



Tod am Strand von Chittagong

SCHIFFFAHRT Ohne Rücksicht auf Mensch und Natur werden an Asiens Stränden Ozeanriesen verschrottet. Deutsche Reeder verschließen die Augen vor der tödlichen Praxis

Text: Felix Wadewitz **Foto:** Anja Lehmann



Sie steht um vier Uhr auf, betet für ihn, liest im Koran, wäscht und kocht den Tag über für die Familie, und immer denkt sie an ihn: Mohsin. Er war ein schöner junger Mann mit braunen Augen, der meistens müde war von seiner anstrengenden Arbeit auf der Abwrackwerft. Doch wenn Mohsin mittags nach Hause kam, um zu essen, dann hatte sie ihren Sohn eine Stunde lang nur für sich. Trauer ist ein viel zu förmliches Wort für den Schmerz, den sie empfindet. Noorjahan Begum ist eine Mutter, die ihr Kind beerdigt hat. Mohsin wurde 27 Jahre alt.

Die Mutter ist stumm vor Schmerz, doch aus Mahabub, dem großen Bruder, platzt die Wut heraus. „Einige Leute werden reich, sie scheren sich nicht um alle anderen, die arm sind. Sie denken nur an Geld.“ Mohsin starb im Mai, erschlagen von einem schweren Eisenkabel. Es sei gerissen, als die Arbeiter Stahlblöcke des Massengutfrachters „Magdalene“ ans Ufer ziehen wollten, erzählt Mahabub.

Chittagong im Südwesten von Bangladesch, einem der ärmsten Länder Asiens. Von der Holzhütte der Familie Begum bis zum Strand sind es nur wenige Meter. Dort bietet sich ein bizarres und zu- ➤

Schiffsfriedhof Vor der Stadt Chittagong im Süden Bangladeschs liegen die Reste der „Magdalene“ auf dem Strand. Der Massengutfrachter fuhr zuvor für eine Hamburger Traditionsreederei



gleich beeindruckendes Bild: Containerriesen, Tanker und Massengutfrachter liegen wie verendete Dinosaurier nebeneinander auf dem grauen Schlamm, um von Menschenhand auseinandergenommen zu werden. Das Geschäft ist lukrativ für die Werftbesitzer und lebensgefährlich für die Arbeiter. Allein in den ersten sechs Monaten des Jahres starben nach Angaben der Nichtregierungsorganisation (NGO) Shipbreaking Platform 17 Männer auf Stränden wie diesem.

Es ist eines der dunklen Geheimnisse der Globalisierung: Erst ließen Europas Schiffsbesitzer dank billiger Kredite viel zu viele Schiffe in Asiens Werften bauen. Jetzt, in der großen Branchenkrise, senden sie halbe Flotten zum Abwracken wieder zurück – auf die Strände des Kontinents. Darunter sind nicht nur schrottreife Kähne, sondern auch moderne Schiffe. Einige sind jünger als 15 Jahre und

könnten noch Jahrzehnte fahren. Fast 70 Frachter schickten 2013 deutsche Schiffeigner nach Asien, so eine Zählung der Shipbreaking Platform. Zusammen mit Griechenland stehe Deutschland damit an der europäischen Spitze dieser Statistik.

Nicht nur in Bangladesch, auch in Pakistan und Indien gibt es diese Schiffsfriedhöfe. Doch nirgendwo sonst sind die Arbeitsbedingungen so widrig wie in Chittagong. Und nirgendwo sonst bekommen Reeder, Banken und Fonds so viel Geld für ihre überflüssigen Schiffe wie hier. Die Abwrack-Barone in Bangladesch können die höchsten Summen bieten, weil ihre Kosten so niedrig sind. Sie zahlen die geringsten Löhne, und sie investieren wenig bis nichts in Arbeitssicherheit und den Umweltschutz. „In Bangladesch fehlt die technische Infrastruktur, die zum sicheren Abwracken eigentlich nötig wäre, vollständig“, sagt

der Umweltingenieur Henning Gramann von Green Ship Recycling Services, einem Beratungsunternehmen für Schiffahrtsrecycling. Oft überweisen die Schrottkäufer zweistellige Millionenbeträge für die Schiffe. Sie wollen den wertvollen Stahl, den sie später mit hohen Profiten an die Fabriken im Land weiter verkaufen.

