Zeitschrift: Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus
Herausgeber: Vereinigung Freundinnen und Freunde der Neuen Wege
Band: 113 (2019)
Heft: 12

Artikel: Für die Menschlichkeit einstehen
Autor: Liechti, Daniel / Moser, Geneva
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-868135

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: 09.12.2025

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

Für die Menschlichkeit einstehen

Neue Wege-Gespräch mit Daniel Liechti, Crew-Mitglied der Sea Watch 3, von Geneva Moser

Die Fluchtroute über das zentrale Mittelmeer gilt als die gefährlichste. Seit 2015 rettet die NGO Sea Watch in Seenot geratene flüchtende Menschen. Der Mechaniker Daniel Liechti ist Crew-Mitglied des Schiffes Sea Watch 3.

NW **Zum Zeitpunkt, zu dem wir dieses Gespräch führen, liegt die Sea Watch 3 im Hafen von Licata, Sizilien. Was hindert das Schiff daran, seine Mission aufzunehmen?**

DL Seit dem aufsehenerregenden Einsatz im Sommer 2019, bei dem Carola Rackete Kapitänin war, ist das Schiff im Hafen von Licata festgesetzt. Nachdem die Crew der Sea Watch 3 53 Menschen in Seenot gerettet hatte, wurde dem Schiff die Einfahrt in einen sicheren Hafen verweigert. Sea Watch hat alles versucht, um einen sicheren Hafen zugeteilt zu bekommen. Nachdem die Crew und die geretteten Menschen 17 Tage auf See ausharren mussten, sah sich die Kapitänin gezwungen, ohne Erlaubnis in den Hafen von Lampedusa einzulaufen, weil sie die Verantwortung für den schwierigen Zustand an Bord nicht länger tragen konnte. Nach der Verhaftung von Carola Rackete im Juli laufen nun Ermittlungen. Wir hoffen aber, dass wir noch diese Woche wieder in die Rettungszone fahren und unsere Arbeit aufnehmen können.

NW **Wie ist die Stimmung auf dem Schiff?**

DL Einerseits ist es frustrierend zu wissen, dass wir eine komplett einsatzfähige Crew auf einem bestens ausgerüsteten Rettungsschiff sind, aber keine Erlaubnis erhalten, den Hafen zu verlassen. Das ist frustrierend, gerade weil wir wissen, dass jeden Tag Menschen auf dem Meer sterben oder von der sogenannten libyschen Küstenwache aufgegriffen und in das Bürgerkriegsland Libyen verschleppt werden können. Andererseits versuchen wir, möglichst viele Arbeiten zu erledigen, um das Schiff in gutem Zustand zu halten. Wir sind jederzeit bereit, loszufahren.

NW **Was motiviert Sie, was treibt Sie an, auf der Sea Watch zu arbeiten und zu helfen?**

DL Als Mensch, der in Europa geboren und aufgewachsen ist, ist es enorm frustrierend, diese Katastrophe an Europas Aussengrenzen mitanschauen zu müssen. Mein Engagement ist der Versuch, nicht zuzuschauen, sondern aktiv etwas zu unternehmen. Nebst der Rettung von Menschenleben geht es auch darum, sichtbar zu machen, was hier passiert und die Konsequenzen der europäischen Aussenpolitik aufzuzeigen.

NW **Mit welchen Lebensrealitäten und Erfahrungen sind Sie konfrontiert, wenn Geflüchtete an Bord der Sea Watch aufgenommen werden? Aus welchen Umständen kommen die Menschen und was haben sie erlebt?**

DL Da muss ich etwas ausholen und generell etwas zu den Fluchtrouten im Mittelmeer sagen. Es gibt drei Hauptrouten. Die eine ist westlich, führt von Marokko nach Spanien. Die andere ist die zentrale Mittelmeer-Route und mit Abstand die tödlichste. Sie verläuft von Libyen, meist nach Italien. Die östliche Mittelmeer-Route geht vom türkischen Festland auf die griechischen Inseln. Sea Watch ist auf der zentralen Mittelmeer-Route tätig, zwischen der libyschen Küste und Italien. Die meisten Menschen, die wir aus Seenot retten, stammen aus afrikanischen Ländern: vor allem aus Subsahara-Staaten, aber auch aus Nordafrika. Die Beweggründe, warum sich die Menschen

