

## INTERGLOBAL

BOOTSFLÜCHTLINGE NACH ENGLAND

# Auf volles Risiko

Text: Tobias Müller Fotos: Julia Druelle

**In der Hoffnung, nach Großbritannien zu gelangen, wagen Flüchtlinge von Frankreich aus die gefährliche Fahrt über den Ärmelkanal. Wie viele dabei sterben, ist kaum zu ermitteln, doch auf der niederländischen Insel Texel werden immer wieder Gegenstände angespült, die auf tragische Ereignisse schließen lassen. Die an den Kanal angrenzenden Staaten gehen gegen skrupellose Schlepperbanden vor.**

Am 6. Oktober 2023 steht Maarten Brugge in aller Frühe auf. Es ist noch dunkel, als er die Tür seines Reihenhauses in Den Burg hinter sich zuzieht. Ein starker Wind weht aus westlicher Richtung. Ideale Voraussetzungen für einen Strandgutsammler, denn bei Westwind wird hier, auf der niederländischen Wattenmeer-Insel Texel, alles Mögliche angespült: Holz, Bojen, Flaschenpost, Spielzeug. Schon sein Vater und sein Großvater sammelten Strandgut, wie viele Insulaner. Maarten Brugge ist 43 und einer der wenigen, die dieses Hobby heute noch betreiben. Der erste am Strand will er an einem solchen Morgen trotzdem sein.

Es dämmt, als er sich mit seinem Fahrrad dem 15. der Pfähle nähert, die auf Texel die Strandabschnitte markieren. Genau dort, wo sich die Dünen teilen, liegt ein beliebtes Restaurant, hinter dessen Panoramafenstern Touristen hinaus in die Brandung schauen. Auch Brugge blickt in die Ferne an diesem Morgen, aber nicht auf die See, sondern auf den Strand vor ihm. In einiger Entfernung liegt leicht gekrümmt etwas Dunkles. „Ein toter Seehund“, denkt er sich, doch als er davor steht, sieht er, dass es eine schwarze Jogginghose ist. Auch eine Unterhose steckt noch darin. Und dann schaudert es den Strandgutsammler wie nie zuvor in seinem Leben: Aus einem der Hosenbeine ragt der weiße Knochen eines Unterschenkels.

Er benachrichtigt Notruf und Polizei. Später wird ein paar Kilometer nördlich, bei Pfahl 21, ein Turnschuh gefunden, in dem neben einer Socke

auch ein Fußknochen steckt. Ob beide zusammengehören, weiß Maarten Brugge nicht. Auch Wochen später hat die Polizei noch nichts zum Stand der forensischen Untersuchungen bekanntgegeben. Doch Brugge ist sich sicher: Die Leichenreste stammen von einem oder mehreren Migranten, die rund 400 Kilometer entfernt versuchten auf einem Boot den Ärmelkanal von Frankreich nach England zu überqueren.

Erst am Tag zuvor hatte er eine Schwimmweste, mehrere Rucksäcke und eine Zahnbürste des italienischen Militärs gefunden. Brugge vermutet, der frühere Besitzer der Sachen habe sie nach seiner Ankunft in Europa in einem Auffanglager bekommen. Utensilien wie diese hat er, der mit sei-

ner Frau ein Hotel auf Texel betreibt, schon öfters gefunden: Seit rund fünf Jahren schon werden Rucksäcke und Kleider von Bootsmigranten auf Texel angeschwemmt. Anhand des Strandguts ließen sich allerlei gesellschaftliche Entwicklungen ablesen, meint Brugge. Dazu zählt nun wohl auch die Migration über den Ärmelkanal.

Einiges spricht dafür, dass er Recht hat. Ende 2018 nahmen die Bootpassagen bei Calais in Richtung Großbritannien stark zu. Zuvor versteckten sich Geflüchtete auf oder unter LKWs, die per Fähre nach Dover gelangten, oder versuchten den Eurotunnel zu durchqueren. Jahr für Jahr wurden es seitdem mehr, von knapp 2.000 im Jahr 2019 bis weit über 45.000 Flüchtlinge im Jahr 2022. Für die Schleusergrup-

pen, die die Überfahrten regeln, entstand damit in kurzer Zeit ein äußerst lukratives Geschäft- auch wenn in der ersten Hälfte 2023 die Zahlen erstmals leicht zurückgingen.

