

IC-Ausgabe 889, 15.05.2008

Das Assalama-Fährunglück

„Wir hören hier nur Lügen“

Ein schweizer Schiffbrüchiger kämpft nach dem Fährunglück vor der Küste Marokkos um sein Hab und Gut an Bord

Die halb gesunkene „Assalama“ liegt in Sichtweite. Fast zum Greifen nah und doch unendlich weit entfernt liegt das Schiff für die Passagiere, die an Land nun darauf hoffen, dass die Fracht gerettet wird. Denn viele haben an Bord der Fähre ihren gesamten Besitz. Vor dem Hafentort Tarfaya in Marokko ist das Schiff der kanarischen Reederei Armas am vergangenen Mittwoch auf Grund gelaufen, nur wenige hundert Meter von der Küste entfernt.



Schiffbruch: Die Assalama lief vor der Küste Marokkos auf Grund. Die Passagiere gelangten mit den Rettungsbooten an Land und kamen mit dem Schrecken davon. Der wahre Alptraum entstand später, als das Schiff immer weiter in den Fluten versank und die Passagiere nicht wussten, was mit ihren Habseligkeiten an Bord, darunter Autos, Computer und Möbel, passiert. Die Reederei ließ die Fahrgäste nach deren Angaben tagelang im Unklaren, so dass sie, teils mit kleinen Kindern, ohne Geld in Marokko festsaßen.

„Es herrscht totales Chaos, es gab mehrere Szenen, wo es fast zu Schlägereien gekommen wäre“, erzählt Peter Toth. Der schweizer Schriftsteller und seine Familie sitzen zusammen mit den rund 70 weiteren Schiffbrüchigen in der Stadt El Aaiun in der Westsahara fest und warten auf konkrete Zusagen der Reederei Armas. Toth pendelt ständig zwischen dem Unglücksort Tarfaya und seinem Hotel in El Aaiun.

„Es gibt zwischen den Passagieren zwar keinen guten Zusammenhalt, aber wir haben uns auf eines geeinigt: Wir bleiben hier, bis wir von Armas die schriftliche Zusage für eine Entschädigung erhalten haben“, sagt Toth im Interview mit Info Canarias.

Toth will mit seiner Familie nach La Palma auswandern und reiste per Wohnmobil und Schiff zunächst nach Marokko, von dort wollte er mit der „Assalama“ auf die Kanaren übersetzen.

Im Wohnmobil hatte er nach eigenen Aussagen Wertgegenstände, Möbel und Erinnerungsstücke im Wert von 250.000 Euro. „Was noch schlimmer ist, ist der immaterielle Wert. Wir haben bei einem Brand vor drei Jahren schon

einmal alles verloren. Das, was uns geblieben ist, befindet sich jetzt an Bord der Fähre und wir kommen nicht dran. Uns liegen einfach vollkommen die Nerven blank.“

Wie dem Schweizer geht es auch den anderen Passagieren aus Marokko, Spanien und Frankreich, die den Medien erzählen, die Reederei würde sie völlig im Stich lassen.

„Die Leute von Armas haben uns vollkommen auflaufen lassen. Wir stehen hier ohne Geld, wir haben nicht die Möglichkeit, zu telefonieren“, kritisiert der Schweizer, der sich inzwischen ein marokkanisches Handy zugelegt hat, um auf eigene Faust die Dinge voranzutreiben. „Wir erhielten in den ersten 24 Stunden nach der Rettung keinerlei Informationen. Ich bin zwei Tage lang nur herumgerannt, um herauszufinden, wer verantwortlich ist und uns helfen kann.“

Besonders ärgert Toth, dass die Schiffscrew nach dem Unglück von der Küste aus auf das Schiff zurückgefahren ist, um ihre eigenen persönlichen Gegenstände von Bord zu holen, wie er erzählt. Den Passagieren dagegen habe Armas untersagt, die gestrandete Fähre anzusteuern, weil das zu gefährlich sei. Die Möglichkeit, einen marokkanischen Fischer um sein Boot zu bitten, hat der Familienvater längst in Betracht gezogen. „Aber hier ist alles



bewacht, am Strand stehen Wachposten wegen der Einwanderer, und um das Schiff fährt eine Patrouille. So einfach geht das nicht.“ Er will vor allem seinen Computer retten, auf dem die schriftstellerische Arbeit von drei Jahren gespeichert ist sowie Spielsachen und Erinnerungsstücke seiner Kinder im Alter von knapp zwei bis sieben Jahren. „Vor allem meine älteste Tochter ist traumatisiert. Sie hatte in einer ‚Schatzkiste‘ Geschenke und Bilder, an denen sie sehr hängt“, sagt Toth.

Nach seiner Aussage gibt es nur einen völlig überforderten marokkanischen Armas-Vertreter, der seinen Job an den Nagel hängen will, weil er selbst nicht weiß, was er den Passagieren sagen soll. „Jeden Tag wurde uns eine andere Lüge aufgetischt. Immer Versprechen, die sich nicht erfüllt haben. Einmal hieß es, das

Schiff wird in den Hafen geschleppt, dann wurde mir versprochen, ich könnte an Bord und Sachen aus dem Wohnmobil holen. Dann hieß es, wir bekommen schriftliche Unterlagen. Alles hat sich als leere Phrase erwiesen“, sagt der Familienvater.

