



ensuite

Zeitschrift zu Kultur & Kunst

Einzelpreis CH SFr. 12.00 // Europa €10.00
Inkl. MwSt. // ISSN 1663-6511



Oktober 2015
Nr. 154

Goldene Strassen und Schlepper

Also noch einmal von vorne. Ich ging wieder in den Container mit meinem Kind.

Shamir: Künstler und Grenzen

Am Anfang war's eine Last. Ich durfte nicht im Männerchor singen.

Fin de Siècle

Henri de Toulouse-Lautrec und die Fotografie im Kunstmuseum Bern.

Mehr als Heimat vom Liebeskummer

Der Charme von vergangenem Glanz ist da, die Qualität stimmt. Zagreb hat Potential.

This Room is an Island

Ein ausgehöhlter Hochbunker in München zeigt seine schönsten Seiten.

Pope of Trash

Trash vom Feinsten mit John Waters im Kunsthaus Zürich.



Geisterschiffe, Goldene Strassen und Schlepperbanden

Von Stephan Fuchs Bild: zVg.

Im Kanton Bern werden gerade Armeezelte für Asylsuchende aufgestellt und in Betrieb genommen, um dem erwarteten Ansturm Asylsuchender Herr zu werden. Im Osten, an der mittlerweile geschlossenen Grenze zwischen Serbien und Ungarn, und neu zwischen Serbien und dem noch immer stark verminten Kroatien drängen immer mehr Menschen nach Europa. Sie marschieren entlang den Schienen und Autobahnen. Taxifahrer und Profiteure betätigen sich als Schlepper und verdienen Geld, andere liefern die Mitfahrer gleich bei der Polizei ab, wo sie daktyloskopisch erfasst werden.

Von solchen Wanderungen hat unsere Generation nur in Erzählungen aus dem zweiten Weltkrieg gehört. Auf Bahnhöfen sammeln sich Scharen von Menschen an, die gestrandet sind und nicht mehr weiter können. Die gleichen Szenen spielen sich auch auf den Bahnhöfen in Italien, vor allem in Milano Centrale ab, wo Eritreer, Syrer, Afghanen und Afrikaner stehen, die über Libyen und das Mittelmeer nach Italien gekommen sind.

In Libyen stehen in bewachten Sektoren nahe der Küste unscheinbare Schiffscontainer. Es sind 6-8 Container pro Sektor. Von oben sind sie mit grossen Zweigen, Blättern und Sträuchern bedeckt, damit sie von den Aufklärungsflugzeugen und Drohnen nicht erkannt werden können. An der Oberkante der Container sind mit Schweissbrennern kleine Luken eingefräst worden.

Ab und an werden die Container in der Nacht mit Wasser bespritzt, um so das Wärmebild der Aufklärungsflugzeuge zu verfälschen. Nebeneffekt ist, dass die rund 40 Personen in einem Container Wasser aufnehmen können, und so nicht verdursten. Trotz der Zweige wird es in den Containern tagsüber brütend heiss, die Menschen dehydrieren. Zeugen sagen, dass sie zwei bis drei, manchmal vier Tage in einem solchen ISO Container gegessen und gelegen haben.

Der ISO Container Ein Twenty-foot Equivalent Unit Stahl-Container kostet rund 1500 Dollar. Selbstverständlich sind das nicht neue Container, sondern ausgemusterte See-Container. Der IOS Container ist praktisch; er stapelt sich mit unzähligen anderen Containern und hat weltweit denselben Standard. Er lässt sich mit Sattelschleppern, Schiffen, in Zügen, gar im Bauch der russischen Ilyushin und der amerikanischen Galaxy Frachtflugmaschine versenden. Gewiss ist – das haben mir Ilyushin Piloten versichert, die nach Mogadishu, Sudan und Libyen fliegen –,

ein Container ist nie leer. Lebensmittel, Schabernack, Wolldecken, Zelte, Waffen, Drogen oder Menschen ... total egal! Ein Container ist nie leer!

