

A photograph of two people on a rocky shore. The person on the left is carrying two orange lifebuoys and a bag. The person on the right is walking towards a large net with blue and red patterns. The background shows the blue sea.

Ready to rescue

Malta hindert private Rettungsschiffe am Auslaufen. Auf den Schiffen macht sich Frust breit. Anstatt Menschen retten Helfer Plastikmüll aus dem Meer.



Aktivisten der Seenotrettung protestieren gegen die Festsetzung ihrer Schiffe in Malta. Mit ihrer Aktion wollen sie die Europäische Union zum Umdenken bewegen.



Protest wo andere Urlaub machen: Neeske Beeckmann (Mitte) bei einer symbolischen Rettungsaktion im Mittelmeer: „Die Menschen müssen verstehen, was in der Welt passiert.“



**Beim Untergang eines Boots
mit Flüchtlingen aus
der Türkei sind vor der
griechischen Insel Lesbos
nach Medienberichten sechs
Menschen ertrunken.
Drei von ihnen seien
Säuglinge, berichtete der
türkische Sender CNN Türk
am Sonntag.
(Der SPIEGEL 29.7.2018)**

Laut tuckert das kleine graue Schlauchboot, das alle „Hülse“ nennen, auf den roten, alten Fischkutler zu. Neeske Beckmann lenkt es an die Steuerbord-Seite und bindet es mit zwei Seilen an der Reling fest. „Guten Morgen!“, ruft sie und springt auf das hölzerne Deck. Zwei Crewmitglieder kratzen Rost von der Reling, drei andere kochen Spaghetti mit Gemüse in der Bordküche. Es ist heiß an diesem Augusttag. Maschinist Marco Müller taucht an Deck auf und wischt sich die verölten Hände an einem Tuch ab: „Na, geht’s gut?“ Sie lacht. „Der Tag hat schon wieder scheiße angefangen“, sagt sie, die Hände in die Hüfte gestemmt. „Aber wir basteln jetzt ein Transpi!“ Müller nickt und führt sie über eine schwankende Planke an Land zur Werft, wo die rote „Seefuchs“ liegt, das Schiff der Nichtregierungsorganisation (NGO) Sea-Eye.

Seit Juni 2018 hält die maltesische Regierung die Schiffe der deutschen NGOs Sea-Watch, Sea-Eye und Mission Lifeline fest, angeblich, weil die Schiffsregistrierung nicht rechtmäßig sei. Die Schiffe sind trotzdem fast vollständig bemannt.

Neben der „Seefuchs“ parkt ein alter weißer VW Bus. Beckmann steigt auf den Beifahrersitz, Müller steuert vorbei an weißen Motorjachten, alten Fischerkähnen und einem grauen Militärschiff. Eine Flagge mit drei gebogenen Querstreifen hängt an einem der Masten: Frontex – der europäische Grenzschutz. Beckmann kneift den Mund zusammen. Dann halten sie in einer Halle, Müller parkt neben einem Müllhaufen aus rostigen Fässern und Metallteilen und zerrt eine alte LKW-Plane hervor. „Die passt, die nehmen wir“, sagt Beckmann.

Mit Transparenten kennt sie sich aus. In Magdeburg, wo sie Psychologie studierte, demonstrierten häufig Neonazis. Sie protestierte dagegen, wurde zur Sprecherin, geriet ins Visier der Rechtsradikalen, die ihre Adresse veröffentlichten. Schon als Schülerin eines katholischen Gymnasiums in Hildesheim fiel sie auf. 2010 nahm sie am Anti-Castor-Protest teil. „Da fing alles an. So ist das immer bei mir: Wenn, dann ganz.“ Jetzt ist die 29-Jährige Teil der Lifeline-Crew. Das Schiff kam in die Schlagzeilen, weil es im Juni fünf Tage lang mit 234 Flüchtlingen an Bord auf See ausharren musste. Erst dann genehmigte Malta die Einfahrt. Jetzt hindert die maltesische Regierung die Lifeline am Auslaufen, seit zwei Monaten geht das nun schon so.

