

Lanceringsplan (forslag)

(Se billeder + billedtekster bagerst i opgaven)

Søndag den 9. januar 2005

Forside: 'Stigende indvandrerpres på Fort Europa' med omløb til side 12(udland) + temaboks. Henvisning til Indblik.

Siden er prydet med et stort farvebillede fra fortællingen 'Bagvejen.' Det kan være et billede fra forliset, der er holdt i mørke nuancer, fordi det er taget om natten og dermed slår tonen rigtig godt an. Det kan også været billede fra selve sejladsen, hvor man får et godt indtryk af de vilkår, de illegale rejser under.

Indblik-forside: 'Bagvejen' Historien er krydret med fotograf Olivier Jobards billeder.

Indblik 2: 'De veluddannede illegale'

Indblik 2: 'Bagvejen' fortsætter nederst på siden + kort over ruten (se bilag)

Indblik 3: 'Forsøg eller dø' (portrætbillede af James Ameho – billede 1)

Indblik 3: 'Bagvejen' slutter nederst på siden

Mandag den 10. januar 2005 (eller tirsdag d. 11)

Forside: Billedhenvisning på nederste halvdel af forside til reportagen 'Europas bagdør'
Billedet er det postkortagtige billede taget ved havnen i El Castillo, hvor liggestolene, som vi spiller på i underrubrikken, ses i baggrunden sammen med en windsurfer, mens tre af de små både, som indvandrerne kommer i, ligger i forgrunden, fyldt med vand. (billede 2)

Forside – 2.sektion: 'Europas bagdør' + temaboks

Billedmæssigt lanceres historien med portrættet af genforeningen, som vi åbner reportagen med. (billede 3) Som andet billede vælger vi den afrikanske mand i rød Røde Kors dragt, der sidder på betongulvet få minutter efter at være blevet reddet af det lokale politi. (billede 4)

side 10: 'Europas bagdør' slutter

Tirsdag den 11. januar 2005

Forside: EU vil indføre green card for indvandrere + lille faktaboks på green card

International: 'Det europæiske dilemma' + fakta om vej mod fælles fodslag + temaboks.

Billede af spansk patruljebåd, som ankommer i havnen i Puerto del Rosario på Fuerteventura. Bådens stævn er fyldt med afrikanske indvandrere. Det er dem, hele det europæiske dilemma handler om.

International: 'Luk Europas sorte hul' øverst på siden

International: 'Skjult ulandshjælp sætter rekord' øverst på siden

INDHOLDSFORTEGNELSE

STIGENDE INDVANDRERPRES PÅ EUROPA.....	4
BAGVEJEN	6
DE VELUDDANNEDE ILLEGALE.....	14
FORSØG ELLER DØ.....	16
EUROPAS BAGDØR.....	20
EU VIL INDFØRE GREEN CARD FOR INDVANDRERE.....	25
DET EUROPÆISKE DILEMMA.....	28
LUK EUROPAS SORTE HUL	34
SKJULT ULANDSHJÆLP SÆTTER REKORD.....	35

Søndag den 9. januar

Daglig temaboks: De illegale

Antallet af unge, håbefulde mennesker fra verdens tredjelande, der forsøger at nå Europa illegalt i små både over Middelhavet og Atlanten, er mangedoblet de seneste fem år og skal tælles i titusinder. Rejsen er livsfarlig, og mange omkommer undervejs, hvilket har vakt stigende bekymring i EU-landene.

Politiken sætter i en temaserie fokus på illegal indvandring og kampen for at bremse den.

Stigende indvandrerpres på Europa

Antallet af indvandrere, der opholder sig i illegalt i Europa, er steget med mindst en million de seneste 10 år, og presset på EU's ydre grænser vil fortsat stige, advarer Europol, eksperter og organisationer. Mindst 1.000 dør årligt i et desperat forsøg på at nå Europa.

Af VIGGO LEPOUTRE RAVN og MORTEN BUNDGAARD

De er illegale. Uden papirer. Uden rettigheder. Og der bliver flere og flere af dem. I løbet af 10 år er antallet af indvandrere, der overløber Europas grænser og opholder sig illegalt på kontinentet, steget med en ca. en million. Trods forsøg på at indlemme halvdelen af dem i de formelle økonomier, opholder nu mindst tre millioner sig ulovligt i Europa.

Den voksende strøm af illegale, der lever på randen af samfundet, skaber enorme sociale problemer. Kriminalitet, sort arbejde, prostitution og narkohandel er ofte eneste udvej for disse mennesker.

Når de illegale først er kommet ind over Europas ydre grænser, kan de bevæge sig relativt frit rundt imellem EU-landene, herunder Danmark.

»Tre millioner er uden tvivl et minimum. Det reelle tal er sandsynligvis langt højere,« siger Brunson McKinley, direktør for verdens førende organisation inden for indvandring, IOM, den Internationale Organisation for Migration.

Desuden vil antallet af mennesker fra den tredje verden, der ønsker at udvandre, stige kraftigt i de kommende år og øge presset på Europas ydre grænser.

Det vurderer flere eksperter og organisationer samt det europæiske politisamarbejde Europol i Haag, der blandt andet har til opgave at bekæmpe de stigende problemer med illegal indvandring i EU.

»Indvandringen og herunder den illegale indvandring vil stige i fremtiden. Det skyldes, at Europa bliver stadig rigere, samtidig med at der er flere økonomiske og politiske uligheder i resten af verden,« siger Göran Gortzen, chef i Europols afdeling for kriminalitet mod mennesker.

Europols vurdering understøttes af FN, hvis seneste fremskrivninger viser, at befolkningen vil vokse eksplosivt i Europas nabolande.

Eksempelvis lever der i dag 851 millioner mennesker i Afrika, og i løbet af de næste 45 år vil dette tal stige med ca. 1 milliard til 1,8 milliarder mennesker, uagtet AIDS-epidemiens konsekvenser for kontinentet.

Også det vestlige Asien fra Tyrkiet og til og med Indien samt MENA 20-landene, som dækker Nordafrika, Mellemøsten og Golfstaterne, vil opleve en tilsvarende tilvækst.

I MENA-20 landene vil man frem til år 2025 blive nødt til at skabe 100 mio. job for at absorbere den øgede arbejdsstyrke.

»Det nuværende arbejdsmarked taget i betragtning er det tvivlsomt, om de kan klare den udfordring,« konkluderer en af Europas mest anerkendte befolkningsekspert, seniorforsker ved Institutet for International Økonomi i Hamborg, Rainer Münz, i en ny rapport om EU og nabolandenes fremtidige udfordringer med ind- og udvandring.

Øget pres

Ifølge Rainer Münz vil konsekvensen blive et yderligere pres på de europæiske arbejdsmarkeder, hvor selv et job i den sorte økonomi er et langt bedre alternativ for de illegale end arbejdsløshed i hjemlandet.

Selv om tallet er omgivet af usikkerhed, er der alligevel bred enighed om, at omkring 500.000 illegale indvandrere skaffer sig hver år adgang til Europa, heraf mange over de østvendte landegrænser fra Asien eller over havene omkring Middelhavslandene fra Afrika. Allerede i dag betyder presset på EU's grænser ifølge Europol, at mindst 1.000 mennesker årligt mister livet på vej til Europa, typisk i voldsomme drukneulykker i forbindelse med rejser i synkefærdige både.

»Tallet er endda lavt sat, idet mørketallet højst sandsynligt er meget stort,« siger Göran Gortzen.

Reelt kender ingen det nøjagtige dødstal i forbindelse med den illegale indvandring.

Til gengæld ved man, at hovedparten af indvandrerne er fysisk stærke mænd i den bedste alder, ofte afrikanere fra det vestlige, nordlige eller centrale Afrika, men også kvinder, børn og senest asiater har fundet frem til de farligste ruter.

Ud af den anslåede halve million, der illegalt strømmer ind i Europa hvert år, benytter ca. hver femte regionen omkring Middelhavet eller Marokkos vestkyst som rute.

Den italienske militære efterretningstjeneste Sismi vurderer tilmed, at der alene i Libyen opholder sig omkring en mio. personer, som vil forsøge turen til Europa.

Massiv oprustning

EU har ved gentagne lejligheder udtrykt bekymring for omfanget af de menneskelige tragedier og udviklingen i det illegale pres. Reaktionen fra EU's medlemslande har været en massiv oprustning med højere hegn, mere grænsepoliti og mere overvågning i forsøget på at lukke de illegale ruter.

Ifølge en af de førende danske eksperter i international migration, Ninna Nyberg Sørensen, afdelingsleder for Dansk Institut for Internationale Studier, har det haft en virkning.

»Europa har efterhånden fået lukket grænserne godt af,« siger hun.

Men det holder ikke de håbefulde tilbage, vurderer Europol.

»Der findes en enorm stærk vilje hos disse mennesker til at komme til Europa. Jo mere man lukker grænserne af, jo sværere bliver det, og i desto højere grad må de ty til kriminelle netværk og længere og farligere ruter for at trænge ind. Der er ikke noget, der kan stoppe dem,« siger Göran Gortzen, der frygter flere tragedier med omkomne indvandrere.

Alligevel har Spanien, der på bare 10 år har set antallet af anholdelser af illegale gå fra ca. 4000 i 1994 til over 19.000 i 2003, afsat omkring en mia. kr. til en øget indsats med radarkontrol og hurtigere politibåde. Udviklingen i Italien har været lige så eksplosiv. Fra 1700 i år 2000 til 18.000 anholdelser i år 2002 - en tidobling på to år.

Samtidig har de nordafrikanske lande foretaget flere end 100.000 anholdelser af mennesker uden opholdstilladelse siden år 2000.

Det amerikanske indenrigsministerium har vurderet, at menneskesmuglerne på verdensplan tjener 50-60 mia. kr. om året i en branche, der er i vækst. Tre ud af fire illegale indvandrere har brugt smuglere på et tidspunkt af deres rejse.

Læs Indblik side 1-3

Faktaboks: (kan placeres hvorsomhelst)

Artiklen er skrevet på baggrund af flere interviews med journalisten Gregoire Deniau fra TV-kanalen France2 og freelance fotografen Olivier Jobard, deres optagelser og billeder fra rejsen samt artiklen 'Yo llegué en patera' fra det spanske dagblad El País, den 28. november 2004. Flere af navnene i artiklen er opdigtet af hensyn til deres sikkerhed.

Bagvejen

Et liv i Europa er så uimodståeligt, at titusinder af afrikanere hvert år betaler alt, hvad de ejer for en plads på menneskesmugleres synkefærdige både. Men tusinder dør undervejs. Jyllands-Posten genfortæller her en usædvanlig historie om to franske journalister, der for første gang har dokumenteret de uhyggelige rejser over Atlanten til Europa. Det er en historie om nærkontakt med hensynsløshed, desperation og håb.

Af VIGGO LEPOUTRE RAVN og MORTEN BUNDGAARD

Musklerne trækker sig sammen i krampe, og hans krop er tvunget ind i en forvredet, akavet position.

Sammen med sin kollega og 18 afrikanere hiver den franske TV-journalist, Gregoire Deniau, efter den sidste rest af ilt i den bagerste del af Jeep'en.

Den tumultagtige kamp om de sidste centimeter er for længst ebbet ud. Enkelte udbrud af desperation og vilde bevægelser for at skabe rum bliver sat på plads med slag.

Nu er der kun lyden af den hakkende dieselmotor.

Det stinker af sved i mørket.

Luften er indeklemmt.

Køretøjet har sat kursen mod et ukendt sted i Saharas ørken syd for den marokkanske havneby Agadir. Dets sider er tildækket for ikke at vække opmærksomhed.

