Zurück in Teboulba

Die zweite Reise zu den tunesischen Fischern
Oktober 2010

Eine Aktion des Komitees SOS Mittelmeer – Lebensretter in Not

Zurück in Teboulba

Das Komitee SOS Mittelmeer, das sich 2010 gründete, hat erneut Spenden sammeln können, um diese zu den tunesischen Fischern nach Teboulba zu bringen.
Vom 12.-16.10. waren Judith Gleitze und Frank Jugert vor Ort, haben mit den Fischern gesprochen und ihnen diese zweite Spendensumme übergeben. Die Fischer richten über uns die herzlichsten Grüße und Dank an die Unterstützer_innen in Deutschland aus.

Die derzeitige Situation der sieben Fischer
Im November 2009 waren die beiden Kapitäne Abdelbasseet Zenzeri und Abdelkarim Bayoudh verurteilt worden, Migranten nach Italien geschleppt zu haben. Die fünf Fischer, die ebenfalls an Bord der „Morthada“ und der „Mohamed El Hedi“ waren, wurden freigesprochen.
Alle Sieben haben ihre Arbeit während des Prozesses verloren, die beiden Schiffe sind von den Italienern konfisziert worden und liegen seit August 2007 auf Lampedusa fest. Sie sind unbrauchbar geworden.
Das größte Problem neben den nicht mehr vorhandenen Schiffen stellte die Konfiszierung der Dokumente dar: von fast allen Fischern waren Ausweise und Arbeitserlaubnisse in Italien einbehalten worden.

Der Fischer Lassaad Gharred hatte seine Fischereilizenz auf einem anderen Schiff und konnte somit nach kurzer Arbeitslosigkeit wieder als Seemann auf einem Fischkutter anheuern. Er arbeitet heute meist mit Fischern aus Mahdia.

Abdelwahed Ben Hayadi arbeitet nur, wenn er einen Job bekommt. Mit ihm sowie mit Hamza Brahim haben wir nicht länger reden können, da beide kein Französisch sprechen. So wie es scheint haben sie nur ab und zu Arbeit.

Das bestätigt auch Kamel Ben Kalifa, der uns zu sich nach Hause einlädt und uns sein Haus zeigt: die ganze obere Etage ist seit der Rettung im Rohbau, in ihr hausen seine Söhen, Geld für den weiteren Ausbau ist nicht da, er hat nur gelegentlich Arbeit. Nun, so Ben Kalifa, kommen auch noch die schwierigen Wintermonate, in denen gar nicht gearbeitet wird. Somit kommt bis Februar kein Verdienst ins Haus, seine Söhne verdienen auch nur um die 350 – 400 Dinar (175-200 Euro) im Monat und können die Familie davon kaum unterstützen.

Amine Bayoudh, Sohn des verurteilten Kapitäns, hat vor drei Jahren eine Ausbildung abgeschlossen. Er ist kein Fischer und war nur als Ersatzmann an jenem Tage an Bord. Seit seinem Aufenthalt in Berlin zur Verleihung der Carl-von-Ossietzky Medaille im Dezember 2009 lernt er Deutsch an einer Sprachschule in Ksar Hellal. Er hat sich im ganzen Land beworben, findet aber keine Arbeit. Er macht sich große Sorgen, dass immer mehr Zeit nach Abschluss seiner Ausbildung ins Land geht und er nicht mehr auf dem neuesten Stand bleiben kann. Amine hat versucht, über eine in Deutschland lebende Cousine auch nach Deutschland zu kommen, um hier zu arbeiten, doch die Bürgschaften und Verpflichtungserklärungen, die die Cousine auf sich nehmen müsste, sind zu teuer. So muss er weiter zur See fahren, um ein wenig Geld zu verdienen. Amine Bayoudh ist aufgrund seiner Situation sehr bedrückt.

