



Chittagong, Bangladesch, 14. Januar 1998: Kabelträger schleppen eine Stahlrosse für den Abtransport eines Rumpfteils zur ausgemusterten «SS Minole».

FOTOS: CLAUDIO CAMBON



Der letzte Überrest eines anderen Schiffs. Im Hintergrund nähert sich die «Minole».

## FOTOGRAFIE

# Ein Schiffbruch mit Zuschauern

Der Fotograf Claudio Cambon dokumentiert die Zerlegung des Öltankers SS Minole an einem Strand von Bangladesch. Seine bestechenden Bilder überführen die Schiffsmetaphern in die Gegenwart.

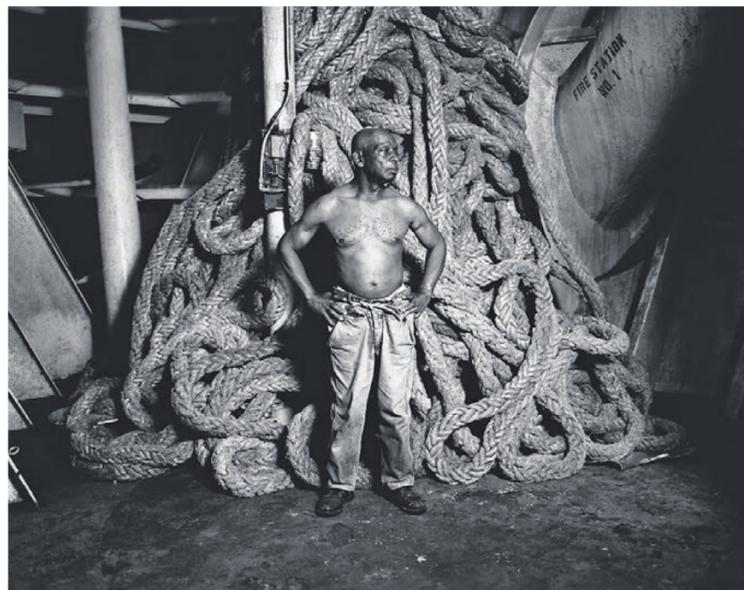
VON ERICH KELLER

Mit voller Kraft steuert die «SS Minole» auf die flache Sandbank von Chittagong an der Südostküste von Bangladesch zu. Der Kapitän holt alles aus den Dampfturbinen heraus. Ein letztes Mal noch beschleunigt das Schiff auf seine Höchstgeschwindigkeit von knapp sechzehn Knoten. Gnadenlos wird die «Minole» in das immer flacher werdende Wasser hineingetrieben, der Propeller pflügt hinter sich die See auf und schiebt vor dem Bug eine grosse Welle her. Dann läuft der stählerne Bug auf Grund, ganz sanft geht das, und das Schiff neigt sich leicht zur Seite. Das wars. Der 1961 gebaute Handelsdampfer ist an seiner letzten Destination angekommen. Links und rechts von ihm liegen in verschiedenen Stadien der Auflösung weitere Stahlkolosse im Sand. Innert kürzester Zeit wird das neu angekommene Schiff von Arbeiterinnen und Arbeitern umringt, die es in sicherer Entfernung schon erwartet hatten. Fünf Monate später ist die «Minole» verschwunden, komplett zerlegt. «Shipbreak», wie das im Englischen heisst.

Sieben Monate lang hat der Fotograf Claudio Cambon die letzte Fahrt und die Demontage der «SS Minole» begleitet. Jahrzehntelang hatte der Koloss unter US-amerikanischer Flagge Rohöl transportiert, von Alaska nach Kalifornien. Nach der Exxon-Valdez-Katastrophe von 1989 aber waren seine Tage gezählt. Einwandige Öltanker wie die «Minole» wurden Stück um Stück aus dem Verkehr gezogen und durch doppelwandige Typen ersetzt, die im Fall einer Havarie mehr Sicherheit versprechen. So verkaufte der Schiffseigner den technisch einwandfreien Dampfer nach Bangladesch, wo das stählerne Ungetüm in den ersten Monaten des Jahres 1998 zerlegt wurde – lange vor seiner Zeit. Für die letzte Überfahrt wurde Getreide geladen, als Teil des damaligen «Food for peace»-Programms der US-Regierung. Die alte Mannschaft musterte ab, und man heuerte eine neue Crew an.

### Wie ein Abbruchballett

Die Fotos von Claudio Cambon erzählen davon, chronologisch geordnet. Zunächst wird die alte Crew auf dem amerikanischen Dampfer vorgestellt – die Hilfsköchin beispielsweise, die mit einer runtergerauchten Kippe zwischen den Fingern an der stählernen Aussenhaut des Tankers lehnt, die Haare im Wind, den Kopf trotzig zurückgelehnt. Dann sind es die verwegenen aussehenden «longshoremen», die Hafearbeiter, die nach der Überfahrt wie freundliche Piraten an Bord kommen und unter deren Obhut die «Minole» an Land gesetzt wird. Danach treten die Tagelöhner ins Bild, die dem Schiff am



Bootsmann «Papa» John Wallace, während der letzten Fahrt der «SS Minole».

Strand von Chittagong zu Leibe rücken – der Mann etwa, der die riesige Ankerkette zum Bug hochklettern, oder auch die namenlose Bettlerin, die über den Strand huscht, nur kurz ins Objektiv des Fotografen blickt. Meist aber steht das Schiff im Zentrum, wie ein gestrandeter Walfisch liegt es da, während die Arbeiter, allesamt Tagelöhner, sich an ihm zu schaffen machen, es Stück um Stück zerlegen. Barfuss und in öliger Kleidung, mit wenig mehr als Schneidbrennern und Muskelkraft ausgestattet, schaffen sie das Unwahrscheinliche: Die harte Struktur des Schiffs wird aufgebrochen, Tausende Tonnen von Stahl, Kabeln, Inneneinrichtung werden in mühsamer Handarbeit auf den nahen Schrottplatz transportiert.