**Seit Ende 2018 nahmen die Bootpassagen bei Calais in Richtung Großbritannien stark zu.**

Gegenstände, die bei einer Überfahrt über Bord gehen, werden im Herbst bei stürmischem Wetter mit der Strömung nach Nordosten, in Richtung Texel getrieben. Das gleiche geschah mit der Leiche des jungen Syriers Mou-

Ein Schiff der französischen Küstenwache bei Audresselles: Von hier brechen viele Flüchtlinge in Schlauchbooten Richtung England auf. Wenn man viel Glück hat, kann die Überfahrt hier in nur zwei Stunden gelingen.



az Al Balkhi, der, bekleidet mit einem Decathlon-Neoprenanzug, im Oktober 2014 nach England schwimmen beziehungsweise vom Meer aus an Bord einer Fähre gelangen wollte. Auch er wurde am Strand von Texel angespült und auf dem Insel-Friedhof begraben. Ein anderer ertrunkener Syrer, ebenfalls im Neoprenanzug, landete an der norwegischen Südküste.

Die Fotos von Kleidungsstücken und Rucksäcken, die Maarten Brugge nun an seinem Laptop zeigt, erinnern tatsächlich stark an solche, die in den „Jungles“, den inoffiziellen Flüchtlingscamps am Ärmelkanal, von Hilfsorganisationen ausgeteilt werden (siehe woxx 1663 „Immer größere Risiken“). Das aussagekräftigste Indiz aber ist ein zusammengefaltetes Blatt Papier. Darauf steht, zwischen einer französischen und einer britischen Fahne: „Die Überfahrt nach Großbritannien ist sehr gefährlich. Diese Information kann ihr Leben retten.“ Es folgen allerlei Tipps für die, die es trotzdem versuchen, von Notfallnummern der Küstenwache bis hin zur Warnung vor den Wellen großer Schiffe. Hilfsorganisationen in Calais und Dunkerque verteilen diese Merkblätter.

Einmal fand Maarten Brugge bei seinen Streifzügen auf Texel sogar die Bodenplatte eines Schlauchboots. Bei den ersten Rucksäcken dachte er sich noch nichts, stutzig wurde er erst, als es immer mehr wurden. Als dann Schläuche von Autoreifen angespült wurden, fiel der Groschen. „Ich sah irgendwo ein Foto von Bootsmigranten, die statt einer Rettungsweste solche Dinger um den Körper trugen. Da war mir klar, woher das alles kam.“ Seitdem verfolgt er das Geschehen in den Nachrichten und behält per App den Schiffsverkehr im Ärmelkanal im Auge.

Das Strandgut-Museum „Flora“ hat in diesem Herbst eine kleine Ausstellung eröffnet, die ganz lapidar „Dinge von Migranten“ heißt. In den Vitrinen sind neben Rettungswesten und Reifenschläuchen auch ein kleiner oranger Overall für ein etwa dreijähriges



Bei zum Teil knietiefem Wasser: Mitte November kauern Flüchtlinge bei strömendem Regen in einem behelfsmäßigen Camp nahe Calais unter einer Zeltplane.

Kind, eine Kinder-Trinkflasche und Bootspaddel zu sehen. „Davon wurden 2021 hier sehr viele angespült“, erinnert sich Maarten Brugge. „Da dachte ich: da muss sich etwas verändert haben in der Organisation.“

Draußen im Eingangsbereich liegt auch ein rotes Schlauchboot, etwa zehn mal zwei Meter groß. Seitlich ist eine Nummer aufgesprüht; so markiert die britische Küstenwache die Boote, deren Insassen sie an Land gebracht hat. Vor einem Jahr wurde es am Strand bei Pfahl 21 gefunden, nun rennen niederländische und deutsche Kinder fröhlich daran vorbei, und Urlauber unterbrechen die Radtour durch die Dünen für „ein überraschendes Texeler Erlebnis“, wie es der Internetauftritt des Museums verspricht.

Im Juli 2022 fanden in Deutschland, Belgien, Frankreich, den Niederlanden und Großbritannien konzertierte Razzien gegen Schleusernetzwerke statt. 39 Personen werden festgenommen, 135 Schlauchboote und rund 1250 Rettungswesten beschlagnahmt. Europol spricht von einem hochprofessionellen Netzwerk, das mit den Transporten über den Ärmelkanal etwa 60 Millionen Euro verdient habe. Schwerpunkt der Razzien: die Gegend um die deutsche Stadt Osnabrück.