Anstatt Menschen aus dem Meer zu retten, diskutieren die Aktivisten seit Tagen über Aktionen, die sie zum „Day Orange“ machen wollen. An dem Tag wird überall in Deutschland unter der Parole „#Solidarityatsea“ für zivile Seenotrettung demonstriert. Ein Schrift-

zug mit „#Free Juventa“ findet das Lifeline-Team keine gute Devise. Es gehe nicht mehr nur um die „Juventa“, das Schiff von „Jugend Rettet“, das im November 2017 von der Italienischen Regierung beschlagnahmt wurde. Vielleicht wäre es wirkungsvoller, ins Meer zu springen, Seenot zu simulieren, während die Kamera die festgehaltenen Schiffe zeigt? Geht gar nicht, sagen die Leute von Sea-Watch, wir könnten als weiße Menschen keine Schwarzen darstellen. Erst spät am gleichen Abend einigen sie sich schließlich auf ein gemeinsames Banner.

Das Hin und Her ärgert Beckmann. „Deshalb arbeite ich lieber in kleinen Polit-Gruppen. Nicht in großen NGOs, die sich ständig darüber Gedanken machen müssen, wie das in der Öffentlichkeit wirkt.“ Alle zwei bis drei Wochen wechseln die Teams auf den Booten für eine neue Mission. Die Arbeit ist ehrenamtlich, die Leute nehmen dafür Urlaub. Die Einsätze auf dem Meer gehen an die Nerven, ein regelmäßiger Wechsel ist da sinnvoll. Das gilt auch, wenn sie nicht mehr auslaufen dürfen.

Seit 2015 gibt es zivile NGOs auf dem Mittelmeer, eine Antwort auf Frontex, die die italienische Marineoperation „Mare Nostrum“ abgelöst hatte. Mehr als 130 000 Menschen hatten die Italiener in einem Jahr gerettet. Frontex dagegen sollte vor allem die Grenze sichern. Kritiker nannten das ein Versagen der europäischen Flüchtlingspolitik. Sea-Watch war eine der ersten NGOs, die mit ihren Schiffen in See stachen, um Menschen vor dem Ertrinken zu bewahren. Allein vor der libyschen Küste haben die zivilen Retter in den vergangenen drei Jahren mehr als 100 000 Menschen gerettet, ein Viertel aller von dort Geflohenen. Kritiker werfen ihnen aber vor, die Flucht über das Mittelmeer anzuheizen und Schlepper zu unterstützen.



**In einer Erklärung von SOS
Méditerranée zur Abfahrt
der Aquarius heißt es, seitdem
die Schiffe der zivilen
Seenotrettung gehindert
werden, vor der libyschen
Küste humanitäre Hilfe zu
leisten, „sind im Mittelmeer
mindestens 717 Menschen
ertrunken.“ (WELT 2.8.2018)**

„Den Leuten hier auf den Schiffen ist das nicht egal – sonst wären sie nicht hier.“ Beckmann sitzt am Abend vor der Aktion auf dem Deck der Lifeline, ihre blonden Rastas zusammengeknotet, Kaffee in der einen, Kippe in der anderen Hand, hinter ihr die Kulisse von Maltas Hauptstadt Valletta, mit der Stadtmauer, die man von Postkarten kennt. Die Sonne geht unter, eine Brise bringt Kühle vom Mittelmeer. Seit dem 1. Juli wohnt sie auf dem Schiff, ursprünglich kam sie als Schlauchboot-Kommunikatorin für die siebte Rettungsmission. Mit ihren Sprachkenntnissen in Französisch, Swahili und Arabisch kann sie beim Erstkontakt die wichtigsten Informationen weitergeben.

