

Zeitschrift: Appenzellische Jahrbücher
Herausgeber: Appenzellische Gemeinnützige Gesellschaft
Band: 148 (2021)

Artikel: Wenige Flugstunden entfernt - täglicher Überlebenskampf im Mittelmeer
Autor: Spörri, Hanspeter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-953381>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wenige Flugstunden entfernt – täglicher Überlebenskampf im Mittelmeer

*Seit mehr als fünf Jahren halten Piloten der Humanitarian Pilots Initiative (HPI) über dem Mittelmeer zwischen Italien und Libyen Ausschau nach Booten in Seenot. Tausende Leben konnten dank ihr gerettet werden. Den Sitz hat die HPI in Appenzell Ausserrhoden. Mitgründer Fabio Zgraggen (*1985) ist in Rehetobel aufgewachsen und wohnt heute in Gais.*

Interview: HANSPETER SPÖRRI

Vor einigen Jahren las ich im St. Galler Tagblatt, die Idee zur HPI sei bei einem Grillabend entstanden.

Fabio Zgraggen: Wir sind eine Gruppe von Gleitschirmfliegern, die häufig im Alpstein unterwegs ist. Oft verbringen wir nach einem Flugtag den Abend zusammen. An einem dieser Grillabende im Jahr 2015 waren wir auf dem Gäbris, sprachen über Gott und die Welt und natürlich auch über die Fluchtkatastrophe im Mittelmeer, die damals gerade wieder einmal in den Schlagzeilen war. Wir hatten von einer privaten maltesischen Seenotrettungsorganisation gehört. Da dachten wir, dass es sinnvoll sein könnte, den Schiffen mit Suchflugzeugen beizustehen. Wir hatten aber keine Ahnung, ob das überhaupt nötig war.

Für ein gemütliches Zusammensein nach einem anstrengenden Tag ist das ein ungewöhnliches Thema.

