

VIETNAM-FLÜCHTLINGE

Schotten dicht

Wird das deutsche Hospitalschiff „Cap Anamur“ seine Rettungsfahrten vor der vietnamesischen Küste einstellen müssen?

Der Christsoziale Gerold Tandler informierte Anfang des Monats die Kollegen Innenminister per Telex: Bayern könne „keine Aufnahmegarantie“ für Flüchtlinge aus Vietnam mehr geben; alle „Aktivitäten“, die zu „Fluchtbewegungen“ aus dem kommunistischen Land „anreizen“, müßten unterbleiben.

Der Sozialdemokrat Herbert Schnoor, Innenminister in Nordrhein-Westfalen, kommt trotz aller „nächtlichen Gewissensqualen“ im Ergebnis zum selben Schluß. „Wir sind voll“, sagt Schnoor,

beim Kreuzen auch nach Vietnamesen Ausschau hält, haben den „Akuna“-Betreibern garantiert, die Flüchtlinge aufzunehmen (weil dem Genfer Komitee auch zwei amerikanische Hilfsorganisationen angehören).

Vielleicht hat die „Cap Anamur“ die letzte Rettungsaktion schon hinter sich. Ende des Monats wollen die Ministerpräsidenten der Länder in Bad Kreuznach ihr künftiges Verhalten gegenüber den „boat people“ absprechen.

Komitee-Chef Rupert Neudeck fürchtet, daß dann die Garantie-Erklärung der Bundesregierung hinfällig werden könnte. 1979 auf der Genfer Indochina-Konferenz hatte sich die Bundesrepublik verpflichtet, allen Vietnamesen Asyl zu gewähren, die von deutschen Schiffen gerettet werden. Seit aber der Asylanstrom angeschwollen ist, seit immer mehr Pakistani und Türken, Eritreer und

Düsseldorfs SPD-Schnoor hat „richtige Angst“. Er glaubt, „daß die Ausländerfeindlichkeit dramatisch zunimmt“. Der Haß beschränke sich nicht mehr allein auf die Türken, gerade im Revier wachse die Unduldsamkeit.

Und die größte Flut steht noch bevor: Schnoor erwartet fast eine halbe Million Polen. Anders als einst die Tibulskis und Szymaniaks finden sie keinen Platz mehr vor Ort – im Pütt sind schon 187 948 Türken registriert.

Als im Advent 1978 die ersten Vietnamesen aus dem Meer gezogen wurden und Heidi-Adele Albrecht, Ehefrau des niedersächsischen Ministerpräsidenten und Mutter von sechs Kindern, ihren Ernst Albrecht bekniete, doch was zu unternehmen, schien alles ganz einfach. Der Niedersachsen-Chef nahm das auf seine Kappe – 1000 Menschen kamen, der erste große Schub. Auch andere Politiker ließen sich gern mit Vietnamesen in der Heimatzeitung ablichten.

Aber daß dann fast 30 000 kamen – das hatten sie sich auch wieder nicht vorgestellt. Es sei davon auszugehen, notierte jüngst die Bund-Länder-Gruppe „Asylwesen“, daß die Flüchtlinge zudem noch „eine nicht unerhebliche Zahl von Anträgen auf Familienzusammenführung“ stellen werden.

Das Schiff, so errechnete die Kommission, sei jährlich für 5000 Bootsflüchtlinge gut und zu „einer nicht tragbaren Belastung der Länder“ geworden. 300 Millionen Mark zahlen die Länder derzeit für Unterbringung und Betreuung der Indochina-Flüchtlinge – mehr als Bonn, das jetzt auch noch 30 Millionen Mark aus seinem Programm kürzen will. „Damit steht der Bund“, so der sozialdemokratische Ministerpräsident Johannes Rau, „im Widerspruch zu den Verpflichtungen, die er international hat.“

Die Schotten werden dichtgemacht. Bayern nimmt aus Prinzip keine „boat people“ mehr, Hessen will ein „neues Gesamtkonzept“, NRW-Schnoor nimmt zwar noch Vietnamesen, appelliert aber an die „Cap-Anamur“-Leute, „nicht mehr auszulaufen“. Nur Albrecht ist auf Kurs geblieben. Er hat sogar den Bayern-Anteil mit übernommen.

Das „Cap-Anamur“-Komitee sieht sich indes wachsender Kritik ausgesetzt. Der TV-Journalist Winfried Scharlau verbreitete, die „Cap Anamur“ sei ein Magnet, ein „pull factor“ für die Vietnamesen geworden. Hans-Jürgen Schilling, Generalsekretär des Deutschen Roten Kreuzes, nahm die Amateur-Helfer an und konstatierte eine Art „organisierte Einwanderungshilfe, die unser Asylrecht pervertiert“.

Selbst der Bundestagsabgeordnete Willy Wimmer von der CDU hat sich, besorgt über das Treiben der „Cap Anamur“, in Südostasien umgesehen. Nach drei Wochen erklärte er, „daß etwa 90 Prozent der boat people aus wirtschaftlichen Gründen Vietnam verlassen“.