„Meine Hypothese ist, dass Armas nur Angst vor Regressansprüchen hat. Unsere Anliegen werden gar nicht wahrgenommen. Wir wollen, dass unsere wichtigsten Sachen rausgeholt werden, bevor die Fähre untergeht. Statt soviel Energie auf die Ausreden zu verschwenden hätte Armas uns längst die Sachen holen lassen können. Das Schiff läuft immer weiter voll Wasser und die Dinge, die gestern noch trocken waren, sind heute verloren.“

Das Problem ist seiner Ansicht nach, dass sich die Reederei nicht darauf einlässt, schriftliche Zugeständnisse zu machen. „Ein Anwalt hat uns geraten, uns nicht hier wegzubewegen, bevor wir nicht eine schriftliche Erklärung haben, dass wir entschädigt werden und eine abgestempelte Liste mit allen Gegenständen, die durch das Unglück verloren gegangen oder zerstört worden sind.“

Toth berichtet zudem, dass es eine große Besprechung mit Vertretern von Armas, lokalen Behörden und der Versicherung gegeben habe. Dabei habe es zwar große Mitleidsbekundungen gegeben, aber keine Zusagen für Entschädigungen. Allerdings hätten die einheimischen Sicherheitsbehörden klar gemacht, dass sie keinerlei Einwände hätten, dass die Passagiere ihre Habseligkeiten vom Schiff holen. „Trotzdem sagt Armas, die lokalen Behörden hätten es verboten. Noch eine weitere Lüge.“



Armas hat den Schiffbrüchigen mehrfach angeboten, sie nach Hause zu fliegen. Außerdem sollen Zeitungsberichten zufolge Taucher das Schiff absichern und reparieren, damit es anschließend auf die Kanaren geschleppt werden kann. Ein Armas-Sprecher, der unmittelbar nach dem Unglück noch eisern geschwiegen hatte, betonte nun, Armas habe alles nötige für die Passagiere unternommen und jedem von ihnen sogar 100 Euro täglich und den Hotelaufenthalt bezahlt. Toth dagegen versichert, er habe bislang keinen Cent erhalten.

Der schweizer Autor hat an Bord unter anderem alle Aufzeichnungen für ein Buch, an dem er gerade arbeitet. Er befasst sich mit Religionsphilosophie und Gesellschaftstheorien. Eine der zentralen Fragen in seinem Werk ist die Zusammenarbeit zwischen der Gesellschaft und den Institutionen. Ironie des Schicksals, dass er das beste Fallbeispiel vor der Küste Marokkos gerade am eigenen Leib erlebt hat.

Veronika Macher

Das Fährunglück - Eine Chronologie

Mittwoch, 31. April:

Beim Auslaufen aus dem Hafen Tarfaya bleibt die Schiffsschraube nach Augenzeugenberichten in einer Metallkette hängen, die Antriebswelle wird verbogen. Das Schiff ist schwer manövrierbar und stößt deshalb an die Kaimauer. Der Kapitän nimmt trotzdem Kurs auf die Kanaren. Auf dem offenen Meer überhitzt der Motor, es kommt zum Brand, außerdem wird ein fünf Meter langer Riss im Rumpf festgestellt. Der Kapitän entschließt sich zum Umkehren. An Bord bricht Panik aus, während das Schiff immer weiter auf die Küste zutreibt. „Es war furchtbar, die Männer haben sich auf die Schwimmwesten gestürzt und manche haben sogar Gegenstände mit in die Rettungsboote genommen. Von Disziplin und Ehrenkodex keine Spur“, erzählt ein Passagier.

Alle Reisenden können mit Rettungsbooten oder von herbeigeeilten Fischerbooten in Sicherheit gebracht werden. Die Passagiere werden in Hotels in El Aaiun untergebracht. Die Reederei hüllt sich in Schweigen.

Donnerstag, 1. Mai, und Freitag, 2. Mai:

Das Unglück wird zunächst in der Lokalpresse und dann auch international bekannt. Das Fährunternehmen schweigt weiter. „Wir haben kein Geld und keine Möglichkeit, zu telefonieren, hier herrscht völliges Chaos“, klagt eine kanarische Schiffbrüchige. Die Passagiere beschließen, in den Hotels zu bleiben, bis Armas schriftliche Zugeständnisse macht. Ihre Fahrzeuge und Wertgegenstände befinden sich nach wie vor auf dem Schiff, das vor der Küste von Tarfaya in Sichtweite auf Grund liegt.

Dienstag, 6. Mai:

Das Schiff liegt nach wie vor auf Grund. Marokko fordert eine Lösung, unter anderem weil eine Ölpest befürchtet wird. Knapp eine Woche nach dem Unglück verteilt Armas an die Passagiere je zwei Seiten mit Zugeständnissen und bestätigt das Unglück schriftlich: „Die Fähre ist eine Meile vor dem Hafen von Tarfaya gestrandet. Die Passagiere haben ihre persönlichen Gegenstände an Bord

gelassen, dort befinden sich auch ihre Fahrzeuge. Die Gegenstände sind durch Armas versichert: Armas bezahlt dem Besitzer jedes Fahrzeugs 1.500 Euro, stellt ihm für zehn Tage einen Mietwagen zur Verfügung und zahlt allen anderen Passagieren je 300 Euro aus. Armas verpflichtet sich zudem, die nötigen Schritte mit der Versicherung zu klären, so dass die Geschädigten innerhalb von zehn Tagen ihr Geld bekommen“, heißt es in dem Schreiben.

Mittwoch, 7. Mai:

Die 68 Passagiere fliegen von El Aaiun mit einer Binter-Maschine auf die Kanaren. Das Schiff soll geborgen und in der Türkei verschrottet werden.