sea-eye

2016 • 2017 • 2018 • 2019

VIER JAHRE SEENOTRETTUNG

www.sea-eye.org

Unser Schiff, unser Auftrag

Die **ALAN KURDI** – unser Rettungsschiff. Der Stapellauf war am 4. Juni 1951 in der Roßlauer Schiffswerft. Ursprünglich als Vermessungsschiff und später als Forschungsschiff unter dem Namen PROFESSOR ALBRECHT PENCK vor allem auf Nord- und Ostsee unterwegs, aber auch zu Forschungsmissionen im Atlantik. Ein paar Maße vielleicht? Länge: 38,58 Meter, Breite: 7,28 Meter, Tiefgang: maximal 3,16 Meter, angetrieben von einem Dieselmotor mit 221 kW (300 PS), der eine Höchstgeschwindigkeit von neun Knoten (17 km/h) leistet. Acht Personen Crew (minimal) und zwölf Passagiere können auf der **ALAN KURDI** fahren. Im Herbst 2018 übernahm **Sea-Eye** das Schiff. Am 10. Februar 2019 taufte der Vater von Alan Kurdi das Schiff auf den Namen seines verstorbenen Sohnes. Seitdem kommt das Rettungsschiff Kindern, Familien und Alleinstehenden in akuter Seenot zu Hilfe.

Seite 18 bis 21

Der Tag, an dem sich Kamal (rechts) und Achim (links) das erste Mal begegneten. Mit an Bord war auch Achims Sohn Johannes (Mitte). Vater und Sohn fuhren gemeinsam die Mission 8/2017 als medizinisches Personal.

Guten Tag, ich heiße Kamal. Und Achim von Sea-Eye hat mich gerettet.

Die Mission 8/2017 brachte die beiden zusammen – und das für eine längere Zeit, als sie dachten. Eine Geschichte, wie sie nur **Sea-Eye** schreibt.

Fühlt sich so der Tod an? Ich, Kamal, 16 Jahre, liege auf einem Gummiboot, es ist eisig, das Wasser hat mich ausgekühlt, ich bin müde, so müde. Ich sehe alles nur noch undeutlich. In meinem Kopf tauchen Bilder auf. Von meinen Eltern, die bei einem Autounfall gestorben sind, von meinen beiden Schwestern, die in Ghana geblieben sind. Von meinem ersten Fluchtversuch aus Libyen über das Meer, bei dem zwei Freunde von mir ertrunken sind.

Sieht so der Tod auf der Flucht über das Mittelmeer aus? Ich, Achim, Bordarzt auf der SEA-EYE, blicke auf den im Wasser treibenden Torso eines Flüchtlings, der Körper ist oberhalb der Hüfte abgetrennt. Und ich ahne, dass ich dieses Bild mein Leben lang nicht mehr vergessen werde. Aber für Ängste ist keine Zeit. Ich stehe hier, um Leben zu retten.

Fühlt sich so das neue Leben an? Ich, Kamal, mittlerweile 18 Jahre, mache ein Praktikum zum Zweiradmechaniker. Ich wohne im Haus der Diakonie in Wuppertal und besuche die Schule. Mein Chef ist begeistert von mir und möchte mich nach dem Abschluss als Azubi haben. Mein neuer Vater, Achim, hat mich unterstützt. Auf dem Schiff, das mich gerettet hat, schaue ich das erste Mal in seine freundlichen Augen. Ich war bewusstlos gewesen und er und sein Sohn haben mich zurückgeholt. Auf dem Schiff nennen sie uns „Gäste“. Seit Langem erfahre ich wieder Respekt und Anerkennung. Wie jetzt auch. In meinem neuen Leben.

Fühlt sich so das Leben an? Ich, Achim, habe die Verantwortung für Kamal übernommen. Aus dem Flüchtlingslager hat er den Weg zu mir und meiner Familie gefunden. Wir unternehmen zusammen Radtouren, er kocht für uns Fufu (ein afrikanisches Gericht) oder wir arbeiten gemeinsam im Garten. Wenn ich ihn sehe, kann ich die anderen Bilder vergessen. Weil sich so das Leben anfühlt, gemeinsam, zusammen. „Wer *ein* Leben rettet, rettet die ganze Welt“, heißt es im Talmud. Dafür bin ich an Bord der SEA-EYE gegangen. Und es fühlt sich gut an, das Leben. Meines und das gerettete. ●

Protokoll: Martin Geiger

INHALT

INHALT

8 **Über uns** Wer sind die Menschen bei Sea-Eye, im Verein? Der Vorstand stellt sich vor Die Sea-Eye-Geschichte Die Regionalgruppen

14 **Wie geht's an Bord?** Johanna Pohl über das Crewing und die Voraussetzungen

16 **Das Logbuch eines Seenotretters** Wolfgang Suntrup und die Geburtsstunde von Sea-Eye

18 **Im Namen des Sohnes** Das Schicksal der Familie Kurdi. Tima Kurdi schreibt.

22 **Unser Europa rettet** Katrin Göring-Eckardt (Bündnis 90/Die Grünen) über die Seenotrettung

26 **Seenotrettung ist Christenpflicht** Kardinal Reinhard Marx und Landesbischof Heinrich Bedford-Strohm und ein bewegender Gottesdienst

28 **Das war 2016** Geschichten und Zahlen

40 **Das war 2017** Noch mehr Geschichten und Zahlen

52 **Das war 2018** Ein Jahr im Rückblick

64 **Das war 2019** Wieder mit Geschichten und Zahlen erzählt

76 **Danke** Eine Würdigung

78 **Schlusswort, Impressum**

ÜBER UNS

Jung, alt, vielfältig, gemeinsam: eine Crew auf der ALAN KURDI.

Fotos: Marco Riedl, Sea-Eye, privat

Wir sind Sea-Eye

Der Verein lebt durch seine Mitglieder. Wir stellen uns vor.

Wir sind Sea-Eye. Das sagt sich einfach so. Aber wer ist das „Wir"? Sea-Eye ist so vielfältig wie unsere Gesellschaft: bunt, lebendig, kontrovers. In unserem Verein sind Ärzt*innen, Handwerker*innen, Student*innen, Rentner*innen und, und, und. Eben ein Spiegelbild der Gesellschaft. Aber was uns eint: Wir haben ein gemeinsames Ziel.

Wir alle wollen dem Sterben im Mittelmeer nicht tatenlos zusehen. Wir wollen aktiv etwas dagegen tun und ganz konkret Leben retten. Jetzt! Sofort!

Wegsehen ist keine Alternative. Wir bekennen uns zu den Grundwerten der Menschenrechte.

Artikel 1 besagt: „Alle Menschen sind frei und gleich an Würde und Rechten geboren."

Und Artikel 2: „Jeder hat Anspruch auf alle in dieser Erklärung verkündeten Rechte und Freiheiten, ohne irgendeinen Unterschied, etwa nach Rasse, Hautfarbe, Geschlecht, Sprache, Religion, politischer oder sonstiger Anschauung, nationaler oder sozialer Herkunft, Vermögen, Geburt oder sonstigem Stand."

Artikel 3: „Jeder hat das Recht auf Leben, Freiheit und Sicherheit der Person." Mehr Gesetzestext braucht es nicht für unsere Arbeit, eigentlich ist damit alles gesagt.

Wir sind Menschen, wir retten Menschen, wir sind Sea-Eye. ●

DER VORSTAND

Dürfen wir uns vorstellen? Der aktuelle Vorstand von **Sea-Eye**. Gewählt auf der ordentlichen Mitgliederversammlung am 15. Februar 2020. Jede*r ist im Verein für unterschiedliche Bereiche zuständig (siehe Grafik nächste Seite). Die Mitglieder des Leitungsgremiums sind für zwei Jahre gewählt und arbeiten ehrenamtlich, das heißt unentgeltlich. Regelmäßige Treffen, um die unterschiedlichen Bereiche abzustimmen, gehören ebenso zu den Aufgaben wie auch die Leitung und Verwaltung des Vereins, was besonders im Bereich des Schiffsmanagements zu einem beachtlichen Berg anwachsen kann (siehe auch Seite 78/79).

GORDEN ISLER (38)

Finanzkaufmann. Verheiratet und Vater einer Tochter. Seit 2017 im Verein und seit 2018 Mitglied im Vorstand. Er ist Vorstandsvorsitzender und kümmert sich um Fundraising.

GÜNTHER SCHMIDT (52)

Diplom-Sozialpädagoge und Diplom-Pädagoge. Vater von drei Kindern. Seit 2016 im Verein und seit 2019 im Vorstand als Schatzmeister.

LENA MEURER (28)

Sozialpädagogin und Studentin der Psychologie. Seit drei Jahren bei Sea-Eye und seit Februar 2020 im Vorstand. Schwerpunkte: Mitglieder, ehrenamtliches Engagement, Lokalgruppen.

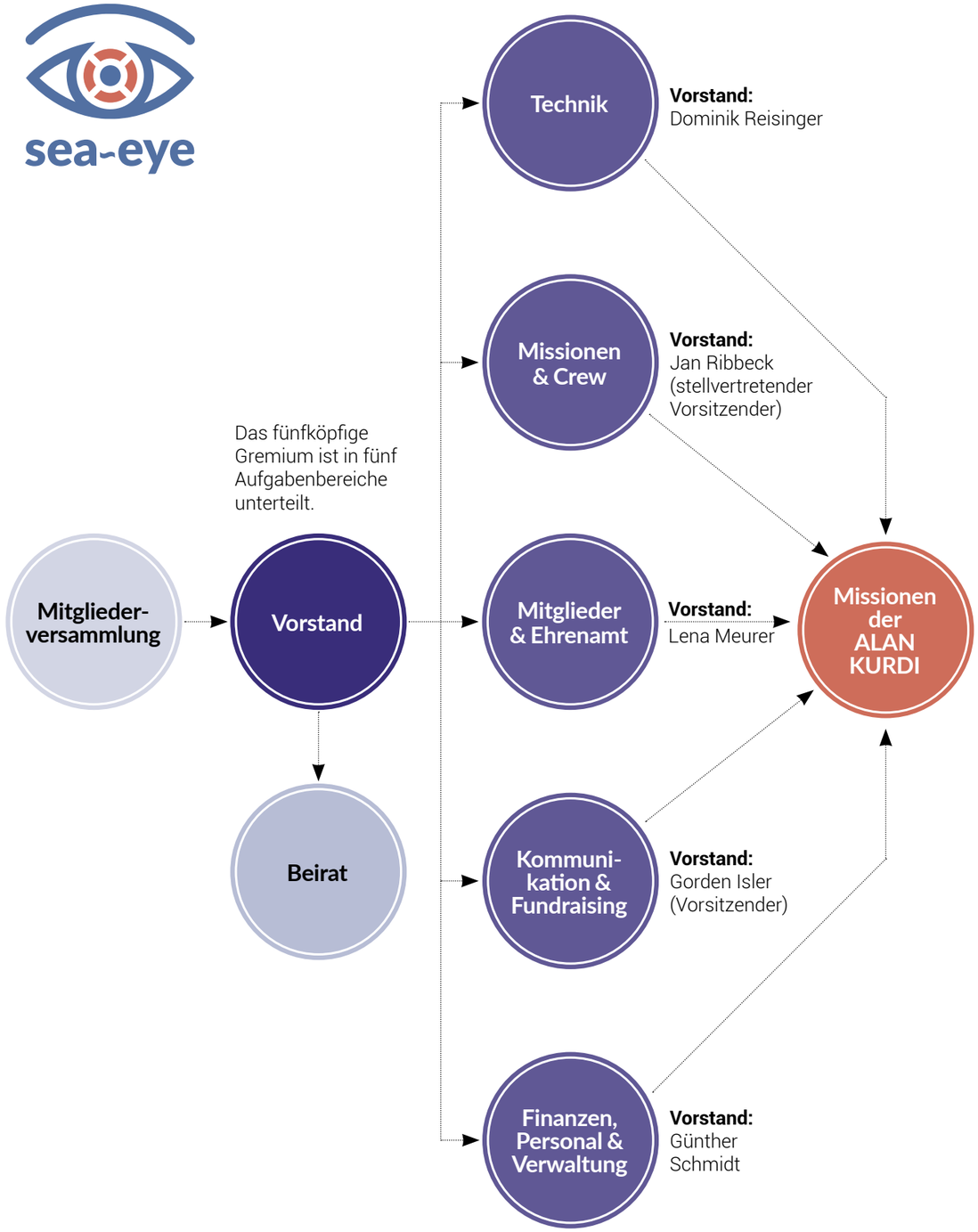
JAN RIBBECK (55)

Arzt aus Markt Rettenbach (Allgäu), ist mehrfach Schiffsarzt und Einsatzleiter gewesen. Er kümmert sich im Vorstand um das Crewing und ist SAR* Coordinator für die ALAN KURDI an Land.

DOMINIK REISINGER (29)

Maschinenbau-Ingenieur aus Weiden in der Oberpfalz. Im Vorstand kümmert er sich um die technischen Belange der ALAN KURDI. Seit 2017 im Verein.

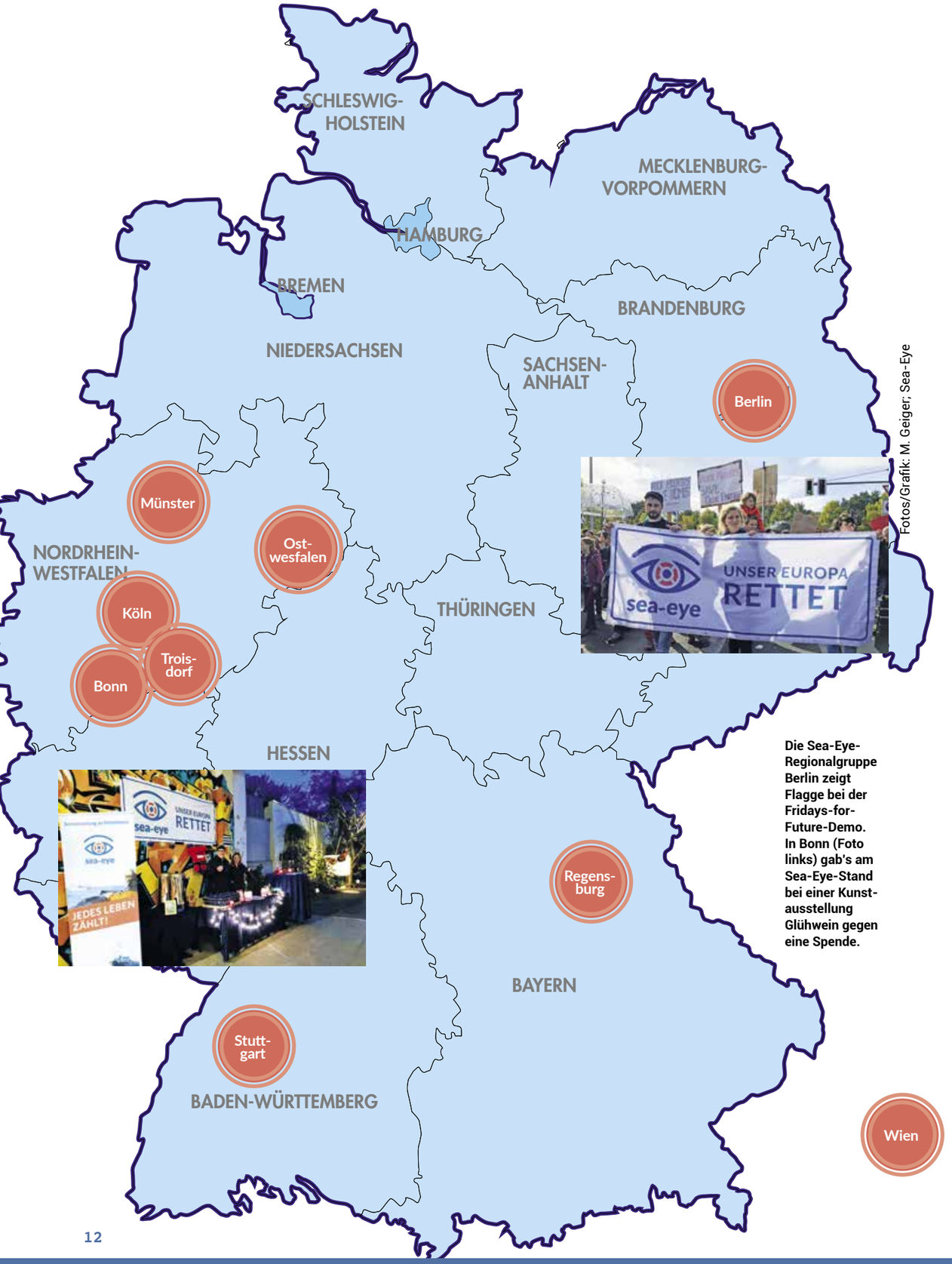
* SAR = Search and Rescue (Suche und Rettung)



ÜBER UNS

Auch 2020 wird weiter gerettet. Dieses Foto entstand auf der zweiten Mission. Ob die Schaukel den Sicherheitsanforderungen entspricht, wissen wir nicht, aber sie hat sichtbar Freude bereitet.

Foto: Marco Riedl



Fotos/Grafik: M. Geiger; Sea-Eye

Die Sea-Eye-Regionalgruppe Berlin zeigt Flagge bei der Fridays-for-Future-Demo. In Bonn (Foto links) gab's am Sea-Eye-Stand bei einer Kunstausstellung Glühwein gegen eine Spende.

Unsere Landcrew: Lokal engagieren und mitretten!

Immer mehr Lokalgruppen gründen sich. Und das ist gut und wichtig. Denn um Menschen zu überzeugen, müssen wir vor Ort sein und mit ihnen reden.