Auch Linke, die einst für Vietnam auf die Straße gegangen sind, tun sich



Vietnam-Flüchtlinge bei der Ankunft in der Bundesrepublik*: Auf Kurs geblieben

„die sollen nicht mehr rausfahren und neue Flüchtlinge holen.“

Die liberale Hildegard Hamm-Brücher, Staatsministerin im Auswärtigen Amt, beklagte internationale Verwicklungen: Die Tätigkeit stoße „in den Anlandeländern zunehmend auf Widerstand“; die Initiatoren sollten „zum Nachdenken“ angeregt werden.

Die große Koalition richtet sich gegen die „Cap Anamur“, ein Hospitalschiff unter deutscher Flagge, das vom „Deutschen Komitee Notärzte e.V.“ gechartert wurde, seit zwei Jahren im südchinesischen Meer operiert und bislang 8434 Vietnam-Flüchtlinge aus hoher See gefischt hat – bislang die einzige Privatinitiative dieser Art.

In Kürze soll die „Akuna“ dazukommen, ein unter panamesischer Flagge fahrendes Schiff eines in Genf gegründeten „Internationalen Komitees gegen die Piraterie“. Die USA, deren 7. Flotte

Menschen vom Mekong kommen und überdies das Geld knapp wird, tun sich die Bundesdeutschen schwer mit ihrer Verfassungsgarantie: „Politisch Verfolgte genießen Asylrecht.“

Mit einer dritten Gesetzesnovelle innerhalb von drei Jahren will Bundesinnenminister Gerhart Baum das Dilemma juristisch lösen. Manche Großstädte sind wegen Überfüllung geschlossen. Köln verfügte Anfang Oktober einen Aufnahmestopp. Frankfurt machte seine Stadt-tore schon vor Monaten dicht und klagt jetzt gegen das Land Hessen auf Erstattung der Versorgungskosten von Asylan-ten. Der NRW-Städtetag fordert die Ausweisung der Scheinasylanten, wohin auch immer. Und CSU-Tandler wettet gegen die Fremdlinge, die „zu Lasten des Steuerzahlers leben“.

* Auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen; Begrüßung durch den niedersächsischen Ministerpräsidenten Ernst Albrecht (M.) und Ehefrau Heidi-Adele.

schwer mit den Flüchtlingen. Der Schriftsteller Peter Weiss hält die Republikflucht für höchst unmoralisch. Im neuen, sozialistischen Vietnam müsse gearbeitet werden – und Lager sind für ihn erlaubt: „Einige Zehntausende, die die Nation gefährden“, müßten „in Gewahrsam gehalten werden“.

Für das Linksblatt „Konkret“ ist die „Cap Anamur“ ein „Schiff gegen Vietnam“, das „viele Schwarzhändler, Zuhälter und ehemalige Kollaborateure der US-Besatzer“ rausholt, eine Art Fluchthelfer-Unternehmen also – in Vietnam könne man „Tickets für die ‚Cap Anamur‘ kaufen“.

Doch für den Reeder des Schiffes, Hans Voss, ist das Landratten-Schnack: „Das ist so, wie Klein Hein sich die Seefahrt vorstellt.“ Das Suchgebiet sei

so groß (Voss: „Wie von Trondheim bis Brest“), daß sich die Flüchtlinge nicht darauf verlassen könnten, von dem deutschen Rettungsschiff gesichtet zu werden.

Voss klagt jetzt gegen Rotkreuz-Funktionär Schilling, der von Beginn an Kritik an der privaten Hilfsaktion geübt hat. Schilling soll seine Behauptung widerrufen, das Motorschiff habe „nicht 7000 Menschen aus Seenot gerettet“.

Nicht nur Berufs- und Amateurlieferanten liegen miteinander im Streit, wenn es um die „Cap Anamur“ geht. Böll steht dann gegen Weiss, Albrecht gegen Strauß. Heinrich Böll (siehe Interview Seite 87) ist gleich Mitglied des Komitees „Ein Schiff für Vietnam“ geworden – mit so unterschiedlichen Verbündeten wie dem Autoren-Kollegen Martin Walser, Bun-

destagspräsident Stücklen und Springer-Kolumnist Matthias Walden.

Einer von denen, die die „Cap Anamur“ aus dem Haifischwasser gefischt hat, ist Nguyen Hun Phuong, 33. Er hatte sich von den Amis zum Helikopter-Piloten ausbilden lassen, „weil ich hörte, daß die dort ein gutes Leben“ haben, und flog dann Einsätze für die vietnamesische Air Force.

Nach dem Fall von Saigon durchlebte der ehemalige Offizier zwei Umerziehungslager. Als er nach drei Jahren rauskam, hatte er „immer noch keine Vorstellung, was ein guter Sozialist sein soll“.

