

halbe Million. In den achtziger Jahren hat sich die Zahl der Chinesen in den USA mehr als verdoppelt.

Die Einwanderungsbehörde steht dem Ansturm hilflos gegenüber. Der Sog ist zu mächtig, als daß sich die Schleusen dichtmachen ließen. In den Stadtzentren der überwiegend ländlichen Provinz Fujian bestärken einige schmutzige Neubauten von zurückgekehrten Amerika-Chinesen oder daheimgebliebenen Familien erfolgreicher Auswanderer die Bevölkerung in ihrer Sehnsucht nach dem anderen Ende der Welt.

Großfamilien legen ihre Ersparnisse zusammen, ganze Dörfer finanzieren die Reiseanzahlung von Emissären, um sich auf diese Weise eine Bastion im goldenen Westen zu schaffen.

Nur wenn es gelänge, in China die Wahrheit über die lebensgefährliche Reise nach Meiguo zu verbreiten, so glauben Amerikas Grenzbeamte, lasse sich der Zustrom verringern. Die Horrorfahrt der „Golden Venture“ soll dabei zum abschreckenden Beispiel werden.

Nachdem der Frachter mit fast 100 Passagieren in Bangkok aufgebrochen war, stiegen in Kenia weitere 200 Passagiere zu. Sie bekamen nur eine Mahlzeit täglich; die einzige verfügbare Toilette reichte für die Notdurft von 300 Menschen nicht aus – der Schiffsbauch selbst wurde zum Abort.

Als nach rund 100 Tagen endlich die Küste der neuen Welt erreicht war, tauchten die versprochenen Boote nicht auf, mit denen die Illegalen hätten anlanden sollen. Daraufhin setzte der Vertreter der Fuk-Ching-Gang an Bord kurzerhand den Kapitän fest – und das Schiff auf Grund, um die lukrative Menschenfracht doch ans Ziel bringen zu können.

Gegen die Passagiere der „Golden Venture“ will die Einwanderungsbehörde jetzt rigoros vorgehen. Bislang konnten Asylbewerber gegen eine geringe Kaution auf freiem Fuß bleiben. Sie erhielten Arbeitserlaubnis und einen Anhörungstermin, der Monate oder gar Jahre in der Zukunft lag. Über 80 Prozent der Einwanderer blieben danach unauffindbar.

Die gestrandeten Chinesen sollen dagegen jetzt einsitzen, bis ein Richter ihr Asylbegehren prüfen kann. „Das wird Jahre dauern“, fürchten Vertreter von amerikanischen Rechtshilfe-Organisationen.

William Slattery, Chef der New Yorker Einwanderungsbehörde, hält das noch für optimistisch. Allein in seinem Bezirk stehen Abschiebungsverfahren für 62 000 Ausländer an. Selbst wenn kein neuer Illegaler hinzukäme, glaubt Slattery, „würde es beim derzeitigen Tempo von jährlich 750 Ausweisungen 80 Jahre dauern“, um alle Fälle zu bearbeiten.

Katastrophen

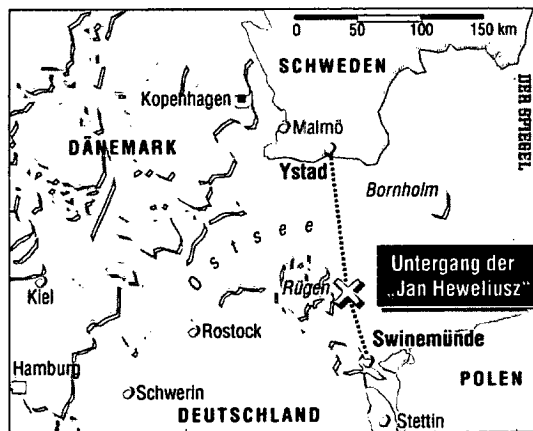
Friedhof aus Wasser

Der Untergang der polnischen Fähre „Jan Heweliusz“ gibt Rätsel auf. Sind mehr Menschen ertrunken als offiziell zugegeben?