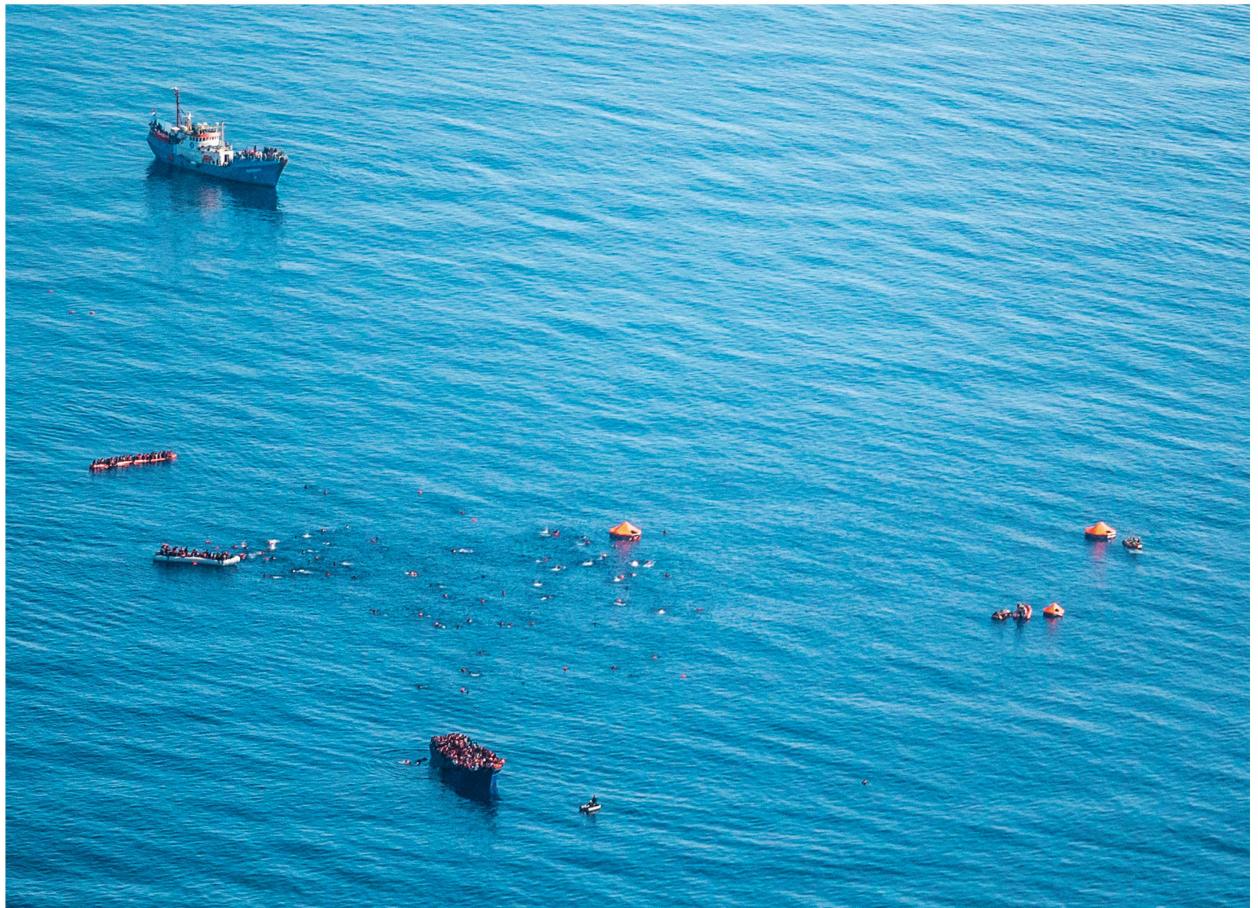
In unserem Freundeskreis waren wir immer schon politisch interessiert. Mich persönlich hat vor allem der Umwelt- und Menschenrechtsaktivist Bruno Manser (1954 - ca. 2000) beeinflusst. Er kam einst zu einem Vortrag in die Primarschule Rehetobel. Seither bin ich vertraut mit der Idee, dass man Dinge, die einem nicht gefallen, ändern kann. Ein Satz von Bruno Manser, der heute oft zitiert wird, blieb mir im Kopf: «Wer begriffen hat und nicht handelt, hat nicht begriffen.» Und dann war da mein Kollege Sam Hochstrasser. Er hatte kurz vor jenem Grillabend erfahren, dass er Vater wird.

Das verändert die Sicht auf die Welt.

Genau! Und wir fragten uns, was dereinst über unsere Gegenwart in den Geschichtsbüchern stehen wird. Welche Fragen Kinder, die heute geboren werden, stellen werden, wenn sie erfahren, dass Zehntausende von Leuten auf der Flucht über das Mittelmeer ihr Leben verloren. Meine Generation wollte von den Grosseltern ja auch in Erfahrung bringen, wie sie den Zweiten Weltkrieg und den Holocaust erlebt haben, was sie damals wussten – und ob sie der Meinung waren, sie hätten in jenen Jahren nichts gegen Antisemitismus und für die Flüchtlinge unternehmen können.

Wegschauen macht das Leben einfacher.

Aber es löst keine Probleme. Und irgendwann wird man doch mit dem konfrontiert, was man nicht sehen will. Was mich persönlich auch geprägt hat: Während meiner Schulzeit kamen viele Menschen aus dem Gebiet des zerfallenen Jugoslawien in die Schweiz. Einen Tag vergesse ich nicht mehr: In Rehetobel fand eine Militärübung statt. Soldaten hockten in Tarnanzügen in den Büschen, Schützenpanzer ratterten durchs Dorf. Als das Manöver losging, versteckte sich eine Klassenkollegin, eine gute Spielkameradin, zitternd unter dem Tisch. Sie hatte Panik in den Augen. Ich werde ihren Blick nie mehr vergessen. Ich, vollkommen behütet aufgewachsen, merkte mit einem Mal, was Krieg ist, was er anrichtet und auslöst – eine einschneidende persönliche Erfahrung.



Die Sicht aus dem Flugzeug: Überfüllte Boote, schwimmende Menschen im Meer, die Rettungsinseln zu erreichen versuchen.