Pro Sektor kommen so rund 320 Menschen zusammen. Pro Überfahrt wird zwischen 2000 und 7000 Dollar verlangt. Bei einem Schnitt von 3000 Dollar lassen sich so pro Sektor 960'000 Dollar verdienen. Ist ein Container geleert, wird er sofort wieder gefüllt.

Männer, Frauen und Kinder sind in diesen Containern. Sie urinieren und koten in dem Container, sie erbrechen ob des abartigen Gestankes. Sie werden krank. Sie dehydrieren, sie bekommen Krätze, sie werden wahnsinnig. Einige sind schwanger, Zeichen von Vergewaltigungen während der Reise durch die Wüste. Männer haben vielfach Schlagprellungen, offene Schlagwunden oder Zigarettenverbrennungen, neu auch abgeschlagene Hände oder andere Verstümmelungen. Solche sichtbare Folgen werden in den europäischen Aufnahmelandern immer häufiger diagnostiziert, sie deuten auf eine Verrohung entlang der Schleuserouten und eine Brutalisierung der Schleuser hin. Es muss eine logistisch höchst anspruchsvolle Herausforderung sein, möglichst unentdeckt möglichst viele Leute so schnell bewegen zu können. Da wird getreten, geschlagen, gedrückt und gedrängt. Wie mit Vieh.

Eines Nachts geht der Container auf. Bewaffnete stehen am Ausgang mit Kalaschnikows und Schlagruten. Die Menschen werden rausgeprügelt, rennen durch den schmalen Korridor, der ihnen von den Bewaffneten gewährt wird, über den Sand, erblicken das Meer. Dunkel vor ihnen liegt ein Boot. Manchmal ist es ein Fischerboot, manchmal nur ein Gummiboot. Jene, die noch ein bisschen Verstand haben, können sich ausmalen, welche

Chance sie haben werden auf dem ihnen zugewiesenen Boot. Einige werden wissen, dass sie die Nacht auf dem Boot nicht überleben werden. Diejenigen, die sich weigern, werden brutal geschlagen. Die meisten rennen um ihr Leben auf das Boot. Egal was kommt. Es ist ein enormer Drang und Druck. Es ist Nacht. Es herrscht Panik.

Eine der Klientinnen beschrieb die dritte Überfahrt – nachdem bereits zwei gescheitert waren, weil das fragile Boot kenterte. Die 19-jährige wurde zwei Mal von der lybischen Marine aufgefischt, auf den afrikanischen Kontinent zurückgebracht und in einen anderen Container verfrachtet. Ein gelungenes Zusammenspiel der Behörden mit den immer dreister operierenden Schlepperbanden.

«Ich wurde gerettet. Also noch einmal von vorne. Ich ging wieder in den Container mit meinem Kind. Er war damals 1 Jahr alt. Ich wartete wieder in dem Container. Es war die Hölle. Plötzlich öffnete sich die Containertüre. Frische Luft kam rein. Es war so befreiend, so schön, so belebend. Wir sind alle wieder raus. Männer mit Schlagruten haben unseren Weg dirigiert. Wir sind einfach nur gerannt. Wieder auf ein Boot. Ich habe mich hingesetzt. Dann sind wir los. Der Seegang war stark. Die Wellen waren hoch. Ich habe gebetet. Ohhhhhh mein Gott – ich habe gebetet wie nie zuvor. Ich habe erbrochen – alle haben erbrochen. Es kam der Moment, da ich mein Kind hochhielt, da ich es über Bord werfen wollte. Ohhhh mein Gott – mein Kind – was habe ich gedacht... Zum Glück sah ich aus der Ferne die italienische Küstenwache. Dieses Mal hatten wir es geschafft. Sie haben uns gerettet. Wir sind beide am Leben. Aber was erwartet uns weiter? Wir wurden nicht registriert, in Italien hatten wir nichts. Wir haben einfach nur vagabundiert. Ich



musste noch nie klauen; in Italien konnte ich nicht anders um zu überleben. Andere haben Sex verkauft – auch Männer haben Sex verkauft, um zu überleben. Welche Schande!»

