



- Beschluss -

Einbringer

01 Der Oberbürgermeister

<i>Gremium</i>	<i>Sitzungsdatum</i>	<i>Ergebnis</i>
Senat (S)	14.02.2023	
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen (FA)	06.03.2023	ungeändert abgestimmt
Ausschuss für Soziales, Jugend, Sport, Inklusion, Integration, Gleichstellung und Wohnen (SoA)	06.03.2023	ungeändert abgestimmt
Hauptausschuss (HA)	27.03.2023	auf TO der BS gesetzt
Bürgerschaft (BS)	20.04.2023	ungeändert beschlossen

Fortsetzung der Patenschaft für das Seenotrettungsschiff „SEA-EYE 4“

Beschluss:

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschließt:

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald setzt ihre Schiffspatenschaft für das Seenotrettungsschiff SEA-EYE 4 von Sea-Eye e.V. für weitere zwei Jahre (2023 und 2024) fort und unterstützt die Arbeit des Vereins 2023 und 2024 jährlich mit einem Zuschuss von 2.000,00 €.

In 2024 wird die Patenschaft erneut evaluiert und über eine mögliche Fortsetzung entschieden.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen
22	18	0

Anlage 1

Sea-Eye_Jahresbericht_2020-2021 öffentlich

Anlage 2

Patenschaftskonzept_SEA-EYE 4_Greifswald öffentlich



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Egbert Liskow".

Egbert Liskow
Präsident der Bürgerschaft



sea-eye

Jahresbericht
2020 & 2021



Ehrlich gesagt bedeutet Spenden: » weniger Leichen im Mittelmeer«

Ganz ehrlich: Spenden bedeutet Leben retten. Denn seit 2014 ertranken laut UNHCR 4.905 Kinder auf der Flucht über das Mittelmeer. Unsere Mission ist es, das Sterben zu beenden. Das schaffen wir aber nicht alleine. Denn Menschenleben retten kostet Geld. So schlimm es klingt. Aber jede Spende macht es möglich, dass unser Schiff da ist, wenn Menschen drohen zu ertrinken. Jetzt spenden und mithelfen:

www.sea-eye.org/lebenretten

Vorwort

Liebe Freund*innen,

ein Überschwang von Gefühlen erfasst uns, wenn wir auf die vergangenen zwei Jahre zurückblicken. Wir sehen große Freude, aber fühlen auch den untrassbaren Schmerz über das Leiden und Sterben, das wir in dieser Zeit im Mittelmeer beobachtet haben.

Freude und Trauer liegen bei unserer Arbeit stets eng beieinander. Wir freuen uns, dass wir in 2020 und 2021 insgesamt sieben Rettungsmissionen durchführen und dabei über 1.800 Menschen retten konnten. Wenn wir auf diese Einsätze schauen, sind wir überglücklich, dass wir Männer, Frauen und Kinder, darunter häufig sogar Babys, bei ihrer Flucht aus dem libyschen Bürgerkrieg beistehen konnten.

Unverzichtbar für diesen Erfolg waren unsere beiden Rettungsschiffe. 2020 führte die ALAN KURDI noch drei Missionen durch, allerdings setzten die italienischen Behörden das Schiff immer häufiger fest, sodass es nötig wurde, 2021 die größere SEA-EYE 4 in den Einsatz zu schicken. Im selben Jahr mussten wir uns leider von unserer ALAN KURDI trennen. Aber wir taten dies mit einem weinenden und einem lachenden Auge, denn das Rettungsschiff wird seitdem von der italienischen Seenotrettungsorganisation ResQ betrieben und weiterhin zum Retten von Menschenleben eingesetzt.

