



BARNARBETE. Mosoiddin Siddique, 12, 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 i skolan. Att det skulle vara problematiskt med barnarbete är det få som tycker. Det enda som är värre än att ha ett farligt jobb på stranden, är att inte ha ett farligt jobb på stranden, går logiken. FOTOGRAF





Dödgrävarna på skeppskyrkogården

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

TEXT **Martin Schibbye**
FOTO **Jonas Gratzer**

På den gyttjiga 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 Wärtsiläs Åbovarv 1979 börjar sakta röra på sig. Den sista resan är påbörjad: Kursen är satt mot självdestruktion.

Med full kraft tar kölen i den långgrunda lerbotten. Far-

tyget 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 100-tals 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, porslinstoaletterna, tv-apparaterna, brandsläckarna, brödrostarna, de elektriska julgranarna, flyvästarna och nödprovianten bärs försiktigt – som vore det myrugg – 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 hundratals skärbrännare hugger in på skrovet. Balk för balk, ger de vattentäta skotten vika.

Läs mer på nästa sida >>

Nya lagar gör det möjligt, med skeppskyrkogårdar

• **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 12 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 Ieran.

Läs mer: En rapport om miljön kring skeppsskrotsindustrin från Greenpeace finns på www.greenpeaceweb.org/shipbreak/dnvtbangladesh.pdf

ILO-rapport: www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/shpbreak/ Även skeppsregistret Lloyds har publicerade riktlinjer för hur miljöfarliga ämnen ska redovisas och klassningssällskapet det Norska Veritas har i en rapport mätt gifthalterna i Ieran.



”Farligt, ja det är klart det är farligt. Men vi har varandra och så Gud förstås, han är på vår sida.”

Den 12-åriga **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 han.

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 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 100-tals skepp. Lönen varierar mellan 600-1500 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 sömriga fiskebyn Chittakunda ett förlist fraktskepp på stranden. Tusentals människor kom för att titta på vad Gud hade sänd 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 Singapur, 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.

MENSKEPPEN 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 vinchar har ett högt pris. För ett tjugotal arbetare om året blir kistorna av stål dödsfallor.

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



TEMAORD TILL PUNKT. Bildtext och därefter cmd-SHIFT-N, sedan kommer. FOTOGRAF



ropar **Taslima Begun**s där hon sitter på huk klandrande ner mot graven.

Hennes man får dra bort henne bort från marken där den 19-åriga 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 en advokatororganisation BELA (Bangladesh Environmental Lawyers Association) fick familjen ut en schablonersättning på motsvarande 1400 euro. 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 skeppsskrotningen veta att pratar de med advokater kommer de förlora sina jobb. Advokaterna utmålas som en utländsk underrättelsetjänst 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 jobba och få mat för sig själva och sin familj, sä-

ger 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 sett 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, 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 ju-

ridisk 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 vd i Bangladesh Skeppsskrotningssamfundet (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.

På sikt tror hon dock att miljökraven kommer att skärpas. Striden har bara börjat.

Läs mer på nästa sida >>



TEMAORD TILL PUNKT. Bildtext och därefter cmd-SHIFT-N, sedan kommer. FOTOGRAF

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

ISITT 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 handlöst. Fantomsmärterna 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, sammanfattar Mohammed 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 tror han inte finns här på stränderna.

– Om det är problem med bevakningen 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 International Maritime Organization (IMO) försökte 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 torrdocor av maskiner.

Men i det IMO-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 i ett e-post brev till den norska tidningen Dagbladet.

På stränderna i Chittagong rullar verksamheten på oförändrad trots all uppmärksamhet i medierna. När skymning- en 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-åriga 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 han och ler lyckligt.