Was tut die Landcrew?
Sie macht Sea-Eye und das Thema Seenotrettung lokal sichtbar. Mit Infoständen, Vorträgen, öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Benefizveranstaltungen tragen Freiwillige dazu bei, über Sea-Eye und die Seenotrettung zu informieren, Spenden zu sammeln und Mitstreiter*innen zu gewinnen.

Was muss man können?
Jede*r kann mithelfen! Bei den kleineren und größeren Aktionen der Landcrew sind die Aufgaben so vielfältig, dass jede*r etwas beitragen kann – mit den verschiedensten Fähigkeiten, mit viel oder wenig Zeit, organisatorisch im Hintergrund oder direkt im Kontakt mit den Menschen, denen wir von Sea-Eye erzählen. Gemeinsam können wir viel bewegen!

Wie wird man Teil der Landcrew?
Wir freuen uns immer, wenn unsere Landcrew wächst! Unter sea-eye.org/mitmachen/landcrew finden sich die Kontaktdaten unserer Lokalgruppen und Regionalleitungen.

*Ich unterstütze Sea-Eye, weil die zivilen Seenotretter*innen dort die Universalität der Menschenrechte hochhalten, wo Staaten seit Jahren willentlich versagen. Menschen auf dem Mittelmeer aktiv vor dem Ertrinken zu retten und sie an einen sicheren Ort zu bringen, ist nicht nur anständig, sondern völkerrechtliche Verpflichtung, der sich die Europäische Union und ihre Mitgliedsstaaten noch immer verweigern. Die Forderung nach einer europaweiten, staatlich finanzierten und getragenen zivilen Seenotrettung ist noch immer aktuell. Ebenso notwendig bleiben die Entkriminalisierung ehrenamtlicher Helfer*innen, die Evakuierung von Geflüchteten aus Libyen und die an humanitären und rechtsstaatlichen Grundsätzen orientierte faire Aufnahme von aus Seenot Geretteten in Europa. Trotz Jahren willentlicher Abschottung und ihrer Folgen dürfen wir uns nicht an das gewöhnen, was niemals normal sein darf: das Sterben im Mittelmeer. Darum werden wir nicht müde, die Menschenrechte auch an den europäischen Außengrenzen zu verteidigen. Danke, Sea-Eye, dass es euch gibt!*

CLAUDIA ROTH,
VIZEPRÄSIDENTIN DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES UND MITGLIED BEI SEA-EYE E. V.

Foto: J. K. Schmidt

Wie werde ich Teil der Crew?

Johanna Pohl ist für das Crewing auf der **ALAN KURDI** verantwortlich. Hier verrät sie, welche Anforderungen man erfüllen muss, um Teil der Crew zu werden.

Wo kann ich mich für eine Mission auf der ALAN KURDI bewerben?

Der einfachste Weg führt über die Website www.sea-eye.org. Dort findet man unter der Rubrik „Mitmachen“ ein Formular.

Brauche ich Erfahrung?

Je mehr Erfahrung jemand im maritimen Bereich mitbringt, desto größer die Wahrscheinlichkeit, dass er*sie für eine Mission ausgewählt wird. Dennoch ist das am Ende nicht ausschlaggebend. Wichtig ist uns die individuelle Motivation, die Fähigkeit, sich für drei bis vier Wochen auf einfache Bedingungen einzustellen und seine Kraft und Energie für das Leben anderer einzusetzen.

Kann ich mir den Zeitraum aussuchen?

Jede*r Bewerber*in gibt an, in welchem Zeitraum er*sie über freie Kapazitäten verfügt. Aufgrund diverser Faktoren können sich die Einsatzzeiträume verändern. Dann informieren wir die Crew, so rasch wir können, damit sie planen kann. Man sollte in etwa mit drei bis vier Wochen auf See rechnen.

Wie läuft das Auswahlverfahren ab?

Ich führe mit allen Bewerber*innen ausführliche Interviews, meistens per Skype. Die Interviews dienen dazu, dass beide Seiten sich kennenlernen, Erwartungen abgeglichen und die passenden Positionen gefunden werden können.

Die Verantwortung der einzelnen Positionen ist hoch und kann lediglich von der ausgewählten Person ausgeübt werden. Fällt die Person aufgrund bestimmter Umstände länger an Bord aus (z. B. wegen Seekrankheit), dann gibt es keinen Ersatz. Dieser Verantwortung sollte sich jede*r Bewerber*in bewusst sein.

Bin ich auf See versichert?

Ja, mit der Mitgliedschaft bei Sea-Eye besteht an Bord eine Haftpflichtversicherung. Über die BG Verkehr gibt es ebenfalls eine Unfallversicherung, die zwar selbst beantragt werden muss, aber Sea-Eye übernimmt die Kosten. Eine internationale Krankenversicherung sollte jede*r selbst abschließen. Auch Kosten für Hin- und Rückflug müssen selbst getragen werden.

Wie sieht dein*e Wunschkandidat*in aus?

Wir wünschen uns Bewerber*innen, die sich bereits eingehend mit dem Thema Flucht und Migration auseinandergesetzt haben. Dies kann in Form von Unterstützungsangeboten für Geflüchtete sein, der aktiven Teilnahme bei der Seebrücke oder auch von Erfahrungen auf den griechischen Inseln oder in Calais sein.

Die Teilnahme an einer Mission ist für jede*n eine besondere und prägende Erfahrung. Dennoch unterstützen wir keinen „Voluntourismus“ – einfach mal schauen, was da draußen los ist, und pure Abenteuerlust haben an Bord nichts zu suchen.

Wir wünschen uns Menschen, die sich selbst kennen und einen guten Zugang zu ihren eigenen Gefühlen haben. Denn es sollte sich jede*r im Klaren darüber sein, dass die Missionen nicht immer glücklich verlaufen. Um mit dem Erlebten fertigzuwerden, gibt es viele Strategien. Das Wichtigste dabei ist, das eigene Verhalten reflektieren zu können und gegebenenfalls Hilfe anzunehmen. Wir unterstützen unsere Crews auch im Nachhinein mithilfe eines ausführlichen Debriefings, durchgeführt von einer professionell ausgebildeten Fachkraft. Aber auch unsere Türen stehen jederzeit offen für Nachgespräche.

Welche Gesetzeslage gilt?

Unsere Rettungsmissionen beruhen auf dem internationalen Seerecht, besondere Bedeutung besitzt das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) von 1982. Darin wird jede*r Kapitän*in verpflichtet, Menschen in Seenot zu Hilfe zu kommen, sofern ihm*ihr dies ohne Gefährdung des eigenen Schiffes möglich ist (Artikel 98 Abs. 1 SRÜ).

Außerdem handeln wir auf der Grundlage der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, die das Leben und die Sicherheit eines jeden Menschen schützt (Artikel 3).

Fotos: Sea-Eye

DIE POSITIONEN AUF DER ALAN KURDI

Neben unserer professionellen Schiffscrew, bestehend aus Kapitän*in, Offizier*innen und Maschinist*innen, gibt es noch die ehrenamtliche Einsatzcrew, bei der ganz verschiedene Fähigkeiten gefragt sind.

Arzt*Ärztin: Unter Umständen ist das medizinische Team für 100 Gäste und 20 Crew-Mitglieder zuständig.
Praktische Erfahrungen in der Notfallmedizin sind unabdingbar und damit verbunden auch Sicherheit und Routine bei Reanimationen. Zusätzlich werden Erfahrungen im Umgang mit Menschen mit psychischen Belastungen (dissoziatives Verhalten, Selbst- und Fremdgefährdung) vorausgesetzt. Wünschenswert sind Kenntnisse in der psychologischen Ersten Hilfe sowie der Pädiatrie und Geburtshilfe.

RIB-Leiter*in: Als Leiter*in des RIB (Einsatzboot) sollte man vorher bereits einmal auf einer Mission als RIB-Fahrer*in oder RIB-Kommunikator*in mitgefahren sein. Man sollte funken können (Funkschein nicht erforderlich), sehr gutes Englisch sprechen und den Überblick behalten, während man die Verbindung zur Brücke nie abreißen lässt.

RIB-Kommunikator*in: Der*die RIB-Kommunikator*in spricht sehr gut Englisch, kann sich auch auf Französisch und vielleicht Arabisch verständigen.. Er*sie verfügt über die Gabe, Vertrauen und Autorität gleichzeitig auszustrahlen. Denn Aufgabe ist es, die verunsicherten Menschen in den Booten zu beruhigen und zur Mitarbeit anzuregen..

RIB-Fahrer*in: Der*die RIB-Fahrer*in besitzt den Sportbootführerschein See (für Binnengewässer reicht nicht) und verfügt über praktische Erfahrungen im Fahren. Er*sie ist in der Lage, sofort auf Anweisungen zu reagieren und diese umzusetzen. Auch wenn das bedeuten sollte, sich vom Boot der Geflüchteten zurückziehen zu müssen, während sie ins Wasser springen.

Paramedic: Er*sie verfügt über mindestens fünf Jahre Berufserfahrung, gerne in Erster Hilfe oder in den Bereichen Intensivstation, Rettungsdienst, Pädiatrie oder Geburtshilfe. Ihm*ihr gelingt es, stets einen guten Überblick zu bewahren, und er*sie kann sowohl problemlos im Zweierteam als auch selbstständig arbeiten.

Einsatzleiter*in: Die wohl anspruchsvollste Position, die wir unter den Volontär*innen zu vergeben haben. Er*sie sollte mindestens eine Mission inklusive Rettung mitgemacht haben und sich den Job vor allem zutrauen. Er*sie verfügt über hohe soziale Kompetenzen, bringt Organisationsgeschick mit, scheut sich nicht vor Konflikten und kann gut vermitteln.

Zweitmaschinist*in: Mindestvoraussetzung hierfür sind elektronisches Wissen, technisches Verständnis und handwerkliches Geschick.

Koch*Köchin: Er*sie bringt Erfahrungen im Kochen für mindestens 20 Personen mit, wird nicht seekrank und kann sich vorstellen, von 9:30 bis 21:00 Uhr in der Kombüse zu stehen.

Deckhand: Er*sie ist verantwortlich für die Bereitstellung der Rettungsmittel und die Übergabe an das RIB.

Menschenrechtsbeobachter*in: Als Menschenrechtsbeobachter*in hat er*sie an Bord eine ganz besonders wichtige und beobachtende Funktion. Es geht darum, Vorgänge im SAR-Gebiet (Such- und Rettungsgebiet) ohne Ablenkung vom Einsatz zu erfassen. Was geschieht vor Ort? Wo sind Menschen in Seenot? Welche Akteur*innen sind zugegen? Wer stört, behindert oder gefährdet sogar den Einsatz? Im Einsatzfall ist er*sie Teil der Mannschaft auf der Brücke des Schiffes und unterstützt die Einsatzleitung. Ihre Beobachtungen und die dazugehörige Dokumentation fasst er*sie in einem Einsatzbericht zusammen. Dazu bedient er*sie sich falls erforderlich auch der aktuellen Berichterstattung, zum Beispiel von IOM (Internationale Organisation für Migration) und UNHCR (United Nations High Commissioner for Refugees – Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen).
Er*sie verfügt über gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift und hat idealerweise Erfahrung mit humanitären Einsätzen zu Wasser oder zu Lande.

Presse: Er*sie ist als Teil der Crew in den Schiffsalltag integriert und wird in die täglichen Routinen einbezogen. Im Rettungsfall ist er*sie freigestellt, um der Pressearbeit nachzugehen. Vor Antritt der Mission erfolgt ein ausführliches Gespräch und eine Einweisung durch unsere Presseabteilung.

Johanna Pohl ist für das Crewing bei Sea-Eye verantwortlich.

Aus dem Logbuch* eines Seenotretters

Kapitän **Wolfgang Suntrup** gehört zu den Menschen der ersten Stunde von **Sea-Eye**. Wir zitieren ein wenig aus seinen Aufzeichnungen, die – wie es in der Seefahrt üblich ist – jetzt Beweismittel sind: und zwar für die Geburtsstunde unseres Vereins.

Das Logbuch von Wolfgang Suntrup (Jahrgang 1940, Beruf: Nautiker/Kapitän, Vorstand und Geschäftsführer „Schiffahrts-Museum Regensburg e. V.“)

Sommer 2015: Bin Michael Buschheuer begegnet. Toller Typ und ein Macher. Als er mir von seinem Vorhaben erzählt, die Seenotrettung selbst in die Hand zu nehmen, bin ich natürlich sofort dabei. Die Rettung aus Seenot ist für mich „das oberste Gebot eines jeden Seefahrers“. So bin ich zwar kein Gründungsmitglied von Sea-Eye, aber doch „ein Mann der ersten Stunde“.

15. Oktober 2015: Auf der lang andauernden Suche nach einem geeigneten Schiff sind wir in Sassnitz (Rügen) fündig geworden. Die STERNHAI, ein ehemaliger DDR-Fischkutter. Wir haben noch am Tag der Ankunft eine Probefahrt gemacht.

16. Oktober 2015: Unsere Jungfernfahrt nach Rostock in die Werft mit Schiffseigner „Erler“ und dem Maschinisten-Urgestein „Ingo“. Hier soll das Schiff aus dem Wasser genommen und in verschiedenen Bereichen umgerüstet werden.

10. Februar 2016: Die Suche nach der richtigen Werft, dem nötigen Kapital und die Bemühungen um das Schiffsregister haben doch länger gedauert. Auf der Tamsenwerft wird das Schiff „trockengelegt“.
Es folgen ca. sechs Tage Werftzeit mit 20 freiwilligen Helfern. Unterwasserschiff reinigen und mit Antifouling beschichten, Wandstärkenmessung, Anoden ersetzen und kompletter Anstrich.
An Deck werden die Fischernetztrommeln abgebaut und durch ein Cradle für das RIB (das Einsatzboot) ersetzt. Ladebaum für RIB, Rettungsinseln und anderes hergerichtet. Ein Nothospital wird gezimmert und medizinisch ausgestattet.
Nach Erledigung der Arbeiten am Unterwasserschiff geht es zurück ins nasse Element und zum Liegeplatz in den Cityhafen von Rostock. Hier wird das Schiff u.a. mit Rettungsmitteln wie ca. 800 Schwimmwesten, ca. zwei Dutzend Rettungsinseln und Trinkwasser für die Bootsflüchtlinge ausgerüstet. Natürlich aber auch mit Proviant, Medikamenten und Ausrüstung für die Besatzung. Eine logistische Herausforderung für jeden, der normalerweise nur mit dem Einkaufswagen zum

Eigenbedarf durch einen Supermarkt schlendert! Wir jedenfalls haben alle einschlägigen Supermärkte von Rostock besucht.

22. Februar 2016: Erste Überführungsetappe in das französische Brest. Buchstäblich in letzter Minute haben wir mit einem Gartenschlauch ab Tresen beim Italiener am Kai noch Frischwasser gebunkert und nicht zuletzt mit großem Presserummel die Taufe des Schiffes auf den Namen SEA-EYE vollzogen! Taufpatin ist Hanni Buschheuer!

Anfang und Ende. Rechts: Wolfgang Suntrup hat die SEA-EYE wieder sicher nach Hamburg gebracht. Unten: Michael Buschheuer auf der alten STERNHAI, der neuen SEA-EYE.

Wer will fleißige Schiffshandwerker*innen sehn? Rund 20 Freiwillige basteln, schrauben, sägen und machen aus der STERNHAI die SEA-EYE.

Einfahrt in den Hafen von Brest. Die erste Etappe der SEA-EYE ist geschafft, die ersten 865 Seemeilen für die Seenotrettung.

Am Nachmittag verlassen wir, Markus, Wolfgang, Franziska, Ursula, Ingo, Jan, Michael und Lucas, den Hafen von Rostock. Die Stimmung ist gut, aber auch „angespannt“. Wir müssen uns mit und auf der SEA-EYE bewähren. Das Wetter hat es nicht immer freundlich mit uns gemeint und so gab es natürlich auch vereinzelte Ausfälle wegen Seekrankheit. Letztendlich waren wir aber alle stolz und glücklich.

1. März 2016: Ankunft in Brest. Wir sind sehr stolz, die ersten 865 Seemeilen in Richtung Rettungsgebiet für den Verein gemacht zu haben.

1. Juli 2019: Nachtrag: Anfang und Ende – ich hatte das Glück, auch die letzte Fahrt der SEA-EYE machen zu dürfen. Das Schiff ist als Museumsschiff in Hamburg angekommen und dient dort als stählerne Zeugin der Seenotrettung.

** Ein Logbuch ist eine in der Seefahrt übliche Form der Aufzeichnung und Archivierung. Im Gegensatz zu einem Tagebuch dient ein Logbuch grundsätzlich als Beweismittel und ist verbindlich, also nicht freiwillig, zu führen.*
Quelle: Wikipedia

Fotos: Shutov/Unsplash (Hintergrund); Ursula Putz; Sea-Eye

Fotos: Sea-Eye/privat

Februar 2019: Der Vater von Alan, Abdullah Kurdi (mit seiner Schwester Tima), tauft unser Rettungsschiff auf den Namen seines verstorbenen Sohnes.

Im Namen des Sohnes

Wer war **Alan Kurdi**? Der dreijährige syrische Junge, der im September 2015 auf der Flucht nach Europa im Mittelmeer ertrank, ist Namensgeber für unser Rettungsschiff. Hier schreibt seine Tante, **Tima Kurdi**, über das Schicksal der Familie.

Die Brüder Kurdi: Alan (links) und Ghalib. Dieses Foto entstand kurz vor der dramatischen Flucht. Beide Kinder ertranken im Meer.