Doch alle Freude in diesen Jahren wird auch immer überschattet von dem Schrecken, über den die geflüchteten Menschen an Bord unserer Schiffe berichteten. Vom Grauen aus Libyen und den dortigen Menschenrechtsverletzungen – Folter, Inhaftierungen, Hinrichtungen, Sklaverei, Missbrauch und Vergewaltigung – die sie erlebt und beobachtet haben und die sie schließlich veranlassen, die gefährliche Flucht über das Mittelmeer zu wagen. Mit Entsetzen hören wir auch von ihrer Zeit ganz alleine auf dem riesigen Meer: zusammengefrängt in kleinen Booten, meist ohne Nahrung und Wasser; am Tag der sengenden Hitze ausgesetzt; in der Nacht unbarmherziger Kälte. Im Innenraum der Boote sammeln sich häufig Salzwasser und Benzin von undichten Kanistern, Kot und Urin sowie Erbrochenes von Seekranken. Zusammen ergibt das ein Gemisch, das zu Verätzungen führt, wenn die Flüchtenden über Stunden und Tage darin ausharren müssen. Nach diesen Strapazen muss unser medizinisches Team an Bord regelmäßig viele Menschen behandeln.

Während wir unsere Gefühle im Rückblick erleben, können wir nicht ansatzweise nachempfinden, was die geflüchteten Menschen erleben und empfinden. Den EU-Mitgliedstaaten scheint ihr Schutz inzwischen ohnehin egal zu sein. Sie verfolgen weiterhin ihren brutalen Plan grenzenloser Gewalt und arbeiten weiter daran, dass weniger Schutzsuchende Europa erreichen. Dass tausende Menschen durch ihre Abwehrtechniken sterben, ist für sie offenbar bedeutungslos geworden. Das Menschenrecht der Flüchtenden auf Leben werfen sie damit einfach über Bord. Bei dieser unmenschlichen Tat übersehen sie jedoch, dass, wenn man nur einem Menschen seine Menschenrechte nimmt, man sie allen Menschen nimmt. Denn Menschenrechte gelten entweder für alle oder sie gelten für niemanden.

All diese Gefühle tragen wir jeden Tag in uns, während wir unsere wichtige Arbeit fortsetzen und für die Rechte und das Leben flüchtender Menschen einstehen. Wir freuen uns, wenn Sie dabei weiterhin an unserer Seite sind, und danken Ihnen für Ihre bisherige Unterstützung.

Ihr Gorden Hier,
Vorstandsvorsitzender



Inhalt

UNSERE MISSION

Unsere Grundsätze 7
 Jeder Mensch hat das Recht auf Leben 8

UNSER JAHR 2020

DIE MISSIONEN 2020

Ungewissheit, Angst und ein Gefühl der Freundschaft 11
 Eine Mission trotz Corona-Lockdown 14
 150 Kilo Couscous 18

DIE SEA-EYE 4

Wir schicken noch ein Schiff 21

POLITIK UND SEENOTRETTUNG

Wie fallen die Verschleierungstrickik perfekt toniert 25

FINANZBERICHT

Finanzbericht 2020 29

DIE SEA-EYE LANDCREW

Bunt und vielseitig: Aktionen 2020/21 31
 32 Lokalguppen – eine Mission 34
 Lokal engagieren und mirtreten! 35
 Rekord im Ehrenamt trotz Lockdown 37
 Dreimal drei Fragen 38

UNSER JAHR 2021

SEA-EYE 4 - AUFBRUCH INS MITTELMEER

Überlebender tauft zweites Bundisschiff 43
 Man ertrinkt nur einmal 46

DIE MISSIONEN 2021

Erste Rettungsmission des neuen Bundisschiffs SEA-EYE 4 51
 Momente der Freude und Ausgelassenheit 54
 Bilder sagen mehr als Worte 58
 Hoffnung über Ohnmacht 64

FINANZBERICHT

Finanzbericht 2021 69

IMPRESSUM

Impressum & Spendeninfo 70



Foto: Fione Alihosli

Unsere Mission

Unsere Grundsätze

Menschen retten

Bedingungslos, professionell und kontinuierlich.

