

# Hilfe, ein Flüchtlingsboot!

Was passiert, wenn Segler im Mittelmeer plötzlich auf Flüchtlinge in Seenot treffen? Sie müssen Hilfe leisten, können aber auch viele Fehler machen

Wie jeden Sommer ist das Mittelmeer zu einem flirrenden, heißen Sehnsuchtsort geworden. An den Küsten kommen die Menschen für ein paar Wochen zusammen, zeigen ihre Körper am Strand, flanieren durch die Gassen der herausgeputzten Ferienorte und vergessen ihr Alltagsleben in den staubigen Städten. Wer nicht an Land, an den Stränden bleiben will, mietet sich ein Boot und gleitet übers Meer – oder er hat eins in einem Hafen liegen. In beinahe jedem Hafen gibt es ansonsten eine Agentur, bei der man ein Segelschiff oder ein Motorboot chartern kann. Hobbysegler erfüllen sich den Traum vom unabhängigen Leben auf See. Für die Urlauber sind diese Sommerzeiten am Meer das, worauf sie das ganze Jahr gewartet und gespart haben. Nichts soll die Zeit am Meer trüben, und bisher ging auch meistens alles gut.

Bisher. Denn das Mittelmeer ist längst nicht mehr nur eine touristische Spielfläche. Flüchtlinge aus Syrien, Eritrea und Somalia, aber auch aus Sub-Sahara-Afrika versuchen täglich, dieses Meer zu überqueren. Im vergangenen Jahr kamen über 200 000 Flüchtlinge über das Mittelmeer nach Europa. 2000 ertranken. In diesem Jahr starben bereits knapp 2000 Menschen bei der Überfahrt. 190 000 haben es bisher geschafft. Viele gerieten in überfüllten, völlig seeuntauglichen Booten in Seenot. In den vergangenen Tagen waren es wieder Tausende, die von Schlepperbanden aufs Mittelmeer geschickt wurden. Hauptsächlich operieren diese Schlepper auf den Routen von Libyen nach Süditalien und im östlichen Mittel-



Nicht nur eine große touristische Spielfläche: Wenn Urlauber im Mittelmeer auf Flüchtlingsboote treffen, dann müssen sie handeln.

Foto Reuters

meer zwischen der Türkei und den griechischen Inseln nördlich von Rhodos. Es ist ein lukratives Geschäft. Flüchtlinge zahlen bis zu 5000 Euro für eine Überfahrt; sie werden oft zu Hunderten auf morsche Kähne oder große Schlauchboote gepfercht. Die Schlepper lassen ein Satellitentelefon oder ein Funkgerät an Bord, etwas Wasser und Benzin. Sie geben ihnen eine ungefähre Richtung vor, in der das rettende Europa liegen soll, und überlassen die Leute sich selbst und dem Meer. Das Benzin reicht meistens lediglich so weit, dass die Flüchtlingsboote aus den Hoheitsgewässern zum Beispiel Libyens herausfahren können. Baldige Seenot, Havarie oder auch den Tod der Flüchtlinge nehmen die Schlepper vorwiegend in Kauf; ihre Taktik und ihr Kalkül ist, dass sie auf See von anderen Schiffen aus der Seenot gerettet und an einen

sicheren Ort gebracht werden – in einen europäischen Hafen. Das ist internationales Recht und gilt für jeden, egal, auf welchem Gefährer er unterwegs ist, es wird eindeutig und unmissverständlich durch die SOLAS, die „International Convention for the Safety of Life at Sea“, und durch die IMO (International Maritime Organization) geregelt.

Die meisten Segler, die für ein paar Wochen auf dem Mittelmeer verbringen wollen, denken überhaupt nicht daran, dass sie in die Situation kommen könnten, Bootsflüchtlinge auf See zu sichten und helfen zu müssen. Taucht aber ein Flüchtlingsboot in Seenot am Horizont auf, ist es geboten, sofort dorthin zu fahren, um helfen zu können. Man sollte dann wissen, wie man handeln muss.