Meine Familie und ich kommen aus Damaskus, der Hauptstadt von Syrien. Ihr kennt Damaskus nicht. Vielleicht hatten einige wenige unter euch das Glück, „die Stadt Jasmin“, wie sie auch genannt wird, zu besuchen. Wo die Menschen feierten, wo die verschiedenen Religionen friedlich miteinander lebten. Christen, Muslime, Araber, Kurden – egal, Menschen! Wir waren alle Menschen und feierten miteinander Eid al-Adha, Ostern, Familienfeiern, Geburtstage. Die Kinder gingen zur Schule, die Erwachsenen zur Arbeit und die Alten saßen auf der Dachterrasse oder im Café und erzählten von damals, wenn sie danach gefragt wurden. Aber das war auch damals …

Ich verließ diese wunderbare Stadt und das Land 1992 und wanderte nach Kanada aus. Ganz legal, mit dem Flugzeug, in ein Land, wo ich die Sprache nicht verstand und allein war. Die Menschen dort wussten nicht, wo Syrien lag, und sie dachten über mich, dass ich aus der Wüste käme, wo ich in einem Zelt gelebt hätte.

2011 begann der Krieg in Syrien und das Damaskus von damals sollte für immer der Vergangenheit angehören. Der Krieg kam via TV in mein Wohnzimmer und ich sah vom sicheren Sofa aus, wie Tausende aus ihrer Heimat flohen vor Krieg, Gewalt und Bedrohung. Unter ihnen war auch mein Bruder Abdullah. Er ging nach Kobanê, nahe der türkischen Grenze. Dort kam auch im selben Jahr sein Sohn Ghalib auf die Welt, und um die Familie zu versorgen, ging Abdullah in die Türkei, um dort zu arbeiten. Am 6. Juni 2013 wurde mein zweiter Neffe geboren, Alan.

Die Situation wurde immer schlimmer, und um meine Familie zu unterstützen, schickte ich Geld aus meiner neuen, sicheren Heimat. Aber deswegen haben wir trotzdem keine Ahnung, wie es ist, täglich mit der Bedrohung zu leben. Ich selbst bekam einen Eindruck davon, als ich 2014 die junge Familie besuchte. Ihr macht euch keine Vorstellung, wie es ist, das alles selbst zu erleben. →

Großes Foto: Ferienziel Mallorca und im Vordergrund das Rettungsschiff von Sea-Eye, die frisch getaufte ALAN KURDI: Palma de Mallorca im Februar 2019. Kleines Foto, von links nach rechts: Jan Ribbeck (Vorstand), Tima Kurdi, Klaus Stadler (Beirat), Abdullah Kurdi, Gorden Isler (Vorstand).

Es war kein leichter Weg für Abdullah Kurdi, den Vater von Alan. Nach der Schiffstaufe brauchte er erst mal Zeit für sich.

Bilder zu sehen, die kein Nachrichtensender zeigt. Ich sah Kinder verhungern, viele arbeiteten, statt in die Schule zu gehen. Sechs Wochen versuchte ich zu helfen, wo ich konnte.

Zurück in meiner sicheren Wahlheimat, setze ich alles daran, um meine beiden Neffen Ghalib und Alan und die Eltern Rehanna und Abdullah nach Kanada zu holen. Ich telefonierte, schrieb Mails und Briefe, aber meine Stimme wurde nicht gehört. So vertröstete ich meinen Bruder und seine Familie immer wieder.

Als die Bedrohung durch ISIS (Islamischer Staat im Irak und in Syrien) immer größer wurde, entschied Abdullah, diesem Schlepper zu vertrauen. Sie wollten doch nur an einen Ort gelangen, der ihnen Hoffnung und Sicherheit gab. Niemand sollte solche Entscheidungen treffen, aber mein Bruder und seine Frau mussten es tun, denn sie hatten keine andere Wahl.

Am 2. September 2015 hatte ich meine weinende Schwägerin Ghouson am Telefon. „Wo ist Abdullah?“, habe ich sie gefragt. „Er ist im Krankenhaus“, sagte sie, „und steht vor drei Leichen.“ Ich ließ das Telefon fallen und begann zu schreien, schlug mir ins Gesicht, zog mir an den Haaren. Ich schrie, so laut ich konnte, die ganze Welt sollte mich hören. So viele unschuldige Menschen sind gestorben, aber die Welt schwieg, war still.

Ich gab mir die Schuld am Tod von Alan, Ghalib und Rehanna. Hätte ich ihnen nicht das Geld für den Schlepper gegeben, wären sie vielleicht noch am Leben.

Warum? Warum sie? Diese Fragen habe ich mir immer wieder gestellt. Mein Bruder Abdullah sagte: „Es ist, als hätte das Meer seinen Schlund geöffnet und sie alle verschluckt. Ihr Tod hat unsere Herzen betäubt und uns leer und taub zurückgelassen.“

Die Kinder waren die Welt für Abdullah, und ich kann ihre Stimmen und ihr Lachen nicht vergessen, wenn ich mit ihnen sprach. Besonders mit Ghalib, denn Alan war ja noch zu klein, um zu sprechen. Sie hatten ein so kurzes Leben. „Dieses Bild ist ein Weckruf für die Welt“, sagt mein Bruder, wenn er auf das Foto seines toten Sohnes angesprochen wird.

Es fühlt sich gut an, dass in Alans Namen ein Schiff im Mittelmeer Flüchtende rettet. Im Namen des Sohnes. ●

Fotos: Sea-Eye

Unser Europa rettet!

Die Linie der EU bei der Flüchtlingspolitik ist uneinheitlich. Warum dies fahrlässig und menschenverachtend ist, beschreibt **Katrin Göring-Eckardt** von Bündnis 90/Die Grünen.

Fotos: Pixabay, Bündnis 90/Die Grünen

Schon vor 2015 sind immer mehr Menschen über das Mittelmeer geflohen. Es gab viele Berichte über Menschen, die bei ihrer Flucht umgekommen sind. Ab 2015 wurde das Schicksal von Geflüchteten auch in Deutschland für viele Bürger*innen immer greifbarer. Es entstanden viele persönliche Begegnungen, in denen geflüchtete Menschen von ihren dramatischen Erfahrungen auf der Flucht berichteten. Mehr Menschen als jemals zuvor engagierten sich und zeigten sich solidarisch. Die privaten Seenotretter*innen wurden dort aktiv, wo andere Hilfe fern war. Auf dem Meer erinnerten sie daran, was wirklich zählt. Die Rettung von Menschenleben. Wo es ihnen möglich ist, tun sie das bis heute. Ich bin den Menschen dankbar, die auch unter schwierigsten Bedingungen weiterhin in Not geratene Menschen auf dem Mittelmeer retten.

Auf einen Sommer des Willkommens folgte bekanntermaßen eine Phase, in der sich unsere Gesellschaft polarisiert hat. Rechte Kräfte schüren Rassismus, Ausgrenzung und Gewalt gegen Geflüchtete und ihre Unterstützer*innen. Und trotzdem gibt es weiterhin auch einen großen Rückhalt für eine menschliche Flüchtlings- und Migrationspolitik in unserer Gesellschaft. Über 140 deutsche Städte haben sich der Initiative „Sichere Häfen“ angeschlossen, um ihre Aufnahmebereitschaft zu zeigen. Von der Regierung gab es dagegen wenige Zeichen der Hoffnung und selbst diese blieben bisher weitgehend uneingelöst – wie zuletzt die Absicht, 1600 Kinder aus den griechischen Elendslagern aufzunehmen. Oder die Vereinbarung von Malta vom Herbst 2019, in der sich Deutschland neben einigen anderen Ländern offen zur Aufnahme aus Seenot Geretteter zeigte. Jetzt stehen wir mitten in einer weiteren globalen Krise. Die Bekämpfung des Coronavirus betrifft jeden einzelnen Menschen genauso wie die Staatengemeinschaft und natürlich auch die globale Flüchtlings- und Migrationspolitik. UNHCR (Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen) und IOM (Internationale Organisation für Migration) haben ihre Resettlement-Verfahren ausgesetzt, geschlossene Grenzen erschweren auch Seenotretter*innen die Einreise, sodass viele Missionen nicht stattfinden können. →

DIE AUTORIN

Katrin Göring-Eckardt, geboren am 3. Mai 1966 in Friedrichroda (Thüringen); evangelisch-lutherisch; verheiratet, zwei Söhne. Tätigkeiten als Referentin der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Thüringen; bis 1998 Angestellte im MdB-Abgeordnetenbüro. Mitglied des Bundestags seit 1998. 1998 bis 2013 Parlamentarische Geschäftsführerin, Fraktionsvorsitzende und Vizepräsidentin des Deutschen Bundestags. Seit 2013 erneut Vorsitzende der Bundestagsfraktion. Seit 2007 Mitglied im Vorstand des Präsidiums des Deutschen Evangelischen Kirchentags (DEKT) und Präsidentin des 33. DEKT 2011 in Dresden.

Foto: AdobeStock

Während sich die europäischen Staaten aus dem Mittelmeerraum zurückgezogen haben, ist das Engagement der privaten Seenotretter*innen unverzichtbar geworden. Die italienische Marinemission „Mare Nostrum“ hatte 2013 und 2014 noch die Aufgabe, Menschen zu retten. Die von der EU getragenen Nachfolgeoperationen „Triton“ und „Sophia“ setzten dagegen auf Abwehr und die Bekämpfung von Schleppern. Die EU beendete im März 2019 den Einsatz von Schiffen im Rahmen der Operation „Sophia“ vor der libyschen Küste, nachdem Italien sich unter dem damaligen rechtspopulistischen Innenminister Matteo Salvini weigerte, aus Seenot gerettete Menschen aufzunehmen. Die neue EU-Mission „Irini“, die das Waffenembargo gegenüber Libyen kontrollieren soll, bewegt sich gleich ganz an den Fluchtrouten vorbei. Knapp 100.000 Menschen kamen 2019 über das Mittelmeer nach Europa. Mindestens 1200 Menschen verloren dabei ihr Leben. Die Dunkelziffer dürfte weitaus höher sein. Die zentrale Mittelmeerroute ist und bleibt die gefährlichste Meerquerung der Welt.

Die privaten Seenotretter*innen wurden in den letzten Jahren immer stärkeren Repressalien ausgesetzt. Sie wurden als Schlepper kriminalisiert, obwohl sie Menschen vor dem Ertrinken bewahren und damit zwingendes Seerecht umsetzen. Immer häufiger kam es vor, dass einzelne Mitgliedsstaaten, insbesondere Italien, die Erlaubnis zum Anlegen verweigerten. Schiffe der zivilen Seenotrettung mussten mitsamt den Geretteten tage- und zum Teil wochenlang auf offener See ausharren. Das alles, weil unter den Regierungen der EU-Mitgliedsstaaten keine Einigung über eine Aufnahme erzielt werden konnte. Die humanitären Grundsätze der Europäischen Union gerieten immer wieder ins Hintertreffen. Die Situation in Libyen eskalierte immer weiter. Schutzsuchende sind dort schwersten Menschenrechtsverletzungen ausgesetzt und doch wurden immer wieder Geflüchtete rechtswidrig dorthin zurückverbracht. Es darf nicht sein, dass die im See- und Völkerrecht verbriefte Pflicht zur Rettung infrage gestellt wird. Schiffskapitän*innen dürfen niemals für die Seenotrettung strafrechtlich verfolgt werden. Die Ausschiffung in einen sicheren Hafen muss international vorhersehbar, transparent und verlässlich geregelt werden.

> *Es darf nicht sein, dass die im See- und Völkerrecht verbriefte Pflicht zur Rettung infrage gestellt wird. Schiffskapitän*innen dürfen niemals für die Seenotrettung strafrechtlich verfolgt werden.*
>
> KATRIN GÖRING-ECKARDT

Bis heute gibt es keine zivile europäische Seenotrettung. Dabei ist der angebliche Pull-Effekt von Seenotrettung seit Langem widerlegt. Wir brauchen eine durch die EU unterstützte zivile Seenotrettung im Mittelmeer. Gerettete müssen im Anschluss nach einem fairen und verbindlichen Verfahren europaweit verteilt werden. Das Dublin-System ist gescheitert und bedarf einer dringenden Reformierung. Viel zu lange wurde die Überforderung der Länder an den südlichen Außengrenzen ignoriert. Was das bedeutet, zeigt sich auf drastische Weise in den griechischen Elendslagern. Wir brauchen endlich legale Zugangswege nach Europa und Deutschland. Wenn wir großzügige Kontingente von Schutzbedürftigen aufnehmen, müssen sich weitaus weniger Menschen auf die gefährliche Flucht begeben.

Menschen, die in Seenot geraten, vor dem Ertrinken zu retten ist ein humanitärer Imperativ. Das ist nicht verhandelbar. Der Schutz von Menschen, die vor Krieg und Verfolgung fliehen, ist nicht verhandelbar. Dafür setze ich mich auch in Zukunft mit viel Herzblut ein. ●

STIMMEN AUS DER POLITIK

Angela Merkel, CDU „Die Seenotrettung ist für uns nicht nur Verpflichtung, sondern sie ist ein Gebot der Humanität“, so die Bundeskanzlerin. Dabei könne nicht für jedes Schiff „ad hoc eine Einzellösung“ gefunden werden. Merkel teilte die Kritik der EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen am sogenannten Dublin-System. Quelle: Die WELT

Horst Seehofer, CSU Innenminister Horst Seehofer hat mit Verärgerung auf Kritik an seinem Angebot reagiert, ein Viertel der im Mittelmeer Geretteten in Deutschland aufzunehmen. „Es ist unglaublich, dass man sich als Bundesinnenminister für die Rettung von Menschen vor dem Ertrinken rechtfertigen muss“, sagte er. Quelle: Tagesschau

Frank Schwabe, SPD „Eine Kriminalisierung der Seenotrettung darf es aber nicht geben. Im Rahmen der deutschen Ratspräsidentschaft müssen wir alles daransetzen, dass erneut eine gemeinsame europäische Rettungsmission eingesetzt wird.“ Quelle: www.spdfraktion.de

Linda Teuteberg, FDP „Wir brauchen einen neuen Ansatz, europäisch und staatlich die Seenotrettung zu organisieren. Es ist eine staatliche Aufgabe, die Seenotrettung und die Küstenwache“, argumentiert Teuteberg. Deshalb sollte sie nicht privaten Initiativen überlassen werden, auch wenn dies humanitär richtig sei. Quelle: ZDF, fdp.de

Fotos: Bundeskanzleramt/Bergmann, CSU, SPD, FDP

Seenotrettung ist Christenpflicht

Der katholische **Kardinal Reinhard Marx** und der evangelische **Landesbischof Heinrich Bedford-Strohm** sind sich in Sachen Seenotrettung einig: Christen müssen retten. Dieser Artikel der **Süddeutschen Zeitung** beschreibt den ökumenischen Gottesdienst und die Mahnwache vom 14. Dezember 2019 für die auf ihrer Flucht über das Mittelmeer ertrunkenen Menschen.

Jeder Mensch ist heilig, egal, ob Mann oder Frau, dunkel oder hell – es ist ein Skandal, was im Mittelmeer passiert!“ In selten eindringlichen Worten begleitet Kardinal Reinhard Marx am Samstag eine Mahnwache ziviler Seenotretter und Flüchtlingshelfer am Münchner Liebfrauendom. Beim ökumenischen Gottesdienst im Dom brandet spontan lauter Beifall auf, als Marx die Politik in vehementem, ja beinahe zornigem Ton an die Tausenden von Toten auf der gefährlichsten Fluchtroute der Welt erinnert: „Das sind die Prüfsteine des christlichen Abendlandes!“

Während sich draußen, am Fuß eines der Frauentürme, rund 30 Flüchtlingshelfer und Seenotretter ins Zeug legen, um über die Toten des Mittelmeers zu informieren und ein echtes Flüchtlings-Schlauchboot gegen Sturmböen zu sichern, werden im Dom bei leisen Orgeltönen die Namen von Toten verlesen. Datum, Name, Alter. Meist junge Menschen. Allein in den vergangenen fünf Jahren ertranken mehr als 18.000 Menschen auf der Flucht im Mittelmeer, die Internationale Organisation für Migration (IOM) registriert sie namentlich, soweit möglich.

Dass draußen am Dom der Sturmwind tost, kümmert die ganzen Seefahrer wenig. Friedrich Reich, stellvertretender Vorsitzender der Organisation Resqship, steht in Hemd und Pulli mit Passanten beisammen und muss gemeinsam mit Gorden Isler, dem Vorsitzenden der Regensburger Seenotretter von Sea-Eye, immer wieder auch die Frage beantworten, wie man aktiv mithelfen könne. Sie können Unterstützer brauchen – und sie benötigen Spendengelder.

Seenotrettung unter deutscher Flagge kostet: Acht Mann für die nautische Crew seien erforderlich, so Isler, und die alten Schiffe seien reparaturintensiv, ergänzt der Starnberger Architekturprofessor Sampo Widmann, der ehrenamtlich als Kapitän ein Segel-Suchschiff vor der libyschen Küste für Resqship steuert. Dass diese Rettungseinsätze „schikaniert, blockiert“ und sogar kriminalisiert werden, hält er in jeder Hinsicht für unerträglich. „Du kannst im Prinzip nur noch weinen.“ Er kämpft trotzdem dagegen an.

„Als normaler Mensch kann man nicht zuschauen bei dieser Katastrophe“, sagt auch sein Kollege Friedrich Reich und ist froh, dass es nach einem vollen Jahr der Vorbereitung nun endlich zu dieser ökumenischen Großaktion in München gekommen ist. Dort holen sich nicht nur Flüchtlingshelfer wie Elvira Bittner aus München oder Helmut Fischer aus Weilheim neuen Mut, und dort versucht nicht nur Silvia De Biasio darüber hinwegzukommen, dass ihre eigene italienische Regierung wider alle humanitäre Vernunft handelt. Dort schaut auch Bundestagsvizepräsidentin Claudia Roth (Grüne) vorbei – und lobt ausdrücklich den Einsatz der Kirchen.