Jetzt, wo die Schiffe nur im Hafen dümpeln, übernimmt sie eine andere Aufgabe: Vernetzung und bessere Kommunikation nach außen. Das bedeutet Treffen mit Vertretungen der NGOs und maltesischen Initiativen, politische Aktionen an Land, Statements nach Europa. „Die Menschen müssen verstehen, was in der Welt passiert. Das wird von allen Seiten verhindert“, sie zieht an ihrer Zigarette. Malta hat der Sea-Watch inzwischen auch verboten, ihr Aufklärungsflugzeug „Moonbird“ einzusetzen. Für Beckmann ist die Sache eindeutig: „Die wollen nicht, dass wir das Sterben dokumentieren. Am besten kriegt es niemand mit.“ Als ein Passagierschiff an der Lifeline vorbeifährt, lächelt sie, hebt den Arm und winkt. „Wir sind jetzt ein Teil der Hafenumrundung.“ Kurz danach dümpelt das Boot in der Dünung, sie schließt die Augen. „Oh, ich vermisste Schiffsbewegungen.“

Im April war sie auf ihrer ersten Mission – damals noch mit der Sea-Eye. „Da merkten wir schon, dass sich der politische Wind gedreht hatte.“ Als das Schiff beim MRCC, der Seenotrettungsleitstelle, nach Flüchtlingen auf See fragte, wurde es abgewiesen. Keine da, hieß es. Kurze Zeit später wurde klar, dass das nicht stimmte. Inzwischen war jedoch die libysche Küstenwache eingetroffen, um die Flüchtlinge zurück nach Libyen zu bringen. Einem Land, das für Folter, Vergewaltigungen, Menschenhandel bekannt ist. Kritiker sagen: Nicht nur UN-Länder würden damit gegen das Genfer Flüchtlingsabkommen verstoßen, auch das Seevölkerrecht schreibt eine Passage an einen „sicheren Ort“ vor. „Ich unterstell dem Ganzen eine Absicht. Die wollen uns nicht da haben. Das war der Moment, in dem ich dachte: Fickt euch!“



Nach Italien kamen im Juli 1 972 Migranten, im Juli 2017 waren es 23 552. Während es also nur noch ein Zehntel der Ankünfte gab, hat sich die offizielle Zahl der Toten auf dieser Route mehr als verdoppelt: 157 im Juli, 68 im Vorjahr. (Watson 2.8.2018)

Am nächsten Tag schippert sie mit der „Hülse“ zur Sea-Watch. Das 50 Meter lange, blau-weiße Schiff liegt direkt neben drei großen Yachten. Nur die Sea-Watch bietet genug Platz, um an dem Banner arbeiten zu können. Beckmann geht zielstrebig durch die grauen Gänge in Richtung „Messe“, dem Ess- und Aufenthaltsraum.

Lena Veller, Köchin der Sea-Watch Crew, und Stefanie Hilt, Medizinerin, spülen Geschirr in der Küche. „Die Plane muss sauber gemacht werden“, sagt sie, „Und weckt Fabi! Der kann doch Schriftzüge.“ Es braucht eine Weile, bis sich ein paar Crewmitglieder an Deck versammelt haben. Beckmann geht das zu langsam, sie ist genervt, dass alles länger dauert, dass aus Minuten manchmal Stunden werden. Die vergangenen Wochen haben Spuren hinterlassen.

„Hier herrscht ein hohes Frustrpotential“, sagt Beckmann, während sie die LKW-Plane auf dem Kai vor dem Schiff ausbreitet. „Der Schwung vom Anfang zerfällt leider. Jede Crew erreicht irgendwann einen Punkt, an dem die Leute die Schnauze voll haben.“