Seit Wochen bedrängt Christina Andersson, 52, Behörden und private Unternehmen in Schweden und Polen. Von ihrem Haus in der süd-schwedischen Gemeinde Grästorp verlangt sie per Telefon und Fax vom Stockholmer Außenministerium, vom schwedischen Seefahrtsamt in Norrköping oder vom Ministerium für Transport und Seewirtschaft in Warschau immer neue Auskünfte über das Wrack der „Jan Heweliusz“.

Die Fähre der polnischen Reederei Euroafrica Shipping Lines war am 14. Januar auf der Überfahrt von Swinemünde nach Ystad in den frühen Morgenstunden östlich von Rügen im Orkan gekentert und bald darauf gesunken. 28

* Am 14. Januar.



Fernfahrer, 6 weitere Passagiere und 20 Besatzungsmitglieder starben an Bord oder im drei Grad kalten Wasser der Ostsee. Unter den Toten war auch Anderssons Neffe.

Nur neun polnische Fährleute, durch spezielle Überlebensoveralls geschützt, wurden vom deutschen Seenotrettungskreuzer „Arkona“ und Hubschraubern aus Rettungsinseln geborgen. Hilflos hatten die Überlebenden den Todeskampf der Mitreisenden verfolgen müssen. Chefsteward Edward Kurpiel: „Wir trieben auf einem Friedhof aus Wasser.“

Christina Andersson, die von der Reederei bislang vergebens eine Entschädigung für die Hinterbliebenen verlangt, hat inzwischen einen furchtbaren Verdacht: Die „Jan Heweliusz“ könnte womöglich mehr Menschen an Bord transportiert haben als die 63 offiziell ausgewiesenen Fahrgäste und Besatzungsmitglieder – blinde Passagiere, die nach Schweden geschmuggelt werden sollten.

Gestützt wird die Vermutung durch eine Reihe von Indizien sowie Auskünfte schwedischer und norwegischer Fernfahrer. Die Trucker, allesamt regelmäßige Fahrgäste der „Jan Heweliusz“, berichten übereinstimmend, sie hätten des öfteren während der Überfahrt aus plombierten Containern und Eisenbahnwaggons

die Stimmen von Menschen gehört. Sie hätten angenommen, daß die Fähre „Asylanten aus Oststaaten und dem Nahen Osten“ nach Schweden brachte.

Beim Zollamt im Hafen von Ystad löst der Verdacht wenig Verwunderung aus. Immer wieder hatten die Beamten bei Stichproben in Eisenbahnwaggons illegale Einwanderer aufgespürt. Einmal mußten sie vor zwei Dutzend mit Eisenstangen bewaffneten Rumänen flüchten und die Polizei um Verstärkung bitten. Auch aus Müllcon-



Gekenterte „Jan Heweliusz“*: Stimmen aus plombierten Containern

tainern, die mit der Fähre angelandet wurden, holte der Zoll blinde Passagiere heraus.

Der Menschenschmuggel, so ein Beamter der Polizei in Ystad, findet „in regelmäßigen Schüben“ statt. Neben Eisenbahnwaggons nutzen die Schlepper mit Vorliebe die versiegelten Lastwagen, die in Osteuropa gefertigte Waren für den schwedischen Möbelriesen Ikea transportieren.

„Wenn wir Hinweise kriegen, packen wir die Eingeschmuggelten in Ystad“, erklärt der Beamte. „Von den anderen erfahren wir, wenn uns die Kollegen berichten, im Ikea-Zentrallager in Almhult seien wieder mal Flüchtlinge aufgetaucht.“

Fünf der zehn Eisenbahnwaggons an Bord des gesunkenen Schiffes waren laut Frachtliste mit „Möbeln“ beladen, Adressat: Ikea. Wartende Chauffeure wollen beobachtet haben, wie mindestens vier Personenwagen an Bord rollten, die in den Ladepapieren nicht auftauchten.