Keine zwei Wochen, nachdem auf Texel die menschlichen Überreste angespült wurden, steht im belgischen Brügge das Urteil im Gerichtsverfahren an, das auf die Razzien folgte. Zwischen 2019 und 2021 fand die belgische Polizei an mehreren Orten im Land Fahrzeuge voller Boote, Motoren und Schwimmwesten. Sie waren zum Transport an die nordfranzösische

Küste gedacht. Zahlreiche Festgenommene wurden seitdem in Brügge wegen Menschenschmuggels verurteilt.

„All diese Fälle waren miteinander verbunden. Also wollten wir einen Schritt weiter gehen, einen Schritt höher in der Hierarchie dieser Organisation, auf der Suche nach ihrem Mittel- und Überbau“, so Staatsanwalt Frank Demeester. Resultat: die Razzien im Juli letzten Jahres. „Das Netzwerk ist ein irakisch-kurdisches. Es operierte im Raum Dunkerque und transportierte auch Albaner und Vietnamesen. Wir haben Listen gefunden mit den Namen von Leuten, die bezahlt hatten und auf ein Boot konnten.“

### Das Strandgut-Museum „Flora“ hat in diesem Herbst eine kleine Ausstellung eröffnet, die ganz lapidar „Dinge von Migranten“ heißt.

Die Boote, laut Staatsanwaltschaft ebenso wie die gefundenen Motoren und Schwimmwesten in erbärmlichen Zustand, stammten aus China, erklärt Frank Demeester weiter. Über die Türkei, Bulgarien und Rumänien wurden sie nach Deutschland gebracht, von dort weiter an den Ärmelkanal. „Der Prozess bestätigt die Bedeutung dieser Route. An der Küste wurde das Ganze als Paket abgeliefert, das Boot aufgeblasen, Motor darauf, Sprit rein, und weg waren sie.“ Die Gesamtkosten für ein solches Paket inklusive 35

Schwimmwesten lägen bei 6.000 Euro, der Preis pro Person zwischen 1.500 und 3.500 Euro. „Wenn nur drei Leute im Boot sitzen, machen sie also schon Gewinn.“

Diejenigen, denen man all das zur Last legt, werden früh an diesem Morgen in den Assisensaal geführt. Er ist mit dunklem Holz vertäfelt; an der Stirnseite, wo gleich die Richter Platz nehmen werden, hängt ein Porträt des belgischen Königspaares. 21 Männer sind angeklagt, die meisten davon irakische Kurden aus Deutschland. Viele von ihnen sind etwas älter als im Durchschnitt ihre Kunden, in ihren Dreißigern, einige, mit kahlen Köpfen und ergrauten Bärten, auch zwischen 40 und 50 Jahre alt. Die meisten tragen dunkle Kleidung, ein paar auch hellgraue Gefängnisanzüge. Eine Weile lang ist nur das Klicken zu hören, mit dem die Polizisten ihre Handschellen aufschließen. Dann sitzen sie mit gebeugtem Rücken und konzentriertem Blick um die Übersetzer herum.

Noch bevor der Richter zur Urteilsverkündung gelangt, wird es unruhig im Saal. Einer der jüngeren Angeklagten beschwert sich bei einem Kamerateam des englischen Senders „Sky News“, das wie schon zur Verhandlung im September zur Berichterstattung gekommen ist. In dem Fernsehbericht sei er gut erkennbar gewesen, weshalb seine Familie in Kurdistan Probleme bekommen habe und auf in den Sozialen Medien angegangen worden sei. Der Richter bügelt ihn ab: „Ich habe hier über Menschenschmuggel zu urteilen.“

Das Interesse englischer Medien an diesem Fall rührt zum einen daher,



## INTERGLOBAL



In der Hoffnung auf einen gelingenden Überfahrtversuch: Gruppen von Flüchtlingen machen sich von einem Behelfscamp in Loon Plage bei Dunkerque in Richtung Küste auf.

dass es sich um „einen der größten Menschenschmuggelprozesse der jüngeren Zeit handelt“, wie der Sky-Korrespondent nach dem Urteil aus dem Hof des Gerichtsgebäudes kommentiert. „Die National Crime Agency denkt, der Hauptangeklagte und seine Gang könnten für 10.000 Menschen verantwortlich sein, die den Kanal überquert haben.“ In anderen britischen Medien ist daher vom „Deliveroo des Menschenschmuggels“ die Rede. Berichte über die „small boats“ der Migranten lösen in den Debatten auf der Insel seit Jahren Abwehrreflexe aus.