Gegenüber Medien haben sie einst betont, die HPI wolle sich nicht politisch äussern. Das Thema ist aber hochpolitisch.

Das ist es zweifellos. Aber es ist nicht das Gleiche, ob man politisch unterschiedliche Auffassungen diskutiert – oder nichts gegen offensichtliche Not unternimmt. Als Seenotretter werden wir aktiv, wenn Menschen in Lebensgefahr sind. Nicht mehr und nicht weniger. Anfänglich gingen wir wohl etwas naiv an die Aufgabe heran. Wir sahen einerseits die Not der Geflüchteten, anderseits Schiffe, die ihnen zu Hilfe eilten. Diese Seenotretterinnen und -retter zu unterstützen war unser Ziel.

Wenn jemand in Gefahr ist, hilft man. Das ist ein Gebot der christlichen Nächstenliebe und ein Grundgedanke vieler Religionen: Wenn jemand in Not anklopft, öffnet man die Tür.

Das war unser erster Reflex. In unserem Sport – dem Gleitschirmfliegen – waren wir es immer schon gewohnt, Ideen in die Praxis umzusetzen. Das habe ich schon im Elternhaus gelernt: etwas machen, nicht nur davon reden.

Aber Sie haben mit der Idee zur HPI in ein Wespennest gestochen. Europa will die Flüchtlinge nicht, unterstützt deshalb Länder, die sie zurückhalten, auch wenn es sich dabei um Diktaturen handelt.

Das merkten wir schnell. Und ich sagte es schon: Zu Beginn waren wir etwas naiv. Aber noch heute gilt für mich der Grundsatz: Wenn Leute in Not sind, muss man helfen. Es gibt aus



meiner Sicht kein respektables Argument, mit dem man begründen könnte, dass man Ertrinkende nicht rettet.

Den privaten Seenotrettern wird immer wieder vorgeworfen, ihre Einsätze hätten eine Magnetwirkung, zögen weitere Menschen an, die sich darauf verliessen, gerettet zu werden.

Das ist der klassische Vorwurf. Statistisch kann man ihn widerlegen. Im Moment sind so wenig Rettungsschiffe unterwegs wie schon lange nicht mehr. Die Zahl der Flüchtenden bleibt dennoch hoch. – Aber so naiv wie zu Beginn sind wir heute natürlich nicht mehr. Wir sind uns sehr bewusst, dass wir eine kleine Figur in einem grossen Schachspiel sind. Selbstverständlich hinterfragen wir unsere Aktivitäten immer wieder, setzen uns jeden Monat zusammen, überlegen, ob wir auf dem richtigen Kurs sind. Die Frage nach der Magnetwirkung stellen wir uns auch immer wieder. Wir müssen sie uns stellen. Im Moment sind wir aber überzeugt, dass diese Magnetwirkung – man spricht vom «Pull-Faktor» – vernachlässigt werden kann.

Die politische Diskussion hierzulande und auch im übrigen Europa dreht sich häufig darum, dass die meisten Migrantinnen und Migranten gar keine «richtigen Flüchtlinge», sondern Wirtschaftsflüchtlinge seien. Sinnvoller sei deshalb die Hilfe vor Ort.

Gegen Hilfe vor Ort ist nichts einzuwenden. Aber wenn man die Probleme tatsächlich an der Wurzel angehen will, wird es komplex. Es geht um globale Zusammenhänge: Globalisierung, Kapitalismus, Rohstoffe. – Und ja, es geht auch darum, dass eine grosse Ungerechtigkeit herrscht, arme Länder ausgebeutet werden. Die Fluchtbewegungen sind ein Symptom. Grösse und Zahl der miteinander in Verbindung stehenden Probleme können einen leicht überfordern. Ich persönlich fokussiere mich gerne auf Bereiche, in denen ich mit meinen beschränkten Kräften, meinen spezifischen Fähigkeiten etwas bewirken kann. Sicher muss man die Probleme in den Herkunftsländern der Flüchtenden angehen. Aber die Schweiz ist mitbeteiligt. Viele Ursachen der Fluchtbewegung haben mit unserer Ökonomie, unserem Wohlstand zu tun. Es herrscht auf der Erde ein Ungleichgewicht. Im Moment machen die EU

Vor dem Start: Morgenstimmung auf dem Flugplatz in Lampedusa.

