

Ein Hafen, ein Fischerdorf und viele Gespräche zum Abschluss

Teil 3: Initianten der «Glencore Initiativen» machten sich vor Ort ein Bild von Kolumbiens Kohleabbaugebieten

Ein dritter Schwerpunkt der Säuliämter Investigationsreise zum «Rohstoff-Tatort» waren die Transportwege und der neue Hochseehafen von Glencore/Prodeco, Puerto Nuevo. Die Etappe führte über einen Abstecher ins Kolonialstädtchen Mompos – einst Verkehrsknotenpunkt, heute still und von musealer Exotik – an die Nordküste, die kolumbianische Karibik.

VON PIA HOLENSTEIN

Auf dem Weg durch das Departement Magdalena nach Santa Marta machten wir einen Halt in Aracataca, dem Geburtsort des Nobelpreisträgers Gabriel García Márquez. Fast zufällig blieben wir zum Mittagessen an einem Bach, direkt an der Eisenbahnlinie, auf der einst der berühmte «Expreso de Sol» von Bogotá nach Santa Marta an die Karibikküste fuhr.

Ein jahrzehntelanges Desinteresse des Staates liess das Bahnnetz verrotten, so dass 77 Prozent nicht mehr befahren werden können. Die Regierung Santos will das ändern. Es ist nicht verwunderlich, dass Firmen den Schienentransport in die eigene Hand genommen haben. Heute gehört Fenoco (Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A.) zu 39 Prozent Glencore und wird einzig zum Kohletransport genutzt – gegenwärtig von Prodeco und Drummond.

Züge mit über 120 Waggons

Während einem Aufenthalt von gut einer Stunde erlebten wir fünf Durchfahrten. Im zeitlichen Abstand von weniger als 15 Minuten donnern die Züge vorbei: Jeder mit mindestens 120 Waggons, 1,7 Kilometer lang, was mehrere Minuten dauert. Die Schienen führen hier wie in andern Städten mitten durch die Wohnsiedlungen. Ohne Abschränkungen wirken sie sehr ungesichert, zu Fuss kann man die Gleise überall queren, während die Fahrzeuge über die alten Holzschwellen der offiziellen Übergänge rumpeln. Immerhin sind Wärter da, welche Alarm schlagen, wenn jemand im falschen Moment die Gleise überqueren will und überquert werden die Gleise ständig.

Diese schweren Einschränkungen der Bewegungsfreiheit und der Lebensqualität wären vielleicht eher erträglich, wenn dafür Personen reisen könnten. Stattdessen müssen die Frauen noch am Fluss waschen, während jeder Zug Tausende von Tonnen Rohstoff aus dem Land hinausbefördert. Ende Januar wurde endlich vom obersten Gericht ein Nachfahrverbot verfügt, wie es zwar schon vor zwei Jahren von der lokalen Behörde ausgesprochen, jedoch interessanterweise gleich wieder aufgehoben wurde.

Videoüberwachung auf der Toilette

In der Hafenstadt Santa Marta stand eine Sitzung mit Gewerkschaftsvertretern der Prodeco-Angestellten von Mine, Eisenbahn und Hafen auf dem Programm. Ihre Aussagen waren bestürzend. Es scheint ein Kampf zwischen Prodeco und den Arbeitervertretungen zu herrschen. Die Lokomotivführer wehren sich dagegen, dass neuerdings Kameras in ihren Führerkabinen installiert seien, wo sie während sechs Stunden fahren, essen und ihre Bedürfnisse verrichten müssten, was besonders das weibliche Personal als



Freundliche Menschen – eine trügerische Idylle. (Bilder Pia Holenstein)



Der Hochseehafen bei bei Santa Marta.

peinlich empfinde; sie gehen vor Gericht. Am schmerzhaftesten aber ist, dass Prodeco bei der Schliessung des alten Hafens sämtliche Gewerkschafter entliess und im neubauten Puerto Nuevo nur Nichtgewerkschafter anstellte. Ein Mann führt an, dass er nach Ankündigung der Massentlassung von der Mine in den alten Hafen versetzt wurde und dort die Kündigung erhalten habe. Zahlreiche Arbeitsklagen sind hängig. Im Grossen und Ganzen gewannen wir den Eindruck einer sehr belasteten Beziehung.

500 Millionen in den neuen Hafen investiert

Prodeco hat uns auch im Hafen empfangen – im neubauten Puerto Nuevo bei Ciénaga, in den Glencore eine halbe Milliarde Dollar investiert hat. Fotografieren war ausdrücklich verboten.

Die Kohleförderung wurde in den letzten fünf Jahren enorm gesteigert (2010: 10 Mio Tonnen, 2011: 14 Mio., 2014: 19 Mio.), doch nun habe man den Plafond erreicht, meint der CEO Mark McManus. Der Hafen habe eine Kapazität für 21 Millionen Tonnen jährlich. Die Ausbaupläne sind jedoch auf ein Mehrfaches angelegt. 60 Millionen gibt die Firma an. Man darf annehmen, dass die Investition nicht nur für die fünfzehn Jahre bis zum Erlöschen der Abbaulizenz geplant ist.