Abdelkarim Bayoudh, einer der verurteilten Kapitäne, arbeitet inzwischen wieder mit einer provisorischen Arbeitserlaubnis, die aber nur ein Jahr gültig ist. Er hat kein eigenes Boot und arbeitet auch nicht mehr für die Reeder Nouira, für die er vorher über 11 Jahre gearbeitet hatte und denen die „Mohamed El Hedi“ gehörte.

Abdelbasseet Zenzeri war lange Zeit arbeitslos, wie die anderen Fischer auch. Im April hatte er sich noch gegen die Kauf des Bootes entschlossen, das die Reeder Nouira, für die auch er seit Jahren arbeitete, für ihn bauen wollten, da er keine Verpflichtungen eingehen wollte. Die „Morthada“ gehörte ihm zu 50%, er hat also den größten finanziellen Verlust durch die Seenotrettung und deren Folgen erleiden müssen und hat nun kein Geld mehr, um ein neues Boot zu kaufen.
Mit Hilfe eines Professors aus Tunis ist es ihm nun geglückt, sich doch mit den Reedern zu einigen und das im Bau befindliche Boot allein auf seinen Namen und nicht auch auf den der Reeder eintragen zu lassen. Die „Habib Allah“ ist seit Ende September seetüchtig, er muss den Reedern Nouira in den nächsten sieben Jahren ca. 35.000 € abzahlen. Das bedeutet, dass seine Familie und er von ca. 250 Euro im Monat leben müssen, aber es bedeutet auch Freiheit, da ihm das Boot niemand mehr nehmen kann.

Aber auch für ihn kommen jetzt Monate der Arbeitslosigkeit, da das Wetter zu schlecht ist, um hinaus zu fahren.

Allgegenwärtig: Staatschef Ben Ali an der Hauswand und – Fisch!

Die Vollmachten

Unsere eigentliche Mission, den Fischern die Spendengelder zu überbringen, ist auch dieses Mal nur ein Teil der Aufgabe. Wichtig ist es unseres Erachtens, zu erfahren, was aktuell vor sich geht und wo die Probleme liegen.
Die Diskussion um die „procurations“, die Vollmachten, hat die ganze Zeit des Besuches eingenommen. Worum geht es: im April hat Juristin Germana Graceffo, die mit den Verteidigern der beiden Kapitäne zusammen arbeitet alle Fischer unterschreiben lassen, dass sie ihre Dokumente und Arbeitserlaubnisse vom italienischen Staat zurückfordern. Die fünf freigesprochenen Fischer sollten zudem eine Vollmacht für einen Antrag auf Haftentschädigung unterzeichnen.
Das Gericht in Agrigento hat diese Vollmachten nicht anerkannt und gefordert, dass die Anwälte diese Vollmachten selber einholen oder einen anderen offiziellen Weg finden. Der Konsul des tunesischen Konsulats, erst seit kurzem im Dienst, hat sich bereit erklärt, diese Vollmachten der Anwälte nach Tunesien weiter zu leiten. Das hat ca. zwei Monate gedauert. Den Fischern wurde dann übermittelt, dass sie sich im Ministerium einzufinden haben, um diese Vollmachten zu unterzeichnen. Doch nur Zenzeri, Gharred und Ben Kalifa haben unterzeichnet, die anderen haben sich geweigert. Wir haben vor unserer Abreise erneut eine Mail in französischer Sprache gesandt, in der wir ihnen erklärt haben, dass die Unterzeichnung allein in ihrem Interesse liegt, doch die anderen Fischer weigerten sich weiterhin beharrlich. Dieser Weigerung galt es bei der Reise auf den Grund zu gehen.

Am ersten Tag haben wir mit Zenzeri, Ben Kalifa, Ben Hayadi, Brahim und den beiden Bayoudhs gesprochen. Mit unserer Unterstützung haben Zenzeri und die anderen drei erneut versucht, die Fischer, die nicht unterzeichnet hatten, doch dazu zu bewegen – es glückte auch nach langwierigen Diskussionen in Arabisch nicht. Daraufhin haben wir erneut bei Germana Graceffo angerufen und ihr die Situation geschildert: die Fischer hätten Angst, irgendwas zu unterzeichnen, was ihnen nicht geheuer ist. Unser Anruf in Italien, die Versicherung, dass die Anwälte nicht auch für die Reeder arbeiten, und dass die Unterschriften nichts mit den Reedern zu tun haben bricht das Eis endlich ein wenig.