Im Mittelpunkt des medialen und politischen Interesses steht dabei unter anderem der mutmaßliche Chef der Schlepperbande, Hewa Rahimpur. Der 30-Jährige, dessen Bart und Undercut an den Stil eines Fußballers erinnern, kam 2016 als Asylbewerber ins Vereinigte Königreich. Er gab an, aus dem Iran zu stammen, inzwischen ist aber klar, dass der Irak sein Herkunftsland ist. 2020 erhielt er eine Aufenthaltsgenehmigung. Er betrieb erst einen Friseursalon, später einen Kiosk und wurde nach seiner Verhaftung von geschockten Nachbarn als freundlich und allseits beliebt beschrieben. Sofern die Angst vor einer vermeintlichen Flüchtlingsinvasion als britische Obsession bezeichnet werden kann, verkörpert Rahimpur eine besonders furchteinflößende Variante, eben weil man seine mutmaßliche Rolle nie vermutet hätte.

Entsprechend breit wird in den Medien auf der anderen Seite des Kanals an diesem Tag darüber berichtet, dass der Kioskbesitzer nun für elf

Jahre ins Gefängnis muss. Er selbst beteuerte vor Gericht, er sei zwar involviert, aber nicht Chef der Bande, denn es gebe noch Verantwortliche über ihm. Das Gericht beurteilte ihn dennoch als Schlüsselfigur, die Kontakte zu allen Zweigen des Netzwerks unterhielt und über den gesamten Verlauf der Aktionen unterrichtet war. Sei der Profit aus den Schleuseraktivitäten gefährdet gewesen, habe er nicht vor Gewalt gescheut, heißt es in der Urteilsbegründung. Die übrigen Angeklagten müssen zwischen 30 Monaten und zehn Jahren ins Gefängnis, einer wird freigesprochen.

### Europol spricht von einem hochprofessionellen Netzwerk, das mit den Transporten über den Ärmelkanal etwa 60 Millionen Euro verdient habe.

Reglos haben die Männer das Urteil zur Kenntnis genommen. Anschließend dreht sich einer von ihnen zu den Zuschauerbänken um. Dort steht seine Frau mit zwei kleinen Mädchen, etwa vier und sieben Jahre alt. „Baba“, ruft ihn das ältere Mädchen. Bevor das Klicken der Handschellen erneut zu hören ist, gibt er dem jüngeren einen Kuss, dann wird er wie die anderen Verurteilten abgeführt. Die Frau sagt wenig später im Gang vor dem Saal

auf Deutsch, sie sei extra mit den Töchtern angereist; aus Osnabrück, von wo sechs der angeklagten Männer stammen. Alle seien irakische Kurden.

Etwa eine Autostunde südwestlich, nahe der französischen Hafenstadt Dunkerque, wird nach dem Ende des Prozesses die Überfahrt von Flüchtlingen vorübergehend eingestellt. Das liegt allerdings nicht an der Verurteilung der Bande, sondern an einer Reihe von Tiefausläufern, welche die Region mit tagelangen Regenschauern überziehen und diese schließlich zum Teil unter Wasser setzen. Die Merkblätter, die Maarten Brugge auf Texel fand, warnten vor mehr als einen halben Meter hohen Wellen und Windgeschwindigkeiten von mehr als zehn Knoten. Beides ist in der ersten Novemberhälfte am Ärmelkanal normal.

Als der Regen wieder aufhört, sind vom Strand bei Calais aus erstmals seit längerem wieder die Klippen von Dover zu erkennen. Der Wind weht zwar noch, soll aber im Laufe des Tages abnehmen, so der Wetterbericht. Was dazu führt, dass im „Jungle“ bei Dunkerque am Mittag eine emsige Betriebsamkeit einsetzt. In den letzten Jahren hat sich dieses Camp, das immer wieder geräumt und danach erneut aufgebaut wurde, zum größten der Umgebung entwickelt. Mehr als 1.000 Personen haben sich im Niemandsland um den Canal de Bourbourg niedergelassen, zwischen dem Vorort Grande-Synthe und dem Dorf Loon-Plage. Traditionell halten sich in dieser Gegend kurdische Geflüchtete auf, und es sind auch kurdische Schleusernetzwerke, die das Camp kontrollieren.

