DUMMY

Gefahr

Unabhängiges Gesellschaftsmagazin

Dieses Heft könnte zu Kreislaufproblemen, Schwindel und Angstgefühlen führen

Unabhängiges Gesellschaftsmagazin, Nr. 38, Frühling 2013, 11. Jahrgang – D 6 Euro, EU 8 Euro, CH 12,50 CHF, Andere 15 Euro

In Israel dürfen sie nicht arbeiten, zu Hause gibt es nichts zu tun. Deshalb fahren viele Palästinenser in mörderischer Fahrt illegal über die Grenze. Wir haben uns mitnehmen lassen

Yalla *yalla!*

Es sind nur zwei Stunden Fahrt, doch die haben es in sich. Normalerweise würden 70 Kilometer mit dem Auto eine Stunde dauern, aber normal ist hier schon seit über 60 Jahren nichts mehr. Der Weg führt durch Beduinenland, besetzte Gebiete, eine militärische Sperrzone und schließlich durch die Wüste Israels. Es ist die Route, die eine palästinensische Schmugglerbande jeden Tag auf sich nimmt. Was sie schmuggeln? „Nur Menschen“, beteuert Schleuser Ibrahim*, „keine Waffen.“

Wir treffen Ibrahim auf einem Parkplatz neben einer Moschee in Yatta, wollen mit ihm illegal die palästinensisch-israelische Grenze überqueren. Es ist kurz vor zehn Uhr morgens in der Kleinstadt im Süden des Westjordanlandes, ein grauer Donnerstag. Der Schmuggler fährt einen weißen Subaru Impreza, 20 Jahre alt, eine unauffällige Familienkutsche, aber mit Allradantrieb. Innen schwarze Polsterausstattung, die langsam verrottet, auf dem Armaturenbrett ein Päckchen Zigaretten, daneben ein Pappbecher mit schwarzem Kaffee.

Ibrahim ist 27 Jahre alt, er trägt Jeans, einen gelben Kapuzenpulli, darüber eine schwarze Jacke. Seit zehn Jahren arbeitet er als Schleuser. Ein Bekannter hatte es ihm angeboten, nachdem er nach der Schule keinen Job gefunden hat. Heute gehört er zu einer Bande von 20 Schmugglern in der Gegend, sie schleusen rund 100 Leute am Tag aus dem Westjordanland nach Israel.

Bevor Ibrahim seine Schmuggelware abholt, füllt er an einer Tankstelle noch einmal Öl nach. „Werden wir brauchen“, sagt er, „eine technische Panne kann hier fatale Folgen haben.“ Dann geht es los. Unser erster Stopp ist ein Einfamilienhaus auf einem Hügel in Yatta. Ibrahim hält vor der Tür und hupt. „Yalla, yalla“, ruft er bei laufendem Motor. Eine Henne rennt über den Hof, dann kommt ein junger Mann, der schnell einen Rucksack im Kofferraum verstaut und einsteigt.

Bsallam ist 29 Jahre alt und arbeitet illegal als Bauarbeiter in Israel. „In Palästina gibt es keine Jobs, und in Israel habe ich keine Arbeitsgenehmigung bekommen“, sagt er und zuckt mit den Schultern. Die Jugendarbeitslosigkeit im Westjordanland liegt bei knapp 30 Prozent. Seit drei Jahren fährt er deshalb alle ein bis zwei Wochen mit Ibrahim über die Grenze, um Geld für seine Familie zu verdienen.

Weiter geht es zum nächsten Haus, das nur wenige Minuten entfernt liegt. Es ist dasselbe Spiel. Eine Frau in Hijab verabschiedet

Von Theresa Breuer

durch eine vergitterte Tür einen jungen Mann, Mohammed, auch er Bauarbeiter, der neben Bsallam auf der Rückbank Platz nimmt. Beim dritten und letzten Halt sammeln wir einen dunkelhäutigen Jungen ein, der aussieht, als wäre er noch nicht volljährig. Er wird auf der ganzen Fahrt kein Wort sprechen.

Die jungen Männer sind nur einige von vielen, und sie kommen von überall her aus dem Westjordanland. Israelischen Schätzungen zufolge arbeiten rund 7.000 Palästinenser illegal in Israel, die meisten von ihnen auf dem Bau. Dort verdienen sie bis zu 30 Euro am Tag.