Menschen sensibilisieren

Informieren und aufklären über das Sterben an den europäischen Seegrenzen.

Menschen bewegen

Sich konkret, gesellschaftlich und politisch für die Rechte schutzsuchender und geflüchteter Mitmenschen engagieren.

Foto: Camilla Kranzusch



Jeder Mensch hat das Recht auf Leben. Und auf Rettung, wenn er in Seenot gerät.

Das ist nicht nur unsere Überzeugung, so steht es auch im Gesetz: in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, der Genfer Flüchtlingskonvention, im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen und im deutschen Grundgesetz.

Trotzdem sind in den letzten Jahren über 20.000 Menschen im Mittelmeer ertrunken, weil sich die EU-Mitgliedsstaaten ihrer Verantwortung entziehen.

Doch jeder Mensch hat das Recht, aus Seenot gerettet und an einen sicheren Ort gebracht zu werden. Solange das nicht geschieht, ist Sea-Eye aktiv.

**Wir schützen
das Menschenrecht auf Leben.**

**Wir engagieren uns,
informieren und solidarisieren.**

**Wir sind da, weil Menschenrechte nicht
an den europäischen Außengrenzen enden.**

**Wir sind da, wo wir gebraucht werden:
Wir suchen nach Menschen in Seenot, ziehen sie
aus dem Wasser, versorgen sie und bringen sie
an einen sicheren Ort.**



Unser Jahr 2020

Die Missionen 2020



Foto: Pavel D. Vitko

Ungewissheit, Angst und ein Gefühl der Freundschaft



In einer Zeit großer Verunsicherung musste Vertrauen an Bord der ALAN KURDI aufgebaut werden. Roman Rösener, Menschenrechtsbeobachter auf der ersten Mission in 2020, berichtet von einer schwierigen Nacht.

Für einen Moment hatte sich die Blase geöffnet: für einen Moment hatten wir das Gefühl, dass wir tatsächlich in einem Boot sitzen. Nicht mehr Menschen, die Jahre von Entbehrung, Folter und Schmerz hinter sich hatten, auf der einen Seite und Menschen, die danach wieder in ihre Berufe zurückkehren und ein gesichertes Leben führen, auf der anderen Seite. An diesem Abend waren wir zusammen verunsichert – wenn auch immer noch sehr unterschiedlich. Wir haben zusammen gefloren und am Ende so lange miteinander gesprochen, bis die Angst verfliegen war.

Nach einigen Tagen des Hin und Her mit den europäischen Behörden auf der Suche nach einem sicheren Hafen bekamen wir die Anweisung, Kurs Richtung Malta zu nehmen, wo unsere 78 Gäste von der maltesischen Marine übernommen werden sollten. Es war schon dunkel, als wir auf das schwankende Topdeck oberhalb der Brücke kletterten, auf dem der Großteil der gestreuten Menschen eng an eng schlief. Lisa, die Ärztin, Josh, der 1. Offizier, und ich als Menschenrechtsbeobachter, der auch für die Gästebetreuung zuständig war. Es war kein guter Zeitpunkt, aber wahrscheinlich doch besser als jeder später. Wir weckten unsere Gäste und machten die Scheinwerfer an, damit wir uns gegenseitig sehen

konnten; dadurch bekam die Szenerie aber auch etwas Dramatisches, was die Sache nicht gerade erleichterte.

Die Nachricht, dass sie nach Malta gebracht werden sollten, verunsicherte unsere Gäste sehr; die Auffranglager in Malta sind berüchtigt wegen ihrer fortwährenden Menschenrechtsverletzungen und es ist schwierig, von dort weiter nach Europa zu kommen. Dazu kam die Angst, dass die maltesische Marine sie direkt an die sogenannte libysche Küstenwache übergeben könnte. Anfangs ganz ruhig und klar, erklärten sie uns, dass sie in dem Fall über Bord springen würden. Der Gedanke, nach Libyen zurückgebracht zu werden, löste eine Unruhe aus, die wir kaum noch einfangen konnten. Viele sprachen oder schrien durcheinander, beschuldigten auch uns, falsches Spiel zu treiben. Sie hatten kein Vertrauen in die europäischen Gesetze und Behörden und wir hatten es ehrlich gesagt auch nicht, obwohl wir immer wieder das Gegenteil beteuerten.

