

Kyrkogård för världens flotta

BANGLADESH Var hamnar världshavens fraktskepp när de bedöms som sjöodugliga och pensioneras? Svaret ligger i gytjtjan på Chittagongs stränder. Här riskerar arbetare livet när de demolerar supertankers för hand. Bit för bit. Plåt för plåt.

TEXT: MARTIN SCHIBBYE BILD: JONAS GRATZER





UNGA ARBETARE. Nästan alla världens uttjanta supertankers 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. Några av dem är nio-tio år gamla.



GRÅTT GULD. 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.



GIFTER. Förutom den fysiskt farliga arbetsmiljön är skeppen dessutom fyllda med asbest, bly, kvicksilver, PCB och batterisyra.

”Skeppet har våra liv i sina händer”

På stranden står ett hundratal otåliga unga män och stirrar ut i mörkret. Där ute till havs i den bengaliska bukten ligger den norska tankern BW Saga för ankar. Tolvåriga Mosiuddin Siddique med sina fyra jämnåriga vänner är några av de förväntansfulla. Ett nytt skepp är ett nytt jobb. Månen drar vattenmassorna mot stranden och sakta reser sig havsnivån sex meter till den plats där arbetarna står. Ljudmattan från dieselmotorerna rullar in över stranden. 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. Motorn går upp i högvarv. Propellern blir till en jordfräs. En kraftig svallvåg rullar mot land. Fartyget ger ifrån sig en sista suck innan det blir tyst. Lanternorna släcks. Besätt-

ningen gör sig redo för att lämna skeppet. BW Saga är officiellt död.

Som strandade valar

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 i 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: Glödlamporna skruvas loss, kaklet knackas av, tavlorna, kylskåpen, radioapparaterna, porslinsstoleterna, tv-apparaterna, brandsläckarna, brödrostarna, de elektriska julgranarna,

flytvästarna och nödprovianten bärs försiktigt – som vore de myrägg – i långa karavaner mot stranden, där det rättas in efter materialslag och färg.

Efter att oljan och dieseln pumpats ut brakar helvetet loss.

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

”Klart det är farligt”

Den tolvåriga Mosiuddin Siddique har bara sex år i skolan men är tillräckligt skicklig med svetsen för att ha fått jobb med att slakta det norska gasskeppet. – Jag jobbar för att få pengar och kunna köpa mat, förklarar Mosiuddin Siddique.

Svetten rinner i ansiktet. Hunger är svaret på alla frågor. Metallen brinner. Ingen av kollegorna bär skyddsglasögon. En del har gummistövlar, andra sandaler. Några är barfota. Ett yrkesliv bland

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

Syeda Rizwana, talesperson för organisationen Bela

asbest, bly och svetslagor 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-åriga Amin Ashraf.

Han började här som 15-åring och har i 20 år slaktat skepp. Lönen varierar mellan 600–1 500 svenska 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 att 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.

Kyrkogårdens begynnelse

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 skrotföretag 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 20-tal arbetare om året blir kistorna av stål dödsfällor.

– Min son, min son – varför skickade jag dig till skeppen? ropar Taslima Begun där hon sitter på huk vid graven, klandrande sig själv.

Hennes man får, när känslorna blir för överväldigande, dra bort henne bort från marken där den 19-åriga sonen ligger begravd. När hon torkat tårarna börjar hon berätta.

– Tarekul försov sig den morgonen och rusade iväg till jobbet. Han fick inte ens med sig matlådan jag gjort åt honom. Någon timme senare ringde de och sa

att han hade ramlat ner från en båt. Min man tog några lakan och 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 en advokatororganisation Bangladesh Environmental Lawyers Association (Bela) fick familjen ut en schablonersättning på 14 000 kronor. För Taslima Begun lindrar det inte sorgen.

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

Även om advokaterna som i fallet med Tarekul kan göra skillnad har de svårt att vinna skepparbetarnas förtroende. Av företagen får de som jobbar med skeppsskrotningen veta att pratade med advokater kommer de att förlora sina jobb. Advokaterna utmålas som en utländsk underrättelsetjänst vars syfte ►

” Min son, min son – varför skickade jag dig till skeppen?”