Ängste vor bewaffneten Schleppern, die manchmal auf den Schiffen mitfah-

ren, sind berechtigt. Auch kann die Lage mit Flüchtlingen in Not eskalieren, wenn sie endlich Hoffnung auf Rettung haben – die Menschen sind häufig traumatisiert durch das, was sie bisher erlitten haben. Oft kernern die Boote, da die verzweifelten Menschen auf eine Seite drängen, wenn sie ein nahendes Schiff sehen, um schnell auf das rettende Boot zu gelangen. Viele können aber gar nicht schwimmen und ertrinken vor den Augen der Retter.

Einen hervorragenden Überblick für Bootsreisende im Mittelmeer hat kürzlich Andreas Fritsch gegeben. Im Magazin „Yacht“ beschreibt er detailliert, auf welchen Haupttrouten die Flüchtlingsboote bisher über das Meer kamen und wie man sich als Segler verhalten sollte. Ausgangspunkt des Berichtes war das Erlebnis eines Ehepaares aus England, das im

vergangenen September, nachts vor der Insel Symi, nördlich von Rhodos gelegen, ankerte und durch Hilferufe von Flüchtlingen geweckt wurde. Die beiden riefen die Küstenwache und konnten einige Flüchtlinge an Land bringen.

Auf der Internetseite der Vereinigung Deutscher Yacht-Charterunternehmen findet sich dagegen aktuell kein Hinweis für Freizeit- und Ferienskipper, der ihnen Hilfe bietet. Auch Bora Inceören, Geschäftsführer von Argos Yachtcharter, sieht derzeit keine Veranlassung, seine Charterkunden vorab auf die Flüchtlingsproblematik hinzuweisen, da er keine Probleme erwarte. Seine Kunden seien sicher durch die tägliche Berichterstattung in den Medien sensibilisiert und Flüchtlingsboote ohnehin nur nachts unterwegs – da lägen die Charterkunden vor Anker. Doch jeder Schiffsführer sei unabhängig

von einer Begegnung mit Flüchtlingen zu Hilfe verpflichtet. Auch Katja Meinken-Wiedemann bestätigt, dass ihre Kunden bisher keine Flüchtlingsboote auf See gesichtet hätten. Sie ist für entsprechende Anfragen bei Sunsail und The Moorings in Nordeuropa zuständig. Dennoch gibt der Vercharterer Sunsail beim Charterbriefing an den türkischen Basen Empfehlungen, wie man sich im Falle von in Seenot geratenen Flüchtlingen zu verhalten habe.

Die Wahrscheinlichkeit für Segler, auf Bootsflüchtlinge in Seenot zu treffen, ist gegenwärtig vermutlich nur südlich und südwestlich von Sizilien, vor Lampedusa, Malta und direkt vor der libyschen Küste und in der östlichen Ägäis zwischen Rhodos und Lesbos erhöht. Charterfirmen sollten aber besser vorher eine Strategie entwickeln, bevor Kunden in einer eventuellen Notsituation unvorbereitet und überfordert sein könnten. Bedenken, Kunden von Segelferien in den beschriebenen Gebieten abzuschrecken, sollten hier eigentlich keine Rolle spielen.

Hartmut Holtmann von KH+P Yachtcharter stellt mittlerweile Informationen zur Lage auf die Internetseite seines Unternehmens. Dort wird unter anderem auf die Broschüre „Flüchtlinge in Seenot: handeln und helfen“ des Fördervereins Pro Asyl mit Hinweisen für Skipper und Crews verwiesen. Auch bei Master Yachting Deutschland findet man diesen Hinweis im Bereich Info/Unterhaltung. Andere Unternehmen, die Boote in den betroffenen Gebieten verchartern, werden diesem Beispiel hoffentlich bald folgen.

IVO GOETZ

In Seenot geratenen Flüchtlingen müssen Segler Hilfe leisten. Die Rettung darf/muss nicht das eigene Leben oder das Schiff gefährden, nur im Notfall Menschen an Bord nehmen. Das Charter-Boot sollte jedoch an der Unglücksstelle bleiben, bis die Küstenwache kommt. Diese erreicht man in Italien unter 1530, in Griechenland unter 108, in der Türkei unter 158. Das deutsche Marinereparaturzentrum leitet Hilferufe weiter: 00 49/4 21 53 68 70.