Rettungsboote zu verkaufen

Rasante Fahrt zu einem anderen Strandabschnitt. Die Motorradrikscha wird auf der Hauptverkehrsstraße fast zerquetscht zwischen hupenden Lkws und Bussen, die wie rollende Blechschäden aussehen. Es ist eine Fahrt entlang der Verwertungskette. Am Straßenrand liegen Schiffsschrauben, Dieselmotoren, Generatoren, Anker und Kabel. Im Jahanara Marine Store stehen Kühlschränke und Kaffeemaschinen aus den



Kombüsen neben Möbeln und DVD-Playern aus den Mannschaftsquartieren. Ein Shop daneben hat sich auf die orangenen Rettungsboote der ausrangierten Ozeanriesen spezialisiert. Alles wird verwertet und weiterverkauft, bis zur letzten Schraube.

Für Bangladesch ist die Abwrackindustrie einer der wichtigsten Wirtschaftszweige nach der Textilbranche. Ein Großteil des Stahlbedarfs des Landes wird so gedeckt, das spart auch Devisen. Tausende Arbeitsplätze sind entstanden. Bauern, deren Land infolge des Klimawandels kaum noch Ernte abwirft, strömen in Scharen nach Chittagong, in der Hoffnung, hier Arbeit zu finden. „Das ist in gewisser Weise ein aufstrebender und wichtiger Wirtschaftszweig für uns“, sagt der in Bangladesch bekannte Wirtschaftsethiker Mohiuddin Babar. „Aber anders als in der Textilindustrie, wo internatio-

naler Druck dafür sorgt, dass die Arbeit in den Fabriken sicherer wird, interessiert sich die Welt bislang nicht für die Toten auf den Werften.“

Wertvollster Besitz: ein Reiskocher

Ein neuer Tag, kurz nach acht Uhr morgens. Tarek, Shobuj, Rahaman und Belal kommen von der Nachtschicht. Der Jüngste ist 17 und Hilfsarbeiter, der Älteste 22 Jahre alt und Cutter. Seine Aufgabe ist es, das Schiff auseinanderzusägen. Alle sind zierliche Jungs mit schmalen Körpern. Sie leben zu viert in einem Holzverschlag ohne Strom und fließend Wasser, als Fußboden dient die Erde. Ein Gaskocher für den Reis ist ihr wertvollster Besitz. Bis vier Uhr nachmittags schlafen sie, dann gibt es Reis, um acht Uhr jeden Abend fangen sie an zu arbeiten. Kein freier Tag in der Woche. Alle drei bis vier Monate fahren sie nach Hause in ihre >

***Trauer** (l.) Noorjahan Begum mit dem Foto ihres toten Sohnes Mohsin.*

***Schiffstorso** (M.) Die „Magdalene“ wird in Bangladesch abgewrackt. Der Stahl wird weiterverkauft, das Innere des Schiffs ausgeschlachtet und fast jede Schraube verwertet.*

***Schweißarbeiten** (r.) in einer der vielen Werkstätten in Chittagong, die sich auf das Recycling von Schiffsteilen spezialisiert haben*



Dörfer im Norden. Sie gehören zu den Glücklichen hier, denn sie sind gesund.

Nazam Uddin hat nicht so viel Glück gehabt. Der 30-Jährige liegt auf einer Holzpritsche, die in dem kleinen Kiosk mit Getränken und Snacks steht, den sein Bruder betreibt. Das ist Nazams Platz, seit er vor sieben Jahren von einer Eisenplatte fast erschlagen und gelähmt wurde. Die Werft zahlte die medizinische Notversorgung und sonst nichts, berichtet er. Nazam bekam keine Entschädigung, keinen Rollstuhl und auch kein Mitgefühl. „Menschen zählen nichts in diesem Geschäft“, sagt Shahin Muhammed Ali von der Menschenrechtsorganisation Young Power in Social Action. „Chittagong ist die Mülldeponie der westlichen Welt für überflüssige Schiffe.“

Bevor er zu seinem lebensgefährlichen Trip an den Strand aufbricht, zieht Shahin schnell die Vorhänge der Rikscha zu

und hält sich ein Tuch vor das Gesicht, um unerkannt zu bleiben. Anfang des Jahres wurde der Ehemann einer prominenten Aktivistin entführt, und seit die ersten Reporter hierherkamen, werden die Werften von bewaffneten Wachen abgeschirmt. „Das gesamte Geschäft ist in der Hand einflussreicher Familien mit Verbindungen nach Dhaka“, erzählt Shahin. Dort, in der Hauptstadt, unternehme die Regierung bislang wenig, um ihre eigenen Arbeits- und Umweltschutzgesetze auch in Chittagong durchzusetzen.