Doch die Diskussionen gehen auch am zweiten Tag im Hause Zenzeri und im Hause Bayoudh weiter. Nach dem Mittagessen bei Bayoudhs scheint endlich klar zu sein, dass auch die anderen die Vollmachten unterzeichnen werden.

Doch verstanden, um was es eigentlich geht, haben wir dann erst am letzten Abend in Tunis. Ein die Fischer unterstützender Professor klärt uns darüber auf, dass es zu Missverständnissen zwischen dem Mittelsmann, der sich um die Behördengänge der Fischer kümmert, und den Fischern selber gekommen sei. Die Vollmachten seien bei diesem Mittelsmann angekommen, der für die Übersetzungen natürlich auch Geld verlangt. Doch etwas hatte einige der Fischer stutzig gemacht: in dem arabischen Text hatte der Dolmetscher Freiräume gelassen, die es im italienischen Text nicht gab. Die Angst, es könnte etwas eingefügt werden, was man dann unwissentlich schon unterschrieben habe, war groß. Als der Professor davon erfuhr bat er, die Texte nochmal aufsetzen zu lassen – ohne Lücken!
Wichtig war den Fischern auch, dass die anwaltliche Vertretung zwischen ihnen und den Reedern getrennt wird, was wir durch den Anruf bei den italienischen Anwälten noch einmal bestätigt haben.
Unser Besuch, so sagen alle, habe aber geholfen, verständlich zu machen, worum es geht, und dass es allein den Fischern zugute kommt, wenn sie unterzeichnen.

Im Hafen von Monastir

„Habib Allah“ - MO 925

Eine sehr erfreuliche Nachricht ist, das Abdelbasseet Zenzeri nun doch endlich ein neues Boot hat! Die „Habib Allah“ hatten wir schon bei unserem letzten Besuch im Rohbau gesehen. Die Nouira hatten das Boot gebaut, da sie sich die Anmietungskosten anderer Boote (die „Morthada“ und „El Hedi“ wurden ja konfisziert) nicht mehr leisten wollten. Sie brauchten dafür aber einen Kapitän, wie uns Zenzeri schon im April berichtete.

Ein stolzer Kapitän: Abdelbasseet vor der „Habib Allah“

Die Reeder hatten ihm das neue Boot als Ersatz für die „Morthada“ angeboten, dann jedoch Geld verlangt, welches Zenzeri nicht aufbringen konnte. Knackpunkt hierbei war, dass das neue Boot ebenfalls, wie auch die „Morthada“, zu 50% auf die Nouira und zu 50% auf ihn eingetragen werden sollte. Somit hätte Zenzeri, der sich dafür ja bei den Nouira erneut hätte verschulden müssen (denn keine Bank hätte ihm einen Kredit gegeben) wieder in deren Hände begeben, ohne Sicherheiten zu haben. Aus diesem Grunde hatte er im Frühjahr die Unterschrift unter den Wechseln verweigert. Doch im Laufe der Monate und der Arbeitslosigkeit kamen ihm Bedenken. So konnte es nicht weitergehen, er sei Kapitän, meint er, er könne einfach nicht als normaler Seemann unter irgendwem arbeiten. Seit über 20 Jahren fährt er zur See, mit 14 habe er die Schule abgebrochen, seither kein Buch mehr angerührt, sondern sein ganzes Leben dem Meer gewidmet.