Mit gefühlten 100 Stundenkilometern heizt Ibrahim jetzt durch die Straßen. Er hupt Schulkinder aus dem Weg, er will keine Zeit

Danger! Firing Area! Dieser Warnhinweis ist ernst gemeint. Letztes Jahr ist einer von Ibrahims Freunden erschossen worden. Als das Militär kam, blieb er nicht stehen, sondern drückte aufs Gas und versuchte zu fliehen

verlieren. Nach einigen Kilometern verlassen wir die Stadt und biegen ab auf eine ungeteerte Straße, die sich zwischen grünen Hügeln hindurchwindet. Hier begegnen uns kaum noch Menschen, und wenn, dann reiten sie auf Eseln durch die Landschaft. In der Ferne liegen Beduinendörfer, Hütten aus Wellblech, ohne Strom und fließendes Wasser. Noch ist alles ruhig, wir befinden uns auf palästinensischem Gebiet.

Ibrahim gibt Gas, nur um Sekunden später abrupt abzubremsen. Auf dem Feldweg kann man nur in Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Federung des Wagens ist ausgeleiert, und als wir durch ausgetrocknete Flussbetten und Schlaglöcher fahren, setzen wir mit dem Unterboden des Wagens mehrfach auf. Jeder Schlag überträgt sich ungefiltert auf die Wirbelsäule. Ibrahim raucht ungerührt eine Zigarette nach der anderen. Die jungen Männer blicken stoisch geradeaus, Bsallam spielt an seiner Misbaha herum, der muslimischen Gebetskette.

Das Schmuggeln ist ein gutes Geschäft, denn seit Israel eine Mauer ums Westjordanland gebaut hat, um Terrorattacken zu verhindern, ist es für palästinensische Arbeiter schwer geworden, die Grenze zu überqueren. Wenn sie keine Arbeitserlaubnis vom israelischen Staat bekommen, sind sie auf Schmuggler wie Ibrahim angewiesen. Er und seine Kollegen leben dafür an einer günstigen Stelle: Im Süden des Westjordanlandes gibt es ein kleines Stück Land, durch das keine Mauer verläuft, weil es sich dabei um ein Naturschutzgebiet handelt.

Ibrahims Handy klingelt. Es spielt eine fröhliche Sambamelodie. „Was?“, raunzt er in den Hörer, während er über eine Buckelpiste fährt. „Militär“, gibt der Mann am anderen Ende der Leitung zurück, „wir müssen haltmachen.“ Es ist einer seiner Schmugglerkollegen, der nur wenige Kilometer vor Ibrahim fährt. Der Fahrer ist von Beduinen gewarnt worden, dass in der Gegend ein israelischer Militärjeep patrouilliert. Die Männer bezahlen die Beduinen für diesen Dienst. Sie sind unerlässlich für das Geschäft.

Ein paarmal ist Ibrahim schon vom israelischen Militär geschnappt worden, das letzte Mal vor zwei Monaten. „Manchmal passiert es alle zwei Wochen, manchmal nur einmal im Jahr“, sagt er. Bisher hat er Glück gehabt, das Militär ließ ihn jedes Mal laufen.

Für Schmuggler ist diese Gegend ideal. Im Süden des Westjordanlandes gibt es ein Naturschutzgebiet, durch das keine Mauer verläuft

Das bedeutet, dass Ibrahim nur eine Geldstrafe zahlen musste oder dass ihm die Soldaten seine Reifen zerstachen, die Autobatterie zerstörten und die Fenster des Wagens einschlugen. Zwischen 30 und 40 Autos hat er bereits verschlissen, seit er mit dem Schmuggeln angefangen hat. „Es ist dann einfacher, gleich ein neues Auto zu kaufen, als das alte reparieren zu lassen“, sagt er.

Seine Kollegen haben oft nicht so viel Glück. Manche gehen für Jahre ins Gefängnis. Und letztes Jahr ist einer von Ibrahims

Ohne die Beduinen hätte Ibrahim wahrscheinlich keine Chance. Sie halten Wache und informieren ihn permanent per Telefon, wo die israelischen Militärjeeps gerade sind

Plötzlich verändert sich die Landschaft. Vor uns liegt die Wüste. Ibrahim drückt das Gaspedal durch, der Drehzahlmesser kratzt am roten Bereich. Mit 170 Stundenkilometern brettert der Schmuggler über eine Schotterpiste

Freunden erschossen worden, als er die Flucht riskierte, anstatt, wie vom Militär befohlen, seinen Wagen anzuhalten. „Das war Pech“, sagt Ibrahim. Er selbst hält meistens an, wenn ihn das Militär entdeckt. Es sei denn, er ist sich sicher, dass er schneller ist.

Kurz vor der Grenze zu Israel kommt uns das andere Schmugglerauto entgegen. Die Männer haben sich auf sicheres Gebiet zurückgezogen und in einem nahe gelegenen Beduinendorf Kaffee geholt. Noch ein drittes Auto wartet hier. Nur noch wenige hundert Meter bis zum militärischen Sperrgebiet.