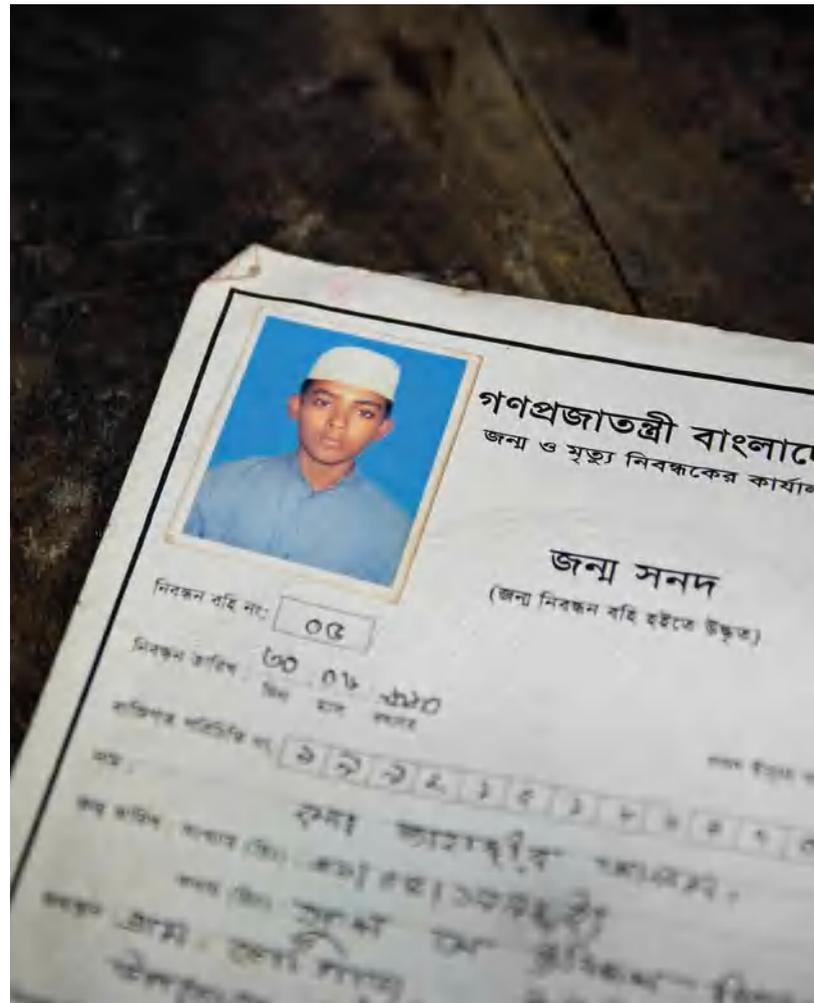
Todesursache fallende Stahlträger

Das Fischerboot wartet schon am Strand. Eigentlich sind die Wellen gerade zu gefährlich, doch Warten ist keine Option: Mit den Wachleuten ist verabredet, dass sie in der nächsten Stunde das Wasser nicht im Blick haben werden. Das Boot tuckert los, die Brandung wirft es hin

und her. Als eine Welle die Insassen durchnässt, empfiehlt Shahin, sofort nach der Rückkehr die Kleidung auszuwaschen – wegen der Giftstoffe, die von den Wracks ins Wasser gelangen.

Vom Meer aus wirkt die Szenerie noch surrealer. Schiffe so gigantisch wie Hochhäuser, Dutzende sind es, so weit man blicken kann. Mit Vollgas werden die Kähne bei Flut auf den Strand gesetzt. Bei Ebbe geht die Arbeit los. Weil der Schlamm hier besonders tückisch ist und man mit Schuhen einsinkt, laufen die Arbeiter barfuß umher. Schutzhandschuhe oder -brillen sind nur selten zu sehen. Kinderarbeit ist weitverbreitet.