Fabio Zgraggen im Cockpit.



und mit ihr zahlreiche westliche Länder nicht viel mehr als Pflasterlipolitik.

Man versucht sich abzuschotten.

Die Schliessung einzelner Fluchtrouten ändert an der Grundproblematik nichts. Selbst wenn man ehrlich und ernsthaft die Probleme anginge – was gegenwärtig nicht geschieht –, selbst dann würde es noch Jahrzehnte dauern, bis eine Veränderung sichtbar wäre. Bis dahin müssen wir uns mit der Fluchtthematik auseinandersetzen. Und wir müssen uns auch im Klarren sein: Migrationsbewegungen gehören seit je zur menschlichen Geschichte. Die Problematik spitzt sich gegenwärtig wieder einmal zu. Das, was heute passiert, ist nur ein Vorgeschnack dessen, was noch kommen wird: Im Zuge der Klimaveränderung werden Fluchtbewegungen zunehmen.

Ihr lasst Euch von diesen düsteren Aussichten nicht entmutigen, macht, was möglich ist.

Wie sehen Eure Einsätze heute konkret aus?

Wir fliegen mit zwei Flugzeugen von Lampedusa aus über das zentrale Mittelmeer, suchen ein gewisses Gebiet ab, und wenn wir ein Boot

entdecken, das in Seenot ist, informieren wir die Rettungsleitstellen und die nächsten Schiffe, das können libysche Fischer sein, ein Frachtschiff oder ein Kriegsschiff.

Diese Schiffe sind zur Hilfe verpflichtet?

Im Seenotrecht ist festgelegt, dass das nächstgelegene Schiff, welches die nötigen Fähigkeiten hat, zur Hilfe verpflichtet ist. Und im Seenotrecht ist auch festgelegt, dass die Aufgenommenen in einen sicheren Hafen zu bringen sind. Das ist momentan der grosse Streitpunkt.

Da denke ich an die berühmte Kapitänin Carola Rackete (*1988), die sich über das Verbot des italienischen Innenministers Matteo Salvini hinweggesetzt und ihr Schiff Sea-Watch 3 mit 40 Geretteten an Bord in einen italienischen Hafen gelenkt hat.

Sie hat gemacht, was nötig war. Im Moment ist es so, dass Frontex – die Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache – ihre Informationen aus der Luftaufklärung direkt an die libyschen Milizen schickt, damit diese die Boote wieder zurückschleppen. Das haben wir mehrfach beobachtet. Es wurden auch schon

Boote aus der maltesischen Such- und Rettungszone zurückgeschleppt. Oder man überliess antriebslose Boote bewusst dem Wind, der sie wieder in libysche Gewässer zurücktrieb. Dabei muss man aber wissen: Die libysche Küstenwache wird von einer Miliz kontrolliert, welche die Leute unter übelsten Bedingungen einsperrt. Das ist alles belegt. Wir sehen, wie die libysche Küstenwache mit Kalaschnikows schiesst, wie Panik ausbricht auf den Booten, wie Menschen dabei sterben.

Das zivilisierte Europa arbeitet zusammen mit einer fragwürdigen Miliz und problematischen Regimes. Diese können die Flüchtenden entweder zurückhalten oder sie ziehen lassen. Wenn sie das Letztere machen, kommt Europa unter Druck und ist bereit, den Milizen und Diktatoren finanziell und in anderer Weise entgegenzukommen.

Teilweise sind die gleichen Leute in den Milizen und den Schleppernetzwerken aktiv. Das lässt sich nachweisen. Das ist ein System, das seinen Einfluss ausdehnt.

Die Schleppermafia spielt eine entscheidende Rolle?