Det er nat.

Menneskesmuglere kører kun om natten, og helst på ørkenveje i stedet for hovedvejene.

Der er risikoen for at blive opdaget mindre.

Chaufførerne er komplet ligeglade med deres menneskelast bag i bilen. Kommentarer som »hold kæft, din ludersøn,« og »knep din mor,« flyger gennem luften kort efter afgang.

»Det bedste er at dræbe én af dem, så skal de andre nok falde til ro,« siger den ene smugler.

Fire nætter i sammenfiltret tilstand venter dem forude.

Gregoire Deniaus fysiske smerte er efterhånden forsvundet og afløst af følelsesløshed. På turen er der intet at drikke og ingen tissepauser.

En af rejsefællerne ligger fuldstændig sammenpresset under den kraftigt byggede franskmand.

»Jeg dør, jeg dør,« gisper han.

I mørket forsøger Gregoire Deniau at hive ham lidt op.

De 8-10 timers stræk om natten køres i tavshed for ikke at spille en eneste, kostbar vejtrækning.

Der er flere end 1.000 kilometer tilbage, og turen er kun lige begyndt.

Men det værste ligger stadig foran dem.

Kontakt

Et par dage tidligere er det endelig lykkedes Gregoire Deniau at skabe kontakt til nogle af de smuglere, der transporterer tusinder af håbefulde afrikanere sydpå fra marokkanske byer som Casablanca og Rabat for at skibe dem ud i små, overlæssede træbåde tværs over Atlanten med kursen sat mod De Kanariske Øer. Mod Europa.

I det indre Casablanca har han en aftale om den videre færd med ghaneseren Hasan, der selv er udvist fra Europa flere gange og nu lever af at rekruttere håbefulde afrikanere og videregive dem til menneskesmuglerne. Hasan har samlet 18 mænd i et hus kaldet 'ghettoen.' Hovedparten opholder sig illegalt i Marokko.

Han virker nervøs og snerrer ad Gregoire Deniaus filmoptagelser.

»Jeg løber en stor risiko. Det er også farligt for dig. Det er mafiaen, det her,« siger han.

Han har indvilliget i at arrangere et møde med Hamed, en marokkansk smugler, der opererer fra hovedbyen Laayoune i det sydlige Marokko.

Hamed bliver først sur og tror, at de står i ledtog med politiet. Men Gregoire Deniau formår at berolige ham med forklaringer og forsikringer om deres hensigter. Han lover ikke at filme ham og hans mænd.

Han siger, at han og kollegaen, fotografen Olivier Jobard, blot ønsker at rejse på lige vilkår for at fortælle historien om de afrikanske indvandrere.

Lever af smugling

Senere forklarer Hamed, at det er små familieføretagender, der tager sig af transporterne gennem ørkenen, bådkonstruktionen og anskaffelsen af motoren. Mange familier lever af smugling på denne måde. Benzin, alkohol, narkotika. Og mennesker. Alt kan flyttes, fortæller Hamed, ikke uden en vis stolthed. For ham er det som en leg at bestikke de marokkanske politifolk og undvige forhindringerne.

Alligevel beklager han sig over, at der ikke er penge nok i forretningen.

Deniau siger, at han er fuld af løgn og tjener rigeligt på at fragte mennesker og sende dem ud i usødygtige både.

Hamed trækker på skuldrene og siger, at han gør, hvad han kan for at hjælpe.

Prisen for at nærme sig drømmen om Europa på denne tur er 1.000 euro pr. mand. En ren formue for en afrikaner. Ofte er pengene sparet op gennem flere år, ellers også har familie og venner spyttet i kassen.

Én af de 18 illegale i ghettoen, der har betalt prisen, er Ibrahim. Han bliver ved med at drømme om Frankrig og England, selv om han er blevet udvist fra Marokko mange gange.

»Uden visa er det næsten umuligt at få adgang til Europa,« siger han.

En gang efterlod menneskesmuglerne ham i ørkenen, så han måtte gå 45 kilometer uden vand, inden det marokkanske politi anholdte ham og sendte ham til Algeriet. Året efter lykkedes det ham at komme med en båd. Den kæntrede. Kun otte ud af 32 overlevede forliset.

»Men jeg vil forsøge igen,« siger Ibrahim.

Han har ikke noget alternativ, med mindre han vil vende hjem til sin familie i vanære, forklarer han.

Vand til deling

I køretøjet bliver der efter otte timers kørsel uden mulighed for at bevæge lemmerne sendt halvanden liter vand rundt til deling. Famlende fingre rækker ud efter flasken.

»Der skal være til alle,« råber én.

En medtaget passager, der flere gange har været tæt på at besvime på grund af iltmangel, får plads under den ene af chaufførerne på forsædet for 50 euro ekstra. Ren luksus. Men den varer kort. Et kvarter senere når de det første stop.

Mærkede kroppe stavrer ud af transportburet. Et par af dem har overskud til at smile af situationen. Lidt efter lidt får Gregoire Deniau følelsen tilbage i sine ben.

Under truslen fra en machete tvinger chaufførerne alle til at aflevere alle synlige værdier.

Mobiltelefoner, nye sportssko, mad.

Ingen beklager sig.

»Det er deres job. Vores liv er i deres hænder. Når vi er kommet til Europa, hvor der er frihed, er det vores tur til at tale,« siger Ibrahim.

I morgengryet på køreturens andendag efterlader smuglerne deres last midt ude i ørkenen med en smule brød, vand og nogle dåser sardiner til deling. Enkelte fra gruppen mundhugges om fordelingen af de sparsomme goder. Kun et par nøgne buske giver ly fra den tiltagende ørkensol. Stederne, hvor de illegale får dagene til at gå, kaldes for 'helle,' da de er de eneste steder på turen med relativ ro.

Først efter mørkets frembrud genoptager de illegale turen. Nu i bagenden af en Landrover, hvor pladsen er lige så trang. Sådan fortsætter rejsen indtil midt på natten til den fjerde dag.

Da stopper kørslen brat.

Det sidste helle er nået, ca. 50 km syd for Laayoune. Herfra er der seks timers kørsel til kysten, hvorfra båden, der skal transportere dem videre, skal sættes i vandet ved et sted, der kaldes El Marsa. Men ved ventestedet er der hverken nogen båd eller motor.

I virkeligheden venter de på en anden gruppe, der skal med på samme båd for at maksimere smuglernes profit mest muligt.

Gregoire Deniau finder ud af, at smuglerbanden består af 16 personer. Den virker ikke som en mafia, men snarere en familie af afstumpede mennesker, der er landet i smuglerbranchen ved et tilfælde. De kommer i al hast, afleverer lidt mad og vand, og forsvinder med det samme.

Sover timerne væk

Dagene går uden aktivitet, og de rejsende sover timerne væk. For at undgå at blive opdaget er det nødvendigt at tilbringe det meste tid i ly af buskadset. Om natten falder temperaturen i ørkenen til ca. otte grader. Folk har kun, hvad de går og står i. Det er for risikabelt at tænde bål.

Når de taler, fortæller de hinanden om deres hjemegn eller gør status og drømmer om Europa.

Mohamed fra øgruppen Comoerne har fået nok af Afrika:

»Jeg vil hellere være lukket inde på et kontor i Europa end at leve frit i Afrika, og især Marokko. Dette er helvede, og Europa må være paradiset,« siger han.

De erfarne illegale fortæller de mindre erfarne om, hvordan de skal undvige de spanske politifolks spørgsmål om baggrund og nationalitet, når først Europa er nået. Det gængse råd lyder, at man skal gøre som om, man intet forstår og blot tale sit indfødte sprog eller sige, man kommer fra et land, som Spanien ikke har en udleveringsaftale med. Klarer man det, er man fri inden for 40 dage, og så går turen videre i charterfly til Malaga, Madrid eller Barcelona, hvorefter hele Europa står åbent.

Ved den sidste helle er maden ved at slippe op. Det er nu 12 dage siden afrejsen fra Casablanca og mange dage siden, smuglerne sidst kom forbi. Der er kun lidt brød tilbage. Ibrahim har opløst sit i vand og spiser vællingen ud af en afskåret plasticflaske med to grene. En anden mand arbejder kyndigt på at konstruere en fælde ud af en gammel konservesdåse. Fælden skal fange mus, så de kan få kød.

Tvivlen er begyndt at indfinde sig i gruppen. Menneskesmuglere har før overladt personer til døden i ørkenen, hvis noget i planen gik skævt.

Men om natten vækkes håb. 18 nye rejsende ankommer, denne gang med den båd, der skal bringe dem over Atlanten. Men båden vækker langt fra begejstring. Den ligner nærmere et bådskellet. Den halvfærdige konstruktion er tilmed i elendig stand. Plankerne er dårligt fæstnede. Båden på ca. seks gange tre meter er alt for let og alt for lille til 36 personer.

Alligevel begynder flokken at arbejde ihærdigt på at lappe de synlige huller med den maling, kit og tjære, som smuglerne har medbragt.

Som var det den bedste gave, disse mennesker kunne få.

Ibrahim er optimistisk:

»Vi mangler materiale til at tætte og fuge den ordentligt, men smuglerne har fået travlt, så vi må klare os, med hvad vi har. Det skal nok gå. Om Gud vil,« siger han.

Tempoet stiger. Den følgende dag kommer smuglerne med benzindunke og en 17 hestes motor, der er lige så mangelfuld som båden. De 36 illegale er urolige og brokker sig, men svaret er klart. Det er den eller ingenting. I mørket afprøver de motoren i en stor olietønde, og den ser ud til at virke, hvilket beroliger gruppen en smule.

Næsten dag er den store dag, sværger smuglerne.

De gør sig klar

I morgengryet begynder alle at gøre sig klar. I ly af en busk reciterer en af de rejsende vers fra Koranen.

Ibrahim begynder at indsamle rejsefællernes amuletter, bibler og koraner.

»Araberne har insistet på, at vi ikke må tage disse ting med, fordi havet er farligt. Jeg samler dem ind, og så begraver vi det hele her i ørkenen,« siger Ibrahim.

Dem, der har knive med, får lov til at beholde dem.

Bagefter folder Ibrahim sirligt sine sidste 15 euro og ruller dem ind i et stykke sort plastik, hvis ender han forsejler ved at brænde plastiken med flammen fra en lighter.

De fleste har et forhåbningens smil om læberne.

Omkring kl. otte om aftenen ankommer smuglerne i tre Landrovere. To til passagererne og én til båden, benzinen og motoren. Inden afgang samler smuglernes leder, Hamed, passagererne og formaner dem om at være stille på den sidste del af rejsen for at undgå at vække marokkanske politipatruljers opmærksomhed. Han siger, at når båden er i vandet, skal de stige op – roligt - to og to for at undgå, at den tipper.

Bagefter tager han et kompas frem.

Så snart de illegale er i båden, skal de klare sig selv. Hamed forklarer til den lyttende skare, at de først skal sejle ligeud i halvanden time. Dernæst mod vest i seks til syv timer. Han tager kompasset frem og viser, hvordan det fungerer. Til sidst skal kursen fastlægges til 340 grader, indtil bjergene kommer til syne.

De sidste seks timers kørsel ud til kysten er hårde ved båden, der er placeret med bunden i vejret, surret fast oven på den sidste Landrover. Ved ankomsten er mange af det sidste døgnns forbedringer rystet i stykker igen.

Bekymring

Alle er bekymrede. Men smuglerne forsikrer dem om, at sådan gør de hver gang. Der er ingen problemer.