Kardinal Reinhard Marx, Jahrgang 1953, seit 2008 Erzbischof von Freising und München. Von 2014 bis März 2020 war er Vorsitzender der Deutschen Bischofskonferenz.

Landesbischof Heinrich Bedford-Strohm, Jahrgang 1960, seit Oktober 2011 Landesbischof der Evangelischen Kirche Bayern und seit November 2014 Ratsvorsitzender der Evangelischen Kirche Deutschland.

„Dass sich Kardinal Marx so stark positioniert, ist sehr gut, er ist ja nicht irgendwer hier in Deutschland.“ Dass ohne die Privatinitiativen gar niemand mehr im Mittelmeer retten würde, sei „ein humanitärer Skandal – hier sterben auch unsere europäischen Werte“, sagt Roth. Interessanterweise decken sich ihre Thesen und Forderungen ziemlich genau mit dem, was dann auch drinnen im Liebfrauendom am Altar gepredigt wird.

Denn um ein Zeichen zu setzen gegen dieses humanitäre Versagen Europas und wohl auch um den zivilen Seenotretterinnen und -rettern Respekt für deren mutige und gefährliche Arbeit zu zollen, zelebrieren im Dom Kirchenrepräsentanten der katholischen, evangelischen, der Griechisch-Orthodoxen sowie der islamischen Gemeinde einen eindrucksvollen Gottesdienst für die Toten im Mittelmeer. Kardinal Reinhard Marx und der evangelische Landesbischof Heinrich Bedford-Strohm predigen im Dialog, Bischof Vasilios von Aristi, Vikarbischof der griechisch-orthodoxen Metropolie Deutschland, und Imam Benjamin Idriz aus Penzberg steuern Texte bei.

„Wie sollen wir leben im Angesicht von so viel Leid?“, fragt Landesbischof Bedford-Strohm. „Es ist gut, dass wir Allianzen der Humanität bilden“, ergänzt er und verteidigt damit auch die Allianz der evangelischen Kirche mit den zivilen Seenotrettern, die gegenwärtig als Einzige im Mittelmeer Menschen retteten. Das entspreche „zutiefst dem Willen unseres Herrn Jesus Christus. In ihm ist Gott selbst Mensch geworden und hat dem Menschen damit eine Würde gegeben, die mit nichts aufzuwiegen ist.“

Kardinal Marx richtet klare, laute Worte an die europäische Politik und fordert fünf „schlichte und einfache Prinzipien“ ein: „An unseren europäischen Außengrenzen kommt niemand zu Tode. Jeder, der an die Grenze kommt, wird menschenwürdig behandelt. Jeder Asylsuchende bekommt ein faires Verfahren. Niemand wird zurückgeschickt, wo Tod und Verderben drohen. Und wir tun alles in den Herkunftsländern der Migranten, dass dort Perspektiven für die Menschen sind.“

Um das zu bewerkstelligen, muss die Politik agieren, sagt Claudia Roth. „Es braucht faire Verteil-Mechanismen“ für die Flüchtlinge, und wenn sich schon 120 deutsche Kommunen im Zuge der „Initiative sichere Häfen“ bereit erklärt hätten, Gerettete aus dem Mittelmeer aufzunehmen, dann solle das Bundesinnenministerium das doch endlich auch so genehmigen. Wie sie sich überhaupt nach der Mahnwache wünsche, dass „noch mehr Bundestagsabgeordnete“ auf das achteten und hörten, was Reinhard Marx als Vorsitzender der Deutschen Bischofskonferenz da einfordere. Außerdem sei es natürlich ein Unding, dass Seenotretter kriminalisiert würden. Wobei sie das im Gespräch mit aktiven Seenotrettern auch noch stärker ausdrückt: Richtiger „Bullshit“ sei das.

Da wird sie ähnlich zornig wie Marx. Wenn man die Totenklage der Kirchenvertreter und die Mahnungen der aktiven Seenotretter gehört hat, möchte man es heiligen Zorn nennen.

*Diesen Text von **Tom Soyer** durften wir freundlicherweise aus der **Süddeutschen Zeitung** vom 16. Dezember 2019 entnehmen.*

2016

Ein Jahr, zwei Geschichten
und ein paar Zahlen

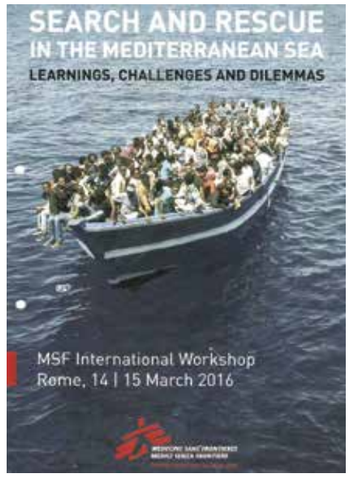
Gottes Segen und ein Ritterschlag vom Admiral

Ganz am Anfang: **Markus Neumann** ist mit **Michael Buschheuer** in Rom und stellt das Konzept von **Sea-Eye** vor. Statt Hohn und Spott gibt es Anerkennung von höchster Stelle und einen Segen von ganz oben, bevor er 2016 auf die Mission 6 geht.

Der Admiral kommt mit großen Schritten auf mich zu. Er ist eine imposante Erscheinung: hochgewachsen, ein mächtiger Bauch. Und er macht eine „bella figura“, wie es nur die Italiener verstehen. Über und über behangen mit militärischem Lametta, schicke, passgenaue Uniform, die ihn schneidig wirken lässt. Der Mann strahlt Autorität aus.

Zugegeben: Er schüchtert mich etwas ein und mein erster Gedanke ist: „Jetzt bekomme ich richtig eingeschenkt.“ Er wird mich mitleidig anlächeln, spöttisch die Nase rümpfen und in überheblichem Ton irgendetwas sagen, was gleichbedeutend ist mit: „Packen Sie Ihren alten Fischkutter ein und überlassen Sie die Arbeit hier den Profis!“ Aber nichts dergleichen geschieht. Das Abziehbild von einem Militär baut sich vor mir auf, schaut mir tief in die Augen und reicht mir seine mächtige Hand: „Gut, dass Sie hier sind, wir brauchen Sie.“

Ich kann mich nicht mehr genau erinnern, was und ob ich etwas gesagt habe, was eine logische Buchstabenfolge ausmacht, oder einfach nur rumgestottert habe. Aber wir sind ordentlich beeindruckt.



Die Einladung zu dem Workshop in Rom. Hier stellten Michael Buschheuer und Markus Neumann das Konzept von Sea-Eye vor.

Wir, das sind Michael Buschheuer und ich, und wir sind in Rom bei einem Meeting zur Seenotrettung. Hier stellen wir unser Konzept, unser Schiff und unseren Plan vor, dem Sterben im Mittelmeer nicht mehr tatenlos zusehen zu wollen. Michael und ich sind in Gesellschaft von anderen NGOs (Nichtregierungsorganisationen ‚non-governmental organizations) wie „Ärzte ohne Grenzen“, dem italienischen Militär und Politikern. Und eigentlich wirken sie alle viel professioneller als unser bunter Haufen aus dem bayrischen Regensburg mit dem umgebauten Fischkutter, der eigentlich schon ein Fall für den Schiffsfriedhof war.

Aber „Gut, dass Sie hier sind, wir brauchen Sie“ ist so etwas wie eine Ordensverleihung von höchster Stelle. →

Markus Neumann war Kapitän auf der Mission 6/2016. Seine Crew und er hatten gleichzeitig sechs seeuntüchtige Boote und über 500 Menschen zu versorgen.

Fotos: Sea-Eye, Ursula Putz

2016

Im Akkord-Tempo bringt das RIB Rettungswesten zu den Geflüchteten. Die Besatzung muss die Menschen beruhigen und unbedingt Panik vermeiden.

> *Bis zur Landung in München werde ich mindestens vier-, fünfmal gesegnet und mit allen Weihen, die die katholische Kirche so im Repertoire hat, ausgestattet.*
>
> MARKUS NEUMANN

So richtig haben sich meine Crew und ich diesen Orden allerdings erst auf hoher See verdient. Wir fahren auf der Mission 6/2016 und haben schon gleich nach Ankunft in der Such- und Rettungszone gleichzeitig mit sechs überfüllten, seeuntüchtigen Schlauchbooten und fast 750 Geflüchteten zu tun. Über Stunden hinweg sind wir allein mit dieser Situation und die alte SEA-EYE ist nicht mal im Ansatz in der Lage, so viele Menschen aufzunehmen. Zwei der Boote lassen bereits Luft, drohen zu sinken. Im Akkordtempo verteilen wir Schwimmwesten und unser RIB ist pausenlos im Einsatz. Erst nach Stunden kommt uns ein italienisches Militärschiff zu Hilfe. Insgesamt haben wir auf dieser Mission 1223 Menschen gerettet. Die „Ordensverleihung“ kommt dann in der offiziellen Einschätzung, dass sie ohne uns ertrunken wären. „Gut, dass Sie hier sind, wir brauchen Sie.“

Rückblende: Rückflug von Rom nach München nach unserem Meeting mit dem Admiral. Neben mir nimmt im Flugzeug eine Ordensschwester Platz. Nachdem die Anschnallzeichen erloschen sind, kommen wir ins Gespräch. Nette Plauderei à la: „Und was haben Sie so in Rom gemacht?“ Die Schwester war auf einer Fortbildung und ist jetzt auf der Rückreise in die USA mit dem Umweg über München.

Und ich? Ich erzähle über die Seenotrettung, über unseren Plan, den wir vorgestellt haben, und über unser Schiff, die SEA-EYE. Ungläubiges Staunen und ein verständnisloser Blick treffen mich. Dann die Bitte, die Geschichte noch mal zu erzählen. Sie glaubt mir kaum, kennt die Situation im Mittelmeer nicht. Immer und immer wieder muss ich neue Details erzählen.

Schließlich erzählt sie mir unter Tränen von ihrem eigenen Schicksal. Sie gehörte zu den Boatpeople, die Ende der 1970er-Jahre übers Meer in seeuntüchtigen Booten flohen, gerettet von dem deutschen Rettungsschiff CAP ANAMUR. Als Waisenkind wurde sie von einer amerikanischen Familie aufgenommen und wuchs in den USA auf.

Zwischen 1970 und 1980 flohen damals fast 1,6 Millionen Menschen aus Vietnam und Kambodscha über das Meer. Schätzungen gehen davon aus, dass mehr als 250.000 Menschen ertrunken sind.

Bis zur Landung in München werde ich mindestens vier-, fünfmal gesegnet und mit allen Weihen, die die katholische Kirche so im Repertoire hat, ausgestattet. Eigentlich kann mir jetzt nichts mehr passieren, denn auch die Schwester befindet: „Gut, dass Sie da sind, wir brauchen Sie.“ •

II 2016 II

Rückkehr auf die alte Dame

Mit der **SEA-EYE** verbindet **Ursula Putz** eine ganz besondere Beziehung – von den ersten Stunden bis zur Rückkehr des Schiffes als stählerne Zeugin der Seenotrettung.

Einsatz für die Crew auf der Mission 14/2016. Kleines Foto: Ursula Putz auf dem RIB, dem kleinen Einsatzboot, das sich als erstes den seeuntüchtigen Booten der Geflüchteten nähert.

Es ist dunkel, als ich die SEA-EYE betrete. Die lange Anreise von Regensburg ist vergessen, als ich die Gerüche, die Geräusche an Bord wahrnehme, und sofort sind wieder die Bilder, die mich mit diesem Schiff verbinden, vor meinem geistigen Auge. Bilder wie das des kleinen Jungen, dem ich „unerlaubt“ eine Banane in die Rettungsinsel gereicht habe. In seinen Augen sehe ich Dankbarkeit, Hoffnung, aber auch Erschöpfung.

Ich bin aber nicht auf dem Mittelmeer in der Such- und Rettungszone vor der libyschen Küste, als sich diese Bilder in meine Erinnerung schieben, sondern im sicheren Hamburg, im Hafenmuseum. Es ist Herbst 2019. Die SEA-EYE dient als Museumsschiff, eine stählerne Zeugin der Seenotrettung. Ich führe Besucher*innen durch das Schiff und erzähle meine Geschichte.

Erzähle davon, wie die SEA-EYE das erste Mal über Nacht Gerettete an Bord hatte. Erzähle von dem Rettungseinsatz in den frühen Morgenstunden des 24. Oktober 2016 mit insgesamt drei manövrierunfähigen Schlauchbooten und 320 Menschen. Erzähle davon, dass nach Stunden des Wartens, →

Fotos: Claudia Schwinn, Sea-Eye

»Beim Blick in den Medizinraum sehe ich eine hochschwangere Frau mit Wehen auf der Trage liegen und ein junges Mädchen mit Infusion, während sich draußen die Menschen übergeben.«

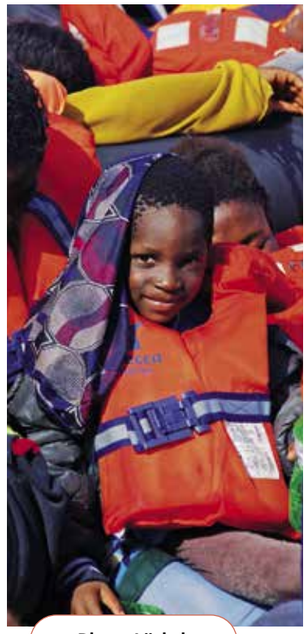
URSULA PUTZ

Eine bewusstlose Frau wird mit dem RIB durch dessen Crew geborgen. An Bord der SEA-EYE wird die junge Frau anschließend medizinisch versorgt.

nach der Ausbringung von zwei Rettungsinseln und der Übernahme von 131 Menschen durch die MINDEN, ein deutsches Seenotrettungsschiff, schlussendlich 189 Menschen an Bord der SEA-EYE über Nacht in Sicherheit gebracht werden. Damals habe ich die Position als Kommunikatorin im RIB, habe Erstkontakt zu den Menschen, beruhige sie, reiche ihnen Rettungswesten und Wasser. Ich, die ehemalige Professorin für Archäologie mit wenig nautischer Erfahrung aus dem beschaulichen Niederbayern. Jetzt sitze ich im kleinen Einsatzboot, das sich vorsichtig den überladenen Booten mit den Geflüchteten nähert, damit unter ihnen keine Panik entsteht.

Es gibt keine Unterstützung, weder durch die europäische Marine noch durch die italienische Küstenwache. Stunden des bangen Wartens liegen vor uns, während sich das Wetter zusehends verschlechtert. Die Mannschaft der SEA-EYE, bestehend aus acht Ehrenamtlichen, ist auf sich allein gestellt.

In Rettungsdecken gehüllt verbringen die Gäste die Nacht an Bord der SEA-EYE. Der Wind wird auffrischen, der Seegang stärker werden. Es wird für alle keine einfache Nacht.



„Dieses Lächeln werde ich nicht vergessen. Was wohl aus ihm geworden ist?“ Ursula Putz und eine ihrer bewegenden Erinnerungen an die Mission 14/2016.

Oben: die Crew auf ihrer Überfahrt der SEA-EYE von Rostock nach Brest. Darunter: Stolz präsentiert Ursula Putz ihren Schriftzug SEA-EYE.

Dies alles erzähle ich, während ich über das Vordeck laufe. In meinem Geiste sehe ich hier Menschen, in Rettungsdecken eingewickelt, dicht gedrängt auf dem nassen Holzboden liegen, seitlich schwappt bei jedem Wellengang erneut Wasser über die Bohlen. Beim Blick in den sogenannten Medizinraum sehe ich wieder die hochschwangere Frau mit Wehen auf der Trage liegen und ein zusammengekauertes Mädchen mit Infusion, während sich draußen die Menschen reihenweise übergeben müssen. Die SEA-EYE rollt auf ihrer Fahrt nach Norden gewaltig von rechts nach links. An der Reling drängen sich die frierenden Menschen dicht an dicht. Es wird für alle eine schwere Nacht. Dies alles habe ich vor Augen, ebenso diesen kleinen Jungen. Was wohl aus ihm geworden ist? Diese Frage kommt mir immer wieder in den Sinn. Sehe ich heute einen kleinen Jungen auf der Straße, betrachte ich die Gesichtszüge ganz genau. Würde ich ihn nach vier Jahren wiedererkennen? Damals faszinierte mich sein Lächeln. Er wusste, dass er vorerst in Sicherheit war, zusammen mit seiner Mutter, an die er sich eng schmiegte.

Am nächsten Morgen, am 25. Oktober 2016, nachdem sich ein Frachter zum Schutz gegen die hohen Wellen neben uns positioniert hatte, beginnt gegen 6:35 Uhr die Übergabe der Geretteten an ein italienisches Marineschiff. Um 9:30 Uhr ist das Shutteln der Menschen beendet, wir räumen auf und säubern die Rettungswesten, um für den nächsten Einsatz gerüstet zu sein.

Im Gedächtnis bleiben mir die Blicke, die Augen, die mich ansahen, voller Angst, Verzweiflung und auch Hoffnung. Hoffnung auf ein Leben in Freiheit und Sicherheit. Ob es dem Jungen und seiner Mutter heute gut geht? Wo und wie leben sie heute, vier Jahre nach ihrer Flucht?

Ich stehe an Bord der SEA-EYE und blicke auf die Hamburger Skyline. Mit der alten Dame verbindet mich verdammt viel. Den grünen Anstrich habe ich ihr mit verpasst, habe den Schriftzug in einer Nacht-und-Nebel-Aktion angebracht und war auf der Überfahrt von Rostock ins Mittelmeer dabei.