Es geht um Macht und Geld und Einfluss. Die Gelder fliessen zurück in den Bürgerkrieg in Libyen. Auch die Schweiz hat Geld bezahlt an die libysche Küstenwache, offiziell zur Finanzierung von Schwimmwesten. Allerdings haben wir nie auf Booten der libyschen Küstenwache Schwimmwesten gesehen. Das Geld ist versickert.

Alles andere als eine ideale Welt. Sie können immerhin kurzfristig und beschränkt Hilfe leisten. Wird Ihre Organisation von Regierungen wenigstens unterstützt?

In keiner Art und Weise. Wir werden nur behindert, so in Italien und auch in Malta, wo wir ursprünglich stationiert waren. Dort haben wir ohne rechtliche Begründung keine Abfluggenehmigungen mehr erhalten.

Die Küstenwachen und Armeen westlicher Länder sind technisch bestens ausgerüstet, müssten dank Radar und Satellitenüberwachung über die Lage im Bild sein.

Als wir einst loszogen, glaubten wir, die Katastrophen, die Schiffsunglücke ereigneten sich



Fabio Zgraggen wurde 1985 geboren, ist in Rehetobel aufgewachsen, hat die Designfachklasse in St. Gallen besucht, zunächst als Grafiker gearbeitet und visuelle Effekte für Filme gestaltet. Nach der Gleitschirmausbildung gründete er zusammen mit Sam Hochstrasser und Stefan Keller die Flugschule «Freewings» in Bühler. Die Humanitarian Pilots Initiative (HPI) entstand 2015. Sie widmet sich nicht nur den Suchflügen über dem Mittelmeer, sondern entwickelte ein Projekt zum zielgenauen Abwurf von Hilfsgütern (Airdrops) in Katastrophenge-

Filme gestaltet. Nach der Gleitschirmausbildung gründete er zusammen mit Sam Hochstrasser und Stefan Keller die Flugschule «Freewings» in Bühler. Die Humanitarian Pilots Initiative (HPI) entstand 2015. Sie widmet sich nicht nur den Suchflügen über dem Mittelmeer, sondern entwickelte ein Projekt zum zielgenauen Abwurf von Hilfsgütern (Airdrops) in Katastrophenge-

bieten. Im August startet ein Projekt im Südsudan. Während der Regenzeit sollen während drei Monaten in Zusammenarbeit mit dem Roten Kreuz Hilfsgüter in unzugänglichen Gebieten abgeworfen werden. Verwendet werden dabei die Notschirme, die zur Gleitschirmausrüstung gehören und nach zehn Jahren ersetzt werden müssen. Aus ihnen werden die Abwurffallschirme genäht. Sie sind billiger als jene aus militärischen Quellen. Auch kleinere Hilfsorganisationen sollen laut Fabio Zgraggen Zugang zu Airdrops haben. Eine weitere Idee der HPI: Mitarbeitende anderer Hilfsorganisationen werden von der HPI ausgebildet, damit sie selbstständig Bergdörfer und Gebiete versorgen können, die von der Außenwelt abgeschnitten sind.

nur, weil zu wenig Hilfsmöglichkeiten bestünden. Wir wollten in die Lücke springen. Aber in Tat und Wahrheit, das merkten wir bald, fehlt der Wille, um den Geflüchteten zu helfen. Ausreichende Mittel stünden zur Verfügung. Einst haben private Seenotretter und die italienische Küstenwache Hand in Hand gearbeitet, um die Krise zu bewältigen. Heutzutage hat die Frontex ihre Strategie geändert. Die meisten staatlichen Rettungsschiffe wurden abgezogen.

Ziel ist Abwehr?

Das steckt hinter dieser neuen Strategie.

Sie kennen sicher den Satz: «Wir können doch nicht alle aufnehmen.» Die Fluchtbewegung löst in den USA und in Europa Unbehagen, ja Angst aus.

Da sind wir bei einer innenpolitischen Diskussion: Wie viele Flüchtende können wir aufnehmen. Als Gesellschaft müssen wir uns fragen, ob wir tatsächlich überrannt würden, wenn Flüchtlinge nicht länger abgewehrt werden. Ich glaube, dass wir in der Lage sind, mehr Menschen aufzunehmen. Man unterschätzt die Fähigkeit zur Aufnahme und Integration von Geflüchteten.