For mange af de rejsende er det første gang, de ser havet. Et lammende syn. Omkring 25 af de afrikanske passagerer kan ikke svømme.

Båden kommer i vandet, og passagererne hopper planløst i det vippende skelet. Ikke noget med stille og roligt, to og to.

De sætter ud fra den afrikanske kyst på rejsens sidste del, som det har taget mange af passagererne flere år at nå frem til.

Det er den 1. oktober 2004 omkring klokken to om natten. Vinden er frisk. Der er meterhøje bølger og kun en lille smule måneskin, så man akkurat kan skelne hav fra land. Omkring 200 meter fra kysten skal båden passere en revle, hvor bølgerne er ekstra høje. For at komme igennem skal farten være høj.

En senegaleser har taget ansvaret for styringen, fordi han har erfaring som fisker. Men ved synet af forhindringen bliver han forskrækket. Han bremser op. Motoren går i stå. Båden glider på tværs af en stor bølge.

Den tipper.

Desperate råb blandes med lyden af havet.

Panik.

En afrikaner klamrer sig til Gregoire Deniau, som får ham med i land. Han er stærk.

Først 20 meter fra kysten er der fodfæste på sandbunden. Nogle lader sig føre ind af bølgerne, andre klamrer sig til benzindunkene.

Inde på stranden er alt kaos. Flere kaster vand op. En af passagererne ligger nærmest livløs oven på sandet, mens to andre undersøger ham. Han lever.

En camerouner, som var blandt de første til at nå kysten, svømmer ud mod båden igen for at lede efter flere.

Han finder kun en jakke.

Der bliver ledt, undersøgt og råbt. De fleste har tjek på, hvem der var med hvem. De tæller efter.

Én styrter forvildet rundt.

»Har I set min bror. Har I set min bror,« spørger han.

Ingen har set ham.

Alle ryster. Af kulde og af chok.

De tæller igen.

Der mangler to. En senegaleser og én fra Comoerne.

Smuglerne har set det hele inde fra kysten. Nu skal det gå stærkt.

De skynder på de gennemblødte mennesker.

Der er ingen tid at spille. Alle kommanderes ind i bilerne. Den ramponerede båd er vendt tilbage til kysten med bunden i vejret. Smuglerne får den bugseret op på taget af deres Landrover.

Ligene af de to manglende passagerer ser de aldrig.

En lille time efter forliset kører bilerne væk fra kysten og tilbage mod ørkenen.

Opgiver drømmen

Den nat opgiver 10 afrikanere deres europæiske drøm. De vil ikke mere. De overgiver sig til det marokkanske politi og vil blive udvist.

Én af dem er afrikaneren fra Comoerne.

»Jeg har mistet min skjorte, mine bukser, min ven fra Senegal og også min bror. Det er for farligt. Livet er vigtigere end det,« siger han.

Resten samler sig igen ved deres helle, hvor smuglerne har forladt dem.

Ingen kan sove.

Stemningen er ophidset.

Ingen har nævnt det for smuglerne, men alle snakker om, at de ikke vil af sted med den samme båd og motor igen.

Hvis de overhovedet får en chance til.

Nogle fra gruppen er overbevist om, at de er blevet efterladt i ørkenen og aldrig får smuglerne at se igen. De begynder at diskutere, hvordan de kan komme væk derfra. Flere er overraskede over, at smuglerne overhovedet ventede på dem ved stranden.

Men smuglernes forretning har brug for, at passagerne når deres mål.

Kulden er isnende. Alles tøj er stadig vådt, hvilket gør, at kulden føles værre. Gruppen glemmer alt om risiko og får tændt op i et bål. Ingen kan forstå, hvordan de har overlevet forliset. De takker Gud for deres held.

Og kort tid efter falder snakken igen på Europa.

Næste dag er vreden der stadig.

»De har forsøgt at slå os ihjel med vilje. To døde er nok. Den båd var slet ikke i ordentlig stand, og smuglerne vidste det,« siger én.

Ibrahim er dog klar til at forsøge en sidste gang.

»Min familie har givet mig penge til turen, så jeg kan ikke skuffe dem. Men det skal lykkes nu,« siger han.

Lever som dyr

Gruppens eneste kvinde, søster Vincent, henvender sig til Olivier Jobard, fotografen, i sine simple, forrevne klæder og et par sko lavet af snøre og kvaste plasticflasker. Hun beder ham tage et foto, der skal sendes til hendes familie.

»De skal se, hvilke forhold jeg lever under. Ingen bør gennemleve dette. Vi lever som dyr,« siger hun.

Smuglerne kommer tilbage. De to lig er fundet af det lokale politi, skyllet op på stranden, fortæller de.

Mod yderligere betaling lover Hamed dem en ny båd og en ny motor. Smugleren arrangerer, at én af passagererne overfører penge via en mellemmand til hans konto, hvilket gør ham tilfreds.

Men dagene går, og der kommer ikke nyt materiale.

Til sidst siger Hamed, at der ikke blev overført penge nok. De må klare sig med, hvad de har.

Klagerne hjælper intet.

Ibrahim og de andre giver sig til at reparere båden på ny.

Ingen stoler længere på smuglerne.

En uge senere er der igen afgang. Der er gået fem uger siden afrejsen fra Casablanca. Ved aftenbålet sidder den kristne del af gruppen i rundkreds og beder hånd i hånd til, at rejsen skal lykkes og at de kommer sikkert frem. De synger afrikanske sange.

Der er kun 26 tilbage til forsøg nummer to. To mauretaniere er stødt til gruppen i mellemtiden.

Den nat er der ingen måne. Et tæt suppedas af tåge dækker havet, der er næsten roligt med krusninger.

Folk er stille. Og bange.

Havet er for overvældende for den ene af de to mauretaniere. Han er rædselsslagen.

Han nægter at stige op i båden, men smuglerne tvinger ham op, hvorefter båden for anden gang stryger ud fra den afrikanske kyst. Denne gang helt uden besvær.

Da båden er kommet lidt ud, springer mauretanieren over bord og løber væk i vandet langs kysten. Han forsvinder langsomt ud af syne. Smuglerne lader ham løbe.

Revlen giver ingen problemer denne gang, men vandet trænger ind fra alle leder og kanter. 25 mand er stadig for meget. Først da vandet når ankelhøjde, kan passagererne begynde at skovle det ud med medbragte plasticdunke, der er skåret midt over.

Efter en halv times sejlads griber frygten en lille del af besætningen.

»Vi kommer til at dø, vi kommer til at dø,« råber én ophidset og kræver, at båden vender om.

Trækker en kniv frem

En mand trækker en kniv og får stemningen til at falde til ro.

På trods af vandets indtrængen, forløber natten roligt. Alle har fundet deres trange plads, og det er næsten umuligt at bevæge sig. Den nat synger besætningen fødselsdagssang for den franske journalist, som fylder 43. Ellers bliver der ikke sagt noget.

Ved morgengry blæser det op, hvilket får båden til at knirke alarmerende. Gregoire Deniau og Olivier Jobard er bekymrede. Det lyder som om, at den kan brække midt over, hvornår det skal være.

Dem, der ikke er søsyge, skovler stadig vand ud over rælingen.

En af passagererne brækker sig. Nu kommer der ikke andet en grønt slim op.

Kort tid efter kommer Fuerteventuras bjerge til syne. Der er stadig seks til syv timers sejlads, men passagererne er ellevide.

»Vi har klaret den,« råber de, og mange gør V-tegn. V for victory. For sejr. Alle er lykkelige. I bunden af båden beder Ibrahim. Lidt efter lidt falder der ro over besætningen. De ved, at der er meget politi i farvandet.

Igen opstår der uenighed om, hvordan ankomsten skal gribes an. Afrikanerne vil styre direkte mod land, mens de fem marokkanerne vil gøre alt for at undgå politiet og nå uset helt ind til land. Det er deres eneste chance for at undgå anholdelse og dermed hjemsendelse.

Rejsen er slut

Et motorstop afgør sagen. Pludselig nærmer en spansk patruljebåd sig hurtigt. Ca. 10 sømil fra kysten er rejsen slut. Klædt i grønne uniformer og hvide plastichandsker beordrer politifolkene passagererne op én efter én.

På land bliver gruppen modtaget og tilset af Røde Kors. Udmattede kroppe tager imod rent tøj, varm kakao og kiks. Enkelte af dem har overskud til smil.

De er i live.

I Europa.

Efterskrift:

Anholdelsesaktioner på havet er rutine, hver gang en afrikansk båd opdages i spansk farvand, hvilket sker næsten dagligt på Fuerteventura, De Kanariske Øers østligste ø. Ikke sjældent går aktionerne galt, hvis vejret er hårdt, eller hvis besætningen i de små både får skibet til at kæntre. Når druknede afrikanere skyller op på turistøens badestrande, fjernes de i al hast og begravnes på offentlige kirkegårde langt væk fra turistzonerne med et nummer som eneste form for identifikation.

De overlevende anholdes og føres til interneringslejren El Matorral på Fuerteventura, hvor deres sag behandles af myndighederne inden for 40 dage. Lykkes det myndighederne at fastslå identitet og hjemland, kan den anholdte sendes hjem igen, hvis der foreligger en hjemsendesaftale mellem Spanien og hjemlandet.

I langt de fleste tilfælde kommer myndighederne ikke så langt, hvorefter de må slippe de anholdte løs på det spanske fastland med en ordre om selv at rejse hjem. En ordre, ingen adlyder. I stedet rejser de løsladte op igennem Europa uden arbejds- og opholdstilladelse som illegale.

Juleaftensdag, den 24. december 2004, opbragte en spansk patruljebåd en båd med 43 illegale på Fuerteventura. Den havde været undervejs i fire dage. 13 lå omkommet af kulde i båden. Heraf én mindreårig. Ifølge de offentlige statistikker er 136 mennesker meldt omkommet eller savnet i år ud for de spanske kyster i forsøget på at nå Europa. Forskellige hjælpeorganisationer mener, at det reelle tal er langt højere.

På nær de fem marokkanere, som er sendt tilbage til Marokko, er alle passagererne fra båden blevet fløjet til Malaga af de spanske myndigheder. De har ingen opholdstilladelse. Ibrahim opholder sig illegalt i Barcelona sammen med folk fra sin landsby i Afrika. Han vil forsøge at få en arbejdstilladelse i den legaliseringsrunde for illegale indvandrere, som Spanien har besluttet at gennemføre i 2005.

Gregoire Deniau og Olivier Jobard har gennem et år løbende arbejdet med at skabe kontakt til smuglerne for at gennemføre rejsen. De er de første journalister nogensinde, som har dokumenteret, hvordan disse illegale rejser foregår.

De veluddannede illegale

En stereotyp opfattelse af indvandrere som hjælpeløse mennesker uden materielle og kulturelle ressourcer harmonerer ikke med virkeligheden, viser en italiensk undersøgelse af flere tusinde indvandreres sociologiske fingeraftryk.

AF MORTEN BUNDGAARD og VIGGO LEPOUTRE RAVN

For få måneder siden gennemførte 25-årige Daniel Igueh fra Nigeria en livsfarlig sejlads for at nå De Kanariske Øer. Han gjorde det ikke for at redde sit liv, men for at finde arbejde i Europa. Et arbejde, hvor han kan bruge sin IT-uddannelse og tjene rigtige penge. Dermed skiller Daniels historie sig ikke synderligt ud fra flertallet af de titusindvis af indvandrere, der lever et liv som illegale arbejdere på randen af de europæiske samfund. Langt størstedelen af de indvandrere, der kommer til Europa, er nemlig forbavsede veluddannede. For flertallets vedkommende er der tilmed tale om unge mennesker fra bedre stillede familier eller socialt højt ansete samfundslag.

