



FOTOS: C. ENGEL / GREENPEACE

**Wrack am Strand von Alang:** Jeder zweite Ozeanriese endet auf dem größten Schiffsfriedhof der Welt

Umwelt

## „Ein Toter pro Tag“

Deutsche Reedereien verkaufen ihre ausrangierten Schiffe zum Abwracken nach Indien. In Handarbeit zerlegen dort billige Arbeitskräfte die oft asbestverseuchten Wracks. Umweltschützer halten den Schiffsexport für illegalen Giftmüllhandel.

Bei der Taufe eines Ozeanriesen fließt Champagner; bei seinem Tod Kosmilch. Sobald der Kapitän sein Schiff mit Volldampf auf den Strand der indischen Abwrackwerft Alang gesteuert hat, hacken die Arbeiter an Land eine Kokosnuß auf. Die Frucht ist eine Opfergabe für den elefantenköpfigen Gott Ganesha, der die Männer beschützen soll bei der gefährlichen Aufgabe, die vor ihnen liegt.

Für jedes zweite ausrangierte Hochseeschiff, ob russischer Fischtrawler, US-Supertanker oder das ehemalige Schulschiff „Deutschland“, ist Alang der letzte Hafen. Hier, an der Küste des nordwestindischen Bundesstaats Gujarat, liegt der größte Schiffsfriedhof der Welt: zehn Kilometer Strand, verpachtet an 184 Unternehmer. 35 000 Arbeiter zerstückelten im letzten Jahr 348 Schiffe – mit Schweißbrennern und Sägen, Hämmern und bloßen Händen.



**Arbeiter beim Ausstemmen von Asbest**  
„Das ist eben Schicksal“

Wegen ihres extremen Tidenhubs eignet sich die Bucht von Alang besonders gut zum Verschrotten großer Pötte. An drei oder vier Tagen im Monat, wenn die Flut am höchsten steht, werden sie auf Grund gesetzt, so daß sie bei Niedrigwasser trocken liegen. Innerhalb von acht Wochen löst sich ein durchschnittlicher Frachter in nichts auf. Erst bauen die Arbeiter alle beweglichen Teile aus, dann schneiden sie Stahlstücke aus der Bordwand heraus – immer symmetrisch, damit der angenagte Rumpf nicht umkippt.

Bis vor 20 Jahren ließen Reeder ihre ausgemusterten Frachter und Fähren noch in den Industriestaaten verschrotten. Als strenge Umwelt- und Arbeitsschutzaufgaben die Profite schmälerten, verlagerte sich das Geschäft nach Asien. Der gigantische Schrottplatz von Alang entstand 1983. Damals begann die russische Marine, ihre maroden Kreuzer zu verschern. Heute demontie-

ren indische Unternehmen 70 Prozent aller Schiffswracks weltweit, praktisch den ganzen Rest des Marktes teilen Pakistan, Bangladesh und Vietnam unter sich auf.

Jetzt wollen Umweltschützer die westlichen Schiffseigner in die Verantwortung nehmen. „Das Abwracken in Asien ist ein klassisches Beispiel für doppelte Standards“, sagt Andreas Bernstorff von Greenpeace, „in Europa wäre es unvorstellbar, Schiffe in Handarbeit ohne jeglichen Arbeits- oder Umweltschutz zu zerlegen.“

Für einen Tageslohn von umgerechnet zwei bis fünf Mark setzen meist ungelernte Hilfskräfte ihr Leben aufs Spiel. Nach offiziellen Statistiken starben 1996 in Alang 75 Menschen bei Arbeitsunfällen. Der Rechtsanwalt Akshay Oza rechnet mit 150 Opfern pro Jahr. Greenpeace schätzt, daß jeden Tag ein Arbeiter tödlich verunglückt. „In Alang heißt es: Pro Tag ein Schiff, pro Schiff ein Toter“, berichtet Bernstorff.

Die Männer werden erschlagen von herabstürzenden Stahlteilen, ersticken an austretenden Gasen oder verbrennen, wenn die Funken der Schweißgeräte Öllachen entzünden oder Treibstoffleitungen in die Luft jagen. Nur wenige Arbeiter tragen Schutzhelme und feste Schuhe, viele klettern in Sandalen auf den Stahlkadavern herum. Auf dem Werftgelände existiert nur ein einziges Löschfahrzeug.