Hilt hat sich den Druckluftreiniger geschnappt und kommt ihr zur Hilfe. Sie wird bald nach Hause fliegen. Eigentlich verarztet sie Verätzungen von Flüchtlingen, die sie sich durch die Mischung von Salzwasser, Benzin und Fäkalien auf den Schlauchbooten zuziehen, dazu behandelt sie andere Hautkrankheiten, Verstauchungen, Folgen der Mangelernährung. Derzeit muss sie sich nur sporadisch um ihre Teamkollegen kümmern. Nach der letzten Mission ist die Krankenstation auf der Sea-Watch wieder komplett aufgefüllt. Diagnostik-Instrumente wie Stethoskope und Blutdruckmessgeräte lagern neben Wunddesinfektion und Verbänden, Mullbinden, Pflaster, darunter drei blaue Taschen: Kits für Verbrennungen, Geburten und Pädiatrie. „Kinder sind meist in der schlechtesten Verfassung“, erklärt sie. „Sie können lange überleben, aber sobald sie gerettet sind, schaltet sich der Körper einfach ab.“

Hilt unterstützt Beckmann bei der Vernetzungsarbeit. „Es ist schon lachhaft, dass wir so vorsichtig sein müssen, wenn wir deren Arbeit machen.“ Damit meint sie die EU. „Das Problem könnte leicht gelöst werden, wenn es eine gerechte Verteilung der Flüchtlinge in Europa und schnellere Asylverfahren gäbe.“ Sie wischt das Wasser von der Plane ab und bringt sie an Deck.

Seit Anfang 2017 ist die Saarländerin Mitglied des wechselnden Sea-Watch-Teams. Sie musste gleich im ersten Einsatz ein Baby reanimieren. Erfolglos. In Deutschland arbeitet sie als Erlebnispädagogin, studiert hat sie Internationale Not- und Katastrophenhilfe.

Ihr prägendstes Erlebnis war die Begegnung mit einem Boot der libyschen Küstenwache. An deren Seite lag ein Flüchtlingsboot mit 110 Menschen. Das Boot war defekt, die Situation chaotisch. Die Menschen kletterten panisch auf das Deck des grauen Schiffs. Die Männer der Küstenwache reagierten aggressiv, schlugen die Leute und schubsten sie von der Einstiegsleiter ins Meer, die dann im Wasser zappelten. Es war Hilt's erste Rettungsaktion. Sie fischte einen jungen Mann auf. „Er war in einem sehr schlechten Zustand.“ Kaum an Bord schrie er nach seiner Frau. Die hatte die libysche Küstenwache an Bord genommen. „Wir sahen, wie die mit Seilen auf die Menschen einschlugen.“



Am Montag sammelte das italienische Handelsschiff Asso-Ventotto mehr als 100 Migranten in internationalen Gewässern ein und brachte sie nach Tripolis. Obwohl alle Häfen in Libyen von der EU als „nicht sicher“ eingestuft werden. Europäischen Schiffen ist es verboten, Menschen dort abzusetzen. (NTV 3.8.2018)



Anstatt Flüchtlinge zu retten, sind die ehrenamtlichen Seentoretter durch die Regierung Maltas zur Untätigkeit gezwungen. Wenigstens mit Protestaktionen wollen sie auf die Situation im Mittelmeer aufmerksam machen.







Die „Lifeline“
sitzt seit Ende
Juni im Hafen von
Malta fest. Der
Grund: Das Schiff
sei angeblich
nicht rechtmäßig
registriert.



CHRIS GRODOTZKI & LEONIE RUHLAND

Ursprünglich ein anderes Recht gewählt, überschlugen sich die Ereignisse im Juli und ich flog spontan nach Malta. Dort traf ich auf offene Aktivist:innen, an dessen Leben ich für eine Woche teilhaben durfte.

Nur mit kleinen Schlauchbooten können sich die Besatzungsmitglieder der Rettungsschiffe im Hafen von Kalkara auf Malta bewegen. Das Warten zehrt an ihren Nerven.