En yngre elite

»Når vi kigger på uddannelsesniveaue i de lande, hvorfra udvandringen udspringer, kan vi konstatere, at de illegale indvandrere i høj grad repræsenterer en yngre elite,« siger professor Emilio Reyneri, der er leder af Sociologisk Institut på Bicocca- universitetet i Milano og har beskæftiget sig indgående med illegale indvandreres baggrund, levevilkår og jobsituation i EU-landene omkring Middelhavet.

Hans forskning gør op med forestillingen om, at indvandrere udelukkende tilhører klodens mest udsatte, marginaliserede og forarmede mennesker.

Flertallet flygter snarere fra skuffelsen over ikke at kunne indfri deres voksende forventninger til livet. Forventninger, der ofte er dybt påvirket af vestlige tv-billeder, der lettere og lettere flyder med globaliseringen kloden rundt.

Hans konklusion bakkes op af italienske og spanske undersøgelser og sociologiske studier, der løbende er foretaget blandt de i alt tre millioner indvandrere, som

middelhavslændene officielt har indlemmet i deres formelle økonomier i løbet af de seneste 20 år.

Den seneste undersøgelse fra 2001 foretaget blandt 8.000 tilfældigt udvalgte legale og illegale indvandrere viser, at næsten 60 pct. som minimum har en gymnasial uddannelse. Også folk med universitetsgrader er pænt repræsenterede, selv om der er betydelige regionale forskelle. I den italienske undersøgelse scorer indvandrere fra Sydamerika højest blandt akademikerne med en andel på 16,9 pct., mens Afrika ligger sidst i feltet med en andel på omkring 10 pct.

Ifølge professor Emilio Reyneri råder de indvandrere, der kommer til Europa, både over det personlige og økonomiske overskud, som en udvandring ofte kræver.

Samtidig har de i mere eller mindre forvrænget grad en helt klar forestilling om, hvad de kan opnå ved at søge udenlands.

»Flertallet af indvandrere er drevet af en stærk lyst til at tjene så mange penge som muligt såvel som et stærkt ønske om at forbedre deres egen og deres families livskvalitet,« siger Emilio Reyneri.

Usle job

Det er ifølge ham grunden til, at de fleste indvandrere trods uddannelsesniveaue er parate til at påtage sig de mest usle og dårligst lønnede job i Europa i en periode. Men han peger samtidig på, at langt fra alle ønsker blive permanent i Europa. Mange kommer for at arbejde i en årrække for derefter at vende tilbage til deres hjemland med en opsparing. Dette billede bekræfter også, at der for hovedpartens vedkommende ikke er tale om indvandrere, der er tvunget til at flygte for at overleve.

Faktisk eksisterer der ligefrem en sammenhæng mellem et u-lands udviklingstrin og indbyggernes lyst til at udvandre. Indvandrerstrømmene viser nemlig, at de største strømme ikke kommer fra de fattigste lande. Tværtimod. Jo mere udviklet et uland er, jo større er chancen for, at befolkningen udvandrer.

Forsøg eller dø

James Ameho er en af mange tusinde illegale indvandrere, der har sat livet på spil for en bedre tilværelse i Europa. Ofte bliver de naive forhåbninger revet itu af udsigten til et liv som illegal på samfundets bund. Et liv uden ret til arbejde. Men for James er der ingen vej tilbage.

Af MORTEN BUNDGAARD og VIGGO LEPOUTRE RAVN

James stod ansigt til ansigt med sin mor.

Det ville måske blive den sidste gang i hans liv.

»Jeg vil forsøge at rejse til Europa, så du skal bede til, at det lykkes for mig. Hvis du ikke hører fra mig igen, er det fordi, jeg er død, og hvis jeg dør, skal du ikke være ked af det, for det vil ikke have været forgæves,« fortæller ghanesiske James Ameho om sin afsked.

En afsked, der markerede begyndelsen på et nyt kapitel: Jagten på et liv i Europa. Der hvor alle er rige og ingen er uden job. Et rigtigt liv.

Moderen brød ud i tårer. Hun kunne ikke forstå hans ord.

Men den 27-årige James var fast besluttet.

Do or die - forsøg eller dø – er et mantra, som han har svoret troskab efter for mange år i elendighed.

James' familie voksede og voksede. Den var fattig. Faderen fik 12 børn med tre forskellige koner. Han blev pensioneret soldat efter 24 års tjeneste og kunne ikke forsørge hele familien. De tre koner bekrigede hinanden for få del i faderens usle pension. Det samme gjaldt deres afkom.

»Du er nødt til at kæmpe for dit eget liv,« lød afvisningen fra hans ældre halvbrødre, da han henvendte sig for at få penge til sin mor og to mindre søskende.

Man hjælper de nærmeste ved at bekæmpe de fjerneste.

»Sådan er Afrika,« fortæller James Ameho.

Han indviede sin mor i planen. De optjente penge fra skopudsningen i lufthavnen og andre småjobs havde langt om længe sikret ham uddannelsen som bygningskonstruktør. Og nu skulle uddannelsen skaffe ham et job i Europa. Det ville sikre dem alle. Som den ældste søn var det hans ansvar at sørge for sin mor og søskende.

Do or die – forsøg eller dø, rumsterede i hans hoved
»Se hvordan vi lever. Folk dør omkring os. Vi er fattige. Vi lever et elendigt liv. Jeg vil hellere forsøge at gøre noget end at risikere at dø sådan her.«
Ordene var nogle af de sidste, James sagde til sin mor, inden han drog af sted.

En uvirkelig virkelighed

I dag har James opholdt sig en lille måneds tid i havnebyen Puerto del Rosario på Fuerteventura i det Kanariske Øhav.

32 år gammel er han blevet. Nu bor han på øens lokale Røde Kors modtagecenter sammen med sin kæreste, Marian, og deres to måneder gamle datter, Eunice.

Siden James forlod sin familie i Ghana, har han brugt næsten fem år af sit liv på at skaffe sig vej ind i Europa. Han har rakket frem og tilbage mellem adskillige nordafrikanske stater for at skaffe penge til den illegale rejse og krydset Sahara flere gange. Lige som titusinder af andre afrikanere har gjort og stadig gør det med Europa som mål.

Han har bygget huse i Libyen og overvejet flugtruten i båd til Italien, men fundet den for farlig. Turen er gået over byggejob i Ghana og Elfenbenskysten, hvor han mødte Marian. Alt for ofte stod han tilbage med et fuldført arbejde uden betaling.

Via Nigers glohede ørken forsøgte han Mauretanium, hvor folk lever af at barbære hinanden, passe geder eller ved at smugle. James lærte sig selv op som barbér i Nouakchott. Flere gange har marokkansk grænsepoliti anholdt og udvist ham, men i november lykkedes det.

En farefuld sejlads fra Marokkos vestkyst til Fuerteventura gjorde hans søgen om at nå Europa til virkelighed.

Mafiaens pris inklusiv redningsvest: 1200 euro. Penge opsparat gennem de fem år på farten.

James var godt klar over rejsens risiko. Hundreder drukner på ruten hvert år, og han havde hørt nogle af de grufulde historier. Alligevel satte han og 32 andre ud fra kysten. Ud på et mørkt Atlanterhav i en træbåd, der var for hullet til at holde havvandet ude.

Forsøg eller dø, tænkte han.

»Før jeg trådte op i båden, bad jeg til Gud. Gud, se min familie derhjemme. De er fattige. Så jeg har brug for din hjælp. Herefter var jeg afklaret med min skæbne. Enten klarer jeg den, eller også dør jeg. Kun Gud har kontrollen nu, sagde jeg til mig selv, selvom jeg aldrig har været så bange i hele mit liv,« fortæller James Ameho om sin tur.

En tur, som en højgravid Marian tog og klarede få uger inden ham.

Han fortryder ikke et øjeblik, at han har betalt alt, hvad han ejede, til mafiaen i Saharas ørken for at få en plads ombord.

»Mange, som har betalt meget mere end mig, ligger nu som døde kroppe på bunden af havet.«

James virker stærk. Og intelligent. Men hans livsberetning bliver fortalt i usammenhængende fragmenter. Han har svært ved at holde sig til én ud af de mange historier, der har formet hans liv.

Ét punkt får ham tøve midt i strømmen af sætninger.

Kun et job

Fremtiden. Som illegal indvandrer i EU ser den dystert ud. Der er groft sagt kun to muligheder: Hjemsendelse eller en illegal tilværelse på samfundets bund. For James er

det første ikke en mulighed, han ønsker at tænke på. To gange dagligt beder han om, at han og familien ikke bliver sendt hjem.

»Jeg beder til Gud om, at han vil vise mig vejen. Så jeg kan få et job,« siger James. Det er alt, hvad der bekymrer ham. Et job. Han peger på et par højhusblokke på den anden side af gaden og siger:

»Giv mig en tegning og nogle mænd, og jeg ville sagtens kunne bygge sådanne huse.« Hver dag kører han med de offentlige busser rundt til øens mange byggepladser for at finde et job. De fleste steder noterer de hans navn og telefonnummer ned, men alle vil se papirer, før de kan tilbyde ham noget.

Ingen papirer

Papirer har James ingen af, men det får ham ikke til at give op. Han er stædig. Det er han nødt til at være. Om få uger må han og familien rykke ud af Røde Kors' bygninger for at gøre plads til nyankomne indvandrere.

Herefter venter hjemsendelse eller en illegal skyggetilværelse.

De spanske myndigheder behandler i øjeblikket sagen, og James og hans familie står til at blive udvist. Men da Spanien ikke har en hjemsendesaftale med Ghana, ender det sandsynligvis med, at familien får en ordre om selv at sørge for hjemrejsen.

Som så mange andre indvandrere i samme situation har James ikke tænkt sig at følge den ordre.

»Forholdene er så dårlige, at jeg aldrig rejser tilbage til Afrika, medmindre det lykkes mig at få opholdstilladelse her. Jeg har det dårlig med ikke at skulle se min mor og søskende igen, men det må jeg lære at leve med,« siger James, der har meget svært ved at forlige sig med tanken om, at det bliver svært at få et arbejde og dermed blive på Fuerteventura, hvor familien gerne vil bosætte sig.

»Da jeg ankom til Europa, troede jeg, at jeg kunne få et job og at vi skulle blive fulde af lykke og mod, men så enkelt er det ikke. Sådan er Europa ikke. Det forstår jeg nu, og det har gjort mig så skuffet,« siger James.

Ikke meget i Europa er, som James har forestillet sig det. Heller ikke som marokkanerne i ørkenen havde beskrevet det.

»Der er masser af job i Europa til alle,« sagde de.

James føler, at de løj.

»Hvordan skal jeg leve, når jeg ikke må arbejde. Hvor skal jeg bo? Hvordan skal jeg forsørge min familie? Skal jeg begå selvmord, blot fordi jeg ikke må arbejde,« spørger han. Frustrationerne står malet i hver en rynke i ansigtet.

Han *kan* simpelthen ikke forstå det.

Mandag den 10. januar

Forsidehenvisning:

Dagligt ankommer illegale indvandrere i utætte træbåde til den populære, kanariske charterø Fuerteventura – levende som døde. De seneste tre år har tallet passeret 30.000. Læs reportagen fra Europas sydvestligste hjørne, hvor myndighederne står magtesløse over for presset fra havet.