Auf einem Hügel vertreiben wir uns die Zeit mit Small Talk, noch ein Kaffee, eine weitere Zigarette, ein paar Sonnenblumenkerne knabbern. Ein älterer Schmuggler mit langem Bart hat tütenweise Zuckerwatte auf dem Rücksitz. Warum, das will er uns nur erzählen, wenn wir zum Islam konvertieren. Er traut Ungläubigen nicht. Im Dorf kräht ein Hahn.

„Nur Menschen, keine Waffen“, sagt Ibrahim. Als Bauarbeiter in Israel verdienen seine Kunden umgerechnet 30 Euro am Tag. Im Westjordanland verdienen sie gar nichts, weil die Arbeitslosigkeit so hoch ist

Nach zehn Minuten kommt per Handy die Entwarnung. „Yalla“, sagt Ibrahim. Alle springen auf, es geht weiter. Ibrahim startet den Motor und fährt los. Plötzlich verändert sich die Landschaft, Schluss mit grünen Hügeln, vor uns liegt Wüste. Eine Straße ist nicht mehr zu erkennen, nur noch Schotterpiste. Ibrahim tritt das Gaspedal durch. Wie schnell er ist, können wir nicht sehen, der Tacho des Subaru funktioniert nicht. Der Drehzahlmesser kratzt am roten Bereich. Erst jetzt schnallt Ibrahim sich an. Wir lassen unsere eigene Messung auf dem Handy mitlaufen und stellen später fest, dass der Schmuggler mit knapp 170 Stundenkilometern über die Schotterpiste gerast ist.

Ibrahim zieht jetzt ein zweites Handy hervor, das er als Funkgerät verwendet. Damit kommuniziert er mit den Beduinen, die zwischen den Hügeln sitzen. „Sprich zu mir“, brüllt er in das Handy, wartet die Antwort ab und macht dann einen Schlenker mit dem Fahrzeug. Beinahe stoßen wir mit dem anderen Schmugglerauto zusammen. Das Militär soll ganz in der Nähe sein.

Wieder klingelt Ibrahims Handy, die Sambamelodie konkurriert mit dem Heulen des Motors. Mit einer Hand telefoniert Ibrahim mit den anderen Schmugglern, mit der anderen steuert er den Wagen, zwischen Zeige- und Mittelfinger klemmt eine Zigarette, die Asche fällt auf den Boden des Wagens. Die Männer auf der Rückbank klammern sich an die vorderen Sitze.

Es sind nur wenige Minuten, bis wir wieder eine geteerte Straße erreichen, doch es wirkt wie eine Ewigkeit. Auf einem Betonpfeiler steht in drei Sprachen: „DANGER! Firing Area. Entrance Forbidden“. Hier hat es letztes Jahr Ibrahims Kollegen erwischt. Er legt noch einen Zahn zu, in engen Kurven schlingern wir auf die Gegenfahrbahn. Aus der Lüftung des Autos dringt heiße Luft, durch das halb geöffnete Fahrerfenster strömt kalte. Und immer wieder die Sambamelodie.

Als wir das militärische Sperrgebiet verlassen, drosselt Ibrahim das Tempo etwas. Die Straßenschilder sind jetzt nicht mehr auf Arabisch, sondern auf Hebräisch. Es gilt jetzt, unauffällig zu sein, denn unser Kennzeichen verrät, dass es uns nicht erlaubt ist, mit dem Auto auf israelischen Straßen zu fahren. Bloß keine Aufmerksamkeit erregen.

Einen legalen Job will Ibrahim nur machen, wenn er dabei genauso viel Geld verdient wie als Schmuggler. Das wird wahrscheinlich nie passieren. 100 israelische Schekel, umgerechnet 20 Euro, nimmt Ibrahim von jedem Arbeiter, den er schmuggelt. Er fährt sieben Tage die Woche, ein- bis zweimal am Tag, hin und zurück. Wenn er drei Leute pro Fahrt mitnimmt, macht er knapp 250 Euro an einem Tag. Das ist im Westjordanland ein Vermögen. „Alhamdulillah“, sagt Ibrahim und grinst.

Der Muezzin ruft zum Mittagsgebet, als wir in der Beduinenstadt Shaqib al-Salam einfahren. Wüstenstaub bedeckt das Armaturenbrett, die Sitze, unsere Kleidung. Die jungen Männer steigen vor einem leer stehenden Haus aus dem Auto, das Geld nimmt Ibrahim durch das spaltbreit geöffnete Fenster entgegen. Er sieht nicht hin. Dann wendet er das Auto, tritt aufs Gaspedal und fährt zurück Richtung Westjordanland. In 25 Minuten wird er wieder in Sicherheit sein. ⚡

* Name geändert