Deshalb erschwert man die Flucht immer mehr.

Man muss sich vorstellen, dass eine schützende Familie, die in jedem rechtmässigen Asylverfahren den Flüchtlingsstatus zugesprochen erhielte, die Flucht über das Meer wagen muss, um überhaupt einen Asylantrag stellen zu können. Wenn sie nicht die Grenzen illegal überqueren, viel Geld an Schleuser zahlen und ihr Leben in Gefahr bringen, nimmt sich niemand ihrer an.

Könnten Europa und die Schweiz mit der Fluchtpolitik besser umgehen, den Menschen eine Perspektive bieten?

Davon bin ich überzeugt. Auch wenn ich die innenpolitische Problematik und ein gewisses Dilemma sehe. Es ändert nichts an der Tatsache, dass täglich Menschen im Mittelmeer ertrinken – es ist barbarisch.

Als Beobachter im Flugzeug ist man noch relativ weit entfernt vom Ort des Geschehens.

Man befindet sich in einer Kapsel, hört nichts, riecht nichts. Aber wir sehen alles, wir sehen grosse Schiffungslücke. Die Bilder von Familien und Kindern im Wasser gehen einem nicht mehr aus dem Kopf.

Könnte das, was heute geschieht, eines Tages juristisch aufgearbeitet werden.

Wir sehen es als unsere Aufgabe an, zu dokumentieren, was wir sehen. Wenn weniger Rettungsschiffe vor Ort sind, werden weniger Menschen gerettet. Wir als HPI können nur helfen, wenn Schiffe in der Nähe sind. Alles mitanhören zu müssen, ohne helfen zu können – das lastet derzeit schwer auf unseren Piloten. Aber wir führen Funkaufzeichnungen, wir versuchen auch für die Angehörigen Dokumentationen zu erstellen, um rückverfolgen zu können, was passiert ist, welche Boote betroffen waren, wer an Bord war. Und wir hoffen natürlich, dass unsere Arbeit irgendwann juristische Konsequenzen haben wird. Was wir beobachten, sind aktive Verletzungen von Seenotrecht und von Menschenrechten. Es sind unserer Meinung nach Menschenrechtsverbrechen. Schwer erträglich ist, dass wir diese Verstöße belegen können, dies im gegenwärtigen Moment aber zu sehr wenig Reaktionen führt. Niemand schreitet dagegen ein. Es herrscht eine grosse Lethargie. Das Mittelmeer ist weit weg von uns, von der Schweiz.

Man macht dort immerhin Badeferien.

Wer Zeuge der Bootskatastrophen ist, empfindet das irgendwie als absurd. Das Problem wird erfolgreich verdrängt. Die für uns wichtigste Frage: Was machen wir mit unseren Informationen? Wir sind auf Partner angewiesen, die sie weiterbearbeiten, auf die politische und juristische Ebene tragen. Die Schweizer Beteiligung bei Frontex sollte aus unserer Sicht diskutiert werden. Unter welchen Bedingungen kann die Schweiz da weiterhin mitwirken? Das sollten wir sehr differenziert erörtern, denn Frontex macht zum Teil auch sinnvolle Arbeit.

Als Journalist mache ich die Erfahrung, dass durch meine Präsenz, durch die Anwesenheit eines Beobachters, die Realität sich verändert. Organisationen, Behörden, Individuen verhalten sich anders, wenn sie wissen, dass das, was sie tun, öffentlich sichtbar ist.

Das sehen wir ebenfalls. Wenn beispielsweise ein Containerschiff in der Nähe eines Flüchtlingsboots unterwegs ist, kann es sein, dass es ohne Hilfe zu leisten auf seinem Kurs bleibt, möglicherweise auf Anweisung der Reederei. Wenn aber wir in der Luft sind, weiß die Schiffsbesatzung, dass sie beobachtet wird. Wir konnten schon oft Containerschiffe auf Boote in Seenot hinweisen und diese verhielten sich dann auch seerechtskonform.