Læs side 12

Daglig temaboks: De illegale

Antallet af unge, håbefulde mennesker fra verdens tredjelande, der forsøger at nå Europa illegalt i små både over Middelhavet og Atlanten, er mangedoblet de seneste fem år og skal tælles i titusinder. Rejsen er livsfarlig, og mange omkommer undervejs, hvilket har vakt stigende bekymring i EU-landene. Politiken sætter i en temaserie fokus på illegal indvandring og kampen for at bremse den.

Europas bagdør

Fra Fuerteventuras smukke strande i det kanariske øhav har charterturisterne direkte udsyn fra liggestolene til en barsk virkelighed. Dagligt ankommer desperate indvandrere, døde som levende, i utætte træbåde til ferieøen. Reportage fra den varmeste krog af Europa, der står magtesløs over for presset fra havet.

Af MORTEN BUNDGAARD og VIGGO LEPOUTRE RAVN

Havnekajen i hovedbyen Puerto del Rosario, lørdag d. 4 december, kl. 9.30

Denne gang er det gået godt.

33 forhutlede ansigter forlader én efter én patruljebåden og stimler sammen på kajen. Røde Kors' hjælpere uddeler poser med rent tøj og beder afrikanerne om at skifte. Den fæle stank fra deres beskidte kroppe bliver endnu stærkere, efterhånden som de gennemblødte klæder rammer kajen. Alle er kolde og skælver i den 24 grader varme formiddagssol. Men nu gør det ikke noget. De er alle i live. I Europa.

Et fint, hvidt lag af indtørret salt i de fleste ansigter vidner om et døgn på et oprørt Atlanterhav med uvejre og tre meter høje bølger, inden politiets patruljebåd samlede dem op fem sømil øst for Fuerteventuras kyst.

To kvindelige hjælpere tager sig af gruppens mest medtagne og udmattede.

Hans krop skælver ikke. Den ryster uafhjælpeligt.

Han hedder Fana Omede.

»Tina, Tina,« gentager han gennem afdæmpede hulk.

De hjælper ham i et par tørre underbukser og varmt tøj, pakker ham ind i uldtæpper, så kun hovedet er frit. Ansigtet er blegt. Øjnene uden liv.

En levende død

I den ene hånd holder han et par kiks, som de bævende læber grådigt fortærer. I den anden en varm kop kakao, som hviler i håndhulen. Fingrene er endnu for stive. Han ser uhyggelig ud. Han ligner en levende død.

Pludselig kommer en ung afrikansk kvinde til syne i mængden. En hjælper fra Røde Kors, der har hentet kvinden fra byens modtagecenter, følger efter med hendes lille datter, Faith, i hånden.

Kvinden får øje på den medtagne mands ansigt og kaster sig over ham. Knuger sig til ham. Kysser ham. I lange minutter klamrer de sig til hinanden. Fana er hendes mand.

Da hjælperen rækker den lille pige ned til ægteparret, begynder de at græde.

Familien har ikke set hinanden i et halvt år.

De kysser deres datter. Igen og igen. Scenen får øens fremmødte pressefolk, tre fotografer og to kameramænd, til at gå helt tæt på. Det er gode billeder.

Lidt derfra omfavner den lokale Røde Kors leder Gerardo Mesa sin kone. De er rørte af situationen. Tårerne triller ned ad deres kinder.

Båden med Fana bliver hverken dagens første eller sidste. Senere på eftermiddagen ankommer to nye både længere mod syd ved havnebyen Gran Tarajal.

Desværre går politiets redningsaktion ikke efter planen. Begge både er fyldt til randen med mennesker. De er bange og utålmodige efter at blive reddet. Uroligheden får den ene båd til at kæntre. Fire personer – herunder én kvinde – forsvinder ned i dybet. Kvindens ægtefælle, der sidder i samme båd, overlever.

Denne dag når i alt fire både Fuerteventuras østkyst med sammenlagt 143 illegale, der alle drømmer om et liv i Europa.

Båddramaer er hverdag

De tragiske båddramaer er blevet hverdag på den golde og bjergrige vulkanø. Siden den første båd anløb Fuerteventuras klippefyldte østkyst i 1994, er antallet af illegale indvandrere steget eksplosivt til omkring 10.000 om året i de seneste tre år.

Alligevel har lokalbefolkningen ikke vænnet sig til presset. Lokalavisernes forsider flyder dagligt over med nye både, forhutlede ansigter og mislykkede redningsaktioner.

Mange er nervøse for, at de mange halvt opløste lig, som det turkise hav skyller op på de fantastiske strande, vil ødelægge rytmen af de propfyldte charterfly, der døgnet rundt letter og lander lige uden for den stille hovedby Puerto del Rosario.

Presset fra især den marokkanske vestkyst har nu gjort Fuerteventura til det sted i Europa, hvor problemerne med illegal indvandring er værst.

Tidligere var det 18 kilometer smalle Gibraltarstræde mellem Afrika og Europa den mest benyttede rute, men øget radarkontrol og grænseovervågning har fået de afrikanske menneskesmuglere til at sende deres menneskelaster af sted via alternative ruter.

Derfor forsøger flere nu den 100 kilometer lange og langt farligere sejlads fra det sydlige Marokko til De Kanariske Øer. En tur på åbent hav, der sjældent varer under 24 timer og ofte ender i forlis. Intet tyder på, at strømmen af både vil aftage.

Samtidig er sejladserne blevet endnu mere risikable end tidligere, fortæller Gerardo Mesa, der er leder af Røde Kors på Fuerteventura.

Det skyldes, at bådene sendes afsted uden en stedkendt marokkansk styrmand, da straffen for menneskesmugling er sat væsentligt op i Spanien og Marokko. Derfor må de ofte uvidende indvandrere klare rejsen selv.

Flere indvandrere i bådene

En anden tendens er det stigende antal indvandrere i de enkelte både.

»For kun et år siden var der 18-20 i bådene, hvilket vi syntes var det rene vanvid. I dag kommer der op mod 45 i en båd af samme størrelse. De er tættere pakket end sardiner i en dåse, hvilket naturligvis øger risikoen for dødsulykker,« fortæller Gerardo Mesa fra sit lille kontor i den spartansk indrettede Røde Kors bygning i Puerto del Rosario, hvor det vrimler med frivillige og indvandrere, som af humanitære grunde har fået lov til at bo i nogle modtagecentre tæt på byen.

Gerardo Mesa kritiserer de spanske myndigheder for at ikke gøre nok for at forhindre ulykkerne på havet.

»Myndighederne taler hele tiden om at styrke grænsen, men vores grænse er ikke som alle andre europæiske grænser. Denne grænse kan man ikke sende folk tilbage fra. Vi bliver nødt til at modtage dem og redde dem fra at drukne. Det er ikke kvæg, vi har med at gøre,« siger Røde Kors-lederen.

Ifølge ham er en tredje tendens, at der nu også er folk fra Afghanistan, Indien og Bangladesh blandt de illegale, selv om hovedparten dog stadig kommer fra Mali, Nigeria og andre lande syd for Sahara.

Situationens alvor kan spores helt ind på overborgmester Mario Cabreras kontor i hjertet af Puerto del Rosario. Han og øens øvrige lokalpolitikere er foruroligede over udviklingen. De føler sig magtesløse over for det ustoppelige menneskepres fra havet.

»Vi er meget hårdt ramt. Den illegale indvandring er vores største problem, og især bådene slår dobbelt hårdt, fordi menneskene kommer hertil under forfærdelige vilkår. Der går ikke en uge uden drukneulykker, og desværre identificerer Europa os ikke længere kun som et sted med godt klima og gode strande, men også som et sted, hvor dette drama udspiller sig dag efter dag,« siger Mario Cabrera.

Han beskylder den spanske stat for at have glemt situationen på Fuerteventura og beklager, at det lokale politi har for få midler og forkerte både til at klare de ofte vanskelige redningsaktioner på åbent hav.

Ifølge det europæiske politisamarbejde Europol mister mindst 1.000 mennesker hvert år livet under sejladserne mod Europas kyster, men ikke engang et flere millioner kroner dyrt militært overvågningssystem, der blev opstillet langs Fuerteventuras østkyst sidste sommer, har gjort en væsentlig forskel, mener overborgmesteren.

Radarsystemet skal sikre, at bådene opdages i tide, således besætningerne kan reddes, inden de skrøbelige både knuses i kystens hårde brænding. Men drukneulykkerne er ikke blevet færre.

Og det er ikke bådernes skyld, understreger Fuerteventuras politichef Fransisco Alva, som læner kroppen fremad i sin læderbetrukne kontorstol for at understrege sin pointe.

»Redningsbådene er ikke er problemet. Det er de elendige både, de kommer i, der er problemet. Det er indvandrerne, der rejser sig op i båden og ikke gør, som vi siger, der er problemet,« forklarer han og tilføjer, at hvis først båden tipper og indvandrerne vælter over bord, synker de til bunds med det samme. Deres kroppe er følelsesløse efter så mange timer på havet, og chancerne for at redde dem små.

»Alligevel hopper mine mænd nogle gange i, selvom det er livsfarligt. Vi gør alt, hvad der er menneskeligt muligt for at redde dem,« siger Fransisco Alva.

Frygt for turismen

Overborgmester Mario Cabreras' bekymringer skyldes også en frygt for, at ulykkerne skal påvirke øens vigtigste erhverv: den blomstrende turistindustri.

Charterturismen har i de sidste fem år vokset sig stor og sprunget ud som en lukrativ milliardforretning med to millioner besøgende fra hele Europa hvert år. Heraf alene 7000 danskere, der flyver til øen med bureauer som Apollo og My Travel. Det har betydet fremgang, job og velfærd for øens lokalbefolkning. Og foreløbigt har borgmesteren ingen grund til panik. Turistboomet har været så kraftigt, at lokalregeringen har måttet bremse udviklingen for at få infrastrukturen til at følge med udviklingen.

Ensformige hotelbyggerier i lyse pastelfarver, vandlande og feriekomplekser på størrelse med store landsbyer skyder op af den okkerfarvede jord overalt langs kysterne.

Især på øens nordlige spids omkring den gamle fiskerby, Corralejo, svinger flere end 20 gigantiske byggekraner materialer rundt mellem labyrinter af byggepladser, der synes at lide af kronisk vokseværk.

Turistindustrien udgør nu 90 pct. af øens samlede indtægter, og denne udvikling ønsker ingen spoleret.

Derfor har lokalregeringen taget affære. De illegale er samlet i en af Europas største internatlejre, El Matorral, der mest af alt minder om et stort, tillukket fort.

Et kig ind bag hovedporten afslører kun et sterilt gårdmiljø, hvor indvandrerne kan trække frisk luft. For blot to år siden var udgang end ikke en mulighed.

Da benyttede myndighederne i mangel af bedre Fuerteventuras gamle lufthavnsterminal til de 1.000 mennesker. Her var kun tre brusere og fem toiletter til deling, ingen madrasser og kun meget lidt lys, mens deres sag blev behandlet. De kummerlige forhold udløste skarp kritik fra adskillige humanitære organisationer og skabte røre i den europæiske presse.

Sidste år blev indvandrerne så overflyttet til El Matorral, hvor forholdene er bedre.

Her venter 950 illegale indvandrere for tiden på en dom over deres fremtid. Efter 40 dage kan marokkanere, nigerianere og senegalesere sendes tilbage til deres hjemland, mens personer fra de lande, Spanien ikke har en hjemsendelsesaftale med, bliver transporteret til hovedlandet. Her skal de ifølge den spanske udlændingelov slippes fri – og selv sørge for deres hjemrejse. Men naturligvis rejser ingen hjem.