Wir brauchen Menschen, die auf die Strasse gehen und der rassistischen Politik die Stirn bieten

auf die Fluchtboote begeben, sind vielfältig: Einige von ihnen haben schon länger in Libyen gearbeitet und sind durch den Bürgerkrieg gezwungen, das Land zu verlassen. Es gibt kaum eine andere Möglichkeit, von dort Richtung Europa wegzukommen, als mit einem seeuntauglichen Boot. Was fast alle Menschen gemeinsam haben, ist, dass sie in Libyen katastrophale Zustände erlebt haben. Der allergrösste Teil hat Folter und Gewalt erlebt und ist traumatisiert von diesen Erlebnissen. Die Fluchtursachen dahinter sind ebenfalls vielfältig: Bewaffnete Konflikte, Unterdrückung oder Perspektivlosigkeit. Dazu gehören aber auch Umstände, an die man vielleicht nicht sofort denkt. Mir haben beispielsweise Menschen berichtet, dass sie nicht entscheiden dürfen, mit wem sie verheiratet werden und ihr Leben verbringen müssen.

NW Wie sieht so eine Mission konkret aus? Was passiert, wenn die Sea Watch 3 auf ein Boot in Seenot trifft?

DL Sobald man mit dem Schiff im Mittelmeer unterwegs ist, wird einem bewusst, wie unglaublich gross das Mittelmeer ist. Die Sichtweite vom Schiff aus ist durch die Krümmung der Erde wie auch durch schlechte Fernsicht sehr begrenzt. Da ist es schwierig, ein Schlauchboot zu finden, weil es kaum aus dem Wasser ragt. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, wie wir überhaupt auf ein Boot treffen. Eine ist, dass wir tatsächlich Sichtkontakt haben oder das Boot auf dem Radar sehen. Eine andere ist, dass das Aufklärungsflugzeug von Sea Watch, die Moonbird, uns eine Position meldet. Oder dann gibt es auch Schlauchboote, die mit einem Satellitentelefon ausgerüstet sind und einen Notruf absetzen können. Normales Mobiltelefon-Netz gibt es auf dem Mittelmeer nicht. Wir haben zwei Schnellboote an Bord, mit denen wir direkt zu den Schlauchbooten hinfahren können. Erst wird eine Bestandesaufnahme der Lage gemacht: Wie ist der Zustand des Bootes? Wie viele Menschen sind dort? Wie ist ihr Zustand? Gibt es Verletzte oder Tote? Gibt es Kinder? Dann werden Rettungswesten ausgeteilt. Erschreckenderweise verfügen die meisten der Boote nicht über Rettungswesten. Das Boot wird dann evakuiert. Auf der Sea Watch 3 können wir die Menschen medizinisch versorgen, aber auch Wasser, Nahrung und trockene Kleidung austeilen. Zur rechtlichen

Situation ist zu sagen, dass eigentlich jedes Schiff verpflichtet ist, einem Schiff oder Boot in Seenot zu Hilfe zu eilen. Die Boote, auf die wir treffen, gelten per se als Seenotfall, weil sie nicht seetauglich sind: Es gibt kaum Navigations- oder Kommunikationsmittel, keine Verpflegung, und die Menschen tragen keine Rettungswesten.

MW Welchen Realitäten sehen Geflüchtete denn entgegen, wenn sie die Sea Watch 3 verlassen und an Land gehen können?

DL Die meisten Menschen verliere ich dann aus den Augen. Mit dem Schengen-Dublin-Abkommen ist der Staat, in dem die Menschen ankommen, verpflichtet, das Asylverfahren durchzuführen. In letzter Zeit haben manche europäischen Staaten sich bereit erklärt, die Geflüchteten an Bord aufzunehmen, damit wir an Land gehen konnten. Die Schweiz hat sich bisher noch nie bereit erklärt, Menschen aufzunehmen, die von der Sea Watch gerettet wurden. Diejenigen, die überhaupt die Schweiz erreichen, werden gemäss dem Dublin-Abkommen wieder in das Erstankunftsland zurückgeschickt. Da macht es sich die Schweiz sehr einfach. Sie ist eines der Länder mit den meisten Dublin-Rückführungen.

MW Auch wenn diese Schlauchboote per se als Seenotfall gelten, werden NGOs wie die Sea Watch teilweise scharf attackiert, als «Schlepper» verunglimpft und von Behörden sogar kriminalisiert. Wie gehen Sie mit diesen Anfeindungen um? Und woher kommt Ihrer Meinung nach dieser Vorwurf?