Der Preis ist hoch. Die Entscheidungsmacht über das eigene Leben erlischt im Moment der Reise nach Europa. Man gibt sich in die Hände der Menschenschmuggler, das Leben ist total von ihnen abhängig. Es ist brutal und menschenunwürdig. In der Sahara lassen sie die Reisenden benzinkerndes Wasser trinken, weil es günstiger ist. Viele werden krank. Viele Frauen werden vergewaltigt, Männer seelisch und physisch verstümmelt. Die Toyota Pick-Ups sind dermassen überladen, dass Menschen rausfallen und liegen gelassen werden. Die Menschen sind völlig ausgeliefert.

Die Geisterschiffe

Von der südlichen türkischen Hafenstadt Mersin aus gibt es einen anderen Flüchtlingsstrom, der zur Weihnachts- und Neujahrszeit 2014/15 zum ersten Mal medial für

Aufsehen sorgte. Die Geisterschiffroute. Marode Transportkähne, Küstenmotorschiffe wie die Blue Sky M und Viehtransporter wie die Ezadeen. Orchestriert lagen die beiden Schiffe fast zeitgleich vor der Küste. Kleine Fischerboote und Gummiboote brachten pro Hub 20 bis 25 Personen an Bord der Mutterschiffe. Gefüllt mit 500 bis 800 Personen stachen die maroden Second-Hand-Frachter in See und tuckerten langsam der türkischen und griechischen Küste entlang.

Am 30.12.2014 um 12:14 setzte die Blue Sky M ein SOS Signal ab. Gerade zwei Tage nach der verheerenden Katastrophe der Norman Atlantic, die nur einige Seemeilen nördlich eine dramatische internationale Rettungsaktion auslöste. Just zur selben Zeit wartete die Ezadeen im Schutz der griechischen Insel Kreta auf ihre Weiterfahrt. Niemand bemerkte das zweite Geisterschiff, etwas weiter südlich von der Blue Sky M.

Am Bug der ausgeschlachteten Blue Sky M versammelten sich rund

770 Personen vorwiegend aus Syrien. Die Blue Sky M war nicht das erste Frachtschiff, das in See stach um Flüchtlinge nach Griechenland oder Italien zu schiffen. Es wurden noch andere Schiffe bekannt, darunter die Baris, ein Küstenmotorschiff, das unter der Flagge von Kiribati vor Kreta getrieben ist, und die togolesische Sandy. Die Blue Sky M ist lediglich das erste Schiff, das aufgrund der Tragödie auf dem Roll On/Roll Off-Schiff Norman Atlantic medial gross erfasst worden ist. Die Medien waren gerade vor Ort.

Auf einschlägigen Facebook-Seiten lassen sich solche Reisen im Detail organisieren und buchen. Es gibt etliche «Reiseanbieter», welche die ganzen Reiseformalitäten und die Überfahrt auf einem Geisterschiff organisieren. Kostenpunkt 5000 bis 8000 Euro. Der Preis ist hoch, aber die Überlebenschancen sind ebenfalls um einiges höher als auf den maroden Gummiboote zwischen Libyen und Lampedusa.

Die Blue Sky M war es nicht einmal mehr Wert, zum Verschrotten nach Indien gebracht zu werden. Über eine moldawische Agentur wurde die Blue Sky M verkauft, bis sie schliesslich als Schrottkahn bei einer anderen moldawischen Vermittlungsagentur in Giurgiulesti landete. Giurgiulesti ist der südlichste Ort Moldawiens an der Donau, und Grenzort zu Rumänien und zur Ukraine. Mit den Buchungen über Facebook hat der Organisator 4.9 Millionen Dollar umgesetzt. Ein Millionengewinn für die Organisation. Der verhaftete «Kapitän» war nicht der



Hauptorganisator der Reise. Der eigentliche «Organisator» versteckt sich so gut wie andere Waffen- oder Drogenschmuggler. Auch hier gilt: Kein Frachter, kein Container, kein Pallet wird leer verschifft. Egal ob Firlefanz, Bananen, Kleider, Waffen, Drogen oder Menschen. Ein Pallet, ein Container, ein Frachter ist immer voll.