I stedet rakker de rundt i Europa uden opholdstilladelse. Som illegale.

Gerardo Mesa er ikke tilfreds med behandlingen af de dem.

Prostitution, narkosalg eller tyveri

»Kan man kalde deres frihed for frihed? De ryger på gaden uden mad, hjem eller arbejde. Det eneste, de kan gøre, er at give sig til én af de tre ting, som staten ikke regulerer: prostitution, narkosalg eller røveri. De har ikke arbejdstilladelse. Nogle giver dem arbejde, men det er med risiko for at få en bøde. Og hvis de får arbejde, er det til en elendig løn og ofte under kummerlige forhold,« siger Gerardo Mesa.

På det spanske fastland findes adskillige hundrede tusinder af illegale, hvoraf en del arbejder ulovligt i byggeindustrien eller i landbrugssektoren.

På Fuerteventura vurderer overborgmesteren, at antallet af illegale på øen ligger omkring 3.000. Dertil skal lægges adskillige legale indvandrere fra for eksempel Sydamerika. De er søgt til øen for at få deres del af den voksende turistøkonomi. For der er masser af arbejde.

Ingen løsning

Manuel Cabrera og Gerardo Mesa ser ingen umiddelbar løsning på problemet med strømmen af både. Overborgmesteren mener, at Europa skal presse mere på for at gå i dialog med de afrikanske lande for at skabe ordnede forhold.

»Der er tale om folkedrab, som det er utilgiveligt at se igennem fingrene med. De marokkanske myndigheder ved udmærket, hvorfra bådene sejler ud, hvor de laves og hvilke vilkår det foregår under, men de gør intet, og så er det Spaniens og Europas ansvar at skride ind,« siger Mario Cabrera.

Ifølge Gerardo Mesa vil indvandrerne koste samfundet dyrt, hvis de ikke får lov til at arbejde, når de først er kommet til Europa.

»Den spanske regering har planlagt en legalisering, men den gælder kun illegale, som har været her gennem længere tid og som har en aftale med en arbejdsgiver. Det er ikke nok. Hvad med resten? Alle demografiske statistikker siger, at Europa uden indvandring kommer til at gå under. De, der er her, skal have lov til at arbejde,« siger Gerardo Mesa.

Kirkegården uden for Antigua, Fuerteventura, torsdag d. 2 december, kl. 10.15

Trækisterne med de døde står side om side på træbukke foran gravpladserne i kirkegårdens fjerneste krog. Solen gemmer sig halvvejs bag lette, gråhvide skyer. Det er atter tid. Den trinde sognepræst Rafael Tejero står med ansigt til de døde iklædt en hvid kjole, et lilla skærf og en åben bibel hvilende i venstre hånd.

Bag ham følger en stille forsamling begravelsesceremonien. De fleste med sænkede blikke. Forsamlingen er repræsentanter fra staten, den lokale regering og kommunen, lokale betjente, kommunale kirkegravere, samt journalister og kameramænd med snurrende film på skuldrene.

Pårørende er der ingen af.

»Endnu engang er det vores lod her på Fuerteventura at begrave disse mennesker, der er ofre for menneskesmuglere,« prædiker Rafael Tejero og beder for de 14 andre indvandrere, der fortsat er savnet efter redningsaktionen ud for kommunens kyst for fem dage siden.

Bag kisterne ligger allerede 40 uidentificerede begravet – druknede indvandrere uden papirer. Uden identitet. Nu kommer to nye til.

Præsten afslutter sin korte tale med et 'amen' og slår korset for sig. Det samme gør forsamlingen. Herefter træder fem mænd frem og tager fat om kisterne. Én efter én fører de dem op ad en jernstige og ind i de to øverste gravkamre i fire meters højde.

Hullerne lukkes til med to cementplader, hvorpå der er sat en lille plakette i messing.

Hvil i fred - immigrant 1 - 28 november 2004, står der på den ene.

Enkelte regndråber falder fra himlen, da deltagerne langsomt forlader kirkegården.

Tirsdag den 11. januar

Temaboks til hver dag: De illegale

Antallet af unge, håbefulde mennesker fra verdens tredjelande, der forsøger at nå Europa illegalt i små både over Middelhavet og Atlanten, er mangedoblet de seneste fem år og skal tælles i titusinder. Rejsen er livsfarlig, og mange omkommer undervejs, hvilket har vakt stigende bekymring i EU-landene.

Politiken sætter i en temaserie fokus på illegal indvandring og kampen for at bremse den.

EU vil indføre green card for indvandrere

En fælles green card-ordning for hele EU vil kunne styre indvandringen bedre og sikre Europa arbejdskraft udefra til fortsat øget økonomisk vækst, foreslår EU. Ekspertes og arbejdsorganisationer bakker op, mens Bertel Haarder (V) kalder forslaget »helt ude i skoven.«

Af VIGGO LEPOUTRE RAVN og MORTEN BUNDGAARD

EU-Kommissionen vil med en fælles green card-ordning gøre det lettere for indvandrere at få arbejde i EU.

Ordningen skal først og fremmest afhjælpe Europas fremtidige mangel på arbejdskraft, men Kommissionen tror også på, at medlemslandene ved at åbne for en samlet legal vej ind på det europæiske arbejdsmarked kan være med til at bekæmpe den illegale strøm af mennesker til Europa.

»Vi står over for det alvorlige problem, at EU's arbejdsstyrke inden for de næste 25 år vil falde med 20 mio. mennesker. EU skal være på forkant med dette problem og harmonisere adgangskriterierne for at lette adgangen for mere arbejdsindvandring,« siger EU's retskommissær Franco Frattini med henvisning til Europas lave fødselstal og aldrende befolkning.

Ny strategi

Tankerne præsenteres af Kommissionen som en del af et omfattende udspil til en ny strategi for, hvordan EU skal løse problemet med mangel på arbejdskraft.

I dag er adgangen for indvandrere, der ønsker at arbejde i EU, stærkt begrænset, hvilket betyder, at mange indvandrere arbejder illegalt i Europa.

Franco Frattini vil endnu ikke løfte sløret for, hvorvidt den fælles ordning skal ligne den fra lande som Tyskland, hvor specialister kan få midlertidig arbejdstilladelse, eller ordninger som i Australien og Canada, hvor et pointsystem afgør, om man kan få arbejds- og opholdstilladelse.

»Vi ønsker en åben debat med arbejdsorganisationer og medlemslande, men det står klart, at vi mangler en ny strategi,« siger Franco Frattini.

Ingen enighed

Trods tidligere forsøg har EU medlemslandene ikke kunnet enes om en fælles standard for, hvordan arbejdskraft skal tiltrækkes udefra. Emnet er ømtåleligt på grund af høj arbejdsløshed i nogle lande og en generel politisk højredrejning i visse medlemslande.

Såvel europæiske arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer som flere eksperter i indvandring bakker op om forslaget, men de udtrykker også bekymring for, hvordan det skal føres ud i praksis.

Professor Ulf Hedetoft, leder af Akademiet for Migrationsstudier i Danmark, AMID, understreger vigtigheden af en løsning, der tager hånd om den illegale indvandring.

»En mere lovliggjort indvandring vil sikre en bedre regulering, og dermed kan man komme noget af den illegale indvandring til livs,« mener han.

Ulf Hedetoft frygter dog, at national egoisme kan bremse udviklingen af, hvad han betegner som en nødvendig, fælles indvandringspolitik.

Franco Frattini understreger, at det ikke er hensigten at pille ved de enkelte medlemsstaters suveræne ret til at bestemme, hvor mange indvandrere de vil byde velkommen. Til gengæld vil han overveje, hvilke rettigheder arbejdsindvandrere skal udstyres med, samt konstruktionen af et ensartet ansøgningssystem, som sikrer mod skævheder og konkurrenceforvridning.

Afviser fælles indvandringspolitik

Men integrations- og udviklingsminister Bertel Haarder (V) afviser, at EU har behov for en fælles indvandringspolitik på området.

»Den tanke, at Kommissionen centralt skal sidde og udstede billetter til enkeltlande, er helt ude i skoven. Dertil er EU's arbejdsmarkeder alt for forskellige,« siger Bertel Haarder.

Franco Frattini regner med at kunne præsentere den endelige beskæftigelsesstrategi i slutningen af 2005

Læs temasider 1.sektion, side 10-11

Fakta:

Green card er en midlertidig eller permanent tilladelse for udlændinge til at arbejde i et andet land. De fleste vestlige lande har ordninger, der primært har til hensigt at tiltrække specialiseret arbejdskraft. Der er stor forskel på, hvor meget arbejdskraft, landene giver adgang til.

Det europæiske dilemma

EU-Kommissionen, eksperter og organisationer ønsker at åbne døren til Europa for flere arbejdsindvandrere. Det kan afhjælpe Europas fremtidige mangel på arbejdskraft og bremse den illegale immigration, mener de. Alligevel er en fælles europæisk indvandringspolitik endnu ikke på tegnebrættet hos medlemslandene.

Af VIGGO LEPOTURE RAVN og MORTEN BUNDGAARD

EU-retskommissær Franco Frattinis nylige lancering af en ny beskæftigelsesstrategi rammer lige ned i kernen på det EU-område, hvor uenigheden mellem fagfolk og politikere synes størst.

Udspillet berører et ømtåleligt tema, som medlemslandene har været uenige om i årevis: Hvordan skal Europa finde den rette dosering af åbenhed over for de nødvendige arbejdsindvandrere og lukkethed over for de 'uønskede' flygtninge, sammenførte og illegale indvandrere?

Franco Frattini foreslår, at EU er nødt til at hente kvalificeret arbejdskraft udefra for at bevare kontinentets konkurrencedygtighed og levestandard. Han lægger op til en fælles green card-ordning for hele EU for at styre indvandringen bedre og sikre Europa arbejdskraft udefra til økonomisk vækst.

»Vi står over for det alvorlige problem, at EU's arbejdsstyrke inden for de næste 25 år vil falde med 20 mio. mennesker. EU skal være på forkant med dette problem og harmonisere adgangskriterierne for at lette adgangen for mere arbejdsindvandring,« siger retskommissæren.

Frattini henviser til Europas lave fødselstal, der primært skyldes, at europæiske kvinder kun føder 1,47 børn i gennemsnit, og at Europa har en uforholdsmæssig stor andel af ældre mennesker. Således vil være femte europæer ifølge Kommissionens beregninger være over 65 år gammel i år 2020 mod hver syvende i år 2000.

I dag er adgangen for indvandrere, der ønsker at arbejde i EU, stærkt begrænset, hvilket betyder, at mange indvandrere arbejder illegalt i Europa.

Franco Frattini har endnu ikke løftet sløret for, hvorvidt den fælles ordning skal ligne den fra lande som Tyskland, hvor specialister kan få midlertidig arbejdstilladelse, eller ordninger som i Australien og Canada, hvor et pointsystem afgør, om man kan få arbejds- og opholdstilladelse. Han lægger i stedet op til debat med arbejdsorganisationer og medlemslande.

Allerede nu støder kommissærens tanker på heftig modstand.

Trods tidligere forsøg har medlemslandene ikke kunnet enes om en fælles standard for, hvordan arbejdskraft skal tiltrækkes udefra. Emnet er ømtåleligt på grund af høj arbejdsløshed i flere lande og en generel politisk højredrejning i mange medlemslande. De afviser såvel Kommissionens tanker om at kunne vurdere og koordinere behovet for arbejdskraft fra centralt hold i stedet for forskellige regelsæt i de 25 medlemslande. Det fremgik tydeligt, da medlemslandene i 2001 afviste et fremsat direktiv om tredjelandsborgeres adgang til EU som legal arbejdskraft.