Wie gross ist die HPI eigentlich?

Wir sind eine kleine Organisation, verfügen über zwei Flugzeuge. Im Moment wirken 10 bis 15 aktive Pilotinnen und Piloten mit, die hauptberuflich beispielsweise für Lufthansa oder Air France fliegen. Im Hintergrund sind nochmals rund 10 bis 15 Personen für Administration, Buchhaltung und Fundraising tätig.

Sie sind seit fünf Jahren konstant aktiv. Fundraising, das Sammeln von Spendengeld, ist wohl von elementarer Bedeutung für Ihr Unterfangen?

Wir sind in der glücklichen Lage, mit Sea-Watch eine gute Partnerorganisation zu haben, mit der wir eng kooperieren. Ohne die Finanzen von Sea-Watch, die den Sitz in Deutschland hat, könnten wir unsere Aufgaben nicht stemmen. Fundraising ist eine unserer Achillesferse. Wir sind dabei, unsere Strukturen zu verbessern. Die Flieger in der Luft zu halten, kostet richtig viel Geld. Immerhin sind wir ein super Team, das an der Aufgabe gewachsen ist, sich über die Jahre weiterentwickelt hat. Durchhalten zu können ist eine konstante Herausforderung, auch auf der persönlichen Ebene. Ange-sichts der dramatischen Lage im Mittelmeer ist man versucht, über die eigene Leistungsfähigkeit hinauszugehen. Was mich betrifft, ist es aber wichtig, dass ich mich auch um unser Ge-

schäft, die Gleitschirm-Flugschule in Bühl, kümmere. Und das Privatleben sollte ebenfalls nicht über lange Zeit zu kurz kommen. Das würde sich rächen. Es geht darum, alles in der Balance zu halten. In unseren internen Richtlinien steht, dass alle, die bei uns mitwirken, noch einen anderen Job haben und das soziale Umfeld pflegen müssen und nur eine gewisse Zeit am Mittelmeer verbringen dürfen. Dort herrscht permanent eine Notsituation, es geht täglich um Leben und Tod. Ich sehe bei privaten Seenotrettern oft, dass sie nur noch für ihre Aufgabe leben, sich darin verlieren.

Ich muss gestehen, die Herausforderungen, vor denen Sie stehen, bisher unterschätzt zu haben. Da sind Sie nicht der Einzige. Manche glauben, dass wir nur in der Luft seien, weil wir gerne fliegen. Manche glauben, wir würden uns als Helden inszenieren und uns profilieren wollen. Denen sage ich: Wir wären froh, überflüssig zu sein. Wir würden die Flieger gerne verkaufen. Die Seenotrettung ist eigentlich klar eine staatliche Aufgabe. Die Einsätze sind für alle von uns eine massive Belastung. Aber ich will nicht verschweigen, dass der Einsatz über dem Mittelmeer auch schöne Seiten hat.

Sie tun etwas Sinnvolles.

Sicher! Aber ich würde meine Lebensenergie gerne in andere sinnvolle Aufgaben investieren – und nicht in eine festgefahren politische Situation am Mittelmeer.

Woher beziehen Sie die Energie für Ihr Engagement, Ihre Lebensenergie?

Die Begegnung mit Bruno Manser in der Primarschule habe ich schon erwähnt. Sie war sicher entscheidend. Er erzählte uns vom Regenwald, von den Abholzungen. Das hat mich damals extrem bewegt – und im Nachhinein weiß ich, dass er mich nachhaltig beeinflusst hat: seine Energie, seine Freude, seine Sorge, sein Engagement für den Regenwald auf Borneo, für das einheimische Volk der Penan, das um sein Überleben kämpft. Mich hat fasziniert, wie ein Mann aus der Schweiz, der weit weg vom Re-



*Ausschau nach Flüchtlingsbooten in Seenot:
Suchflug über dem Mittelmeer.*

genwald geboren wurde, sich für diese Menschen und den für sie lebenswichtigen Wald eingesetzt hat.