Abdelbasseet Zenzeri an Bord der „Habib Allah“

„Ein Freund sagte mir, dass er mir helfe, ich habe angenommen und bin somit bei meinen Reedern geblieben, damit ich mein eigenes Boot haben kann“, so Abdelbasseet Zenzeri Ganz einfach war der Bau eines neuen Bootes eh nicht, da der tunesische Staat die Anzahl der neuen Boote gesetzlich begrenzt. So stand der Bau dann auch eine Weile still, weil das Landwirtschaftsministerium keine Genehmigung für die Zulassung gegeben habe. Erst im Sommer wurde dem Antrag statt gegeben. Begründung: Man habe das alte Boot verloren, dafür gebe es ein neues, es sei kein zusätzliches Boot, sondern nur ein Ersatz. Das Ministerium stimmte zu.
Für die „El Hedi“ gibt es keinen Ersatz. Die gehörte immer noch den Reedern Nouira, auch wenn Abdelkarim Bayoudh sie eigentlich Stück für Stück mit seiner Arbeit erworben hatte. Er hat keinen Ersatz erhalten und arbeitet nun mit anderen Reedern.

Am Bug der „Habib Allah“, rechts Bayoudh und Zenzeri

Die „Habib Allah“ ist ein Holzboot von knapp 12 m Länge und 4,20 m Breite. Teboulba ist ein berühmter Hafen für die Konstruktion von

großen Holzbooten. Solche Boote werden nur noch hier hergestellt. Die Kosten, die Zenzeri nun aufbringen muss, sind in den nächsten sieben Jahren abzuzahlen. Er hat sich zu Hause eine Rechnung gemacht, die er uns zeigt: Für ein Boot wie die „Habib Allah“ mit Kapitän und zwei Mann Besatzung braucht man circa: 1000 Dinar für das Kapitänsgehalt, 750 Dinar für den Vollmatrosen und 500 Dinar für den den normalen Matrosen. Außerdem muss er 1500 Dinar für das Schiff erwirtschaften (Unkosten und Schuldenabzahlung). Da man ca. sieben Monate im Jahr gut arbeiten kann hat er sich ausgerechnet: 7 x 1500 = 10.500 Dinar im Jahr x 7 Jahre = 73.500 Dinar. Davon kann er das Boot unterhalten und Schulden abzahlen. Zusätzlich muss er von seinem Gehalt 500 Dinar für den alten Motor der „Morthada“ abzahlen, so dass der Familie 500 Dinar zu Leben bleiben, nicht viel, aber er ziehe es vor, den Gürtel lieber jetzt enger zu schnallen und sein eigener Herr zu bleiben als wieder irgendwo angestellt für wenig Geld zu arbeiten. Die „Habib Allah“ ist nun das Boot von Zenzeri, es ist nur auf seinen Namen eingetragen.
Zenzeri ist sehr glücklich mit dieser Lösung und lässt am Freitag Nachmittag alle Papiere zu sich nach Hause bringen: die provisorische Arbeitserlaubnis, die Bootspapiere und die Besitzurkunde auf seinen Namen. Die Arbeitserlaubnis, die „carte du comandant“, ist seit dem 26.09.2010 für ein Jahr gültig.