„Das Verfahren nennt sich ‚Dismantling by gravity‘“, erklärt Schiffsrecycling-Experte Gramann. „Die Schwerkraft ist das wichtigste Werkzeug.“ Die Arbeiter sägen so lange, bis einzelne Schiffsteile von allein herunterstürzen. Fallende



Stahlträger sind daher eine der häufigsten Todesursachen. Oft verletzen sich junge Hilfsarbeiter an ihren ersten Arbeitstagen: Niemand bildet sie aus. Je erfahrener sie werden, desto eher wissen sie, wo sie besser nicht stehen sollten.

„Da, das ist sie!“, ruft Shahin plötzlich und zeigt auf ein zur Hälfte demontiertes Schiff, dem die hohen Wellen trotzdem nichts anhaben können. Wie ein bis auf die Knochen abgenagter Kadaver sieht der rostbraune Kahn jetzt aus. Das sei die „Magdalene“, sagt Shahin. Noch im April fuhr der 270 Meter lange Frachter für eine Hamburger Reederei über die Weltmeere. Im Mai vermeldete der gut informierte Branchendienst TradeWinds dann den Verkauf nach Bangladesch für 8,9 Millionen Dollar. Noch heute steht die „Magdalene“ im Flottenverzeichnis auf der Internetseite des Familienunternehmens. „Die Reederei Johann M.K.

Blumenthal ist eines der ältesten deutschen Schifffahrtsunternehmen – mit einer Tradition von mehr als hundert Jahren“, heißt es stolz auf derselben Website. Auf Anfragen zum Schicksal des Schiffes schweigt das Unternehmen.

„80 Prozent der deutschen Schrottschiffe landen letztlich in Abwrackwerften in Südasien“, kritisiert Patrizia Heidegger von der NGO Shipbreaking Platform in Brüssel. Eine gewichtige Rolle in diesem Geschäft spielen „Cash Buyer“. Diese nehmen europäischen Besitzern ihre Schiffe ab und geben sie dann an die Abwrackwerften in Asien weiter. Ein direkter Verkauf sei meistens nicht möglich, da die Frachter giftige Stoffe wie Asbest oder Schwermetalle enthalten. Sie dürfen deshalb laut der Basler Konvention zum Müllexport nicht zum Abwracken in Länder gebracht werden, die nicht der OECD angehören. >

Alles wird verwertet (I.) Am Straßenrand bearbeiten Tagelöhner alte Schiffsrohre.

Im Schlafsaal (M.) des Krankenhauses von Chittagong liegt Taslim (vorne links), der sich beim Abwracken der „Magdalene“ das rechte Bein verletzt hat. Er wird nur operiert, wenn die Familie die für sie hohen Kosten für die Behandlung aufbringen kann.

Tödliche Nachtschicht (r.) Koshad starb bei einem nächtlichen Unfall auf einer Werft. Der Hilfsarbeiter wurde nur 14 Jahre alt



Ein funktionierendes Schiff gebraucht auf dem Zweitmarkt zu verkaufen ist dagegen völlig legal. Der neue Eigentümer sitzt zum Beispiel in Dubai und ist nicht an die strengen EU-Auflagen gebunden.

„Mit der Übergabe des Schiffes an den Käufer liegt es in der Hand des neuen Eigentümers, wie lange er das Schiff weiterfahren lässt, an wen er es weiterverkauft und wo es eines Tages verschrottet wird“, argumentiert auch die Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg, von der mindestens fünf ehemalige Schiffe nach dem Verkauf auf Stränden in Asien aufgetaucht sind. „Wir verlieren mit dem Verkauf die Möglichkeit, Einfluss auf den zukünftigen Umgang mit dem Schiff zu nehmen.“

Ebenfalls in der Kritik für diese Praxis stehen Branchenberühmtheiten wie E. R. Schiffahrt, gegründet vom früheren Hamburger SPD-Politiker Erck Rickmers, die

Reedereien Claus-Peter Offen und Ernst Komrowski sowie die Fondsgesellschaft Conti.