Bruno Manser hat sich extrem identifiziert mit den Penan. Er wurde fast einer von ihnen. – Bruno Manser zeigt auch, wie gefährlich ein solches Engagement sein kann. Man legt sich mit Kräften an, die keine Rücksicht nehmen. Es sind immense Interessen im Spiel.

Das spüren auch wir. Der Rechtsstaat ist in Europa im Vergleich zu Indonesien einigermaßen intakt. Aber wir setzen uns natürlich auch einer gewissen Gefahr aus. Und in Italien besteht das Risiko, dass unsere Aktivitäten kriminalisiert werden. Bereits wurden Schiffsbesatzungen angeklagt. Es wird ihnen die Unterstützung illegaler Migration, die Unterstützung krimineller Netzwerke und Menschenhandel vorgeworfen. Das Strafmaß beträgt bis 20 Jahre – eine massive Bedrohung für oft ehrenamtliche Retter. Die Anklage wird bis jetzt meistens fallen gelassen. Es gab auch schon Freisprüche. Aber die Verfahren dauern Jahre, sind eine immense Belastung, kosten viel Geld. Es wurde

eine riesige Drohkulisse aufgebaut. Und in Deutschland verlieren Piloten ihre Lizenz, wenn sie angeklagt sind. Dann dürfen sie nicht mehr fliegen. Es steht für manche also die Existenz auf dem Spiel. Und wer weiß, wie sich das politische System in Italien entwickelt, wer in fünf Jahren am Ruder sein wird?

Wo könnte man ansetzen, um Verbesserungen zu erreichen.

Am besten ist es immer, zunächst vor der eigenen Haustür zu kehren. Für die Schweiz heißt das: sie sollte sich aktiver für jene Werte einsetzen, die sie so gerne auf ihre Fahne schreibt. Das ist nicht eine angenehme Rolle. Es wird mit harten Bandagen gekämpft. Man kann es nicht allen recht machen, nicht allen Diskussionen aus dem Weg gehen. Von der Schweiz erwarte ich, dass sie die Zusammenarbeit mit Frontex überdenkt, dass sie genau schaut, wo die Gelde hinfliessen, welche sie zur Verfügung stellt. Aber ich bin nur ein privater Seenotretter, der versucht, Menschen vor dem Ertrinken zu bewahren. Es gibt sehr viele kluge Köpfe, welche über die globalen Probleme nachdenken, Vor-

schläge machen und Empfehlungen geben können. Wir müssen die internationalen Herausforderungen unbedingt angehen. Sehr viele internationale Unternehmen haben ihren Sitz in der Schweiz. Deshalb sind wir Teil jenes Systems, welches Flüchtlinge produziert. Wer Ungerechtigkeiten duldet, Ausbeutung unterstützt, Waffen exportiert, erntet Flüchtlinge. Wir sollten damit rechnen, dass wir an unserem Reichtum Abstriche machen müssen. Wir werden die Folgen der Covid-19-Pandemie und der globalen Erwärmung zu spüren bekommen.

Ein Problem liegt wohl darin, dass wir uns nicht als Menschheit wahrnehmen, immer nur als Schweizerinnen oder Deutsche, als Appenzeller oder Zürcherinnen.

Der Wunsch nach Abgrenzung ist immens, man neigt dazu, sich hinter vermeintlich sichere Grenzen zurückzuziehen. Das ist aber eine Illusion.

Sieht man als Pilot die Welt anders?

Ich fühle mich im Luftraum zuhause. Er ist mein Element. Es ist für mich immer wieder bewegend, abzuheben, die Welt von oben zu betrachten. Man sieht dann auch, wie klein der Planet ist. Unsere Flugzeuge werden periodisch in der Schweiz gewartet. Danach heben wir im Flughafen St. Gallen-Altenrhein wieder ab, tanken auf Lampedusa und sind nach acht Flugstunden dort zurück, wo der Überlebenskampf stattfindet. In Lampedusa und Malta sehen wir die Badenden im Meer, und nach einem kurzen Flug sehen wir die Menschen im Meer sterben.