Integrations- og udviklingsminister Bertel Haarder (V) deler opfattelsen om, at EU ikke har behov for en fælles indvandringspolitik på området.

»Tanken at Kommissionen centralt skal sidde og udstede billetter til enkeltlandene er helt ude i skoven. Dertil er EU's arbejdsmarkeder alt for forskellige,« siger Bertel Haarder.

Smuthuller

I lyset af mangel på arbejdskraft i enkelte sektorer har flere medlemslande de seneste år åbnet smuthuller for den mest efterspurgte arbejdskraft udefra. Tyskland har hentet IT-specialister, England læger og sygeplejersker fra Afrika, og Danmark fagfolk inden for medicin, biotek og IT.

Men det samlede antal er alt for beskedent, mener indvandringseksperter. For eksempel betyder Englands aldrende befolkning, at landet får behov for 1,2 millioner indvandrere for at lukke det hul, som pensioneringen af de kommende årgange efterlader.

Eksperterne advarer om, at flere fælles strategier om legale veje ind i EU for arbejdsindvandrere er absolut nødvendige.

Deres budskab er entydigt.

Åben porten.

Der er to overordnede grunde til at gøre det:

- Den eksplosive befolkningstilvækst i Europas fattige nabolande er ensbetydende med et stigende pres mod Europas grænser, som ikke kan undgås og derfor bør styres bedre for at få fat i den umiddelbart anvendelige arbejdskraft.
- Hvis en skærpet kontrol og overvågning af de ydre grænser ikke kombineres med flere legale veje ind i Europa, vil strømmen af illegale indvandrere fortsætte og stige.

Professor Ulf Hedetoft, leder af Akademiet for Migrationsstudier i Danmark – en selvstændig tænketank under Aalborg Universitet - siger:

»Landene i EU har siden 1970'erne gjort mere og mere for at lukke grænserne af, men nu er det ved at være tid til at ophæve disse love, hvis vi skal kunne styre den uundgåelige indvandring og drage nytte af de mange mennesker, der kommer til Europa. En bedre regulering kan komme noget af den illegale indvandring til livs,« siger Ulf Hedetoft.

Han tilføjer, at en green card-ordning som foreslået af Franco Frattini er en af de modeller, man med fordel kan se på.

Han bakkes op af en af verdens førende ekspert i befolkningsvidenskab, seniorforsker Rainer Münz fra Institutet for International Økonomi i Hamburg.

Fælles styring

Han opfordrer også EU-medlemslandene til at satse benhårdt på en fælles styring af arbejdsindvandrere for såvel uddannede som mindre uddannede, så EU i højere grad bliver i stand til at imødegå den stigende internationale konkurrence.

»EU's medlemslande bør ændre på sine adgangskrav og udvælgelseskriterier og skabe et fælles grundlag for indvandring,« siger han og pointerer, at Europas indvandring i dag primært er baseret på familiesammenføring, asylansøgninger og kun få, højtuddannede specialister.

Rainer Münz understreger, at hvis EU ikke vil miste konkurrenceevnen, bør medlemslandene adoptere USA, Canada og Australiens syn på indvandring som en vedvarende proces og ikke som en kortsigtet reaktion på manglende arbejdskraft i de enkelte medlemslande.

Synspunktet får stærk opbakning fra arbejdsgiverorganisationen UNICE, Dansk Arbejdsgiverforenings europæiske storebror, hvis tyske formand, Jürgen Strube, kræver øjeblikkelig handling for at undgå, at virksomheder som hans egen tyske kemikoncern BASF kommer til at mangle arbejdskraft:

»Det er yderst vigtigt, at Kommissionen får gang i seriøse diskussioner og sætter en deadline for, hvornår direktivet om arbejdsrelateret adgang for tredjelandsborgere kan træde i kraft,« siger Jürgen Strube.

For at nå dertil er der lang vej endnu, mener Ulf Hedetoft. Ifølge ham er medlemslandene fanget i dilemmaet, der handler om at tiltrække den umiddelbart anvendelige arbejdskraft og undgå presset fra de 'uønskede' flygtninge og familiesammenførte.

»Konsekvensen er relativt kaos. Den nuværende handlingsplan går mest af alt ud på at styrke kontrollen med de ydre grænser i et forsøg på at sætte en stopper for den uønskede mobilitet fra den tredje verden. Det er en kortsigtet strategi, mest af alt en rygmarvsreaktion og det, som EU-landene for tiden kan enes om. Men det er uden perspektiv og ribbet for elementære humanitære hensyn, og som en uplanlagt konsekvens får man stigende illegal indvandring,« siger Ulf Hedetoft.

Han giver medlemslandenes nationale egoisme skylden for, at der ikke arbejdes for fælles løsninger med den konsekvens, at problemerne med indvandring skubbes rundt mellem medlemslandene.

Det gælder også den illegale indvandring, som især Spanien og Italien kæmper med. Reaktionen fra de to lande på de mange tusinde illegale indvandrere, som presser på for at få adgang til Europa, har et simpelt formål: At standse strømmen ved at lukke porten. Spanien har investeret millioner af kroner i avancerede radarsystemer ved Gibraltarstrædet og De Kanariske Øer, og gjort hegnene ved grænserne mellem Marokko og de spanske enklaver Ceuta og Melilla dobbelt så høje ved at tilføje tre meter.

I Italien blev hundreder af illegale indvandrere sidste år i oktober straks sat på et fly tilbage til Libyen, efter de havde nået den lille ferieø Lampedusa tæt på Tunesien i båd. Den Behandlingen af deres sager blev blandt andet kritiseret af FN's Flygtningehøjkommissariat, UNHCR, for at være mangelfuld.

Men beskeden fra Italien til omverdenen var klar.

I har ikke ret til at være her. Bliv væk!

I andre middelhavslande er politibemandingen ved grænserne og i havnene vokset. Samtidig har EU på det seneste topmøde i Haag besluttet at afsætte 1,9 mia. kr. over de næste fem år til oprettelsen af et græseagentur, der skal styrke den fælles grænseovervågning. Beskeden fra Fort Europa, som oprustningen populært kaldes, er den samme som Italiens.

Begrænset effekt

Problemet er blot, at oprustningen kun har en begrænset effekt, hvis der ikke skabes andre legale kanaler for indvandring. Det mener indvandringsekspertene og International Organization for Migration, verdens førende, internationale organisation i indvandringsspørgsmål.

»Indvandringen ind i Europa kan ikke forhindres. Strategien med højere mure har den effekt, at migranter søger hjælp hos smuglere og tager farligere og dyrere veje. Beviset er enorme, men reelt resultatløse investeringer i udstyr ved grænsen mellem USA og Mexico. Resultatet er mindre legal indvandring og mere illegal indvandring,« siger Brunson McKinley, direktør for IOM.

Også Ulf Hedetoft har en klar formodning om, hvorfor EU er nået længere med etableringen af fælles regler for visum og asylbehandling end den arbejdsmarkedsrelaterede indvandring.

»Indvandringen er endnu ikke noget presserende problem i EU, og derfor ønsker politikerne ikke at røre ved det. Det er et ømtåleligt emne, som Europas regeringer ikke kan hente stemmer på at beskæftige sig med,« mener han.

Ifølge integrations- og udviklingsminister Bertel Haarder(V) skal man ikke regne med en fælles indvandringspolitik i EU inden for de næste 10 år.

Begrundelsen er, at de enkelte medlemslande bedst selv kan kontrollere tilgangen af arbejdskraft udefra, fordi arbejdskraften og manglen på den ofte reguleres på regionalt og lokalt plan.

Bertel Haarder har heller ikke stor tiltro til eksperternes opfattelse af, at flere legale kanaler for arbejdsindvandrere er til gavn for alle parter.

»Billedet af en win-win situation er en illusion. Selv om man åbner op for en halv million indvandrere, vil der stadig være lige så mange illegale indvandrere. Anderledes kan det ikke være, når vi har to kontinenter med så forskellig levefod,« siger Bertel Haarder.

Han påpeger, at fremme af den økonomiske udvikling i udvandringslandene, så borgerne bliver hjemme i stedet for at udvandre, er den bedste løsning.

»Den næstbedste løsning er at behandle anmodninger om asyl i nærområderne. Det er en fordel for dem, der har behov for beskyttelse. De behøver ikke rejse ud på en farefuld færd. Samtidig kan vi med bedre samvittighed afvise økonomiske indvandrere,« siger Bertel Haarder.

Én af Danmarks førende EU-eksperter, økonom og forfatter Hans Kornø Rasmussen, deler Bertel Haarders vurdering af, at en fælles indvandringspolitik på beskæftigelsesområdet ikke bliver til noget foreløbigt. Han roser EU's tålmodighed og sikkerhed i behandlingen af et juridisk komplekst område:

»Europa bevæger sig i den rigtige retning på retsområdet. Fælles asylregler, fælles grænser og fælles politik for EU-borgere er på vej. Tilbage står tiltrækningen af arbejdskraft. Men kan man forestille sig, at EU laver en byttehandel med Marokko: 300.000 marokkanske arbejdere legalt ind mod en bedre marokkansk indsats mod illegal indvandring? Jeg tror det ikke,« siger Hans Kornø Rasmussen, der henviser til, at når Spanien og Italien gennem de seneste år har samlet millioner af illegale op og legaliseret deres status, så skal det også opfattes som en slags indvandringspolitik.

For at mindske det illegale pres peger han i stedet på en mere ensartet og håndfast hjemsendelsespolitik som et effektivt middel.

Svært at lave hjemsendesaftaler

»I dag er der for få sanktioner forbundet med at opholde sig illegalt i Europa, da kun få sendes hjem igen, fordi det er svært at lave faste hjemsendesaftaler med tredjeverdenslandene. Her er virkelig en udfordring for EU's medlemmer,« siger Hans Kornø Rasmussen.

I praksis betyder det, at det er så godt som risikofrit at opholde sig illegalt i Europa, når man først er kommet ind. De sorte økonomier i Sydeuropa hungre efter billigt arbejdskraft, hvilket har en magnetisk tiltrækning på de illegale indvandrere, som ikke afskrækkes af farlige ruter med risiko for at miste livet.

Fordelene ved at nå frem opvejer risikoen for at miste livet undervejs.

De fordele burde dog kunne nås ad andre, mindre risikable kanaler, mener ekspert i international migration Ninna Nyberg Sørensen, der er afdelingsleder for DIIS, Dansk Institut for Internationale Studier.

Hun er positivt stemt for en tværeuropæisk green card ordning.

»Det er alfa og omega at skabe flere partnerskaber med afsenderlandene. Et europæisk samarbejde vil gøre reguleringen af den importerede arbejdskraft bedre, ikke mindst for at undgå brain drain i de fattigste afsenderlande. Samtidig kan øget legal indvandring være med til at begrænse den illegale immigration,« siger Ninna Nyberg Sørensen.

Franco Frattini regner med at kunne præsentere den endelige beskæftigelsesstrategi i slutningen af 2005

Fakta:

EU's vej mod en fælles indvandrerpolitik

1950-1973: Højkonjunktur i Vesteuropa. Stor efterspørgsel efter arbejdskraft. Fra 1960 til 1973 stiger antallet af fremmede i Vesteuropa fra fire til 12 millioner. Danmark tager imod 19.000 gæstearbejdere.

1973: Oliekrise. Recession i Europa. Stop for al indvandring af arbejdskraft.