„Jeder muss doch wissen, was das Geschäft der Cash Buyer ist. Es wäre naiv zu glauben, dass die Deutschen nicht über die Pläne für diese Schiffe Bescheid wüssten“, sagt NGO-Mitarbeiterin Patrizia Heidegger. International würden sich immer mehr Reedereien selbst verpflichten, diese Praxis zu beenden. Nur die Deutschen sträubten sich beharrlich. Mit Hapag-Lloyd hat im August die erste deutsche Reederei überhaupt angekündigt, ihre alten Frachter nicht mehr wie bisher auf dem Gebrauchtmärkte zu verkaufen, sondern umweltgerecht verschrotten zu lassen. Hinter vorgehaltener Hand regen sich nun viele Reeder auf, dass Hapag-Lloyd sich das nur leisten könne, weil die Stadt Hamburg, also der Steuerzahler, an der Reederei beteiligt sei.

Öffentlich zu dem Thema äußern will sich fast keiner. „Wir haben das Gefühl, dabei nur verlieren zu können, wir sind die Bösen“, sagt ein Reeder, dem viel auf der Seele liegt, der aber anonym bleiben will. Es ist ein Familienunternehmer aus Schleswig-Holstein, der mal vier, mal sechs Schiffe betreibt, je nach Lage. Nach den Maßstäben in diesem Geschäft ist er damit eine kleine Nummer. Doch solche wie ihn gibt es viele in der mittelständisch geprägten Branche.

„Glauben Sie, ich habe freiwillig verkauft?“, sagt der Reeder über seinen alten Frachter, den impulse ebenfalls am Strand von Chittagong entdeckte. „Darauf bin ich selbst gefahren. Mir blutet das Herz.“ Der Schiff war erst 15 Jahre alt, es hätte noch lange auf den Weltmeeren kreuzen können. Doch der Betrieb kostete 7000 Dollar am Tag, die Einnahmen lagen wegen der niedrigen Frachtra-



ten bei 5000 Dollar. „Da hat die Bank den Stecker gezogen.“ Die Anteilseigner, darunter Privatanleger, seien leer ausgegangen, das Schiff wurde an eine Firma in Panama verschertelt. „Solche Entscheidungen werden längst nicht mehr hier bei uns getroffen, sondern in den Bankentürmen in Frankfurt oder New York!“

Tatsächlich gehören die meisten Schiffe in Deutschland nicht den Reedern selbst, sondern Kommanditgesellschaften, an denen mehrheitlich Banken, Fonds und auch Privatanleger beteiligt sind. „Das bedeutet, dass die Geschäftsführung vertraglich verpflichtet ist, das Schiff so zu veräußern, dass der Verlust im Interesse der Anteilseigner minimiert wird“, sagt Ralf Nagel vom Verband Deutscher Reeder. Er sieht daher die Politik in der Pflicht, die Arbeitsbedingungen in den Abwrackwerften zu verbessern. Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation IMO habe

bereits die Hongkong-Konvention verabschiedet, die weltweit einheitliche Umwelt- und Arbeitsschutzstandards festlegt. Doch bislang haben nur wenige Staaten diese ratifiziert. Auch Deutschland lasse sich damit zu viel Zeit, findet Nagel.

Für Mohsin ist es zu spät. Seine Mutter sitzt auf einem Plastikstuhl, dreht abwesend an ihrem Armreif. An der Wand hängt eine Plastikuhr, ein Ventilator surrt. Noorjahan weiß nichts von der globalen Krise in der Schifffahrt. Sie weiß auch nicht, dass bis zu 450 Dollar pro Tonne Schiffsstahl gezahlt werden. Sie fühlt nur etwas, und das tut weh.

Mohsin fehlt ihr so sehr. ■

UNTERM STRICH Wegen Überkapazitäten werden jedes Jahr 1000 Schiffe abgewrackt, die meisten auf den Stränden Südasiens. Menschen sterben dabei, die Umwelt leidet.

Notquartier (l.) Der 20-jährige Werftarbeiter Jamil wohnt in einer leerstehenden Ladenzeile.

Kinderarbeiter (M.) schlafen in einer Wellblechhütte. Oft werden die Jüngsten in die Tanks der Schiffe geschickt, weil sie noch klein genug sind, um überall hineinzukommen.

Beinbruch (r.) Der 14-jährige Ibrahim hat sich bei der Arbeit verletzt. Neben ihm: impulse-Redakteur Felix Wadewitz (r.)