Wir haben viele Widerstände überwunden, ich habe viele Widerstände überwunden. Ich ließ mich nicht in die Kombüse abschieben, wo die Kerle gerne die Frauen sehen. Ich war an Deck und habe „meinen Mann gestanden“. Ich habe meinen Beitrag geleistet. Mit der SEA-EYE konnten fast 12.000 Menschen vor dem Ertrinken im Mittelmeer bewahrt werden. Insgesamt drei Mal war ich auf Missionen – und darauf bin ich stolz. ●

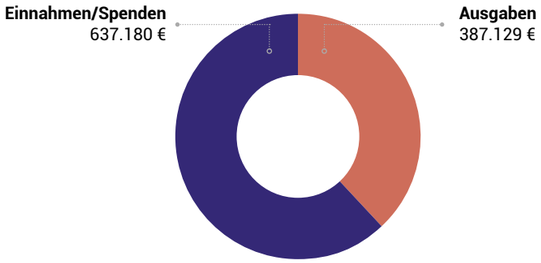
Fotos: Sea-Eye

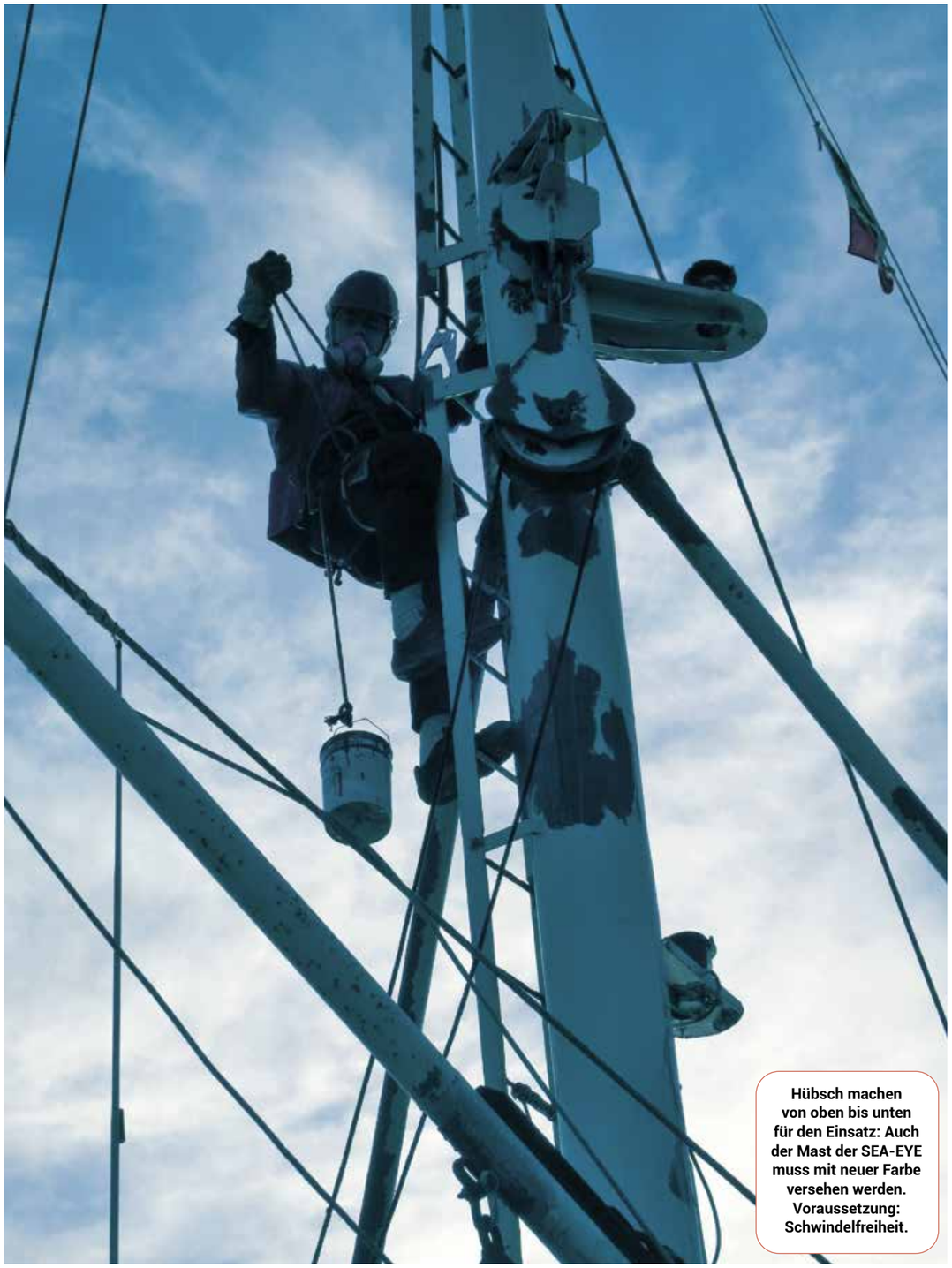
Aus dem Fotoarchiv 2016: Crewtreffen in Regensburg (o. l.), SEA-EYE mit Seehund, Schiffsimpressionen, Michael Buschheuer (u. r.)

2016: Wir möchten Zahlen!

Eine solide Grundlage mit einem Überschuss zeichnet das erste Jahr aus.

Mit einem ordentlichen Einnahmenpolster konnten wir das Jahr 2016 abschließen. Mit einem soliden Plus sind wir in das Jahr 2017 gestartet. Bei den Ausgaben 2016 war der größte Posten die Anschaffung von SPEEDY, einem Schnellboot. Hier beliefen sich die Kosten auf 93.725 Euro. SPEEDY wurde noch im selben Jahr von der sogenannten libyschen Küstenwache gekapert.

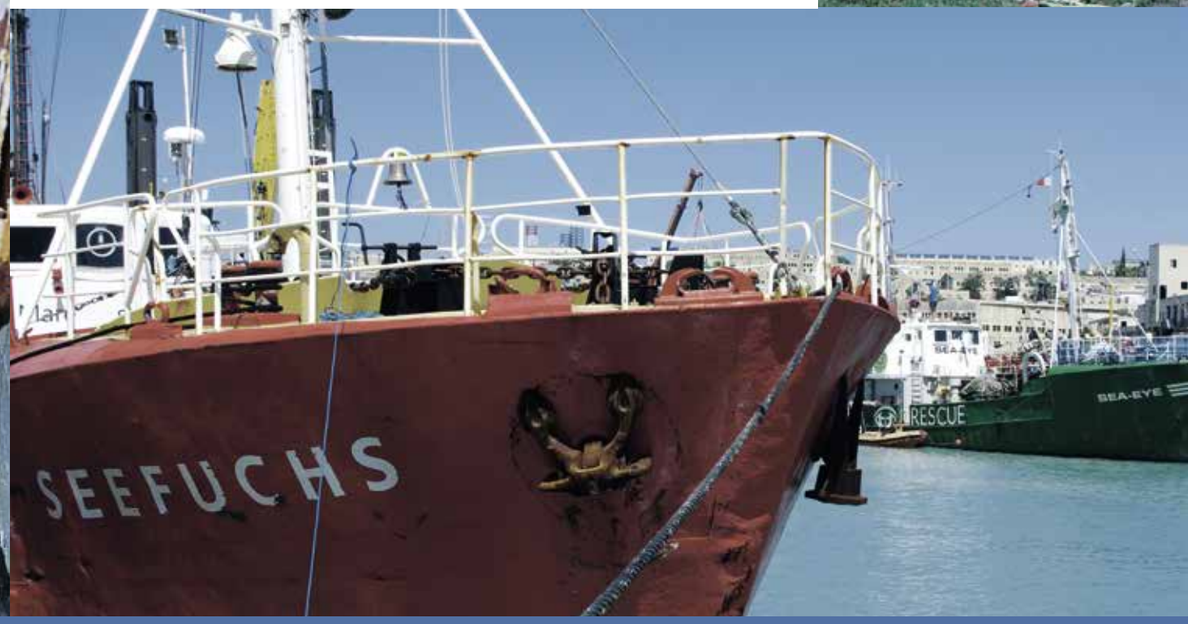




Hübsch machen von oben bis unten für den Einsatz: Auch der Mast der SEA-EYE muss mit neuer Farbe versehen werden. Voraussetzung: Schwindelfreiheit.

2017

Ein Jahr, zwei Geschichten
und ein paar Zahlen



2017

Hand in Hand

Beeindruckendes wird geleistet, wenn alle zusammen helfen. Katastrophal, wenn die Kette der helfenden Hände versagt. Beides hat **Petra Oeckler** auf der Mission 3/2017 erlebt.

Hand in Hand arbeiten die Retter*innen: So hat Petra Oeckler (kleines Foto) die guten Seiten der Rettung in Erinnerung. Aber es gab auch negative Beispiele.

Unser notdürftiges „Hospital“ auf der SEA-EYE ist schon mit drei Personen voll. Ed, der Arzt, und Robert, unser Sanitäter, rufen mich zu Hilfe. Auf der Krankenliege liegt eine junge Frau, die Haut seltsam grau. Als Erstes fällt mir ihr gewölbter Bauch auf. Sie ist schwanger. Ed und Robert bemühen sich, sie wiederzubeleben. Sie kam noch aus eigener Kraft aus dem maroden Schlauchboot zu uns an Bord, kollabiert aber kurz darauf. Jetzt soll ich Ed bei der Herz-Lungen-Massage ablösen. Robert bedient die Beatmungsmaske. Mehrmals fragen mich die beiden, ob ich mich dazu in der Lage fühle. Wir achten aufeinander in dieser schwierigen Situation. Während ich ihren Brustkorb bearbeite, denke ich: „Sie ist doch schwanger!“ Als ob das Schicksal darauf Rücksicht nähme. Nach einiger Zeit löst mich Karl-Heinz ab. Er ist unser zweiter Maschinist und schon 70 Jahre alt. Im Berufsleben war er Metzgermeister und bei uns an Bord ist er mit unglaublicher Energie immer da, wo er gebraucht wird und helfen kann. Hand in Hand eben.

Als wir – neun Fremde – an Bord kamen, hofften wir alle, dass wir gemeinsam etwas bewirken können. Am Ende waren es vier Tage Dauereinsatz mit 1389 geretteten Menschen, aber auch elf Toten.

Während der Mission erleben wir Solidarität und Beispiele großartiger Zusammenarbeit. Mit den Geretteten, mit anderen NGOs, mit Fischern, mit der italienischen Küstenwache, mit der Berufsschifffahrt und auch mit einem Militärschiff der Operation „Sophia“.

Das Abbergen eines großen Holzbootes mit 500 Personen am 15. April ist überhaupt nur möglich, weil die Crew der IUVENTA und wir zusammenarbeiten. Hand in Hand eben. Eine Rettung, die uns an die Grenzen bringt: Mein erster Gedanke, als wir mit dem RIB auf das völlig überladene, vom Kentern bedrohte Boot zufahren, ist: „So sieht es in der Hölle aus.“ Menschen schreien, springen ins Wasser, und auf dem Deck schlagen Männer mit Gürteln auf ihre Leidensgenossen ein, um Panik zu unterbinden. Stundenlang bergen wir Menschen ab und bringen sie an Bord. Immer wieder springen Geflüchtete unkontrolliert ins RIB. Am Nachmittag trifft dann der Tender RHEIN der Bundesmarine ein und übernimmt die Geflüchteten. Dass sie unsere Rettungswesten nicht geordnet an uns zurückgeben, sondern einzeln ins Wasser werfen, ist deren Zeichen von Missachtung. Hand in Hand arbeiten geht anders.

Am 16. April erreicht uns ein Funkspruch, der ein sinkendes Schlauchboot meldet. Auf der Position angekommen, sind schon RIBs der Organisation „Migrant Offshore Aid Station“ vor Ort, die hinteren Luftschläuche des Schlauchbootes sind schon leer. Das Wasser schwappt hüfthoch darin. Die RIBs bugsieren das Boot zur SEA-EYE, die ersten Menschen klettern an Bord. Manchen fehlt die Kraft, sie kriechen, klammern sich aneinander oder müssen gehievt werden. Alle sind völlig durchnässt und ausgekühlt. Ein völlig nackter Mann wird an Bord gebracht. Wir verteilen Overalls und Rettungsdecken. Als ich zur Unterstützung ins Hospital gerufen werde, übernehmen sofort ein paar geflüchtete Frauen meine Stelle. Die SEA-EYE ist mit 202 Menschen total überfüllt. Zu allem Überfluss kommt auch Wind auf. Starker Wind.

Die SEA-EYE rollt bedrohlich, mehrere Übergabeversuche an größere Schiffe scheitern. Für die frierenden Menschen an Deck beginnt noch eine Nacht unter freiem Himmel. Die Situation spitzt sich zu. Schließlich setzen wir einen Notruf ab. Ein Frachter eilt uns zu Hilfe und fährt parallel zu uns als Wind- und Wellenbrecher, bis Stunden später zwei Schnellboote der italienischen Küstenwache die Menschen übernehmen und in Sicherheit bringen.

Ich bin dankbar, Teil dieser Hand in Hand arbeitenden Menschen gewesen zu sein. Ich habe mit eigenen Augen gesehen, dass unsere Hilfe existenziell nötig ist, und habe erlebt, welch grausame Folgen es hat, wenn sie zu spät kommt.

Ich werde nie vergessen, wie kalt sich die Haut der schwangeren Frau angefühlt hat. Und obwohl wir Hand in Hand um ihr Leben gekämpft haben, hat sie es nicht geschafft. Ich kenne nicht einmal ihren Namen. ●

Unsere Gäste werden übergeben. Auch hier hat das Hand-in-Hand-Arbeiten der verschiedenen Organisationen gut funktioniert.

Als wir an Bord kamen, hofften wir alle, dass wir gemeinsam etwas bewirken können. Am Ende waren es vier Tage Dauereinsatz mit 1389 geretteten Menschen, aber auch elf Toten.

PETRA OECKLER

Kleiner Mann mit guter Laune.

Hoffnungslos überfüllt, seeuntüchtig und die See wird immer rauer. Für diese Menschen kam die Rettung in letzter Minute.

Fotos: Daniel Kempf-Seifried

2017

Drei Schlauchboote und eines davon lässt bereits Luft. Das wird kein schöner Tag werden, das war uns klar.

Fotos: Manuel Seber/Sea-Eye

Überlebenskampf auf dem Meer

Chris Orlamünder war als Kapitän der **SEA-EYE** auf der Mission 5/2017. Im Stakkato der Seefahrt beschreibt er dramatische Szenen und wird am Ende sehr persönlich.

13. Mai 2017, 4:30 Uhr: Der Maschinist startet die Hauptmaschine unserer tapferen „Lady“. Wir befinden uns ca. 34 Seemeilen nördlich der libyschen Küste. Der Wind hat letzte Nacht langsam auf Nord gedreht. Jetzt nur noch 3 Windstärken, aber wir haben immer noch 1–2 Meter Welle, da wir in den letzten 48 Stunden Wind aus Süd mit 7–8 Windstärken hatten. 2 Tage Überfahrt von Malta bis in die Such- und Rettungszone, gegen den Wind und gegen 2–3 Meter Welle. Die Fahrt ins Einsatzgebiet scheint unendlich lang, da ein Großteil der Besatzung mit Seekrankheit zu kämpfen hat. Und auch ich werde nicht verschont.

Dass wir nicht länger in Malta geblieben sind, war unser aller Entscheidung. Weil wir wissen, dass Boote an der libyschen Küste bei (ablandigem) Südwind ablegen. Wir hatten den sicheren Eindruck: Wenn wir jetzt gegen den Sturm losfahren, dann werden wir gebraucht, wenn unten der Wind abflaut. Genau so sollte es kommen: Aber wir ahnten nicht, was uns erwartete.

6:02 Uhr: Anruf der Seenotleitstelle aus Rom (Maritime Rescue Coordination Center – MRCC) auf unser Satellitentelefon. Sie wollen unsere exakte Position wissen. Nichts Ungewöhnliches – denken wir.

8:00 Uhr: Anruf des MRCC. „Wir haben eine Sichtung von vier Schlauchbooten … bitte begeben Sie sich sofort zu folgender Position.“

8:05 Uhr: Wir ändern unseren Kurs zur angegebenen Koordinate und befinden uns nach der Alarmierung zum Briefing der Crew auf dem Hauptdeck. Alle sind angespannt. Der Sturm sitzt noch in unseren Knochen. Es passiert, was wir erwartet und befürchtet haben. Südwind ermöglicht das Ablegen. Vier Schlauchboote. Klar ist, das übersteigt unsere Kapazitäten. Und: Wir sind allein. Keine andere NGO, keine italienische Küstenwache in der Nähe. Jeder macht sich bereit, bezieht seine Position, →

> *Unsere Crew hat ihr Bestes gegeben an diesem 13. Mai 2017: Aber wir fühlten uns trotzdem nicht gut dabei.*
>
> CHRIS ORLAMÜNDER

legt seine Ausrüstung an, isst einen Happen. Es wird ein langer Tag.

9.30 Uhr: Wir sichten das erste Schlauchboot, dann das zweite, dann ein drittes, dann ein viertes. Ich stoppe die SEA-EYE in sicherem Abstand. Aktuell NNW mit 3–4 Windstärken und 1–2 Meter Wellen. Neuer Nordwind trifft auf alte Dünung: chaotisches Wellenbild. Dann beginnen die geübten Abläufe. RIB-Crew ist einsatzbereit. Kranführer und Rettungsleiter bekommen von mir grünes Licht zum Auskranen.

9:45 Uhr: Rettungswesten werden geladen, das RIB fährt zu dem Schlauchboot, das schon Luft verliert. Auf einem Schlauchboot werden bereits Tote „gezeigt". Spätestens jetzt ist uns klar, dass dies kein schöner Tag werden wird.