An Deck haben sie die Plane derweil mit Kabelbindern an eine Stange gehängt. In dicken Lettern sprüht Fabian Warnatz sechs Wörter auf die Oberfläche, die Beckmann mit schwarzer Farbe nachzieht. Sea-Eye Crewmitglied Marco Müller, die schwarzen Haare mit einem bunten Stirnband gebändigt, steht vor dem Banner und schaut mit Argusaugen zu, wie ein Beisatz gemalt wird, der dem Wortlaut juristisches Gewicht geben soll: „EU-Charter, Artikel 2.1“. Müller ist Schweizer und hat gerade seine Matura im Fachbereich Gestaltung gemacht: „Mir ist total wichtig, wie das Banner aussieht“, sagt er. „Hier sollen ja Massen erreicht werden. Die meisten sind halt keine Hippies.“

Während die Schrift trocknet, hängt die Crew an Deck herum. Ein paar sitzen in der Messe und spielen an ihren Handys, einer hockt im Technikraum und sortiert Bilder für die sozialen Medien. Nach gut einer Stunde sammeln die Crewmitglieder Rettungsringe und Rettungswesten ein, falten die getrocknete Plane, holen Schiffsmaschinist Jon aus seiner Koje. Jon besitzt eine Drohne. Es soll endlich losgehen. Wieder dauert es einige Minuten, bis, bis sich alle gesammelt haben. Inzwischen ist es Nachmittag.

Knapp fünf Kilometer weiter, an einer Badestelle vorm offenen Meer, treffen die Crews, im Auto oder auf dem Schlauchboot angefahren, an einem Felsvorsprung klares Wasser, Wellen, die gegen Felsen branden. Nur wenige Badegäste liegen hier, direkt daneben befinden sich die Mediterranean Filmstudios. Der Bug eines alten Piratenschiffs ist zu sehen. Die 15 Seenotretter werfen Rettungsringe und Rettungswesten ins Meer und springen ihnen nach. Die Müdigkeit vom Morgen ist kaum noch zu spüren. Alle wuseln über Land und Wasser. Beckmann dirigiert vom Fels aus: Die Plane muss an den Rettungsringen festgespannt werden. Dann springt sie hinterher. Im Hintergrund kreuzen Jet-Skis und Segelboote.

„Es ist so banal“, sagt Beckmann mit leiser Stimme, während sie die Rettungsjacken wieder aus dem Wasser fischt. „Ich wünschte, dass Menschen mal mit eigenen Augen sehen, was passiert. Fahrt mal zwei Wochen nach Griechenland in die Flüchtlingslager und dann sagt nochmal, das ist doch alles okay. Die Leute beschwerten sich über zu viele Ausländer, nur junge Männer, dass es denen doch gar nicht so schlecht gehe, die sich freuen sollten, nicht mehr im Krieg zu sein.“ Sie schüttelt den Kopf. „Man kann das alles super gut von sich schieben und sich hinter Pauschalisierungen verstecken. Aber wenn du jemand kennengelernt hast, der als ältester Sohn der Familie übers Meer geschickt wurde und du seine Geschichte vom Krieg hörst, dann lässt du dich zu solchen Aussagen vielleicht nicht mehr so schnell hinreißen.“

Auf der Rückfahrt mit dem Schlauchboot in den Hafen sieht Warnatz Plastikmüll im Wasser treiben: „Ready to rescue“, ruft er und fischt eine Flasche aus dem Wasser. Sie wollen noch zum „NGO Beach“, einer Plattform am äußersten Hafenrand, von der sie gut ins Wasser springen können. Es ist ein Ort fernab ihrer Schiffe, weit weg von den Diskussionen, der ständigen Erinnerung, dass sie nicht vorankommen, der Lethargie. Beckmann greift sich ein Bier aus der Kühltasche, lehnt sich an eine Säule und schließt die Augen.

