



Nästan alla världens uttjänta supertankrar och skepp slutar sina dagar på en sandstrand utanför Chittagong i Bangladesh. Där plockas de ner för hand, ett av världens farligaste arbeten där en fjärdedel av arbetsstyrkan är barn.



12-åriga Mosiuddin Siddique står med fötterna i leran i full färd med att strimla en plåt. Pengarna han tjänar går till familjen. Att det skulle vara problematiskt med barnarbete är det få som tycker.



Efter kuststräckan ligger handelsflottans kyrkogård, 86 000 tons oljetankrar trängs med mindre kylfartyg. Det tar mellan ett halvår och åtta månader att förvandla en av havets jättar till skrot.

# Barnen begraver båtar med livet som insats

Var hamnar världshavens fraktskepp och oljetankrar när de bedöms som sjöodugliga och pensioneras? Svaret ligger i Bangladesh, i gyttjan på **Chittagongs stränder**. Här riskerar arbetare livet när de plockar isär skeppen för hand. Bit för bit. Plåt för plåt.

Text: MARTIN SCHIBBYE Foto: JONAS GRATZER

På den gytjiga stranden står den 12-åriga Mosiuddin Siddique med sina fyra jämnåriga vänner och stirrar ut i mörkret. Ute till havs i den bengaliska bukten ligger den norska tankern "BW Saga" för ankar. Månen drar vattenmassorna mot stranden och sakta reser sig havsnivån sex meter till den plats där arbetarna står. Ljudmattan från dieselmotorerna rullar in. Det 75 853 ton tunga skeppet byggt på Wärtsilä-varvet i Finland börjar sakta röra på sig. Den sista resan är påbörjad: Kursen är satt mot självdestruktion.

Med full kraft tar kölen i den långgrunda lerbotten. Fartyget ger ifrån sig en sista suck innan det blir tyst. Lanternorna släcks. "BW Saga" är officiellt död.

I gryningen avtecknar sig i det första ljuset en milslång strandlinje kantad med metallbitar, övergivna livbåtar och skrotrester. I leran ligger hundratals fartyg som strandade valar. Skeppskyrkogården på stranden utanför staden Chittagong i Bangladesh är slutdestination för en tredjedel av världens fraktfartyg. Mot dem går arbetare under tystnad med lunchlådan i ena handen och enkla verktyg

i den andra. Några drar gasoltuber efter sig på slädar. Andra bär på svetsaggregaten. Framme vid skeppet börjar de med lösöret:

**»Farligt, ja det är klart det är farligt. Men vi har varandra och så Gud förstår.«**

Glödlamporna skruvas loss, kaklet knackas av, tavlorna, kylskåpen, radioapparaterna,

porslinstoaletterna, tv-apparaterna, brandsläckarna, brödrostarna, de elektriska julgranarna, flytvästarna och nödprovianten bärs försiktigt – som vore det myrägg – i långa karavaner mot stranden, där allt rättas in efter materialslag och färg.

Efter att oljan och dieseln pumpats ut brakar helvetet loss.

En andra anfallsvåg med hundratals skärbrännare hugger in på skrovet. Balk för balk ger de vattentäta skotten vika.

Tolvåringen Mosiuddin Siddique har bara sex år i skolan men är tillräckligt skicklig

De rika sjöfartsnationerna i väst har länge dumpat sina fartyg i ett av världens fattigaste länder. Förutom den fysiskt farliga arbetsmiljön är skeppen dessutom fyllda med asbest, bly, kvicksilver, PCB och batterisyra. Skrotvärdet på ett stort fartyg är enormt i ett fattigt land där allt tas tillvara. Stålet smälts om och blir bland annat stommar i de nya höghus som byggs i Dhaka.



med svetsen för att ha fått jobb med att slakta det norska gasskeppet.

– Jag jobbar för att få pengar och kunna köpa mat, förklarar han.

Svetten rinner i ansiktet. Hunger är svaret på alla frågor. Metallen brinner. Ingen av kollegerna bär skyddsglasögon. En del har gummistövlar, andra sandaler. Några är barfota. Ett yrkesliv bland asbest, bly och svetslågor är kort men okomplicerat. De som arbetat på skeppsskroten en längre tid har utvecklat en egen livsfilosofi.

– Skeppet har våra liv i sina händer, säger den 35-årige Amin Ashraf.

Han började här som 15-åring och har i 20 år slaktat hundratals skepp. Lönen varierar mellan 600 och 1 500 kronor i månaden.

– När skeppet är slut är jobbet slut, då är vi arbetslösa igen, säger han och sätter sig ner på en bit svedd metall.

Vattnet omkring honom är svart och oljigt.

– Farligt, ja det är klart det är farligt. Men vi har varandra och så Gud förstås, han är på vår sida, säger Amin Ashraf och lyfter sina kupade handflator mot himlen.