Ein junger Mann aus der Zentralafrikanischen Republik, der sehr gut Englisch, Französisch und Arabisch sprach, übersetzte für uns und wurde schnell zum Ansprechpartner. Er zeigte uns seine Wunden und Narben, die ihm in libyschen Lagern beigebracht wurden. Er erzählte, dass dreimal UNO-Menschenrechtsbeobachter*innen in den Lagern gewesen seien und sich nichts geändert habe. Im Gegenteil, diejenigen, mit denen sie gesprochen hatten, wurden danach isoliert und hart bestraft, ohne dass jemand sich für sie einsetzen konnte. Sein einziges Ziel war, dass er nach Genf wollte, um all die Verbrechen, deren er

Zeuge wurde, vor der UN-Menschenrechtskommission vorzubringen und die Scheinheiligkeit der Institutionen zu bezugen.

Er war sehr charismatisch, gewandt und durchschaute schnell, dass auch wir den Institutionen der EU-Staaten nicht wirklich trauten, aber er schien es nicht weiterzusagen. Auch er hatte wohl erkannt, dass es die Situation nur weiter aufheizen würde. Wir luden ihn auf die Brücke ein, um unsere Gespräche mit den Behörden verfolgen zu können. Er telefonierte von dort aus mit unserem Vorstand und einer erfahrenen Menschenrechtsjuristin der Seebürde, aber wirklich Vertrauen konnte er auch dadurch nicht fassen.

Wieder oben auf dem schwankenden Deck verteilten wir Tee und sprachen weiter miteinander. Wir versuchten, zu beruhigen und erklärten, dass wir zum Großteil Ehrenamtliche waren, die ihren Urlaub für die Mission aufwenden und sogar die Flüge selber bezahlen und es doch absurd wäre, sie aus dem Meer zu retten, um sie dann wieder in die Gefahr zurückzustößen. Aber er wusste, dass auch wir nicht wirklich abschätzen konnten, was nach der Übergabe an die maltesische Marine passieren würde.

»Wir merken, dass ihr es ehrlich meint, dass ihr euer Bestes gebt. [...] Daher haben wir beschlossen, euch zu vertrauen.«



Foto: Marco Riedl

Nachdem wir fast fünf Stunden - es war nun schon halb drei Uhr nachts - miteinander gesprochen hatten und viele der Gäste sich wieder in ihre Decken gerollt hatten, überzeugten am Ende nicht unsere Argumente, sondern unsere bloße Präsenz. Er meinte schließlich:

»Wir merken, dass ihr es ehrlich meint, dass ihr euer Bestes gebt. Ihr sitzt hier über Stunden mit uns. Daher haben wir beschlossen, euch zu vertrauen.«

Auch wir waren völlig erschöpft und zutiefst gerührt, uns kamen wirklich die Tränen und wir konnten für einige wenige Stunden Schlaf in unsere Kajüten zurück.

Das Marineboot erschien nicht zum Treffpunkt: wohl ein üblicher Vorgang, einfach nur um unsere Abhängigkeit von ihnen zu demonstrieren, und so hatten wir noch einen gemeinsamen Tag auf See. Die Stimmung hatte sich komplett gewandelt: Wir hatten eine alte Ukulele

gehunden und sie den Gästen gegeben, sie sangen „Malta, oh Malta“ und tanzten

Als sie am nächsten Tag dann von dem maltesischen Boot übernommen wurden, strahlten sie diese unerklärliche Zuversicht aus, die sie auch schon hatten, als wir sie aus ihren überfüllten, schrottreifen Schlauchbooten gerettet hatten. Wir machten Fotos zusammen, tauschten Facebook-Adressen aus und es war eine Art Freundschaft und Verbundenheit entstanden, die uns alle mit einem glücklichen Lächeln zurückließ.