10:05 Uhr: Die Seenotleitstelle in Rom antwortet auf meine dringende Bitte nach Unterstützung durch Küstenwache und Militär: „Sir, wir haben die Navy informiert, sie antwortet nicht. Sorry, die werden Ihnen nicht helfen." – „Danke für das Gespräch", denke ich. „Ich brauche jetzt Ihre Hilfe", sage ich, „sonst werden hier viele Menschen sterben." – „Wir haben hier circa 500 Menschen, die können wir nicht aufnehmen: Schicken Sie Hilfe!"

Wenig später informiert mich das MRCC: „Wir schicken 2 Fast Rescue Boats. Sie starten in Kürze von Lampedusa und können frühestens in 5 Stunden bei Ihnen sein." – „5 Stunden", wiederhole ich frustriert.

Ich informiere meine Crew: Es wird ein langer Tag. Kein Sprint, sondern ein Marathon.

11:30 Uhr: Unsere tapfere RIB-Crew hat inzwischen Rettungswesten an alle 492 Menschen verteilt. Der Wind treibt die Boote auseinander. Lange Wege sind zu überbrücken – Welle und Wind erschweren alles. 1 instabiles Boot, 2 stabile Boote und 1 Boot mit panischen Menschen.

11:40 Uhr: Das instabile Boot muss entlastet werden, wir evakuieren Frauen und Kinder. Das reicht nicht. Wir bringen drei Rettungsinseln aus und evakuieren möglichst viele auf die Inseln. Das läuft nicht immer ganz wie gedacht: Menschen fallen ins Wasser. Wir retten sie wieder. Der Puls steigt. Während unser RIB draußen die Menschen beruhigt, versorgt, umlagert, aus dem Wasser holt, kümmern wir uns auf der SEA-EYE um Frauen, Kinder und einzelne Männer, die wir aus dem Wasser gerettet haben.

11:45 Uhr: Der 244-Meter-Tanker MV Ohio kommt uns auf Anweisung des MRCC zu Hilfe und gibt uns Windschutz. Besser als nichts. Inzwischen erfahren wir, dass die italienischen Schnellboote später ankommen werden als angekündigt. Resignation macht sich breit.

Gegen Nachmittag wird es schwieriger, die Boote zusammenzuhalten. Als sich unser RIB einem Schlauchboot in sicherem Abstand nähert, um mit den Menschen Kontakt aufzunehmen, springen plötzlich 20–30 Menschen ins Wasser und versuchen, das RIB zu erreichen. Ich sehe dies von der Brücke nach achtern aus und muss schnell entscheiden. „RIB – beidrehen, sofort." Gleichzeitig lege ich den Vorwärtsgang der SEA-EYE ein: eindringliches Signal an die Menschen in Panik – nicht springen!

Gott sei Dank wirkt es. Sofort hören die Menschen auf zu springen. Nachdem sie von dem Schlauchboot weggetrieben sind (zum Glück sind alle mit Schwimmwesten ausgestattet), funke ich dem RIB, sie wieder einzusammeln. Momente, die ich nie vergessen werde. Wegzufahren, wenn Menschen im Wasser sind, ist keine leichte Entscheidung. Nach dem Einsatz wird Klaus, der RIB-Fahrer, auf mich zukommen und sagen: „Es waren mehr Menschen im Wasser, als wir mit dem RIB gefunden haben!" Wir schweigen. Auch das wird uns begleiten.

Auf der SEA-EYE sind Mütter und Kinder wieder vereint. Bis auf ein Kind. Die Mutter nicht gefunden. Das Kind schreit. Ich kapiere es nicht: „Wo ist die Mutter?", frage ich die Crew. Wir tragen das Kind

Frauen und Kinder werden als Erste in Sicherheit gebracht und an Bord der SEA-EYE versorgt. Hier Bordarzt Jan.

Die Crew um Kapitän Chris Orlamünder hat fast Übermenschliches geleistet. Zufrieden waren sie dennoch nicht.

von Frau zu Frau und schließlich nimmt die richtige Mutter das Kind. Dieses Ereignis kann ich nicht vergessen. Wenn Mütter so traumatisiert sind, dass sie ihre Kinder nicht mehr zu sich nehmen, dann offenbart dies die unvorstellbare Grausamkeit: Flucht aus furchtbarsten Situationen, Bürgerkrieg in Libyen, Überlebenskampf auf dem Wasser. Wie weit sind wir gekommen?

19:00 Uhr: Ein unendlicher Nachmittag geht zu Ende, die Schnellboote kommen an. Eines der Schnellboote sucht eines der vier Schlauchboote, das mittlerweile Richtung Libyen abgetrieben ist. Das andere Schnellboot sieht einen Mann im Wasser, rettet ihn und bringt ihn zu uns. Doch trotz Reanimationsversuchen können wir nichts mehr für ihn tun. Später müssen wir ihn in einen Leichensack legen: Das Grauen nimmt kein Ende.

20:30 Uhr: Endlich. Der große italienische Seenotkreuzer CP 941 erreicht uns. Wir atmen auf. Doch es wird noch bis 0.15 Uhr dauern, bis alle Menschen an Bord von CP 941 sind und wir die geretteten Frauen, Kinder und Männer von der SEA-EYE an die Küstenwache übergeben.

Bilanz des Tages: 492 Überlebende, 7 Verstorbene (lt. Küstenwache), und wir wissen nicht, wie viele nicht mehr gefunden wurden. Wären wir nicht nach dem Sturm vor Ort gewesen – wie viele Menschen hätten an diesem Tag überlebt?

Warum ich mich in der Seenotrettung engagiere? Neben vielen Gründen gibt es zwei ganz persönliche. Mein Bruder ertrank beinahe mit etwa vier Jahren. Mein Vater rettete ihn. Und: Mit 20 Jahren brach ich im Eis ein und kam fast nicht mehr raus. Keiner der vielen Menschen in der Nähe half mir. Das habe ich nie vergessen.

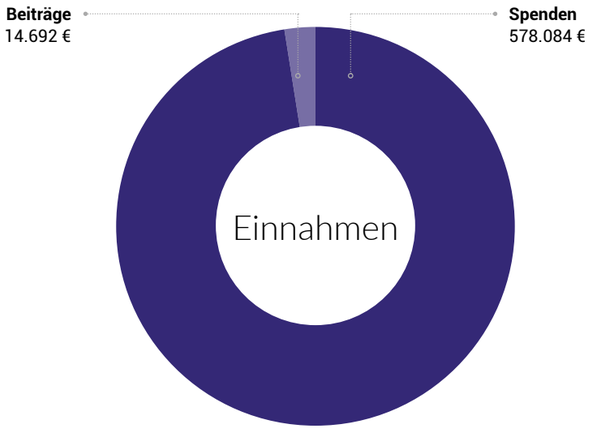
Unsere Crew hat ihr Bestes gegeben an diesem 13. Mai 2017: Aber wir fühlten uns trotzdem nicht gut dabei. All dies will verarbeitet werden. All dies wird uns begleiten. Posttraumatische Belastungssymptome sind Wochen später verschwunden, aber die Erinnerung wird mich nicht verlassen. Im besten Fall wird sie verblassen.

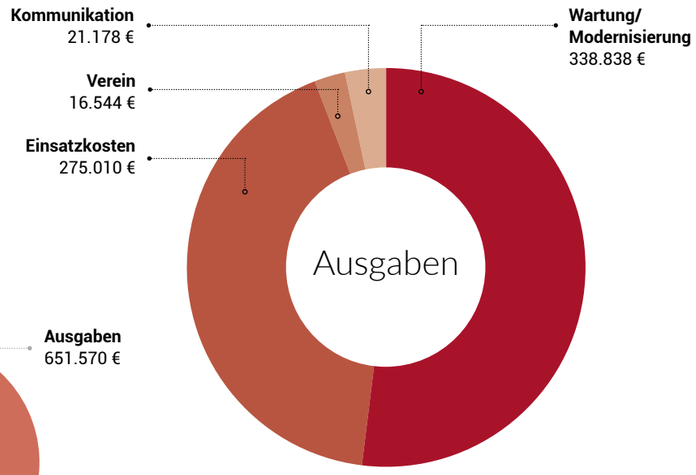
Ich war Zeuge eines brutalen Überlebenskampfs auf dem Wasser. Ich werde diesen Tag nie vergessen. •

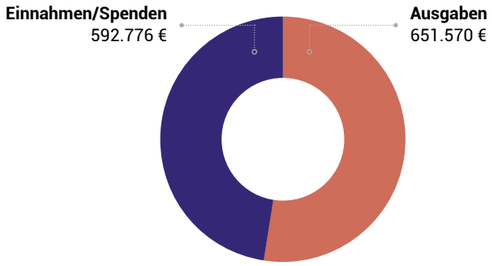
2017: Die Rechnung, bitte!

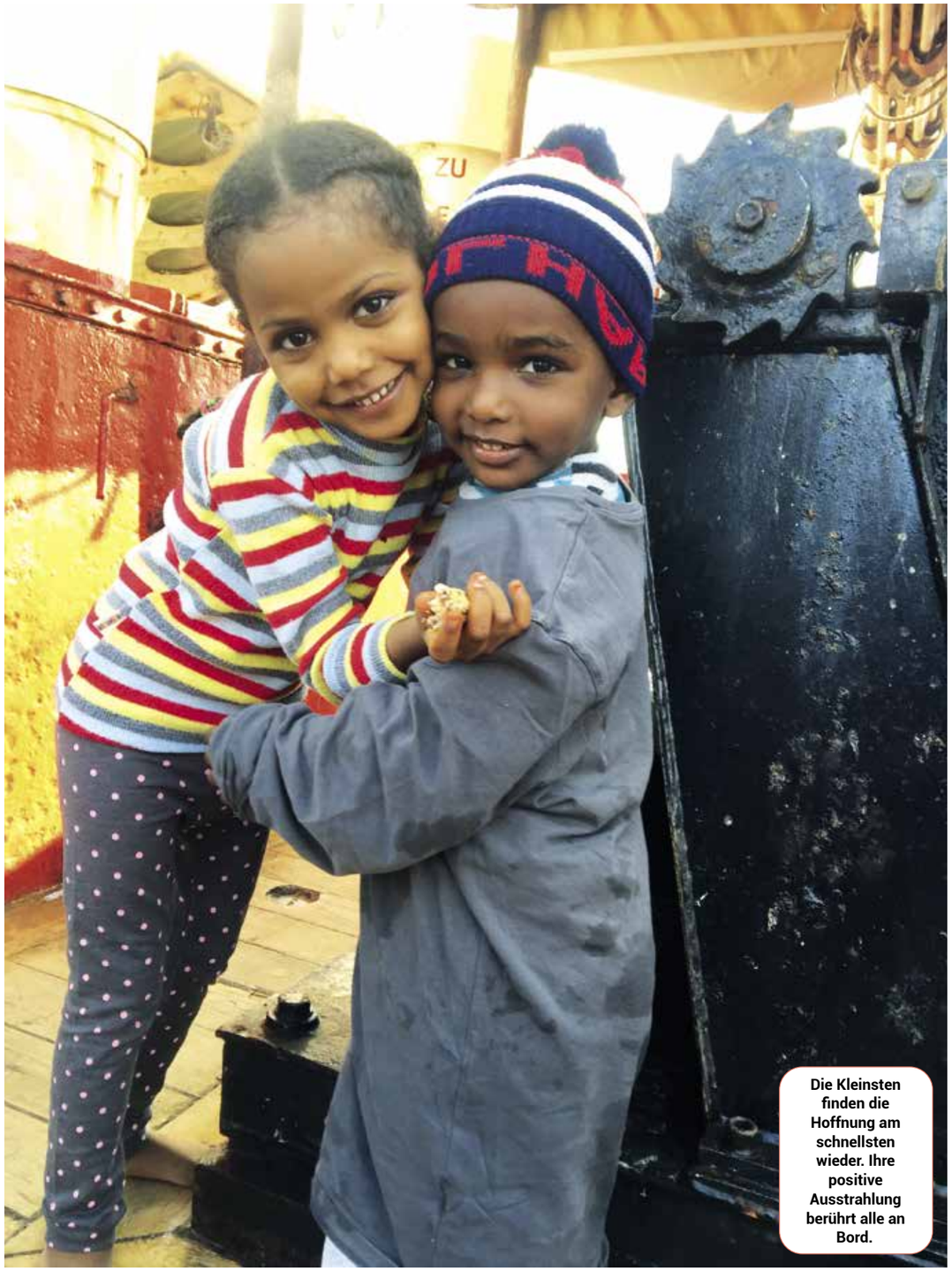
Ein zweites Schiff und mehr Einsätze lassen die Kosten steigen.
Wir schafften das Jahr trotzdem.

2017 war ein bewegtes Jahr in der Geschichte von Sea-Eye. Aber welches Jahr war das eigentlich nicht? Mit der Anschaffung der SEEFUCHS im April haben wir im Mai ein zweites Schiff ins Mittelmeer entsandt, was sich natürlich auf die Kosten ausgewirkt hat. Auf der Ausgabenseite ist auch ersichtlich, dass unter Wartung/Modernisierung mit 338.838 Euro der größte Posten aufgeführt ist. Auch die Einsatzkosten mit 275.010 Euro sind mit zwei Schiffen deutlich höher. So wurde 2017 mit einem Minus von 58.794 Euro abgeschlossen.
Allerdings sind wir dank dem Polster aus dem Vorjahr nicht in die roten Zahlen geraten und der Verein geriet zu keinem Zeitpunkt in eine finanzielle Schieflage.









Die Kleinsten finden die Hoffnung am schnellsten wieder. Ihre positive Ausstrahlung berührt alle an Bord.

Foto: Sea-Eye

2018

Ein Jahr, zwei Geschichten
und ein paar Zahlen

Die Nacht, in der aus unseren Gästen Helfer*innen wurden

Lebensgefahr auf der **SEEFUCHS**. Hoffnungslos überfüllt sucht das Schiff einen sicheren Hafen. **Judith Barth** über die Mission 6/2018 und darüber, wie plötzlich alle helfen – fast alle.

Judith Barth auf der Mission 6/2018. Die dramatischen Stunden, die sie auf der SEEFUCHS erlebt, beschäftigen sie noch lange.

Fotos: Erik Marquardt

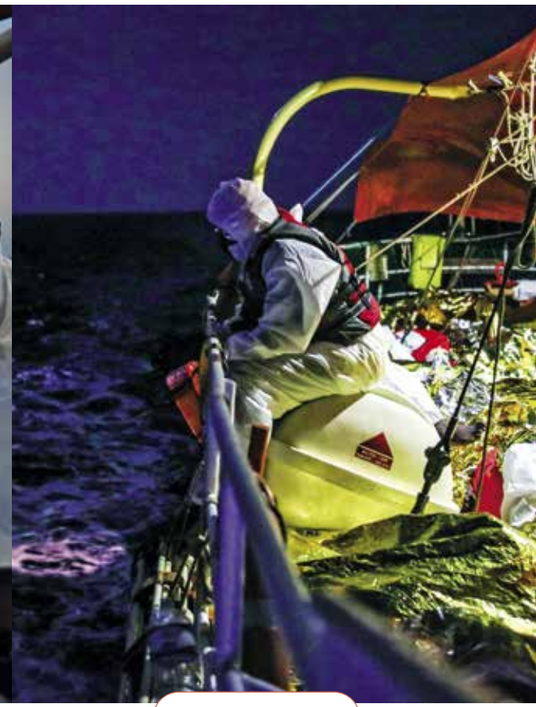
Ich stehe auf dem Hauptdeck und spüre die lauwarme Luft auf meiner Haut. Noch ist sie lauwarm, aber die Sonne ist auch noch nicht untergegangen. In mir breitet sich die Hoffnung aus, dass sich heute weniger Menschen erkälten als in der letzten Nacht. Die SEEFUCHS ist voll, nein, sie ist überfüllt. 150 Menschen sind an Bord. Sie liegen auf der Ankerwinde, auf dem Boden, unter und in einem Beiboot. Nicht alle können sich hinlegen, dazu mangelt es an Platz. Mit meinen Gedanken bin ich beim gestrigen Tag. Auch da hatten die Menschen wenig Platz auf ihrem total überfüllten Schlauchboot. Sie gerieten in Panik, als wir ihnen die Rettungswesten reichten, manche fielen ins Wasser. Dabei sind sie doch nur auf der Suche nach einem sicheren Platz.

Ich muss unsere Gäste zählen, nach ihrer Herkunft fragen. Auf dem Achterdeck beginne ich bei den Männern, das Hauptdeck ist sicherer und für Frauen und Kinder bestimmt. Aber es ist kein Durchkommen, zu dicht liegen die Menschen. Durchzwängen? Ich müsste ihnen auf die Füße steigen. Dieser Gedanke ist mir unerträglich. Diesen Menschen auf die Füße zu steigen, die in letzter Zeit zu viel getreten worden sind? →

Hoffnungslos überfüllt, jeder Platz an Deck wird als Sitz- oder Liegefläche genutzt. Würde sich in dieser Situation auch noch das Wetter verschlechtern, würde es schnell zur Katastrophe kommen.

Das Gummiboot der Geflüchteten droht zu sinken, keine Hilfe in Sicht: Wir müssen die Menschen an Bord nehmen. Die SEEFUCHS ist schwer beladen.

Erschöpft, aber erst mal in Sicherheit. Auf der SEEFUCHS müssen alle zusammenrücken. Zum Glück ist die See ruhig und das Wetter stabil.



Die Nacht wird lang und unruhig. Wer kann, versucht zu schlafen. Wer nicht, hängt seinen Gedanken nach. Insgesamt zwei Nächte hält diese kritische Situation an.