**Allting började av en slump.** En morgon efter den stora cyklonen 1965 hittade invånarna i den sömniga fiskebyn Chittakunda ett förlist fraktskepp på stranden. Tusentals människor kom för att titta på vad Gud hade sänt dem som en gåva över havet. Skeppet styckades och delarna såldes. Affärsmännen vädrade havsluft. Kanske krävdes det inte en cyklon för att föra skepp till kusten?

– Vi bestämde oss för att börja köpa gamla skepp i Singapore, berättar Shitakunda Islam, en av förmännen med hennafärgat skägg.

Nästan ett halvsekel senare är hans företag ett av 100 som trängs längs med stränderna. Från fönstret på sitt kontor ser han fyra skepp vid horisonten. De 300 anställda får betalt en gång i veckan. Affärerna går bra. Gud skickade inte bara en gåva över vattnet. Han valde en plats med en tidvattenskillnad på sex meter och oändliga resurser med oorganiserad arbetskraft.

Sedan sommaren 2009 ökar dessutom priset på skrot. På ett år har antalet skrotföre-

tag på stranden växt från 40 till dagens 100. Totalt arbetar 50 000 människor på olika sätt i staden med att plocka isär båtarna. I fjol smältes en miljon ton stål ner i Bangladesh gjuterier. Hälften kom härifrån.

– Nu måste man hugga ner skog för att ge plats för fler båtar och fler företag, berättar Shitakunda Islam.

Men skeppen dör inte frivilligt. De är byggda för att flyta under alla omständigheter. Skrovet ska motstå tropiska orkaner, arktisk kyla och saltvattnets dagliga slitage. Att bryta ner dem med muskelkraft och vinschar har ett högt pris. För ett tjugotal arbetare om året blir kistorna av stål dödsfallor.

## »Vad ska jag göra med de här pengarna, ge mig mitt barn tillbaka.«

– Min son, min son, varför skickade jag dig till skeppen, ropar Taslima Begun där hon sitter på huk, klandrande ner mot graven. Hennes man får dra bort henne bort från marken där den 19-årige sonen ligger begravd när känslorna blir för överväldigande. När hon torkat tårarna börjar hon berätta.

– Tarequl försov sig och rusade iväg till jobbet. Någon timme senare ringde de och sade att han hade ramlat ner från en båt. Min man rusade till sjukhuset. Han låg på en säng och kunde prata, men han fick ingen hjälp. Det fanns ingen läkare där.

Dagen efter var han död.

**Efter att ha tagit** kontakt med advokatorganisation BELA (Bangladesh Environmental Lawyers Association), fick familjen ut en schablonersättning på 14 000 kronor. För Taslima Begun lindrar de inte sorgen.

– Vad ska jag göra med de här pengarna, ge mig mitt barn tillbaka, säger hon gråtande.

Även om miljöadvokaterna som i fallet med Tarequl kan göra skillnad har de svårt att vinna skeppsarbetarnas förtroende. Av företagen får de som jobbar med skeppskrotningen veta att pratar de med advokater kommer de att förlora sina jobb. Advokater-

na utmålas som en utländsk underrättelse-tjänst vars syfte är att krossa skeppsindustrin och med den 50 000 människors levebröd.

– De litar inte på någon. Inte på arbetsgivaren. Inte på regeringen. Inte på oss. Allt de vill är att jobba och få mat för sig själva och sin familj, säger miljöadvokaternas talesperson Syeda Rizwana.

**Mycket av arbetet** går därför ut på att sammanställa statistik. De senaste 20 åren har de samlat ihop namn på 400 döda arbetare.

– Vi är inte emot industrin, men vill att den sker på ett sådant sätt att arbetarnas mänskliga rättigheter respekteras, förklarar Syeda Rizwana.

Att få tag i en representant för arbetsgivarna på stranden är svårt. På telefon meddelar sekreteraren Krisno Prody vid den lokala arbetsgivarorganisationen att han är förkyld och snuvig och därför inte vill ge några intervjuer. Dessutom förstår han inte de utländska mediernas fokusering vid industrin.

– Fler dör i trafiken varje dag. Varför är det sådant liv kring skeppsskrotarna, en bransch där Bangladesh kan bli världsledande? Det skapar inte bara 100 000-tals arbetstillfällen, skatteintäkter och stål. Industrin är även grön eftersom man återvinner minsta mutter på båtarna som förr sänktes på havets botten.

– Varför all denna negativa uppmärksamhet, frågar sig Krisno Prody och meddelar att någon intervju blir det inte.

**Förutom de kortsiktiga riskerna** är skeppen ofta fyllda med asbest, bly och arsenik och på det området gav miljöadvokaternas lobbyarbete nyligen resultat. Efter en fem år lång juridisk kamp beslutade Bangladesh högsta domstol att alla ocertifierade företag måste stängas inom två veckor. Dessutom skulle allt farligt material avlägsnas från skeppen innan de nådde Bangladesh territorialvatten.