Christina Anderssons Befürchtungen schienen sich zu bestätigen, als sie erfuhr, daß polnische Marinetaucher tagelang am Wrack tätig waren, angeblich um auch nach den Leichen von fünf schwedischen Fernfahrern zu suchen. Andersson vermutet: „Die haben möglicherweise noch mehr Leichen beseitigt.“

Auch das Verhalten der polnischen Behörden und der Reederei weckt Verdacht. Sie zeigen offenkundig wenig Interesse, die Tragödie in der Ostsee lückenlos aufzuklären.

Schon bald nach der Katastrophe forderte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord in Kiel, das Wrack müsse geborgen werden, weil es in einer vielbefahrenen Rinne liegt und „eine große Gefahr für die Schifffahrt“ darstellt. Zwar ist der Rumpf mittlerweile in tieferes Wasser abgerutscht, einzelne Teile aber ragen noch immer bis fast an die Oberfläche.

Auch schwedische Behörden drängen in Polen wiederholt auf eine Hebung, um die Leichen der verschollenen Fernfahrer aus dem Wrack zu holen.

Ursprünglich schienen die Polen tatsächlich bereit, das Schiff zu bergen. Doch dann mehrten sich die Anzeichen, daß sie die Sache verschleppen wollten. Am Donnerstag vergangener Woche gaben sie bekannt, das Wrack bleibe auf dem Meeresboden; die Hebung sei zu teuer.

Erst Ende Mai erhielt die Schifffahrtsdirektion in Kiel die seit langem angeforderte, für sachgerechte Entsorgungsmaßnahmen unentbehrliche Ladeliste.

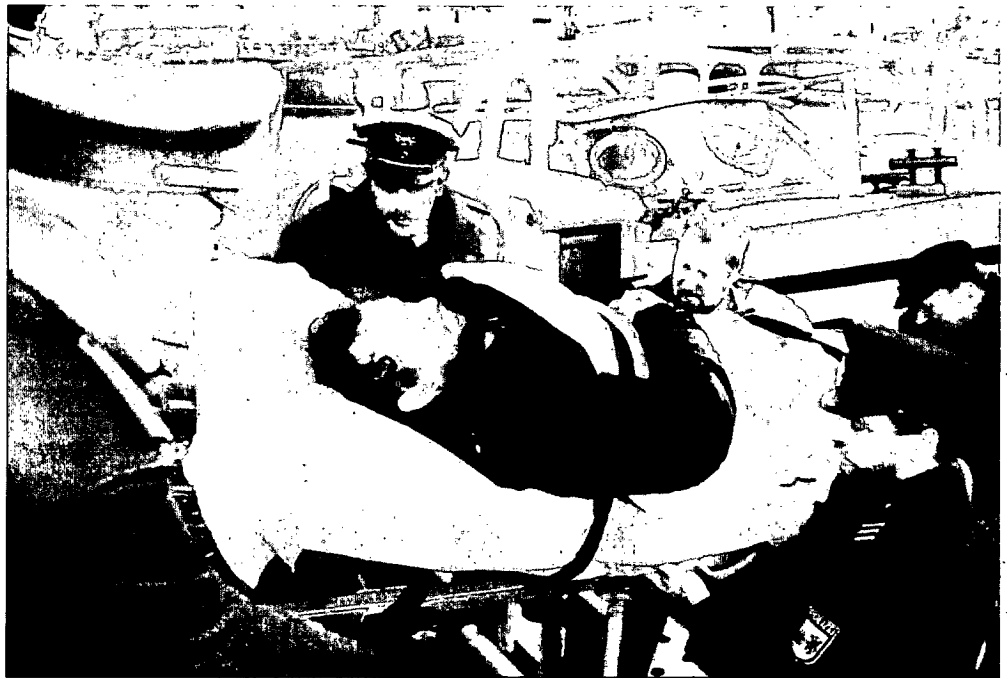
Sie erwies sich zum Befremden der Deutschen als unvollständig. Die Ladung mehrerer Schlepper und Anhänger wurde pauschal als „Sammelgüter“ bezeichnet, zu einigen Lastwagen gab es überhaupt keine Angaben.