1980-1990: Indvandring fortsætter ind i Europa via familiesammenføringer og flygtninge. I 1989 overgår nettoindvandringen i de 12 EF-lande den naturlige befolkningstilvækst.

1991: Helmut Kohl, tysk forbundskansler, lancerer midt på året ideen om samarbejde om flygtninge- og indvandrerpolitikken. I Maastricht-traktaten gøres retlige og indre anliggender til et egentligt samarbejdsområde, hvilket er Europas første spæde skridt imod en fælles indvandringspolitik. Danskerne stemmer nej til traktaten og trods det efterfølgende ja til Edinburgh-aftalen i 1993 står Danmark udenfor på grund af det retslige forbehold.

1992: Antallet af asylansøgere kulminerer med næsten 700.000.

1996: EU-Kommissionen beregner, at behovet for arbejdsrelateret indvandring igen vil stige dramatisk fra 2005.

1998: I *The Vienna Action Plan*, vedtaget i Ministerrådet, fastslår landene, at den største trussel mod den frie bevægelighed for personer mellem EU-landene er fraværet af kontrol med indvandringen.

1999: Med Amsterdam-traktaten skabes det formelle skelet for opbygningen af en fælles asyl- og indvandringspolitik, idet asyl-, visum- og immigrationspolitikken samt rettigheder for personer fra tredjelande langsomt skal overgå til Fællesskabets ansvar. På et topmøde i finske Tampere erkender landene, at der er behov for en mere sammenhængende tilgang til indvandring.

2000: EU-Kommissionen tilskynder landene til at kigge på en genåbning for arbejdsindvandrere.

2001: På et topmøde i belgiske Laeken beslutter medlemslandene et nærmere samarbejde om en egentlig, fælles flygtning- og indvandrerpolitik. Tilbagesendelser, asyl, fælles informationssystem om migration og bekæmpelse af diskrimination og racisme er på programmet.

2002: Topmøde i spanske Sevilla. Temaet er illegal indvandring ind i Europa. Nye retningslinjer for styrkelse af EU's fælles ydre grænser vedtages.

2003: Topmøde i græske Thessaloniki. Bevilling på en milliard kroner til udvikling af bedre grænsekontrol.

2004: Topmøde i Bruxelles. Det såkaldte Haag-program, som er en fortsættelse af Tampere-programmet, vedtages. Programpunkterne er stadig de samme. Målet er at opsætte en fælles asyl- og indvandringspolitik for de 25 medlemslande inden 2010.

Kilde: Hans Kornø Rasmussen, Det danske dilemma.

Luk Europas sorte hul

EU-landene bør skærpe kontrollen med sort arbejde, hvis landenes fælles kamp mod illegal indvandring skal give mening, påpeger flere eksperter. EU-kommissær erkender, at der er behov for mere handling og giver temaet topprioritet i nyt udspil.

Af MORTEN BUNDGAARD og VIGGO LEPOUTRE RAVN

Så længe arbejdsgivere bliver ved med at efterspørge sort arbejdskraft i så stort et omfang som i dag, vil det være umuligt at bremse strømmen af illegale indvandrere ind i EU. Det vurderer flere eksperter, der kritiserer EU-landene for inkonsekvens i kampen mod Europas sorte økonomier, hvor op imod 28 mio. mennesker er beskæftiget, heriblandt mange illegale indvandrere.

»Det er et udtryk for dobbeltmoral, når EU-landene lukker af for grænserne, men samtidig ikke rydder op i sektorer, der efterspørger den illegale arbejdskraft,« siger ekspert i international migration Ninna Nyberg Sørensen, afdelingsleder på Dansk Institut for Internationale Studier (DIIS).

Ifølge hende forværrer den omfattende undergrundsøkonomi ligefrem problemerne, idet lokkende jobtilbud i et ellers lukket EU vil motivere tusindvis af nye arbejdsindvandrere til at trænge illegalt ind i EU.

Også blandt nationale og internationale arbejderorganisationer og helt op på højeste niveau i EU er der en stigende bekymring over omfanget af den sorte økonomi.

»Dette område er ekstremt bekymrende, og vi er nødt til at gøre langt mere for at bekæmpe sort arbejde,« siger retskommisær Franco Frattini. Han vil sætte kampen mod sort arbejde højt på dagsordenen i det udspil til en ny beskæftigelsesstrategi for EU, som Kommissionen præsenterer i dag.

Største problemer i Sydeuropa

Kommissionen anslår, at sort arbejde i snit udgør mellem 7-16 pct. af EU's samlede bruttonationalprodukt (BNP). Det er især i det sydlige Europa, at problemet er størst. Sort arbejde i Grækenland udgør således over 20 pct. af landets BNP, mens tallet eksempelvis er 5,5 pct. i Danmark og kun 1,5 pct. i Østrig.

Bygge- og landbrugssektoren er de brancher, hvor sort arbejde er mest udbredt.

EU har tidligere erklæret krig mod sort arbejde, hvilket har ført til stramninger af medlemslandenes lovgivninger og mere kontrol af arbejdsgivere. Erfaringer fra blandt andet England viser, at strengere straffe ikke har den præventive effekt, som mange ønsker sig. Foreløbigt har det været meget vanskeligt at hæve den sociale ansvarlighed hos arbejdsgivere, der fristes til at benytte sort arbejdskraft.

Professor Emilio Reyneri, leder af Sociologisk Institut på Bicocca universitetet i Milano, har gennem flere år studeret de sydeuropæiske arbejdsmarkeder og er enig i, at kampen bør skærpes, men at Europa samtidig må åbne for mere legal arbejdsindvandring, hvis den illegale indvandring skal bremses.

Hans pointe er, at lande med høj arbejdsløshed sagtens kan indlemme arbejdskraft udefra. Det skyldes, at indvandrere trods et generelt højt uddannelsesniveau traditionelt ender i lavt lønnede og uattraktive job, som ingen indfødte ønsker at tage sig af.

Dermed konkurrerer de ikke direkte med landenes egne borgere, viser hans studier.

»Europa må vende sig til tanken, at man godt kan åbne for arbejdsindvandrere udefra, samtidig med at der er høj arbejdsløshed i visse brancher,« siger Emilio Reyneri.

Skjult ulandshjælp sætter rekord

De penge, som arbejdsindvandrere sender tilbage til deres hjemlande, har udviklet sig til klodens mest omfattende og direkte form for ulandsbistand. Mange ulande er nu dybt afhængige af de mere end 500 milliarder kroner, som indvandrere på verdensplan sendte hjem sidste år.

Af MORTEN BUNDGAARD og VIGGO LEPOUTRE RAVN

En mere åben politik over for arbejdsindvandrere i Europa vil få en enorm betydning for bekæmpelsen af fattigdom i den tredje verden.

Det vurderer International Organisation for Migration (IOM), en mellemstatslig interesseorganisation, der arbejder inden for migrationsområdet.

Sammen med institutioner som Verdensbanken og Den Internationale Valutafond (IMF) forsøger IOM at skabe mere opmærksomhed omkring de positive virkninger af de penge, også kaldet remisser, som indvandrere sender tilbage til familie og venner i deres hjemlande.

Ifølge IMF udgjorde de samlede pengestrømme sendt af indvandrere via officielle kanaler omkring 500 milliarder kroner i 2003 – det højeste beløb nogensinde og en stigning på 160 pct. på blot 15 år.

Dertil skal lægges de remisser, der sendes hjem ad uofficiel vej og her peger flere undersøgelser i ulande på, at det officielle beløb skal ganges med to eller tre for at få det reelle billede af remissernes størrelse.

»Remisser til udviklingslandene overgår nu al form for økonomisk ulandsbistand fra samtlige I-lande i verden,« siger Brunson McKinley, direktør i IOM.

Som dokumentation har organisationen i 2003 opgjort verdens samlede ulandsbistand til 58 milliarder dollar svarende til 319 milliarder kroner med den nuværende dollarkurs.

På verdensplan flyder 60 pct. af verdens remisser tilbage til folk bosat i ulande, og her har pengene ekstra stor betydning, da penge flyder direkte ned i de privates lommer.

Stor national betydning

Set i et større perspektiv påvirker remisserne også ulandenes nationaløkonomier positivt, da pengene både styrker købekraft og investeringslyst samt forbedrer betalingsbalance og valutakurser.

I lande som Eritrea, Yemen og Jordan udgør alene de remisser, der kommer af officiel vej, ifølge FN mere end 10 pct. af landenes samlede bruttonationalprodukt. I Marokko udgør de officielt registrerede remisser ifølge IOM mere end 60 pct. af den kapital, der flyder ind i landet udefra.

Senest har sammenslutningen af verdens otte rigeste nationer, G8, gået mere aktivt ind debatten om remisser og i samarbejde med Verdensbanken og IMF har G8-landene iværksat en handlingsplan, der skal forsøge at maksimere pengenes virkninger i ulandene. Det skal ske ved at lette indvandrernes høje forsendelsesomkostninger, eksempelvis gennem billige, internetbaserede kanaler.

»En migrantfamilie kan miste op mod 20 pct. af de hårdt opsparede penge på afgifter til forsendelsesselskaber og forskelle i valutakurser,« siger Ninna Nyberg Sørensen, afdelingsleder på Dansk Institut for Internationale Studier, der har forsket i remisser.

Men også mere vejledning i, hvordan remisser i bredere forstand kan anvendes til at sætte gang i investeringer og iværksætteri står højt på landenes ønskeseddel.

Et eksempel på en sådan strategi er Eritrea i Afrika. Her har myndighederne taget forsøgt at sætte virkningerne af penge i system til gavn for alle borgere i landet.

Derfor er en eritreer, der arbejder i Vesten, hver måned forpligtet til at sende to pct. af sin bruttoløn hjem til den eritreiske stat, ellers mister udvandrerne en række basale rettigheder som for eksempel muligheden for at købe fast ejendom i hjemlandet.

Spar pengene op

På EU-niveau er man også opmærksom på remissernes gavnlige effekt og Kommissionen er enig med G8-nationerne i, at der bør gøres mere for at lette adgangen til billigere og enklere pengeoverførsler.

Brunson McKinley fra IOM foreslår tilmed, at myndighederne i ulandene skal gøre det mere attraktivt for folk at spare nogle af pengene op i ulandene, da dette vil stille kapital til rådighed for andre økonomiske spillere. Ideen er, at en sådan indsprøjtning kan skabe en platform, hvorpå fornyet økonomisk aktivitet kan udvikle sig.

Han nævner også tanken om at etablere små investeringskooperativer. I dag bruger de fleste remisserne på husholdning og uproduktive goder såsom luksusvarer, men McKinley er overbevist om, at så snart at små kreditordninger beviser for folk, at investeringer i mere

produktive aktiviteter kan skabe omsætning og økonomiske merværdier, vil der ske en holdningsændring, der kan hjælpe med at løfte økonomien i mange ulande.

»Remisser kan meget vel komme til at spille en meget central rolle i udviklingen af disse landes økonomier,« siger Brunson McKinley.

Også Ninna Nyberg Sørensen er enig med IOM's synspunkter, men hun henviser til, at et øget fokus på remisser ikke må føre til en nedprioritering af bistandshjælpen, da ikke alle fattige modtager remisser.

Desuden påpeger hun, at remisser kan blive en sovepude for mange ulandes selvstændige økonomiske udvikling.

»Der er bestemt en risiko for, at nogle stater vil forsøge at slippe af sted med lavere lønninger og lavere sociale ydelser, og at remisser på den måde udsætter staters udvikling mod mere socialt bevidste samfund,« siger Ninna Nyberg Sørensen.