Wie ein sorgsam synchronisiertes Abbruchballett wirken die Arrangements Cambons, wenn zwei Dutzend Männer mit vor Anstrengung verzerrten Gesichtern ein tonnenschweres Stück Stahl in kleinen Schritten davontragen, über schmierig-schwarzen Ölsand. Auf einem anderen Bild sind kleine Feuer auf dem Boden zu sehen: Die Kunststoffisolation wird von den Kupferkabeln weggebrannt. Dicker, schwarzer Rauch verdunkelt den Himmel, nur schemenhaft sind einige der Körper zu erkennen. Und immer wieder Kinder und junge Männer von unbestimmtem Alter, die an dicken Tauen ziehen oder Metallgestelle davontragen.

### Rohstoff für eine Mikroökonomie

Keine Gewerkschaft, die sich für diese Schwerstarbeiter starkmachen würde, weder im Buch noch in der Realität. Diese Aufnahmen,

erklärt Cambon im Textteil, seien noch zu einer Zeit entstanden, als alles in Handarbeit erledigt wurde. Mittlerweile, beinahe zwanzig Jahre nach dem Entstehen seiner Fotos, stünden Kräne und andere Gerätschaften zur Verfügung. Und – davon ist im Buch nichts zu lesen – seit einigen Jahren versuchen auch Organisationen wie der WWF, gegen die Umweltverschmutzung vorzugehen, die das Auseinanderbrechen der Schiffsgiganten mit sich bringt.

Aber dem Doku-Fotografen Cambon geht es nicht in erster Linie um diese Zusammenhänge. Es ist die «Minole», deren «kill time» viel zu früh gekommen sei – ihr Sterben, wie er es wiederholt nennt. Dieses Objekt steht im Zentrum von Cambons Arbeit. Beinahe sei er sich selbst abhandengekommen, so Cambon, als der Prozess der Demontage sich immer weiter in die Länge zog. Wer die Fotos sieht, kann nachvollziehen, was er damit meint, rahmen die primitiven Arbeitsbedingungen und die Unwirtlichkeit der Szenerie doch einen Vorgang ein, der in der Tat über sich selbst hinauszuweisen scheint. Was geschieht hier? Ein Schiffsriese wird zerlegt, und am Ende einer langen Wertungskette verwandelt er sich in Rohstoff für eine weitgespannte Mikroökonomie. Wie weit diese Transformation geht, illustriert etwa die Verwendung der bronzenen Schiffsaufbauten, aus denen Handwerker später religiöse Figuren fräsen. Aus Teilen des Rumpfs werden Schaufeln und Hacken geschmiedet, und auf der letzten Fotografie ist ein Krähennest zu sehen, das die Vögel am Strand aus alten Kabeln der Schiffsinstallation gefertigt haben. Ein Ei liegt darin.

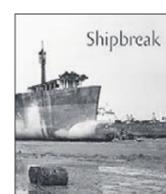
Am Ende zersetzten sich alle lebenden Dinge, schreibt der Fotograf. Wobei – gelebt habe sie ja nicht wirklich, die «Minole», denn eigentlich sei das Leben bloss durch sie hindurchgegangen.

### Verbinden, trennen, ordnen

Das mystische Raunen, das den Textteil von «Shipbreak» durchzieht, steht im Kontrast zu den Fotografien, die von dokumentarischer Schärfe und doch von angemessener Distanziertheit sind. Dennoch ist alles an diesem Buch stark mit weitreichender Bedeutung aufgeladen.

Kein Wunder, so der deutsche Philosoph Hans Blumenberg in einem Buch von 1979, denn die Sphäre des Nautischen, der Schifffahrt, habe von jeher Daseinsmetaphern produziert, die sich bis tief in die Alltagssprache eingeschrieben haben; ist unsere Sprache doch voll von Stürmen, Klippen, Lotsen, Kompassen oder Segeln. In «Schiffbruch mit Zuschauern» zeichnet Blumenberg die Geschichte solcher Metaphern. Blumenbergs Buch kennt die Tausenden Ertrunkenen auf dem Mittelmeer noch nicht. Doch der Titel des Essays produziert, lange nach dem Tod des Autors, eine anschauliche Formel, die heutige Flüchtlingssituation aus europäischer Sicht zu beschreiben.

Auch «Shipbreak» produziert übergeordnete Bildwelten, denn vielleicht ist das Schiff immer noch eine der zentralen Leitmetaphern für Globalisierung. Früher das Segelschiff, das mit kolonialen Handelswaren oder auch mit SklavInnen beladen die Ozeane durchpflügte, heute die Containerschiffe mit ihrer Hightechlogistik. Sie verbinden, trennen und ordnen neu, oft unerbittlich, was Menschen produzieren und wovon sie leben. Hier also ist es die Geschichte eines Schiffs, der «SS Minole», 1961 in den USA vom Stapel gelaufen, «over built», wie einer ihrer Konstrukteure meinte, überkonstruiert, nicht kaputt zu kriegen. Doch dann, kaum aus dem Verkehr gezogen und für ein Butterbrot an einen Schrotthändler verkauft, wird sie von Tagelöhnern mit wenig mehr als ihren Händen auseinandergenommen und in eine andere Ökonomie eingespeist, an einem Strand im Südosten von Bangladesch.



Claudio Cambon: «Shipbreak». Edition Patrick Frey, Zürich 2015. 176 Seiten. 58 Franken.