DL Ein starkes Argument gegen diesen Vorwurf ist die Entstehungsgeschichte der zivilen Rettungsorganisationen. Menschen haben sich organisiert, um zivile Seenotrettung zu betreiben, weil so viele Menschen im Mittelmeer starben. Unsere Arbeit ist eine Antwort auf dieses Sterben, was schon vor unserer Arbeit stattgefunden hat und definitiv eine Krise darstellt. Eigentlich müsste diese Krise von staatlicher Seite gelöst werden. Sie ist ein Resultat der europäischen Abschottungspolitik, die versucht, den Weg nach Europa möglichst schwierig zu gestalten und dabei zahlreiche Tote in Kauf nimmt. Dem macht die zivile Seenotrettung einen Strich durch die Rechnung. In unserer Crew sind manche Positionen mehr exponiert, beispielsweise die einer Kapitänin. Sie stehen im Fokus der Justiz, der Öffentlichkeit, aber auch von rechten Kreisen. Die Justiz versucht, Aktivist*innen einzuschüchtern und zu kriminalisieren: Zehn Mitglieder der Crew des Rettungsschiffes Iuventa stehen in Italien vor Gericht wegen angeblicher Unterstützung illegaler Einwanderung. Da geht es um Haftstrafen von bis zu 20 Jahren. Das soll natürlich eine abschreckende Wirkung haben. Ich selber stehe als Mechaniker weniger im Fokus der Kriminalisierung, trotzdem betrübt mich diese Stimmung. Politisch empört es mich, dass die Staatsgewalt mit allen Mitteln versucht, humanitäre Arbeit zu verhindern. In der Geschichte gab es das schon oft: Staatsgewalt wurde missbraucht, um politische Ideen durchzusetzen, die nicht dem Wohl der Menschen dienen, sondern sich gegen einen bestimmten Teil der Menschheit richten.

MW Seenotrettung ist eigentlich eine staatliche Aufgabe. Rettungsschiffe wie die Sea Watch springen in eine Lücke, die die europäischen Staaten hinterlassen haben, in dem sie sich aus dem Mittelmeerraum zurückgezogen haben. Was für Folgen hat das?

DL Man kann noch einen Schritt früher ansetzen und sich fragen, warum die Menschen überhaupt in seeuntauglichen Booten diese gefährliche Reise aufnehmen. Der Reichtum europäischen Staaten basiert auf der Ausbeutung ärmerer Regionen. Zugleich schottet sich Europa ab und ist dafür verantwortlich, dass es keine legalen Flucht- und Reiserouten gibt. Das Sterben an den europäischen Aussengrenzen ist die grausame Konsequenz dessen. Wer in Europa um Asyl bitten will, ist gezwungen, diesen Weg über das Mittelmeer zu gehen. Als Christoph Blocher Justizminister war, wurde beispielsweise das Botschaftsasyl abgeschafft; das war eine Möglichkeit, Menschen eine sichere Fluchtroute zu gewähren. Europa hat sich aus der Verantwortung genommen. Einerseits dadurch, dass sich die italienische Seenotrettungs-Leitstelle in Rom nicht mehr zuständig fühlt für die Schiffbrüchigen im südlichen Mittelmeer. Andererseits haben europäische Staaten den Aufbau einer Küstenwache durch eine libysche Bürgerkriegs-Miliz unterstützt. Die logistische und finanzielle Hilfe aus Europa hat einen klaren Zweck: Migrationsabwehr. Nach internationalem Seerecht ist eigentlich klar festgelegt, wie eine Schiffsbesatzung sich verhalten muss, wenn sie auf einen Seenotfall trifft. Dazu gehört auch, gerettete Menschen in den nächsten sicheren Hafen zu bringen. Dieser wäre in den meisten Fällen Lampedusa, also Italien. Diese Bürgerkriegs-Miliz fühlt sich aber dem Seerecht nicht unterstellt. Sie ist aufgebaut worden, um

Menschen aufzugreifen und sie nach Libyen in Haftlager zurück zu schaffen. Dort herrschen schreckliche Zustände: Folter, keine ausreichende Ernährung, kein sauberes Trinkwasser, keine medizinische Versorgung.