Nguyen Hun Phuong fand sich im neuen Vietnam nicht zurecht. Er flüchtete. Jetzt arbeitet er als Dolmetscher auf der „Cap Anamur“.

„Sie hielten ihm ein Messer an die Kehle“

Nguyen Hun Phuong über seine Flucht aus Vietnam und die Rettung durch die „Cap Anamur“

Für die Flucht brauchten wir ungefähr 600 Liter Benzin. Das Boot, mit dem wir flüchten wollten, war gerade repariert worden. Die Leute, die mit dem Boot fahren durften, nahmen nach der Reparatur jeweils 50 Liter Benzin mit aufs Meer – offiziell, um das Boot zu testen, in Wirklichkeit aber, um von den 50 Litern 20 oder 30 in Kanister zu füllen und im Wasser zu verstecken, zum Beispiel zwischen den Felsen der Küste. So fuhren sie immer wieder hinaus, bis das Benzin zusammen war.

Ebenso kauften wir Essen in ganz kleinen Mengen und versteckten es peu à peu im Keller eines der Fluchthelfer, der Fischer war. Er besaß ein kleines Boot, mit dem seine Frau regelmäßig hinausfuhr, um Tintenfische zu fangen. Sie sollte in der Fluchtnacht alle Nahrungsmittel zum Fluchtboot hinausfahren.

Wir schätzten, daß etwa 50 Leute auf dem Boot Platz haben würden, ohne daß man ein zu großes Risiko eingehen würde. Wir brachten insgesamt 49 Leute zusammen, die mit uns flüchten wollten, unter ihnen auch mein jüngerer Bruder.

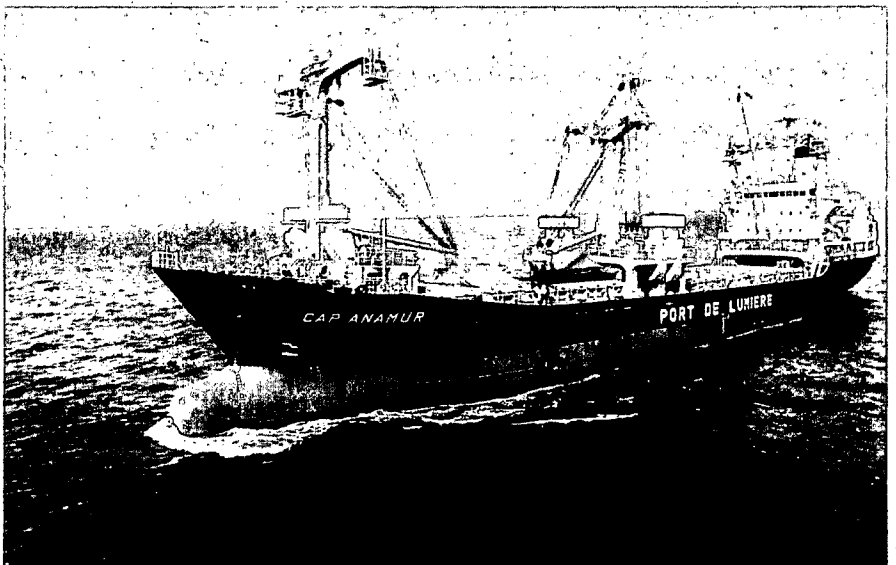
Zur Vorbereitung der Flucht teilten wir die 49 in vier Gruppen ein, für jeden der vier Organisatoren eine Gruppe. Für den Fluchtag machten wir einen Treffpunkt in Can Tho, 100 Kilometer südwestlich von Saigon, aus. Dort, im Binnenland, warteten zwei kleine Flußboote auf uns, die uns in zwei Gruppen bei Rach Gia aufs Meer zu unserem Flüchtlingsboot bringen sollten.

Wir trafen uns in Can Tho am 19. März 1980 alle in einem Park. Alle hatten Anweisung, möglichst unauffällig herumzuspatzieren.

Als wir in den Park kamen, fiel mir auf, daß ungewöhnlich viele Leute da herumliefen. Schließlich fand einer von uns heraus, daß darunter eine Gruppe Polizisten in Zivil war, die Flüchtlinge aufspüren sollte.

Ich weiß nicht, ob sie uns erwarteten. Jedenfalls beschlossen wir nach vier Stunden, die Flucht erst mal abubrechen und wieder nach Saigon zurückzufahren. Zwei der Organisatoren mußten schnellstens nach Rach Gia fahren und dort aufs Meer hinaus, um dem Steuermann unseres Fluchtbootes, dem Fischer, zu sagen, daß die Flucht vorläufig abgebrochen ist.

Am nächsten Tag traf ich in Saigon einen der Organisatoren. Er erzählte mir, daß er in Rach Gia herausgefunden hat, daß neben den normalen Küstenwachbooten noch ein unbekanntes Boot



Gerettete Flüchtlinge, Rettungsschiff „Cap Anamur“: „Dann konnten wir achtern die deutsche Flagge erkennen“