Abdelkarim Bayoudh und Abdelbasseet Zenzeri

Diese „carte“ musste er in Monastir machen, erklärt er uns, denn die Hafenbehörden in Teboulba hätten sich quer gestellt. Dennoch seien die provisorischen Papiere eine Unverschämtheit: sie gelten nur ein Jahr, da die eigentlichen Papiere noch in Italien seien, und man habe ihm nur 10 Jahre Diensterfahrung eingetragen – und das, wo er seit über 20 Jahren zur See fahre! Das erbost ihn doch sehr.
Wir sehen, dass das Bootsdokument noch nicht einmal einen Monat alt ist: ausgestellt auf den 16.09.2010! Also noch ganz frisch. Aber er ist auch sehr stolz auf alle diese Dokumente, die ihm nun ein neues Leben ermöglichen. Die Inbetriebnahme der „Habib Allah“ ist mit dem 28.09.2010 vermerkt. Er hat schon einige Probefahrten gemacht, aber noch keine Fangfahrt. In ca. drei Wochen wird er die „Habib Allah“, die für uns schon so aussieht, als würde sie seit Jahren auf dem Meer fahren, nochmal an Land holen, um sie zu streichen. Da er viele gebrauchte Teile hat einbauen lassen sehen wir natürlich überall Rost, was man bei einem neuen Schiff nicht erwartet. Aber es wäre zu teuer gewesen, alles neu einzubauen.
Er übersetzt uns haarklein alles, egal, ob es auf Französisch oder Arabisch dort steht, und wir verstehen seine Freude. Umso mehr kann er nun also die Spenden aus Deutschland gebrauchen, denken wir uns, denn endlich kann sein neues Leben nach so vielen Monaten, Jahren, des Wartens weitergehen. Angst vor einer endgültigen Verurteilung in Italien, vor Jahren im Gefängnis, hat er natürlich trotzdem, und die ganze Geschichte lässt ihn auch immer noch nicht los. Er erzählt nochmal von der Rettung, von der Zeit im Gefängnis in Italien, von den falschen Aussagen der Marine und der Küstenwache. Er betont, überhaupt keinen Groll gegen das Gericht zu hegen, wie hätte es bei den Aussagen der Marine anders entscheiden sollen? Nein, Groll hege er gegen diese Seeleute, die ihn einen Lügner nennen. Wie auch schon im April ist es Zenzeri äußerst wichtig, dass man ihm glaubt. Er sage die Wahrheit, und es entsetzt ihn, dass man ihm einfach nicht glauben will.
Abdelbasseet Zenzeri betont noch einmal, wie wichtig es ihm ist, dass wir in Deutschland bekannt geben, dass die „Morthada“ zu 50% ihm gehört habe, er habe keine Lügen erzählt, sondern er habe die Verluste wirklich erlitten. Die Nouira hatten dann ja auch bei unserem letzten Besuch ein Schreiben ausgestellt, dass diese Teilhaberschaft bestätigt.

Der Fischfang in Tunesien
Wir haben bei dieser Reise einiges über das Leben eines Fischers erfahren, was wir hier auch wiedergeben möchten, da es das Leben der Fischer, die von uns unterstützt werden,

bestimmt.
Die „Habib Allah“ ist eine Boot, dass zum Fischfang „a cianciolo“ hinausfährt, wie man es auf sizilianisch nennt. Das bedeutet, Netze werden von größeren Booten ausgebreitet und einige kleinere Boote wie die „Habib Allah“ leuchten das Wasser mit sehr starken Lampen an, um den Fisch anzulocken.

Eine der starken Lampen, die dann auf das Wasser gerichtet werden.

Drei Wochen im Monat kann gefischt werden, um die Zeit des Vollmonds herum ist es zu hell, da lassen sich die Fische nicht anlocken. Es gibt keine Beschränkungen für die Fischer, sie dürften das ganze Jahr hinausfahren, da sie speziell auf den Fang von „poisson bleu“ - Blaufisch gehen. Dazu gehören z.B. Sardinien und Makrelen, die es noch in genügender Menge gibt.

Die großen Schiffe, die die Netze ausbreiten und den Fisch an Bord nehmen

Für Thunfisch und andere Fischarten gibt es Monate, in denen nicht rausgefahren werden darf, damit sich die Kulturen erholen können. Zenzeri und die anderen Fischer bestätigen uns, dass der Fischbestand enorm zurück gegangen ist.
Auf der „Habib Allah“ zeigt er uns das Arbeitsgerät: Lampen und Taue, um sich dann mit den großen Schiffen zu verbinden, die die Netze an Bord haben und die den Fisch einlagern. Genau das haben ihm die italienischen Behörden damals nicht abgenommen: Wieso sind keine Netze an Bord? Wo ist der Fisch? Dabei ist diese Art des Fischens erstens in Teboulba absolut üblich und zweitens auch in Sizilien nicht unbekannt. Die ganze Elektronik eines Schiffes habe sich seit 2002 enorm verteuert, der Fischpreis aber sei nicht angestiegen. So erhalte er durchschnittlich für ein Kilo Fisch (poisson bleu) 5 Dinar – 2,50 €. Dazu kommen circa vier - fünf Monate, Oktober bis Februar, in denen nicht gefischt wird, da die See zu rau ist für die kleinen Boote.