NW In den letzten Monaten haben sich kirchliche Repräsentant*innen medienwirksam mit der Crew und mit den von ihr geretteten Menschen solidarisiert, unter anderem der Ratsvorsitzende der Evangelischen Kirchen in Deutschland, Heinrich Bedford-Strohm, und der Erzbischof von Turin, Cesare Nosiglia. Wie wichtig sind solche Interventionen aus den Kirchen für Ihre Arbeit? Welche Rolle kann und soll die Kirche in diesem Kontext spielen?

DL Sea Watch wird ausschliesslich über Spendengelder finanziert. Ein beträchtlicher Teil der Spenden stammt von der Kirche. Sie spielt daher eine wichtige Rolle. Die Kirche hat nach wie vor einen grossen Einfluss in der Gesellschaft, und ihr Rückhalt ist wichtig für unsere Arbeit, gerade weil die Seenotrettung in manchen Kreisen so stark in Frage gestellt wird. Es ist wichtig, dass die Kirche öffentlich für die Menschlichkeit und die humanitäre Arbeit einsteht und sich offen dazu bekennt. Die Kirche kann eine wichtige Rolle als Gegenpol einnehmen: gegen menschenfeindliche Berichterstattung zur Seenotrettung beispielsweise oder gegen die europäische Migrationspolitik mit Mitteln wie dem Kirchenasyl.

NW Sie sind vor Ort solidarisch mit Geflüchteten, die in Seenot geraten. Auf welche Art von Solidarität sind Sie selber als Helfer*innen angewiesen, untereinander und von aussen?

DL Im Moment geht es vor allem um Politik: Insbesondere dann, wenn die europäischen Staaten der Sea Watch keinen sicheren Hafen zur Verfügung stellen, sind unmittelbare Solidarität und Protestbewegungen wichtig. Wir brauchen Menschen, die auf die Strasse gehen und dafür einstehen, dass gerettete Menschen so schnell wie möglich in einen europäischen Hafen gebracht werden können; Menschen, die dieser vorherrschenden rassistischen Politik die Stirn bieten und für die Menschenrechte einstehen. Es braucht auch Menschen, die hier vor Ort Einsätze leisten und sich engagieren. Und natürlich sind auch Spendengelder zentral: Es ist sehr kostspielig, so ein grosses Schiff zu unterhalten. Wir sind auf finanzielle Unterstützung angewiesen.

NW Wie gehen Sie mit Ihren Erfahrungen auf den Missionen um? Was brauchen Sie, um diese Form von Aktivismus und Solidarität leisten zu können?

DL Die Einsätze können sehr belastend sein, aber ich habe meinen Umgang damit gefunden und weiss, wie viel ich mir zumuten kann. Ich bin in einer privilegierten Situation: Ich habe ein funktionierendes Netzwerk und einen Lebenshintergrund, der mir solche freiwilligen Einsätze in der Seenotrettung erlaubt. Es ist gut zu wissen, dass es zu Hause solidarische Menschen gibt, insbesondere dann, wenn der Gegenwind in der Presse oder aus rechten Kreisen stark ist. Solidaritätsbekundungen tun gut.

NW Wie erleben Sie den Alltag zurück zu Hause, wenn die Einsätze beendet sind?

DL Der Kontrast ist gross. Ich will nicht sagen, dass die Probleme in Europa oder der Schweiz nicht relevant seien, aber ich bekomme hier Einblick in Lebensrealitäten von Menschen aus Krisenregionen. Das macht mir bewusst, was es bedeutet, in einem reichen Land zu leben, in einem Land, in dem kein Krieg herrscht und in dem ich nicht aufgrund meiner Religion oder Hautfarbe unterdrückt werde. Ein Vorteil davon, dass Sea Watch mehrheitlich von freiwilligen Aktivist*innen getragen wird, liegt darin, dass diese Erfahrungen und Informationen wieder in die Zivilgesellschaft zurückgetragen werden können. Das ist für mich ein wichtiger Teil dieser Arbeit: Vorurteile abzubauen, meine Eindrücke und Erfahrungen mit jenen zu teilen, die nicht direkt vor Ort sein können. ●

○ Daniel Liechti, *1986, lebt in Bern. Der gelernte Polymechaniker war in den letzten zweieinhalb Jahren bei zahlreichen Seenotrettungseinsätzen im Mittelmeer dabei.
sea-watch.org