Ich bin hilflos.

Vermutlich sind mir meine Gedanken ins Gesicht geschrieben, denn die Männer verstehen mich. Sie wecken Schlafende, um mir den Weg frei zu machen, und fangen von selbst an, weiterzuzählen und mir ihre Herkunft zu nennen: „We are five from Nigeria.“ – „Three ... four from Sudania!“ So ersparen sie mir, dass ich bis nach hinten steigen muss. Wenn ich jemanden nicht verstehe, ist sofort jemand da, der beim Dolmetschen hilft. Aus Gästen werden Helfer*innen.

Unser Kapitän ist währenddessen auf der Suche nach einem größeren Schiff, das unsere Gäste aufnimmt und in einen sicheren Hafen bringt. Doch die Seenotleitstelle in Rom erklärt sich für nicht zuständig. Nach einigem Hin und Her erhalten wir das „Angebot“, dass Frauen und Kinder aufgenommen werden, wir mit ausreichend Nahrung, Decken und Trinkwasser versorgt werden. Doch dafür müssen wir nach Sizilien. Die Fahrt dauert zwei Tage und zwei Nächte. Unsere Gäste sind Sonne und Wind schutzlos ausgesetzt. Außer weißen Plastikoveralls und Rettungsdecken haben wir nichts Wärmendes zu bieten. Sie tragen meist noch ihre vom Meer durchnässte Kleidung und alle sind barfuß. Die Schuhe habe man ihnen weggenommen, erzählen sie. Und ich wäre ihnen fast auf die Füße gestiegen …

Die Crew trifft sich zu einer Besprechung in der Messe und wir entwickeln einen Schlachtplan. An der Reling des Achterdecks installieren wir Netze, damit niemand durch die Lücken über Bord geht. Wir bitten die Leute, ihre Rettungswesten wieder anzulegen, und informieren sie über die Lage. Das Trinkwasser reicht für alle, doch es gibt nur eine Toilette mit defekter Spülung und nur eine Mahlzeit am Tag. Das geplante Wachsystem behalten wir bei, doch statt Ausschau zu halten, ist jetzt die Versorgung der Gäste unsere Aufgabe. Mit einem Wasserkocher, Fassungsvermögen ein Liter, bereiten wir zwölf Kilogramm Couscous zu. Mehr haben wir nicht. Unsere Gäste helfen mit, so gut es geht. Sie suchen uns auf, wenn es jemandem schlecht geht und sie oder er medizinische Hilfe benötigt. Manche bitten um Müllsäcke und sammeln das Einweggeschirr ein. Aus Gästen werden Helfer*innen. Alle helfen zusammen.

Das versprochene Schiff kommt mitten in der ersten Nacht und nimmt nur einige Frauen und Kinder auf. Die Hilfsgüter beschränken sich auf Biskuitküchlein in Müsliriegelgröße, zehn Wolldecken, fünfzig Liter Birnensaft in kleinen Tetrapaks und Trinkwasser. Es entsetzt mich, wie wir den menschenverachtenden Umgang der Politik gegenüber den fliehenden Menschen – und uns – zu spüren bekommen. Hier versagt die Hilfe.

Trotzdem gelingt es uns, die Situation zu meistern. Was wir da eigentlich tun, kann ich noch gar nicht fassen, aber irgendwas scheinen wir richtig zu machen. Denn mit unseren Gästen erreichen wir sicher Sizilien. ●

Anfang und Ende einer Mission. Wir entdecken das seeuntüchtige Gummiboot, müssen die Menschen in Sicherheit bringen. Nach zwei Tagen sind wir in einem sicheren Hafen.

2018

Fotos: Eric Marquard, Michal Dyjuk

Die letzte Fahrt der SEEFUCHS

Klaus Stadler war als Kapitän auf der letzten Rettungsmission 7/2018. Es hätte eine „normale“ Fahrt werden können. Und dann kam es anders als gedacht.

Es schien, als würde die Mission 7/2018 der SEEFUCHS ganz „nach Drehbuch“ ablaufen: Auffinden eines Flüchtlingsboots, Versorgung mit Schwimmwesten und Trinkwasser, Absicherung und Warten, bis ein geeignetes Schiff – in diesem Fall die SEA-WATCH 3 – eintrifft und die Geflüchteten an Bord nimmt. Doch dann kam alles anders. Ein Wechselbad der Gefühle. Beim Auslaufen aus dem Hafen von La Valletta (Malta) begegnet uns die AIDA mit fröhlich winkenden Menschen an Bord. Ironie?

Bei besten Wetterbedingungen, strahlendem Sonnenschein zeigt sich das Mittelmeer spiegelglatt, blau und trügerisch unschuldig. Bis uns das MRCC Rom am 6. Juni 2018 den Seenotfall 383 zuweist. Ein Schlauchboot mit mehr als 100 Insassen.

„Volle Kraft voraus!“ Was für die Maschine gilt, gilt auch für uns. Die Anspannung steigt. Um 15:44 Uhr sehen wir auf dem Radarschirm einen Helikopter und wenig später ein Schlauchboot. Deshalb sind wir hier! Jetzt geht alles Schlag auf Schlag: Um 16:15 Uhr haben wir Sichtkontakt und um 16:45 Uhr →

2018

Kreuzfahrt trifft Seenotrettung: Beim Auslaufen winken uns die Passagiere der „Aida“ zu. Ironie oder ein Zeichen aus einer Welt, aus der wir kommen?

Kritische Momente beim Abbergen der Geflüchteten. Menschen fallen ins Wasser. Doch zum Glück sind sofort rettende Hände da.

ist unser RIB (das kleine Einsatzboot) CHARLOTTI unterwegs. Die Crew der SEEFUCHS funktioniert wie ein Räderwerk. Das viele Üben hat sich gelohnt. Ein gutes Gefühl.

Schwimmwesten, Wasser verteilen, beruhigen. Fast Routine. Bis der Wellengang zunimmt, das Schlauchboot Luft verliert und Wasser eindringt. Dann fällt auch noch der Außenborder unseres RIBs aus. Ich entscheide, die Geflüchteten an Bord der SEEFUCHS zu nehmen. Für ein paar Stunden nur. Denn dann will die in der Nähe befindliche SEA-WATCH 3 die Menschen übernehmen. Doch daraus wird nichts. Eine herbe Enttäuschung. Aufgrund des zunehmenden Wellengangs ist ein Transfer von Schiff zu Schiff nicht mehr möglich. Mit 120 Gästen nehmen wir Kurs Nord und bitten das MRCC Rom um Unterstützung. Die kommt auch. In Gestalt der CP 941, eines Schiffs der italienischen Küstenwache. Erneut keimt Hoffnung auf. Und gleich die nächste Enttäuschung. Zwei Transferversuche auch dieser Profis scheitern. Wir geraten in den politischen Clinch zwischen Malta und Italien. Zorn und Wut gilt es zu kontrollieren, als Malta uns keinen sicheren Hafen zuweisen will. Als der Krängungsmesser (Neigungsmesser immer öfter über die 40-Grad-Marke steigt, setze ich den Notruf „Pan-pan“ ab. Das erste und hoffentlich letzte Mal in meinem Leben. Wir können die Sicherheit der Gäste nicht mehr gewährleisten. Da kommt Bewegung in die Sache. Malta beordert den Frachter MINERAL ENERGY an unsere Luv-Seite, um uns Wind- und Wellenschutz zu geben. Das zeigt Wirkung. Wie auf einem Binnensee kreuzen wir neben dem Frachter Richtung Sizilien und machen am 8. Juni abends in Pozzallo fest. 53 Stunden, nachdem wir die Geflüchteten an Bord genommen haben. Unbeschreibliche Freude bei allen. Tiefempfundener Dank an die Crew, an den Kommandanten der CP 941 und den Kapitän der MINERAL ENERGY und all die anderen, die uns unterstützt haben. Gemeinsam haben wir 120 Menschen gerettet. Die Mission 7/2018 der SEEFUCHS ist beendet. Wir haben es geschafft. Doch wir ahnten nicht, dass unsere Rettung die letzte der SEEFUCHS sein sollte. Die Verhinderung der privaten Seenotrettung ist im Sommer 2018 zum Bestandteil europäischer Politik geworden.

Die Tränen, die an Bord vergossen wurden, hatten viele Gründe: Tränen der Freude, des Zorns und der Wut, der Erschöpfung, der Entlastung und der Trauer. Zu Hause holte mich dann eine „höllengrundtiefe“ Müdigkeit ein. Der Preis für ein Wechselbad der Gefühle. Anders als gedacht. •

> *Die Tränen, die an Bord vergossen wurden, hatten viele Gründe: Tränen der Freude, des Zorns und der Wut, der Erschöpfung, der Entlastung und der Trauer.*
>
> KLAUS STADLER

Erschöpfung und Erleichterung nach der Rettung. Rechts: Die MINERAL ENERGY gibt der SEEFUCHS Schutz vor Wind und Wellen.

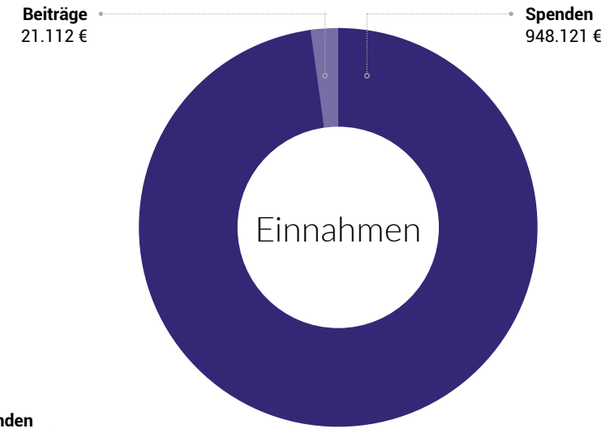
Gruppenbild mit Kapitän. Klaus Stadler in der Mitte der Gäste auf dem Deck der SEEFUCHS. Dass dies die letzte Mission des Schiffes wird, ahnt da noch niemand.

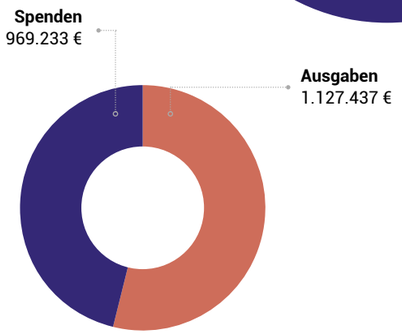
„Paint the Pain“: Rund 120 Helfer*innen malten eine 22 Kilometer lange Menschenkette auf die Straße von Regensburg. Hier macht Michael Buschheuer den Anfang.

Foto: Isolde Hilt

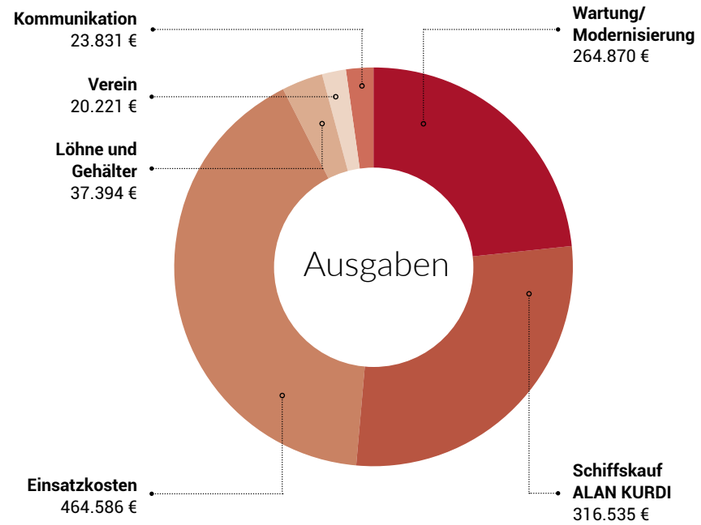
2018: Damit haben wir gerechnet

Das Jahr der drei Schiffe: Die SEA-EYE wird Museumsschiff, die SEEFUCHS Schulungsschiff und die ALAN KURDI Rettungsschiff.





Das Jahr 2018: Unseren Schiffen SEA-EYE und SEEFUCHS wurde die niederländische Flagge entzogen und ein Einsatz damit unmöglich gemacht. Im Herbst kauften wir das Forschungsschiff PROFESSOR ALBRECHT PENCK, das im Februar 2019 auf den Namen ALAN KURDI getauft wurde **(Seite 18 bis 21)**. Auch wenn das Spendenaufkommen in diesem Jahr sehr hoch war, so schlug der Kaufpreis von 316.535 Euro sehr zu Buche. Ohne diese „Sonderausgabe“ hätte dieses Jahr mit einem Plus abgeschlossen werden können. So verzeichnete Sea-Eye ein Minus von 158.204 Euro.



2019

Ein Jahr, zwei Geschichten
und ein paar Zahlen

Der „Keks-Räuber“ von Mission 2/2019

Emanuel von unserem Titelbild war auf der **ALAN KURDI**.
Oft kam er während der Nachtwache und wollte einen Keks.
Laura, Mitglied der Crew, über den Jungen mit den lustigen Augen,
die so viel Schlimmes gesehen haben.

Es gibt auf jeder Mission jemanden, den du nie wieder vergisst. Das kann jemand aus der Crew sein, mit dem du dich blind verstehst, wo Blicke als Kommunikation reichen und auf den du dich verlassen kannst – vielleicht für immer. Oder es kann jemand unter den Gästen sein, der sich in deine Erinnerungen einbrennt, ebenfalls für immer.

Einer von diesen Menschen ist auf meiner Mission, der Mission 2/2019: Emanuel.

Er ist ein Glücksbringer, ein Menschenfreund für uns gewesen. Wenn die Stimmung schlecht war, wenn die Geschichten aus Libyen düster waren, dann gesellte sich Emanuel dazu und es war wieder heller. Wo er war, verbreitet er Hoffnung und Zuversicht.

Mittwochmorgen: Es ist sonnig, aber ein kalter Ostwind fegt über die Wellen der SAR-Zone (Such- und Rettungszone) vor Libyen, als wir in der Ferne ein schwimmendes Objekt entdecken. Ein voll besetztes Schlauchboot. Schnell bereiten wir uns auf den Einsatz vor. Sobald wir nah genug dran sind, lassen wir unser Einsatzboot, das RIB, zu Wasser, um die Lage zu checken. „64 Menschen, darunter zwölf Frauen, ein Kleinkind und ein Baby, zusammengepfercht, erschöpft, verunsichert“, meldet die Einsatzcrew per Funk zur Brücke.

Wir beruhigen die Menschen, verteilen Rettungswesten, um Schlimmeres zu vermeiden, und beginnen schließlich mit dem Bergen. Frauen und Kinder zuerst, zum Glück waren keine Schwerverletzten zu versorgen. →

Oben: der Moment, in dem Emanuel auf die ALAN KURDI gebracht wird. Schon da strahlt er. Links: Laura bei der Erstversorgung der Gäste kurz nach der Bergung.

Keks gegen Lächeln: Emanuel nutzt den Schichtwechsel, um die Crew nach Keksen zu fragen. Die er natürlich auch bekommt.

Schwere Tage an Bord der ALAN KURDI: Bei eisigen Temperaturen wird die Suche nach einem sicheren Hafen zu einer Irrfahrt. Verzweiflung und Resignation machen sich breit.

Fotos: Fabian Heinz

Unter Deck werden die verletzten, dehydrierten Menschen versorgt. Die Bordärztin legt Infusionen. Rechts: Der Moment der Erleichterung – unsere Gäste dürfen von Bord.

Als einer der Ersten kommt auch Emanuel an Bord der ALAN KURDI. Er strahlt, er freut sich, als er auf den Armen eines Crew-Mitglieds in Sicherheit gebracht wird. Das ist der Moment, den unser Fotograf festhält. Dieses Bild sagt so viel aus. „Jetzt muss ich keine Angst mehr haben“, zeigt sein Blick.

Während wir die Menschen in Sicherheit bringen, verbreitet Emanuel seine Freude auf dem ganzen Deck. Er steckt die Frauen damit an und sie fangen an zu singen und zu tanzen. Wir sind noch im Rettungsmodus: ärztliche Versorgung der leicht verletzten und dehydrierten Personen. Decken und Wasser werden ausgeteilt. Aber für den Augenblick sind Angst und Verzweiflung vergessen.

Doch die bangen Momente kommen zurück: „Wohin bringt ihr uns? Bitte nicht zurück nach Libyen! Lieber sterben wir.“ Mit der Angst sind die grausamen Erinnerungen an die Geschehnisse da, die diese Menschen dazu bewogen haben, auf ein seeuntüchtiges Schlauchboot zu steigen – den winzigen Hoffnungsschimmer vor Augen, damit einen sicheren Hafen zu erreichen. Für uns ist Libyen keine Option, aber niemand ist bereit, die Geflüchteten aufzunehmen.

Es stehen uns schwere Tage bevor: raue See, fünf Meter hohe Wellen, eisige Temperaturen, eine Irrfahrt mit mehreren Blockaden. Unsere Gäste sind erschöpft, einige sind schon zusammengebrochen. Vor Malta werden auf dem offenen Meer die dringendsten medizinischen Notfälle evakuiert. Doch damit steigt auch die Verunsicherung. Umso mehr, als auch das erste Crew-Mitglied betroffen ist.

Und dann ist da wieder Emanuel. Er verbreitet Zuversicht. Bei jedem Schichtwechsel startet er seine ganz persönliche Mission. Er fragt jeden der Crew nach Keksen.