Der Förderverein Pro Asyl informiert unter [www.pro-asyl.de](http://www.pro-asyl.de). Vor Reisebeginn sollten Bootsführer die Broschüre (unter [themen/downloads/flyer](http://themen/downloads/flyer) und [brochueren](http://brochueren)) lesen. Auch unter [www.uno-fluechtlingshilfe.de](http://www.uno-fluechtlingshilfe.de) und [www.aerzte-ohne-grenzen.de](http://www.aerzte-ohne-grenzen.de) gibt es Informationen zum Thema.

## NEUES REISEBUCH

VON TILMAN SPRECKELSEN

**Für den Tisch** Zwei Schemen gleiten über eine Ebene wie auf Schlittschuhen, der Untergrund wirft ihr Spiegelbild wuchtig zurück. Einer trägt ein Netz auf dem Rücken, und wenn man genauer hinsieht, entdeckt man den Korb an seinem Arm. Das Grau, auf dem sie sich bewegen, hat dunkle Flächen, die dünne Horizontlinie hat einen Buckel, so fein, dass man ihn mühelos wegwischen könnte: zwei Krabbenfischer im Watt, vielleicht vor einer Halligwarft, im August 1932. Das Wort „Wattgespenst“ notierte der Fotograf Max Broders dann auch auf der Rückseite des Abzugs. Das trifft die Sache, wirft aber neue Fragen auf: Wenn doch das Spiegelbild der beiden so viel kräftiger ist als das Original, wer ist dann eigentlich das Gespenst?

Als Max Broders 1886 in Hamburg geboren wurde, waren seit der Erfindung der Fotografie noch keine fünfzig Jahre vergangen. Als Trägermaterial für die Negative dienten immerhin nicht mehr Metallplatten, sondern beschichtete Glasscheiben, doch bis zu dem Moment, in dem sich das Negativmaterial Rollfilm durchsetzte, vergingen noch viele Jahre. Immerhin war das neue Medium schon offen für Amateure und Semiprofessionelle, die sich die Technik aneigneten und nun ausprobierten, wohin das alles führen könnte – was konnte man mitnehmen aus der Geschichte der Malerei, was ging verloren, was war nun erstmals möglich?

Broders, ein begeisterter Wanderer, kaufte sich 1904 eine Balgenkamera und nahm sie mit, wenn er mit seinen Freunden auf Tour ging. Das Ziel war Norddeutschland jenseits der Elbe, die westfriesische Küste, die Halligen – Städte scheinen die Wanderfreunde dagegen nur am Rand interessiert zu haben. Die Landschaft, die diese Fotos zeigen, verdankt ihr Gesicht den Naturgewalten Wind und Meer einerseits und dem Menschen andererseits, der das Land eindeicht und bestellt, der auf den Warften der Halligen siedelt und sie dabei nach Kräften bewahrt, der aber auch – zumal in unserer Zeit – längst nicht mehr darauf aus ist, dem Meer neues Land abzugewinnen.

Broders' Bilder sind ein Schatz, ihre Publikation in einem schön gestalteten Fotobuch ist überfällig. Vor allem aber wird dieser Fundus eingeleitet und sensibel kommentiert von Jochen Missfeldt, dem Schriftsteller und ausgezeichneten Kenner der Landschaft, in der sich Broders bewegte. Missfeldt trägt zusammen, was sich über alte Handwerkstechniken und Bräuche sagen lässt, er beleuchtet den Alltag der Halligbewohner und trägt dazu bei, dass diese Bilder niemals museal erscheinen, sondern bei allem zeitlichen Abstand irritierend lebendig wirken.

Max Broders / Jochen Missfeldt: „Klaar Kimming“. Emons-Verlag, Köln 2014, 240 Seiten, 39,95 Euro



Schafwäshe vor der Hallig (1930, oben), Seesterne im Watt (unten)

Abb. aus dem besprochenen Band