Von Ismail, dem jungen Aktivisten, haben wir nie wieder etwas gehört. Ich denke oft an ihn und hoffe noch immer, dass er es schafft, seine Erlebnisse an die Öffentlichkeit zu bringen und zu vermitteln, was in der Wüste, den Lagern und auf dem Mittelmeer tatsächlich vor sich geht.

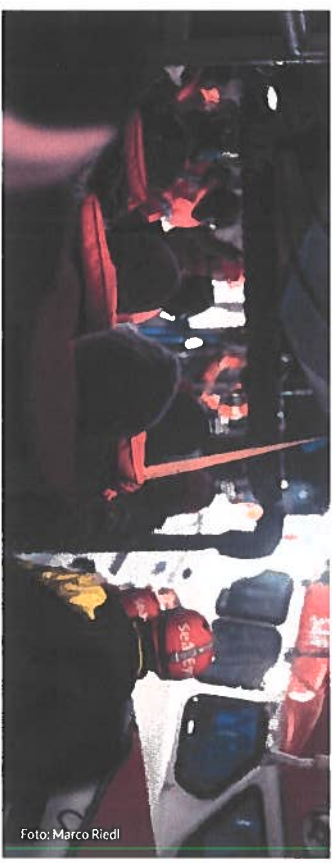


Foto: Marco Riedl



Eine Mission trotz Corona-Lockdown



Foto: Cédric Fettuiche

Wenn Stefan Schütz, Einsatzleiter auf der ALAN KURDI, nach der Rettungsmission im Frühjahr 2020 gefragt wird, weiß er kaum, wo er beginnen soll. Zu viel ist passiert und zu umfangreich sind die einzelnen Geschehnisse. Besonders Corona, aber auch libysche Milizen machten diese Mission zu einer schwierigen Aufgabe.

Alles startete – wie so oft – in Burriana, einer kleinen Hafenstadt an der spanischen Mittelmeerküste, und fing an wie eine „ganz normale“ Rettungsmission. Bereits frag an wie eine „ganz normale“ Rettungsmission. Bereits viele Wochen vor meiner Ankunft arbeiteten Wertarbeitler*innen unermüdlich, um die ALAN KURDI bereit für den Einsatz zu machen. Als ich in Burriana ankam, war die professionelle Crew schon vor Ort und die ehrenamtliche Crew folgte in den darauffolgenden Tagen.

Dann trafen uns die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Nahezu im Minutentakt erreichten uns Nachrichten aus Deutschland und dem Rest der Welt. Der Gesundheitszustand wurde ausgerufen, der erste Lockdown verkündet und etwas später wurden dann auch Grenzen in Europa geschlossen. Spanien – zu diesem Zeitpunkt wesentlich härter von Corona betroffen als Deutschland – sperrte den Luftraum und machte ebenfalls die Grenzen dicht. In den Geschäften war es nicht mehr möglich, eine größere Menge Nahrungsmittel zu kaufen, glücklicherweise hatten wir von der vergangenen Mission noch einiges auf Lager. Es dauerte dann noch ein paar Tage und man konnte sich auch innerhalb Spaniens nicht mehr frei bewegen. Die Crew durfte die ALAN KURDI nach behördlicher Anordnung nicht verlassen, in ganz Spanien herrschte der corona-

