung an den Stränden Südasiens gibt.

Auf die Frage an Kamal Dhar, was seine Regierung für ihn unternehme, antwortet er trocken: „Letztes Jahr hat sie Chittagong in Chattogram umgetauft, den alten bengalischen Namen.“ Dann zuckt trotzdem noch ein Lächeln über sein Gesicht: „Ich habe Kontakt mit einer NGO in Chittagong aufgenommen, die mir mit einer neuen Prothese helfen wird. Dann kann ich endlich wieder selbständiger sein.“

Weitere Fotos von Christian Faesecke zum Thema werden vom 24. Mai bis 15. Juni im Café Elbfaire in Hamburg in der Fotoausstellung „Chittagong - Schlachthof der Schiffe“ gezeigt.

woxx@home

Keine Zeitung ohne Strom

Dreimal ist die woxx bislang aus technischen oder sonstigen „cas de force majeure“ nicht oder nicht am eigentlich vorgesehenen Tag erschienen. Anfang der 1990er-Jahre war es ein Briefträger*innenstreik, der dazu führte, dass eine Ausgabe erst gar nicht produziert wurde. Einmal fiel in der Druckerei eine wichtige Maschine aus, die erst am nächsten Tag repariert werden konnte. Und einmal war es die woxx-Redaktion, die an einem Donnerstag über Stunden gänzlich im Dunkeln saß. Zwar waren die meisten Artikel schon geschrieben, doch den Weg ins Layout und in die druckfertige PDF-Datei hatten

sie noch nicht gefunden. Vergangene Woche war es (fast) wieder einmal so weit: Kurz nach 14 Uhr gingen am Donnerstag auf einer Seite der Avenue de la Liberté die Lichter aus. Erst 45 Minuten später fingen die Harddisks der Redaktionscomputer wieder an vertraut zu brummen. Gerade rechtzeitig, um den Rückstand aufzuholen und den anvisierten Drucktermin doch noch einhalten zu können. Wegen der Trambustelle etwas oberhalb der woxx-Büros liegen viele Kabel und Anschlüsse in den aufgewühlten Gräben offen. Bleibt zu hoffen, dass sich mit dem Fortschreiten der Trasse, die Pannen nicht zu sehr häufen. Sonst könnte die woxx noch aus lauter Frust zur Tramgegnerin mutieren.