Früher wurde die Kohle von der Bahn auf offene Barkassen verladen und zu den Hochseeschiffen gebracht, was eine enorme Umweltbelastung bedeutete. 2007 verlangte der Staat eine Änderung dieser Praxis – auch weil die Häfen im Tourismusgebiet von Santa Marta lagen. Prodeco war die einzige

von drei Kohleförderfirmen, welche 2013 rechtzeitig einen neuen Hafen gebaut hatte. Das hat der Firma sicher nicht geschadet. Eine permanente Freihandelsgarantie sichert dem Hafen gewaltige Vorteile, während der kolumbianische Staat weiter Steuereinnahmen verschenkt.

Fischer am neuen Hafen unerwünscht

Wir begutachteten die Entladeeinrichtung für Eisenbahnwaggons – die Kohle fällt durch den Boden – und sahen die Röhren der überdeckten Förderbänder, welche die Kohle direkt in den Bauch der Frachter führen, beide mit je 8000 Tonnen Kapazität pro Stunde – doch leider waren sie genau zu diesem Zeitpunkt stillgelegt, zufällig kam auch kein Zugtransport, den wir gern erlebt hätten. Die Häufung dieser «Pannen» schien uns etwas auffällig. Was wollte man verstecken?

Während uns die Hafenverantwortlichen die Bauphasen schilderten, wobei der Meeresgrund auf 20 Meter Tiefe ausgebaggert wurde, damit die schweren Lastschiffe näher ans Land fahren können, erkundigten wir uns nach den Fischerbooten, die da und dort zu sehen waren. Das sei ärgerlich, man müsse aufpassen, aber nein, sie dürften natürlich in Ruhe weiterfischen. Die Antwort liess erahnen, wie schwierig der Alltag für Fischer hier sein muss.

Es hat keine Fische mehr

So besuchten wir das 400-Seelen-Fischerdorf, Don Jaca. Die Einwohner hatten uns erwartet und wollten ihren Frust von der Seele reden. Es gibt nichts mehr zu fischen, keine Erträge,



Der Bach an der Bahnlinie ist verschmutzt und dient trotzdem zum Baden.

schon seit langer Zeit. Vor dem Bau der Häfen hätten sie bis zu einer Tonne Fisch täglich eingebracht. Nach dem Rückgang der Meereserträge hätten sie im Hafen von Prodeco in Puerto Zuñiga bei Santa Marta gearbeitet, Männer wie Frauen.

Doch bei der Schliessung des Hafens seien sie alle entlassen worden. Keine Chance auf eine Wiederanstellung. Die Arbeit sei hart gewesen, aber man habe leben können, auch Gesundheitsversorgung und andere lebenswichtige Dinge kamen von den Firmen, welche ihnen immer noch weit näher scheinen als der Staat. Sie brauchen praktische Berufsmöglichkeiten, sehen aber keinen Ausweg. Viele wollen den Schulabschluss nachholen. Die Menschen werden durch das fortlaufende Nichtstun sichtlich lethargisch.

Kurz vor unserer Abreise waren wir zu einem Gespräch bei PAS (Pensamiento y acción social) eingeladen, einer NGO, welche sich mit den Folgen der Kohleförderung und dem Verhältnis der Firmen zur Arbeiterschaft kritisch auseinandersetzt.

Die engagierten jungen Leute bestätigten und vertieften unsere zu meist negativen Befunde, ergänzten sie durch Hinweise auf die Praktiken der Firma, Steuern zu umgehen sowie die jahrelangen Streitigkeiten über die Umweltbelastungen durch den Kohleabbau, welche weltweit anerkannt sind, von Prodeco jedoch schlicht in Abrede gestellt werden.

Ivan Glasenberg hat den Misständen den Kampf angesagt

Ganz zum Schluss stand der Besuch in der Schweizer Botschaft an. Die Botschaftsangehörigen hörten aufmerk-

sam zu, sind jedoch auf beide Seiten sehr «diplomatisch» im landläufigen Sinn. Sie werden wohl nicht aktiv, solange kein Druck von aussen einwirkt. Schade und trotzdem verständlich. Wir jedenfalls werden mit dem, was wir erfahren haben, nicht hinter dem Berg halten.

Inzwischen wurde unsere Reisegruppe von Glencore zu einem Rückmeldegespräch eingeladen, unser umfangreicher Bericht hatte auch Ivan Glasenberg zur Teilnahme bewogen, und am Donnerstag, 19. Februar, erlebten wir eine höchst spannende Diskussion in Baar. Wir glauben daran, dass sich die Firma an die Aufgabe setzt, die Misstände zu verbessern. Ivan Glasenberg höchst persönlich hat sich dazu verpflichtet.

Auf die Fortsetzung darf man gespannt sein.