Eine Mitarbeiterin einer NGO, die anonym bleiben will und seit mehreren Jahren vor Ort aktiv ist, beschrieb die Situation schon im vergangenen Jahr so: „In Calais achten Medien, Freiwillige und Bürger darauf, was dort geschieht. Hier in Dunkerque schaut niemand. Schmuggler haben hier einen großen Einfluss. Es gibt viele Waffen im Jungle. Die Schmuggler benutzen sie, um Leute einzuschüchtern, damit sie auf ein Boot steigen. Wenn Hilfsorganisationen Geflüchtete unterbringen, untergräbt das ihr Geschäft. Also üben sie Druck aus, um die Betroffenen aus den Unterkünften zurückzuholen.“

Von der Brücke der Schnellstraße, die zum Hafen führt, schweift der Blick über das weitläufige Gelände. Überall ducken sich Zelte zwischen der niedrig gewachsenen Vegetation. Gruppen von Menschen bewegen sich entlang stillgelegter Schienenstränge. Es ist unmöglich zu sagen, wer sich nur die Beine vertritt, wer zum nahen Einkaufszentrum unterwegs ist oder wer größere Pläne hat. Alle aber müssen ihre Schritte vorsichtig setzen, denn der „Jungle“ hat sich in eine Wasserlandschaft verwandelt. Überall gibt es riesige Pfützen, Gräben am Rand der schlecht befestigten Wege sind vollgelaufen, manche zu kleinen Teichen geworden. Über einen davon führt eine provisorische Brücke aus zwei Einkaufswagen, die auf der Seite liegend aus dem Wasser ragen. Ein Mann mittleren Alters klettert mühsam darüber, gestützt auf eine Krücke.

Unten, auf dem Hauptweg durch das unübersichtliche Camp, bewegen sich Menschen durch den Matsch, sie springen von Stein zu Stein durch müllübersäte Pfuhle oder balancieren auf Ästen. Sie tragen Schlafsäcke und Tüten, hier und da hält jemand eine Schwimmweste in der Hand. Die Sonne steht noch hoch am Himmel, als hinter der Biegung eines Pfades eine Gruppe auftaucht. Es sind vielleicht 20 Personen, die sich zielstrebig einen

Weg zwischen Büschen und Wassergräben hindurch bahnen. Viele Männer, einige Frauen, eine davon zieht ein Kind neben sich her. Sie tragen Tüten und Taschen und Rucksäcke und Decken. Aber das ist es nicht, was sie hervorhebt unter all den anderen Menschen, die an diesem noch immer windigen Novembertag durch den „Jungle“ hasten.

Das Besondere an ihnen ist ihr Gesichtsausdruck. Konzentriert und angestrengt wirken sie, um in dem überschwemmten Gelände nicht ins Wasser zu fallen. Mit all den Gepäckstücken verliert man schnell das Gleichgewicht, umso mehr, wenn man das schnelle Tempo halten will, in dem sich die Gruppe fortbewegt. In manchen Blicken liegt auch Angst. Ein junger Mann bleibt für einen Moment stehen, als er angesprochen wird. „Keine Zeit“, erklärt er. Wo er herkommt? „Iran. Teheran.“ Ob er auf dem Weg ist, um ein Boot zu nehmen? „Ja!“ Dann läuft er weiter.

Später an diesem Tag, als es dunkel geworden ist, kommen Dutzende von Geflüchteten am Bahnhof von Boulogne-sur-mer an, 70 Kilometer südwestlich von Dunkerque gelegen. Viele von ihnen sind Stunden zuvor im „Jungle“ aufgebrochen. Mehrere Gruppen machen sich in Richtung der Dunes de la Slack auf, etwa zehn Kilometer zu Fuß zurück entlang der Küstenstraße. In dem einsamen, unübersichtlichen Gebiet finden sich viele Möglichkeiten, mit einem Boot abzulegen.

Jenseits des Dünen hält sich zu Beginn der Nacht eine Gruppe von etwa 25 Kurden abseits von der Kü-

stenstraße versteckt. In der Nähe liegt Ambleteuse, einem winzigen Dorf mit einem steinigen Strand, wo ein Fort aus dem 17. Jahrhundert in der Brandung steht. Von dort aus will die Gruppe später mit einem Schlauchboot in See stechen. Es geht auf Mitternacht zu. Hassan\*, ein Iraner um die 20, steht telefonisch in Verbindung mit einem Mann, den er den „Boss“ nennt. Die Ansage: Um zwei Uhr in der Nacht werden die Schmuggler das Boot nahe eines Feldweges abliefern.