Allein bei der Explosion eines Tankers auf Strandabschnitt 48 kamen im April letzten Jahres 40 Männer um, vielleicht auch mehr, genau weiß das niemand. Sicher ist nur, daß die Opfer noch um Mitternacht auf

dem Wrack geschuftet hatten, obwohl nach Sonnenuntergang offiziell nicht mehr gearbeitet werden darf. Im Januar kostete ein explodierender Gastank 21 Menschenleben.

Keine Statistik erfaßt, wie viele Malocher langsam dahinsiechen, an Krankheiten wie Malaria oder Tuberkulose, oder an den Giften, denen sie rund um die Uhr ausgesetzt sind. Denn die Schiffe der Generation, die derzeit zur Verschrottung ansteht, sind allesamt hochbelastet mit Schadstoffen.

Vor 30 Jahren verbauten die Werften noch großzügig krebserregenden Asbest als Brandschutz und Isoliermaterial für Rohre und Kabinenwände. Kabelisolierungen enthalten tückische polychlorierte Biphenyle (PCB), die Schiffsanstriche Blei und Tributylzinn, das den Hormonhaushalt aus dem Gleichgewicht bringt.

Während in Europa Spezialisten mit Schutzanzügen und Masken asbestverseuchte Häuser sanieren, hämmern in Alang Hilfskräfte ohne jegliche Sicherheitsvorkehrungen die Asbestschicht von Stahlplatten und Rohren. Um das Meer sauber zu halten, werden toxische Abfälle am Strand verbrannt. Immer wieder entzünden sich auch Schiffsfarben; dabei entsteht giftiges Bleioxid. Über dem ganzen Gelän-

de hängt ein ätzender Nebelschleier. Reine Luft atmen die Arbeiter nie, sie schlafen und essen am Rande des Schiffsfriedhofs. Bis zu acht Männer teilen sich Sechsqadratmeter-Hütten in den Dünen, zusammengezwängt aus Abfallholz und Dekorplatten.

Strom, fließendes Wasser oder Latrinen gibt es nicht.

Die meisten Arbeiter stammen aus den weit entfernten, armen Provinzen Bihar und Andhra Pradesh; Kontakt zu den Einwohnern der umliegenden Dörfer haben sie kaum. „Da herrscht die Atmosphäre eines Arbeitslagers“, sagt Bernstorff. Wer das Gelände verlassen will, wird gefilzt. Niemand darf Metall, Schiffsteile oder auch nur in Seemannskojen aufgestöberte Pornohefte heraus schmuggeln.

Kaum jemandem fällt ein, sich zu beklagen. Für ungelernete Kräfte verdienen die Männer gut, die Arbeitsbedingungen nehmen sie fatalistisch hin. „Ich habe 100 Menschen sterben sehen“, erzählte der 32jährige Sriram Prasad Reportern der US-Zeitung „The Baltimore Sun“, „das ist eben Schicksal.“ Er selbst habe in zehn Jahren Alang Glück gehabt und sei nie schwer verletzt worden: „Aber man weiß nicht, wie lange man noch leben wird.“

Die billigen Arbeitskräfte bescheren den Abwrackunternehmen kräftige Gewinne.



Umweltschützer Bernstorff



Abfackeln von Wrackteilen: Arbeiter atmen Tag und Nacht giftige Gase

Jährlich kaufen sie ausgesiente Schiffe für zusammen 850 Millionen Mark; für 1,2 Milliarden Mark schlagen sie Stahl und Wrackteile wieder los. Verwertet wird alles: Verkaufsstände voller Edelstahlschalen, Kühlschränke, Ventilatoren säumen die Zufahrtstraße nach Alang; die Fischer der Umgebung fahren in Rettungsbooten aus. Das Hauptgeschäft machen die Schiffsausschlachter jedoch mit dem erbeuteten Stahl: Er deckt etwa zehn Prozent des indischen Bedarfs.