► 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 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 man 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.

Regeringen backade om gift

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 skeppskrotorna, en bransch där Bangladesh kan bli världsledande? frågar han sig.

Dessutom skapar det 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 var tvungna att 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? Om detta blir verklighet innebär det döden för industrin, kommenterade Kamal Uddin Ahmed, vice ►



TAKTFAST. Arbetarna sjunger för att kunna hålla samma takt så att inte ställinans tyngd ska hamna mer på en mans axlar än de andras

eller i värsta fall skära in i halsen. Sakta arbetar de sig barfota taktfast fram meter för meter genom leran och dyn på den i ebb blottlagda havsbotten.



ÅTERVINNEN. Allt tas till vara på båtarna och skrotningsbranschen menar att industrin är grön eftersom de återvinner allt på båtarna.



FÖRLORADE SIN SON. Taslima Begun förlorade sin 19-åriga son när han ramlade ner från båten han jobbade på. Väl på sjukhuset fick han ingen hjälp och avled av skadorna. Efter att ha tagit kontakt med advokatorganisationen BELA (Bangladesh Environmental Lawyers Association) fick familjen ut en schablonersättning på 14 000 kronor.



DYGNET RUNT. Arbetet på stranden pågår dygnet runt när det så krävs. De rika sjöfartsnationerna i väst har länge dumpat sina fartyg i Bangladesh – ett av världens fattigaste länder.

► vd i landets skeppskrotningsförening (BSBA).

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 är tillåtet att hantera vilka gifter som helst på stranden, säger Syeda Rizwana uppgiven.

Sjöfartsnationer stoppar förbud

I sitt hus vid strandkanten sitter den 42-åriga 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 handlös. Fantomsmärtena i benet han förlorade håller honom vaken om natten. Tack vare miljöadvokaterna stod företaget för hans utgifter på sjukhuset, men sedan dess har han varit utan ersättning.

Fakta Vaxande miljardindustri

■ I hamnstaden Chittagong i Bangladesh har man demonterat fartyg från hela världen sedan 1960-talet, då ett fartyg gick på grund och spolades upp på stranden.

■ 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 arbetar med livet som insats – de yngsta är bara tolv år – och skickar sin magra lön till familjerna i hembyarna.

■ Beslutet att alla enskroviga oljetankers måste skrotas innan 2010 fick industrin att växa explosionsartat. Dessutom tog USA nyligen bort en lag som förbjöd export av skepp för skrotning vilket syns i mängden amerikanska skepp i leran.

– 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, 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 så finns det alltid någon annan som kan göra jobbet.

Lösningen på deras problem finns inte här på stränderna.

– Om det är problem med bevakning-



ARBETAR. 12-åriga Mosoiddin Siddique står med fötterna i leran i full färd med att strimla en plåt. Pengarna han tjänar går till familjen och han trivs bättre på stranden än i skolan.

en av risfalten så ligger ofta lösningen högre upp i bergen. Det är dit man måste gå för att vattnet ska rinna fritt igen, säger Mohamed Murat.

Högt upp på internationell nivå, långt bort från leran på Chittagongs stränder, har FN:s organ för sjöfarten, International Maritime Organization (IMO), försökte rensa i skrotbranschen. Ett avtal förhandlades fram om skeppsdemolering för att reglera de livsfarliga arbetsplatserna. 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. Skeppsregistret Lloyds publicerade riktlinjer för hur miljöfarliga ämnen ska redovisas och klassningssällskapet det Norska Veritas har mätte gifthalterna i leran i Chittagong.

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.

Det norska rederiet BW Gas, med undertiteln The leading clean energy carrier, har inte heller velat kommentera villkoren för dem som skrotar deras före detta skepp BW Saga.

På stränderna 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 tolvåriga Mosoiddin 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 Mosoiddin och ler lyckligt. ■



TVINGAS TIGGA. Mohammed Edireeh är 32 år gammal och förlorade ena benet i en olycka för två år sedan. Han hade då arbetet som svetsare i 16 år. Av företaget fick han 400 dollar, men de är nu slut och för att överleva tvingas han tigga. Kryckorna är gjorda av material från en av båtarna.