– Om skeppen måste tömmas innan de kommer hit, varför skulle då någon skicka hit dem? Blir detta verklighet innebär det döden för industrin, kommenterade Kamal Uddin Ahmed, vice vd i Bangladesh Skeppskrotningsförening.

## 187 skepp till Bangladesh

► **Beslutet att alla** enskroviga oljetankrar måste skrotas före 2010 fick industrin att växa explosionsartat.

► **USA tog nyligen bort** en lag som förbjöd export av skepp för skrotning vilket syns i mängden amerikanska skepp i hamnstaden Chittagong i Bangladesh.

► **Branschen omsätter** i dag 700 miljoner dollar och Bangladesh är en av de ledande nationerna. I fjol köpte Bangladesh 187 skepp, Indien 372 och Kina 241. Människor, de yngsta är bara 12 år, arbetar med livet som insats och skickar sin magra lön till familjerna i hembyarna.



Taslima Begun förtorade sin 19-årige son när han ramlade ner från båten han jobbade på.

➤ Beslutet blev verklighet. Regeringen följde upp med detaljerade lagar om att alla fartyg måste vara dokumenterat fria från asbest och andra gifter innan de skrotas. Men beslutet var svårt att följa.

– När högsta domstolen frös arbetet på skeppet ”Helderburdge” beordrade varvet dygnet runt-arbete och efter en månad när man gjorde en inspektion fanns inga spår kvar av båten, minns miljöadvokaten Syeda Rizwana. Inte bara skrotbranschen utan även arbetarna rasade mot beslutet eftersom de var rädda att förlora jobben – och i april backade regeringen.

– Nu är det åter tillåtet att hantera vilka gifter som helst på stranden, säger Syeda Rizwana. På sikt tror hon dock att miljökraven kommer att skärpas. Striden har bara börjat.

**I sitt hus vid strandkanten** sitter den 42-årige före detta skeppsarbetaren Mohamed Murat. För honom blev svetsjobbet på fartyget ”Hen Bei” från Korea början till slutet. En kollega svetsade av balken han satt på och han föll handlöst. Fantomsmärtorna i benet han förlorade håller honom vaken om natten. Tack vare miljöadvokaterna stod företaget för hans utgifter på sjukhuset, men sedan har han varit utan ersättning.

– Utan jobb, ingen lön.

Kryckorna och protesen gör att han kan ta sig runt. Men att försörja frun och de två barnen går inte.



– Life is bad, livet är dåligt, sammanfattar Mohamed Murat sin egen situation. Att försöka förbättra villkoren för arbetarna är svårt tror han.

– Om någon protesterar mot den låga lönen eller farliga moment finns det alltid någon annan som kan göra jobbet.

Lösningen på deras problem tror han inte finns här på stränderna.

– Om det är problem med bevattningen av risfälten så måste man gå högre upp i bergen, för att vattnet ska rinna fritt igen, säger Mohamed Murat filosofiskt.

**Högt upp på internationell nivå**, långt bort från leran på Chittagongs stränder har FN:s organ för sjöfarten försökt rensa i skrotbranschen. Planer fanns på att låta skrotfärdiga fartyg omfattas av en FN-konvention som bland annat reglerar export av farligt avfall till tredje världen. Andra förslag innebar att båtarna

skulle plockas ner i torrdockor av maskiner. Men i det avtal som länderna till slut enades om satte de stora sjöfartsnationerna Norge, Grekland och Japan stopp för ett förbud mot att använda Sydasiens stränder som kyrkogårdar.

– Beslutet legaliserar det som borde vara kriminellt, kommenterade Jim Pucket på den amerikanska miljöorganisationen BAN den nya konventionen.

**Det norska redarförbundets** dåvarande talesman, Terje C. Gløersen vill i dag inte kommentera beslutet, men var då nöjd över att man ändå nått en gemensam överenskommelse. ”Skulle Norge själva ställa strängare krav än våra konkurrenter hade vi förlorat mark på en stenhård marknad”, skrev han till den norska tidningen Dagbladet.

På stränderna i Chittagong rullar verksamheten på oförändrad trots all uppmärksamhet i medierna. När skymningen sänker sig över skeppskyrkogården tänds strålkastarna för att ge ljus åt arbetarna.

Ute till havs får svetsarnas lågor skeppen att glöda som ugnar. Lukten av bränd metall och gas sticker i näsan. 13 timmar efter att ha svetsat bort den första plåten står 12-årige Mosiuddin Siddique fortfarande med fötterna i leran i full färd med att strimla en plåt från fartyget ”BW Saga”.

– Det här är världens häftigaste jobb, säger han och ler lyckligt. ■



42-årige före detta skeppsarbetaren Mohamed Murat blev av med benet på fartyget ”Hen Bei” från Korea. En kollega svetsade av balken han satt på och han föll handlöst. Fantomsmärtorna i benet han förlorade håller honom vaken om natten.