Daß die Verschrottungsbranche für Indien ein wichtiger Wirtschaftszweig ist, bestreitet auch Greenpeace nicht. „Wir haben nichts gegen das Recycling von Stahl und Schiffsteilen“, so Bernstorff, „wohl aber gegen den Export von Giftmüll.“

Er hält den Export asbest- und chemikalienverseuchter Wracks für völkerrechtswidrig. Eine Konvention der Vereinten Nationen, das „Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung“, verbietet den Verkauf von Giftmüll aus Industriestaaten in Entwicklungsländer. Darüber hinaus gilt seit Anfang Januar auch in der EU die verschärfte Bestimmung, daß giftige Abfälle nicht einmal zur Weiterverwertung in arme Länder verschoben werden dürfen.

„Was allerdings der Begriff Abfall bedeutet, ist international höchst umstritten“, klagt Thomas Graner vom Bundesumweltministerium. Zudem sei Deutschland für die Umsetzung der Uno-Giftmüllkonvention bei Schiffen nur dann verantwortlich, wenn sie aus deutschen Gewässern direkt Kurs auf die Abwrackwerft nehmen. Das aber kommt selten vor.

Für Bernstorff besteht hingegen kein Zweifel: „Ein ausgesientes Schiff ist kontaminierter Metallschrott im Sinne der Basler Konvention.“ Die Reeder müßten ihre Schiffe deshalb vor dem Verkauf nach Asien von allen Schadstoffen befreien. Das sei durchaus zumutbar – die Asbestsanierung eines Schrottschiffs zehre allenfalls ein Zwanzigstel des Verkaufserlöses auf.

Das Schulschiff „Deutschland“, 1993 auf die letzte Reise nach Alang geschickt, enthielt sechs Tonnen Asbest. 1997 nahmen unter anderem die Fähre „Theodor Heuss“ aus dem Besitz der Deutschen Bahn und der Frachter „Neckar Ore“ der Krupp Seeschiffahrt Kurs auf den Schiffsfriedhof. Erst im August verkaufte die Reederei Hamburg-Süd, eine Tochter des Puddingfabrikanten August Oetker, das Containerschiff „Columbus New Zealand“ für 1,6 Millionen Mark an Jayant Bhai Vanami, den Prä-

sidenten der Gujarat Shipbreakers Association.

Den Frachter und seine beiden Schwesterschiffe, die ebenfalls vor der Verschrottung stehen, habe man „1986 erheblich modernisiert“, heißt es in einem Schreiben der Reederei an Greenpeace, „asbesthaltige Isoliermaterialien“ seien dabei „ausgebaut und von der Hamburger Umbauwerft entsorgt“ worden. Der Vorwurf des Giftmüllexports sei daher „gegenstandslos“.

„Schwer vorstellbar bei der damaligen Sanierungspraxis“, urteilt Greenpeace-Bernstorff. Er beobachtete in der Nähe des Wracks der „Columbus New Zealand“, wie Arbeiter mit bloßen Händen in Asbestflocken wühlten.

Nur mit Mühe konnte sich das Greenpeace-Team Zutritt zum Schiffsfriedhof verschaffen. Kritische Berichte über die Abwrackbranche hatten die Pläne von US-Marine und der amerikanischen Ma-



**Schrotthalde in Alang:** Verwertet wird alles

ritime Administration durchkreuzt, 170 alte Kriegsschiffe nach Indien zu exportieren. Seither sind die mächtigen Schrotthändler in Gujarat sensibel geworden. Weder politische Delegationen noch Touristengruppen dürfen sich derzeit in Alang umsehen.

Als aber im Oktober deutsche Besucher mit einem Empfehlungsschreiben des „Vereins der Freunde großer Handelsschiffe e. V.“ auftauchten, um in den Schiffswracks nach Souvenirs für ihren Clubraum zu fahnden, schöpften die Unternehmer keinen Verdacht. Den maritimen Fanclub hatte Greenpeace-Mann Bernstorff eigens zuvor gegründet, um die katastrophalen Arbeitsbedingungen in Alang zu dokumentieren.

Kaum einen Arbeiter habe er gesehen, der älter als 30 Jahre war, berichtet Bernstorff. Wen es früher dahinrafft, der wird nach hinduistischem Ritus am Strand verbrannt – eingehüllt in orangefarbene Lumpen, auf einem Scheiterhaufen aus Abbruchholz von den Schiffswracks.

ALEXANDRA RIGOS