Im November will sie zu den Grünhelmen nach Syrien, eine NGO, die beim Aufbau der zerstörten Städte und Dörfer helfen will. „Dann bin ich wieder in so einer krassen Situation.“ Eigentlich wollte sie davor zwei Monate Zeit für sich nehmen. Kraft tanken. So, wie die Situation jetzt aussieht, bezweifle sie, dass sie Malta für immer verlassen wird. „Seenotrettung ist für mich das Ding, an dem sich alles aufhängt: wie wir als EU mit Migration, mit Menschen umgehen. Rassismus, Kapitalismus, Unterdrückung von Frauen, Ausbeutung und Umwelt – all das findet sich hier wieder, all das ist auch unsere Verantwortung.“



Bei der Mittelmeer-Überquerung sind in diesem Jahr bereits mehr als 1 500 Menschen ertrunken – davon 850 im Juni und Juli. Dabei traten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nur noch halb so viele Menschen die Flucht über das Meer an. (Tagesschau, 4.8.2018)

Neeske Beckmann legt den Kopf in Sören Mojes Schoß. Der große Mann mit dem roten Irokesen-Haarschnitt, den jemand über Twitter mal als „Mischung aus ´nem Junky und Wikinger der schlimmsten Art“ bezeichnet hat, streicht ihr mit einem Finger über die Stirn. Bei seinen Missionen kam der Maschinist schnell in Kontakt mit Flüchtlingsbooten – ebenso mit der libyschen Küstenwache. „Wenn du dann in den Lauf einer Kalaschnikow guckst, checkst du ziemlich schnell, was da eigentlich abgeht“, sagt er. Sofort wusste er, dass diese Arbeit sein Leben bestimmen wird. Jetzt stecken sie hier fest. Für die Aktivisten ist die Lage eindeutig: „Es ist hochgradig illegal, was Europa da macht“, sagt Moje. Da gebe es keine zwei Meinungen. „Unsere Politiker entscheiden per Twitter, für wen Menschenrechte gelten und für wen nicht.“ Beckmann nickt: „Die EU finanziert eine libysche Küstenwache, die mit Schleppern zusammenarbeitet. Wieso sonst kommen von dort immer noch Boote?“ Weshalb werde ihnen dasselbe vorgeworfen? „Weiß nicht, vielleicht werfen die ja ´ne Münze: Welchen Anweisungen folgen wir heute? EU oder Schlepper?“ Auch der Vorwurf des „Pull-Faktors“, die NGO würden maßgeblich dazu beitragen, dass mehr Flüchtlinge über das Meer fliehen, sei wissenschaftlich widerlegt. Eine Untersuchung der britischen Oxford-University von 2017 ergab, dass sie im Gegenteil die Zahl der Toten verringerten. „Bullshitfaktor“, murmelt Moje leise.

Er seufzt, zieht seine „No borders Navy“-Kappe weiter ins Gesicht und blickt über die leichten Wellen, die die untergehende Sonne gerade in ein sanftes Orange taucht. „Wusstest du, dass ich ein großer Fan von David Hasselhoff bin?“ Beckmann starrt ihn von unten an.

Hasselhoff sei als Stargast auf einem Kreuzfahrtschiff eingeladen worden, da habe er ihm eine Mail geschrieben, ob er wisse, was im Mittelmeer los sei. „Er hat nie geantwortet.“ Beckmann muss lachen. Dann wird sie wieder still. Sie ist bedrückt. Auch Moje verlässt bald die Insel. Es sind ihre wichtigsten Kontakte, die zurück nach Deutschland fliegen. Leute, die schon länger da sind als sie, mit denen viel Erfahrung vor Ort verloren geht.

Spät am Abend sitzt Beckmann auf der Dachterrasse des Sea-Watch-Camps, ein altes Haus am Hafen von Kalkara. Hier hat sie Ruhe und funktionierendes Internet, kann arbeiten. Sie schaut sich das Video vom Tag an. Darauf ist das Banner im dunklen Wasser zu sehen: „Everyone has the right to Life.“ Jeder hat das Recht auf Leben. Erst ganz nah, dann zieht sich der Fokus immer weiter raus, bis die Menschen und Rettungsringe drum herum nur noch wie kleine Ameisen im Wasser zappeln. Es ist gut geworden. Morgen wird es auf allen NGO-Kanälen laufen.