Erst bevor unsere Gäste in Malta an Land dürfen, erkennen wir, welchen Beitrag der kleine Junge auf der ALAN KURDI leistet. Er berührt nicht nur die Herzen der Besatzung. Er verteilt die ganze Zeit über die stibitzten Kekse heimlich unter den Passagieren und gesellt sich immer zu denen, die kurz davor sind, die letzte Hoffnung zu verlieren. Er hat mehr als wir verstanden, welche grausamen Zeiten seine Begleiter in Libyen hinter sich haben.

Mit seinen strahlenden Augen, seinem Lächeln hilft er auf seine Art, den harten Weg bis in einen sicheren Hafen zu überstehen.

Danke, Emanuel, schön, dass es dich gibt! ●

Ein Blick, ein Lächeln – und schon verbreitet Emanuel Zuversicht und Hoffnung. Welch eine Gabe!

Während der Rettung taucht ein Schnellboot der libyschen Milizen auf. Sichtbar machen sie ihr Maschinengewehr klar.

… und plötzlich fielen Schüsse

Dramatische Szenen auf der Mission 7/2019. Die sogenannte libysche Küstenwache schießt scharf. **Detlev Suhr** war Augenzeuge.

Es gibt Momente im Leben, die vergisst man nie. Es sind die Erfahrungen, Begegnungen oder auch Ereignisse, die prägend sind. Ein solches Ereignis sollte ich am 26. Oktober 2019 auf der ALAN KURDI erleben.

In der Nacht zum 26. Oktober ist der Himmel über dem Mittelmeer sternenklar, die See vor der libyschen Küste ruhig. Etwas liegt in der Luft. Ich kann in meiner Nachtwache die Spannung spüren. Ich weiß: In dieser Nacht werden sie es wagen. Flüchtlinge werden in seeuntaugliche Schlauchboote steigen und sich Richtung Italien aufmachen. Am Vormittag bekommen wir von der Initiative Alarm Phone und dem Aufklärungsflugzeug MOONBIRD eine Meldung über ein Schlauchboot in Seenot mit ungefähr 95 Menschen an Bord. Wir sind etwa zehn Seemeilen entfernt, machen uns auf den Weg. Das Rettungsteam wird in Alarmbereitschaft versetzt.

92 geflüchtete Menschen empfangen unser RIB (das kleine Einsatzboot) mit dankbaren Rufen und Gesten. Für mich ein Moment, der sich nicht in Worte fassen lässt. →

Schreie und verzweifelte Rufe der Geflüchteten – und wir können nicht eingreifen. Es ist schwer erträglich.

DETLEV SUHR

Wir umfahren das Schlauchboot und stellen den Kontakt her. Alles ist ruhig und so teilen wir Rettungswesten aus. Nachdem jeder eine hat, beginnen wir mit dem Abbergen, als plötzlich hinter der ALAN KURDI zwei Schnellboote mit libyscher Flagge auf uns zurasen. Mein erster Gedanke: „Jetzt wird es unschön.“ Die Geretteten auf dem RIB schauen ängstlich und rufen: „No Libya, no Libya!“

Mit ruhigen Worten versuchen wir, die Lage zu entschärfen, und machen an der ALAN KURDI fest. Immer die Situation auf dem Schlauchboot im Blick, warten wir auf Anweisung von der Brücke. Die beiden Schnellboote der Milizen haben sich zwischen das Flüchtlingsboot und unser zweites RIB gesetzt und machen jede weitere Rettung unmöglich. Sie drohen mit einem Maschinengewehr. Deutlich sichtbar für uns wird die Waffe klargemacht. In diesem Moment merke ich, wie der Adrenalinpegel steigt und ich nur noch in meiner Rolle funktioniere. Über Funk erhalten wir den Auftrag, erneut zum Boot der Geflüchteten zu fahren, aber deeskalierend einzuwirken. Das heißt: Abstand halten und versuchen, mit den libyschen Milizen ins Gespräch zu kommen. Auf dem Flüchtlingsboot entsteht Panik, die ersten Menschen springen ins Wasser, die Lage droht außer Kontrolle zu geraten. Immer mehr versuchen, schwimmend unser RIB zu erreichen. Das Speedboot der Milizen schiebt sich zwischen uns und die schwimmenden Menschen. Schreie und verzweifelte Rufe der Geflüchteten – und wir können nicht eingreifen. Es ist schwer erträglich.

Jetzt komme ich mit meinem RIB ganz nah an das libysche Schnellboot und wir versuchen mit Worten und Zeichensprache, die Erlaubnis zur Rettung zu bekommen. Um jeden Einzelnen wird gerungen.

Die Libyer machen sich einen Spaß aus dieser Situation. Sie spielen mit ihrer Macht und mit uns. Während wir Flüchtlinge aus dem Wasser ziehen, verbieten sie uns immer wieder zu retten. Um uns herum immer mehr verzweifelte Menschen im Wasser. Wir lassen uns unbemerkt in Richtung der Menschen treiben und ziehen so trotz Verbots Menschen ins RIB. Immer mehr Geflüchtete springen aus Angst ins Meer. Mein RIB ist mit 14 Personen überfüllt und ich muss zurück zur ALAN KURDI. Diesen Moment, vorbeifahrend an so vielen Menschen, die schreiend und hilflos im Wasser treiben, werde ich nicht vergessen. Ich bin froh, dass wir es vorher geschafft haben, jedem eine Rettungsweste zu übergeben. Es hätte längst Tote gegeben. Auf der Rückfahrt zu den verzweifelten Menschen schiebt sich dann wieder das Milizenboot zwischen uns und untersagt uns die weitere Bergung. Plötzlich dreht das Speedboot ab und fährt auf das Schlauchboot zu. Mit langsamer Fahrt nehme ich ebenfalls Kurs darauf, als ein libyscher Kämpfer sein Maschinengewehr auf die schwimmenden Flüchtlinge hält und schießt. Dann erhebt er sein Gewehr in unsere Richtung und ich höre drei Einzelschüsse. Es ist wie im Film und wir sind froh, dass wir nicht getroffen werden. Sie haben nur als Drohung in die Luft geschossen. Danach ziehen sich die Libyer zurück und wir setzen die Rettung fort. Insgesamt können wir etwa 45 Menschen retten, und nach gefühlten fünf Stunden (es waren nur zwei) war jeder sicher an Bord.

Ich möchte der Crew ein großes Danke sagen. Wir waren ein tolles Team und gemeinsam haben wir 92 Menschen gerettet. ●

Das Schnellboot der libyschen Milizen schiebt sich zwischen die Geflüchteten und uns. Eine Rettung ist nicht mehr möglich. Verzweifelt springen die Menschen ins Meer und versuchen, unser RIB zu erreichen.

Fotos: Karsten Jäger, Joulie Bourdin/MOONBIRD, Detlev Suhr

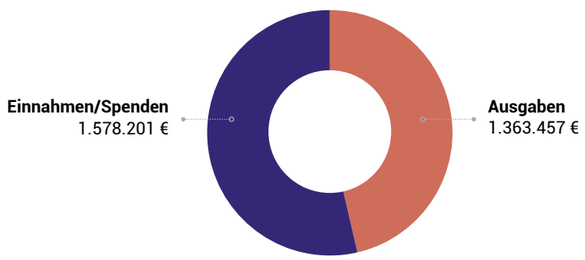
Weihnachten 2019 auf der ALAN KURDI: Alle werden versorgt, in Decken gepackt und medizinisch behandelt. Und manchmal sieht das sehr süß aus.

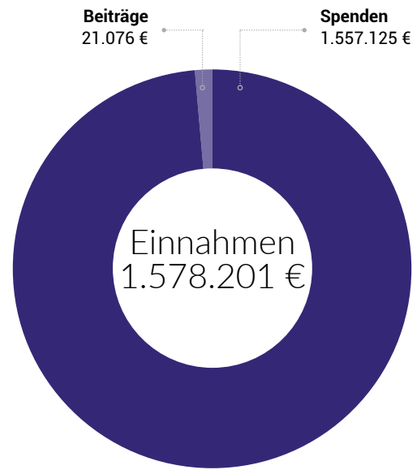
Foto: Sea-Eye

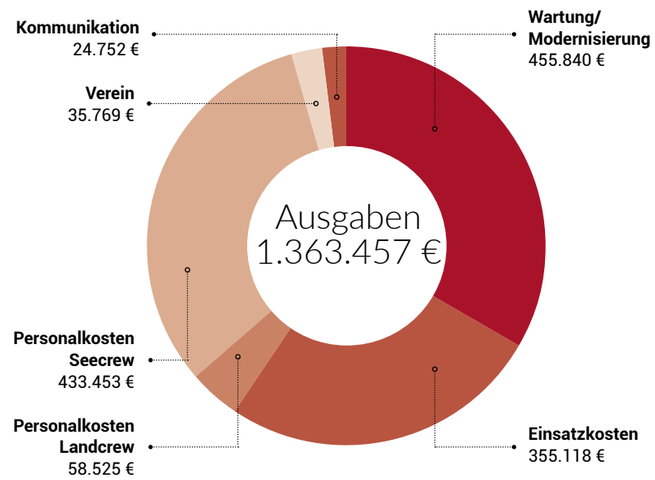
2019: Zahlen, bitte!

Das Jahr der ALAN KURDI und das erste Jahr unter deutscher Flagge

Da es unter deutscher Flagge schärfere Regeln für die Besetzung mit Profiseeleuten gibt, weisen wir in diesem Jahr einen deutlich höheren Posten an Löhnen und Gehältern aus. Erfreulich ist die Entwicklung der Spenden.







DANKE

Zeit, einmal DANKE zu sagen

Es gibt viele Menschen, ohne die es **Sea-Eye** nicht geben würde. Natürlich sind da **Hanni** und **Michael Buschheuer** an erster Stelle. Aber da waren auch zahlreiche helfende Hände, die **SEA-EYE** auf ihre erste Rettungsmission schickten.

Wir haben die Namen der Frauen und Männer der ersten Stunde (und hoffentlich blieb niemand unbeachtet) auf der SEA-EYE verewigt. Ein kleines Kunstwerk für die Geschichte von Sea-Eye.

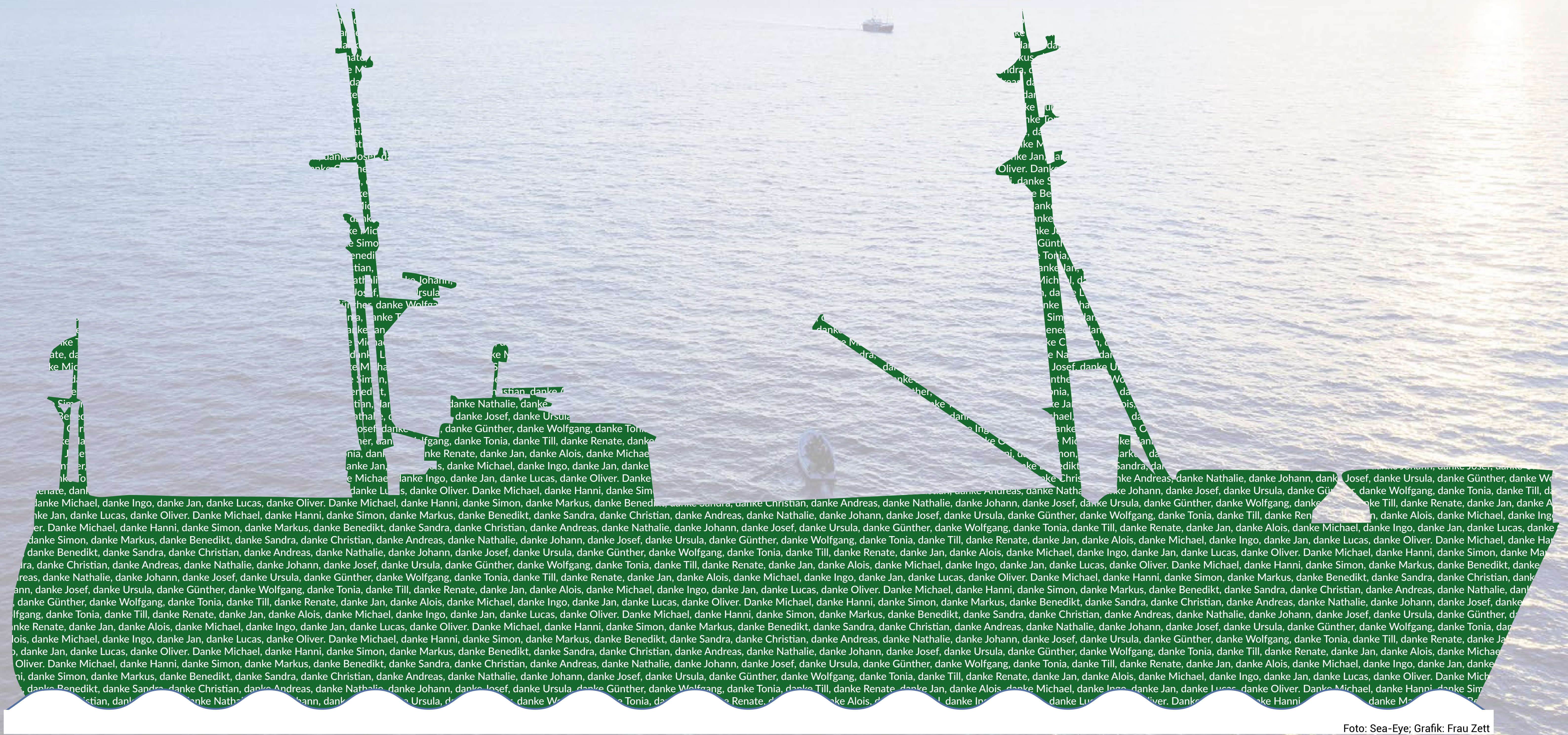


Foto: Sea-Eye; Grafik: Frau Zett

Niemand von uns kam zu Sea-Eye, um Vorstand zu werden …

… warum wir es dennoch geworden sind. Ein Schlusswort.

Foto: Cédric Fettouche

Liebe Freund*innen,

niemand von uns kam zu Sea-Eye, um Vorstand zu werden. Wir alle kamen, um auf dem Meer oder an Land zu helfen. Wir waren Mitglieder, die sich eingebracht haben und kleine Aufgaben übernahmen. Wir alle wurden irgendwann von jemandem darauf angesprochen, ob wir uns der Verantwortung des Vorstandsamtes annehmen wollten. Niemand von uns traf diese Entscheidung leichtfertig. Uns allen war klar, was das für die Familie, die Karriere und andere Hobbys bedeutet. Es ist ein zweiter Beruf. Gerade weil das Vorstandsamt ein Ehrenamt ist, muss es mit einem hohen Maß an Engagement und Verantwortungsgefühl wahrgenommen werden. Die wenigsten von uns hatten einschlägige Erfahrung in der Führung einer Hilfsorganisation. Wir lernten unter Schmerzen, machten Fehler und erzielten Erfolge. Als Vorstand stehen wir nicht vor dem Verein. Wir stehen hinter ihm. Hinter den Mitgliedern, den Spender*innen und hinter den Seenotretter*innen. Wir stehen mit dem Herzen und all unseren Kräften hinter dem gemeinsamen Anliegen, niemanden ertrinken zu lassen, dem wir zu Hilfe eilen können. Was wir noch nicht können, das werden wir lernen. Die Partner*innen, die wir brauchen, werden wir suchen. Die Menschen, die Seenotrettung zu ihrem Anliegen erklären und uns unterstützen, werden wir finden. Den Menschen, die uns als Vorstände folgen, werden wir eine starke Hilfsorganisation übergeben. Für den Tag, an dem unsere Arbeit nicht mehr erforderlich sein wird, werden wir zusammen mit anderen Organisationen kämpfen. Dass an unseren Grenzen Menschen sterben müssen, um andere Menschen abzuschrecken, werden wir niemals akzeptieren. Wir danken allen Menschen, die vier Jahre Seenotrettung mit Sea-Eye möglich gemacht haben, sodass wir uns an der Rettung von mehr als 14.000 Menschenleben beteiligen konnten, und bitten weiter um Ihre Unterstützung. Bleiben Sie uns gewogen oder kommen Sie an Bord und werden Teil der Sea-Eye-Familie.

Gorden, Jan, Dominik, Günther & Lena

Verantwortlich i.S.d.P.:
Gorden Isler/Sea-Eye e.V.
Geschäftsstelle
Postfach 12 02 26
93055 Regensburg

Vereinsregister: VR 201153
Registergericht:
Amtsgericht Regensburg

Konzept/Redaktion/Grafik/
Gesamtproduktion:
Martin Geiger

Schlussredaktion:
Susann Pantel

Kontakt Sea-Eye:
E-Mail: kontakt@sea-eye.de
Telefon: 0941 780380-63
Fax: 0941 780380-65

Druck:
Druckerei Lokay e. K.
Königsberger Straße 3
64354 Reinheim
Gedruckt auf 100-Gramm-Vivus-89
100 % Recycling mit Blauem Engel,
ausschließlich mit Farben
auf Pflanzenölbasis nach
DIN ISO 12647-2. Zusätzlich auch
mit „Cradle to Cradle®"-Druckfarben.

Jegliche Nutzung der redaktionellen Inhalte – auch auszugsweise – bedarf der schriftlichen Genehmigung durch Sea-Eye.

Spendenkonto
Empfänger: Sea-Eye e. V.
Bank: Volksbank Regensburg
IBAN: DE60 7509 0000 0000 0798 98
BIC: GENODEF1R01

Helfen Sie uns helfen

IHRE SPENDE FÜR DIE SEENOTRETTUNG IM MITTELMEER

Spendenkonto:
Sea-Eye e. V.
IBAN: DE60 7509 0000 0000 0798 98
BIC: GENODEF1R01

Ihr Zuwendungsbetrag ist als Spende steuerlich absetzbar.

www.sea-eye.org

sea-eye