Die für die Entsorgung ebenfalls wichtigen Zollabfertigungslisten wurden bis heute nicht überreicht. Ein Kieler Beamter: „Da wird auf polnischer Seite aus irgendwelchen Gründen gemauert.“

Über das endgültige Schicksal der Unglücksfähre wird nun die Verhandlung vor dem Seeamt in Stettin entschieden, die am Dienstag dieser Woche beginnt. Eine Schlüsselrolle spielt dabei der Bericht der Havariekommission, die vom Transport- und Seewirtschaftsministerium in Warschau eingesetzt worden

Doch schwedische Experten bezweifeln diese Erklärung des Hergangs. Mehrere Fernfahrer haben bezeugt, daß die „Jan Heweliusz“, die wenige Tage vor ihrer letzten Fahrt in Ystad die Kai-mauer gerammt und ihre Ladeklappe beschädigt hatte, am Abend vor dem Untergang den Hafen von Swinemünde mit Schlagseite verließ.

Vermutlich sind seemannische Fehler mit schuld am Unglück. Der zunehmende Sturm aus Südwest mit Windstärken zehn bis elf drückte die nur 17 Meter breite Fähre mit extrem flachem Kielboden immer wieder in Schiefelage. Sie begann bedrohlich zu schaukeln. Um das Schiff aufzurichten, ließ Kapitän Andrzej Ulasiewicz die Ballasttanks auf der Backbordseite fluten und brachte es



Abtransport eines Überlebenden auf Rügen: Hilflos den Todeskampf verfolgt

war. Danach ist das Unglück ausschließlich auf Naturgewalt zurückzuführen.

Zwar vermerkt die Kommission, die „Jan Heweliusz“ sei seit ihrer Jungfernfahrt im Jahre 1977 in 28 Seeunfälle verwickelt gewesen und habe dabei fünfmal gefährliche Schlagseite gehabt; im August 1982 verlor die Fähre im Hafen von Ystad mit einem Neigungswinkel von über 50 Grad sogar ihr „Schwimmvermögen“. Aber das Schiff habe „die verschiedenen Stabilitätsanforderungen erfüllt, die das Polnische Schifffahrtsregister vorschreibt“.

Nach dem Urteil der Polen war allein „ein plötzliches Drehen des Windes“ schuld am Untergang. In diesem Fall wären die Reederei und ihre polnische Versicherung nicht verpflichtet, den in der Athener Konvention von 1974 festgelegten Schadensersatz für jeden toten Fahrgast zu zahlen.

nach Meinung schwedischer Experten so „um die Hälfte seiner Stabilität“.

Kurz darauf beobachtete der Kapitän der Fähre „Silesia“, die gerade die mit nur noch fünf Knoten laufende „Jan Heweliusz“ überholen wollte, wie das Schiff nach Westen abdrehte. „Wir suchen unter Rügen Schutz vor dem Wind“, antwortete Ulasiewicz auf die verwunderte Frage des Kollegen.

Experten in der schwedischen Schifffahrtsdirektion vermuten, entweder habe Motorversagen oder ein Steuerfehler die Fähre vom Kurs gebracht, so daß der Orkan mit zunehmender Wucht auf die Steuerbordflanke traf. Wegen des Ballastwassers in den Backbordtanks drückte der Sturm die Fähre dann über den kritischen Neigungswinkel von 30 Grad.

Das Schiff, so ein schwedischer Kapitän, „war zum Untergang verurteilt“.