bedingte Ausnahmezustand. Es ging so weit, dass sogar die Werte des Hafens – die wir dringend noch benötigt hätten – vor unseren Augen zusperrte und die dort Beschäftigten nach Hause geschickt wurden. Zum Glück blieben einige der ehrenamtlichen Sea-Eye Wertarbeitler*innen mit uns auf der ALAN KURDI, um noch die essenziellsten Aufgaben fertigzustellen. Ohne ihre Hilfe hätten wir bestimmt nicht auslaufen können. Ein unbedingt benötigtes Kransatzteil musste in Norwegen bestellt werden und brauchte unverhältnismäßig lange, um zu uns zu gelangen, da aufgrund von Corona sämtliche Transportwege innerhalb Europas zusammengebrochen waren. Letztendlich verbrachten wir fast drei Wochen im Hafen, bis wir ablegen konnten. Die Überfahrt von Spanien bis vor die libysche Küste verlief weitgehend problemlos. Als wir die libysche Rettungszone erreichten, hatten wir unseren eigentlichen Missionszeitraum von vier Wochen durch die coronabedingten Verspätungen bereits überschritten.

Wir hatten das erste Einsatzboot schon zu Wasser gelassen. Nur Augenblicke später waren sie da: vier Männer auf einem Militärboot mit libyscher Flagge.

Kurz darauf – am 6. April – erhielten wir einen Notruf und fuhren zu den genannten Koordinaten. Dort trafen wir auf ein hochseeanzugliches Boot mit 68 Menschen an Bord. Wir hatten das erste Einsatzboot schon zu

Wasser gelassen, als wir auf dem Radar sahen, dass sich ein Motorboot mit hoher Geschwindigkeit näherte. Nur Augenblicke später waren sie da: vier Männer auf einem Motorboot mit libyscher Flagge. Sie schossen mit Maschinengewehren in die Luft und fuhren gefährliche Manöver. Einer der Männer sprang auf das Boot der fliehenden Menschen und schlug auf die Leute ein. Er wollte den Motor ammachen und mit den Menschen Richtung Libyen zurückfahren. Daraufhin eskalierte die Situation. Die Menschen schrien und sprangen ins Wasser. Wir reagierten sofort und warfen ihnen Rettungs Westen zu. Etwa 15 bis 20 Minuten lang kletterten sich die Menschen an die Rettungswesten, um nicht unterzugehen, und kämpften um ihr Leben. Zum Glück ist es uns gelungen, alle aus dem Wasser zu bergen.

Die bewaffneten Männer auf dem Motorboot waren in Zivil gekleidet, hatten aber insgesamt ein sehr militärisches Auftreten. Wir vermuten stark, dass es sich bei den Männern um die sogenannte libysche Küstenwache gehandelt hat oder sie zumindest mit ihr in Verbindung standen, denn der Notruf ging nicht nur an die italienischen und maltesischen Behörden sowie die ALAN KURDI, sondern auch an die libysche Küstenwache. Dar zielgerichtete Kurs und die hohe Geschwindigkeit, mit der sich das Motorboot uns näherte, lassen vermuten, dass die Männer in Kenntnis der Position des Bootes aus dem Notruf waren. Anstatt den Menschen im Wasser zu helfen, nahmen sie das Holzboot an sich und fuhren in Richtung Libyen davon.



Foto: Cédric Fettouché

Durch das rücksichtslose, aggressive Verhalten der Be-
waffneten wären bei diesem Rettungseinsatz fast zahl-
reiche Menschen ums Leben gekommen. Wären Kinder
auf dem Boot gewesen, hätten einige davon den Vorfall
zweifelsohne nicht überlebt.

Trotz der Ausnahmesituation an Bord verweigerten die italienischen Behörden der ALAN KURDI das Anlegen, angeblich aufgrund der Corona-Situation.

Am selben Tag hatten wir noch eine zweite Rettung,
bei der wir 82 Menschen zu Hilfe kamen. Insgesamt
hätte die ALAN KURDI nach beiden Rettungsversätzen
150 Menschen an Bord und machte sich auf den Weg
Richtung Norden, um schnellstmöglich einen sicheren
Hafen anzusteuern. Überall an Deck saßen Menschen, die
ALAN KURDI hatte noch nie so viele Gerettete an Bord.