## „Nachts hören wir oft Schüsse, in der Nähe unseres Zelts.“

Doch die Übergabe scheitert. Eine Polizeistreife taucht auf, die Beamten stellen das Boot sicher und schlitzen die Luftpolster auf, um es unbrauchbar zu machen. Der Transporter der Schmuggler bleibt bei der Flucht im tiefen Gelände stecken, die Insassen können sich zu Fuß absetzen. Am nächsten Tag steht das Fahrzeug noch immer verlassen auf einem matschigen Grasstreifen neben dem Weg. Ein paar hundert Meter weiter in einem Gebüsch ist der Boden übersät mit Verpackungen und Kleidungsstücken von Menschen, die sich hier vor einer Überfahrt versteckt hielten. Auch eine Babywindel liegt in dem Abfall.

Eine Stunde rekapituliert Hassan das Geschehene, an einer Straßenkreuzung in Ambleteuse stehend, das längst in tiefem Schlaf liegt. Gemeinsam mit sechs Passagieren, die eben-

falls aus den kurdischen Teilen des Iran und Irak stammen, versuchen sie ein Auto zu finden, das sie um diese Zeit zurück nach Calais oder am besten Dunkerque bringt, von wo aus sie zurück in den „Jungle“ bei Loon Plage laufen können. Hassan, der sein Gesicht tief in einen dicken Schal vergräbt, hat im Iran studiert, sein Englisch ist nahezu fließend, er ist das Sprachrohr der Gruppe. Er erzählt, sein Vater sei von den Schergen der Islamischen Republik verhaftet worden, niemand wisse, wo er festgehalten werde. Sein Onkel habe dann beschlossen, ihn außer Landes zu schaffen und nach Europa zu bringen.

Für Hassan war es der sechste Versuch, in einem Boot nach England zu gelangen, und der erste von diesem Küstenabschnitt aus. Weil dieser relativ nahe an dem Kap liegt, von dem aus der Abstand nach England am kürzesten ist, dauert es hier, wenn alles gut geht, zwei Stunden, bis man britische Gewässer erreicht. Wer dort in Seenot gerät, ruft die britische Küstenwache und wird, wenn die Bergung gelingt, in Dover abgesetzt. „Von Dunkerque aus sind es dagegen sechs oder sieben Stunden“, rechnet Hassan. Das Risiko ist deutlich höher, doch immer mehr Menschen sind bereit, es auf sich zu nehmen.

Dazu tragen auch die Lebensumstände im „Jungle“ bei. „Im letzten Monat gab es wegen des Wetters nur zwei Chancen auf eine Überfahrt. Nun wird es erstmal wieder zehn Tage dauern, bis sie ein neues Boot für uns besorgen können. Bis dahin warten wir einfach im Jungle. Das Leben dort ist nicht gut. Nachts hören wir oft Schüsse, in

der Nähe unseres Zelts.“ Warum die Schleuser schießen? Hassan zuckt die Schultern. „Ob sie sich untereinander bekämpfen oder in die Luft schießen um uns einzuschüchtern, weiß ich nicht. Es macht für uns auch keinen Unterschied.“

Mazar\* ist Anfang 20 und ebenfalls aus dem Iran. Zu Hause arbeitete er als Barbier und in einem Restaurant. Das Land verließ er, weil seine Beteiligung an den Protesten gegen die Regierung zu gefährlich wurde. Weil er schwimmen konnte, überlebte er einen Schiffsbruch vor der griechischen Küste, bei dem 20 Menschen ums Leben kamen. Durch den Schnee in den belarussischen Wäldern schaffte er es nach Polen. Nun steht Mazar an einer Straßenkreuzung in Ambleteuse am Ärmelkanal, die Schwimmweste noch in der Hand, und telefoniert mit seiner Mutter im Iran: „Mir geht es gut“, sagt er. „Ich habe einen Platz zum Bleiben. Und nein, ich friere nicht.“

Tobias Müller berichtet für die woxx aus Belgien und den Niederlanden.

\* Name redaktionell geändert.