Dass Frachtschiffe unbemerkt mit illegalen Gütern (inklusive Menschen) an europäischen Häfen, und gar an kleinen Fischerhäfen andocken können, beweist das identische Schwesterschiff der Blue Sky M. Die ISIK 2. Interessanterweise kommt auch sie aus dem 3000-Seeleendorf Giurgiuilesti. Die ISIK 2 ankerte nur zwei Tage vor der Blue Sky M an der Westküste der griechischen Insel Zakynthos vor einem kleinen Fischerhafen. Der ist für die Löschung von Frachtern überhaupt nicht vorgesehen, sondern nur zum Anlegen kleiner Fischerboote.

Auf dem von der ukrainischen Besatzung völlig verlassenen Frachter entdeckte die Küstenwache Tausende von leeren Zigarettenboxen, die auf einen gigantischen Zigarette deal durch die ISIK 2 deuteten. Ein Ausmass, das ohne lokale Mafia mit nationalen und internationalen Verbindungen logistisch nicht hätte bewältigt werden können. Von der ukrainischen Besatzung fehlte natürlich jede Spur. Recherchen belegen, dass auch die ISIK 2, genau wie die Blue Sky M, vom bulgarischen Hafen Burgas über Istanbul und den türkischen Meerbusen einschiffte. Nur wenige Seemeilen südwestlich von Mersin nahmen die grossen Mutterschiffe die Flüchtlinge auf. Von da erreichten sie die Insel Zakynthos. Während die ISIK 2 zwei Tage zuvor an der Westküste der Insel ihre illegale Fracht löschte, vollzog die Blue Sky M unbemerkt seltsame Schiffsbewegungen an der Ostküste der kleinen Insel. Die halbrunden Schiffsbewegungen könnten durchaus auf die Aufnahme von anderen Flüchtlingen deuten, die über 15 Stunden das Mutterschiff bestiegen haben könnten, oder sie verbarg sich weil just weiter nördlich in dem Moment die Norman Atlantic brannte.

Anschliessend nahm die Blue Sky M die Fahrt wieder auf und navigierte korrekt an der Küste entlang. Ob die «Geisterschiffe» tatsächlich führerlos auf Kollisionskurs Richtung italienisches Festland programmiert worden sind, ist nicht bestätigt. Viel wahrscheinlicher ist, dass der Kapitän und seine Crew sich unter die Migranten gemischt haben. Sicher ist, dass auf dem Kahn ein Mobilfunkteilnehmer einen SOS-Ruf abgesetzt hat. Das international anerkannte Notsignal, das jedes Schiff verpflichtet, erste Hilfe zu leisten. Daraufhin schickten die Griechen die Fregatte Navarino sowie einen Hubschrauber, und die Italiener einen Helikopter mit sechs



Soldaten. An Bord entdeckte das Team die Flüchtlinge. Laut italienischer Marine war die syrische Schiffscrew sehr hilfsbereit, zeigte den Motorenraum und die Führerkabine. Keine Spur von Geisterschiff.

Veranstaltung zum Thema Menschenmuggel und Menschenhandel: «Profiling the Trafficker»

Organisator: trafficking.ch

Datum : 22.10.2015

Ort: [stattkino Luzern](http://stattkino.ch) / Bourbaki Museum Luzern

«Profiling the Trafficker» ist eine Veranstaltung im Rahmen der internationalen Aktionswoche gegen Menschenhandel www.18.oktober.ch.

Stephan Fuchs betreut bei ABR – Asyl Biel & Region – asylsuchende Frauen. Er hat sich auf frauenspezifische Fluchtgründe und auf Fragen aus dem Bereich Menschenhandel und Menschenmuggel spezialisiert. Durch seine NPO www.trafficking.ch berät er mit seinem Team diverse NGO, nationale und internationale Dienste im Bereich Menschenhandel- Menschenmuggel sowie im Bereich Opfer- und Täterprofilierung.