Anker und Verbindungstaue auf der „Habib Allah“

Diese Zeit der Arbeitslosigkeit ist natürlich auch das große Problem der anderen Fischer. Lassaad Gharred hat das Glück, derzeit auf einem Krabbenfänger zu arbeiten, ein recht großes Schiff, das auch jetzt noch raus fährt.
Ein weiteres Problem sei es, dass es in Libyen und Algerien eigentlich noch genug Fisch gebe, da beide Länder, vor allem jedoch Libyen, keine große Fischfangkultur haben, aber hier dürfe man nicht fischen. Gerate man in die Hoheitsgebiete der Libyer so werde geschossen, erklären uns alle Fischer mit den dazugehörigen Gesten eines angelegten Gewehrs. Dass das tatsächlich stimmt durfte auch gerade ein sizilianischer Fischer erfahren, der ebenso wie die Tunesier schon viele Menschenleben auf See gerettet hat. Er wurde vor wenigen Wochen in internationalen Gewässern von einer libyschen Einheit mit dem Maschinengewehr beschossen – eine komplette Breitseite, die auch die Gasflaschen an Bord getroffen hatte. Es war absolutes Glück, dass niemand der zehnköpfigen Besatzung zu Schaden gekommen ist.
Wir verlassen den Hafen von Teboulba und fahren nach Monastir. Dort liegt ein

Thunfischfänger, der auch von einem Nouira gebaut wird und den wir schon im April im Rohbau besuchen durften.

Bayoudh und Zenzeri drehen die Lampen nach außen.

Abdelbasseet Zenzeri kommt auch hier ins Schwärmen, denn das große Schiff ist komplett aus Holz gebaut und recht eindrucksvoll. Dabei sehen wir im Hafen auch die Nährbecken für Fische, vor allem Doraden werden hier gezüchtet. Schiffe schleppen diese Käfige auf die offene See und dort wachsen die Fische dann heran. Die ganze Küste vor Teboulba und Monastir ist voll von diesen Zuchtbecken. Uns erinnert es an die schauerliche Geschichte einer dreitägigen Nichtrettung vor Malta: 27 Migranten, die Schiffbruch erlitten hatten, mussten sich diese ganzen Tage an die Käfige klammern, um nicht zu ertrinken, Tag und Nacht. Erst jetzt wird uns sehr deutlich, was das geheißen haben muss.

Zuchtbecken, die Flüchtlinge standen damals auf den schwarzen Gummiringen. Im Hintergrund der neue Thunfischfänger (Monastir).

Am Samstag reisen wir nach Palermo ab. In Tunis treffen wir den Professor und seine Frau auf einen Tee und wollen noch zusammen Abend essen, doch das Buchungssystem der Fährgesellschaft ist ausgefallen und wir müssen unser Abendessen absagen, da wir am Schalter bleiben müssen. Sieben Stunden Warten, dann endlich dürfen wir auf das Schiff. Es war anstrengend und manchmal auch nervenaufreibend, aber die Gastfreundschaft der Fischer, ihre Herzlichkeit und letztendlich ihre Offenheit haben uns das Gefühl gegeben, dass es wichtig war, zurückzukehren nach Teboulba.

Bayoudh, Zenzeri und Jugert im Gespräch auf der „Habib Allah“

Für das Komitee SOS Mittelmeer – Lebensretter in Not
Judith Gleitze und Frank Jugert, Oktober 2010

Das Komitee
SOS Mittelmeer – Lebensretter in Not

www.sos-mittelmeer.de

Kontakt:
Helmut Adamaschek
Tel: 0172 313 77 17
email: menschenfischer@bildungswerk-boell.de

Spendenkonto:
Internationale Liga für Menschenrechte

Kontonummer: 3317104
Bankleitzahl: 100 205 00
Bank für Sozialwirtschaft

Stichwort: Menschenfischer