Trotz der Ausnahmesituation an Bord verweigerten
die italienischen Behörden der ALAN KURDI das Anle-
gen, angeblich aufgrund der Corona-Situation. Es war
eine Wahnsinnsaufgabe für die Crew – bestehend aus
17 Personen – sich fast zwei Wochen um 150 Men-
schen zu kümmern. Nach außerordentlich fordernden

und anstrengenden zwölf Tagen konnten die Menschen
an eine italienische Quarantäne-Fähre übergeben wer-
den, von wo aus sie nach weiteren zwei Wochen aufs
Festland durften. Nach der Übergabe der Schutzsu-
chtenden wurde der ganzen ALAN KURDI-Crew von den
Behörden ebenfalls eine zweiwöchige Zwangsquarantä-
ne verordnet, und das, obwohl die Crew wie auch alle
Geretteten negativ auf Corona getestet wurden.

Nach der – im Anschluss an die Quarantäne – durchge-
führten Desinfektion der ALAN KURDI wurde von den
italienischen Behörden eine politisch motivierte Kon-
trolle des Schiffs durchgeführt, die zur Festsetzung des
Rettungsschiffs führte.

Damit endete – nach fast neun Wochen – diese außer-
gewöhnliche Mission, auf der die Crew auch außerge-
wöhnliches geleistet hat. Durch die lange Zeit im Hafen
vor der Mission lernten wir uns ausgesprochen gut ken-
nen und das führte zu unglaublich großer Solidarität und
Rücksicht untereinander. Beispielsweise wurden wäh-
rend der Mission freiwillig und, ohne zu zögern, Nach-
schichten übernommen, wenn jemand übermüdet war.
Insgesamt gab es innerhalb der Crew ein gelungenes
Miteinander, garantiert durch gegenseitiges Vertrauen.
Ohne dies hätten wir die Mission, mit allem, was passiert
ist, wohl nicht zu einem guten Ende gebracht.





150 Kilo Couscous

Auf einer Rettungsmission die Kombüse zu leiten, verlangt nicht nur viel Küchenerfahrung, sondern auch gutes Haushalten und einiges an Rechnen. Am Ende ihrer schwierigen Mission im September 2021 erfährt Vera Schuermeyer, Köchin auf der ALAN KURDI, welche Bedeutung Kochen haben kann. Diesen Text hat sie für uns aus ihren Tagebucheinträgen zusammengefasst.



Foto: Cédric Fetto

Vor zwei Tagen haben wir die spanische Hafenstadt Burrirana verlassen und befinden uns gerade irgendwo zwischen Spanien und Italien auf der Überfahrt in die Rettungszone. Am Abend erhielten wir plötzlich eine Nachricht von der spanischen Seerettungsorganisation Open Arms. Sie haben vor mittlerweile sechs Tagen rund 300 Menschen gerettet und befinden sich seit Tagen kurz vor der italienischen Küste; weil ihnen kein sicherer Hafen zugewiesen wird. Einmal sind schon Menschen ins Wasser gesprungen und versuchten die übrige Strecke – immer noch über zwölf Seemeilen – schwimmend zu überwinden. Zum Glück konnten sie sicher zurück an Bord geholt werden. Dort geht inzwischen die Verpflegung aus. Sämtliche Anfragen an die italienische Küstenwache für

verpflegung blieben bisher unbeantwortet. Wir sind rund zehn Stunden entfernt, als uns die Nachricht von Open Arms erreicht: „Kömt ihr uns aushelfen?“

Ich bin gerade dabei, mich so einigermassen in der Küche zurechtzufinden. Wie viele Portionen Essen könnte man mit unseren Vorräten maximal kochen? Wie viel müssen wir als absolute Untergrenze vorhalten, damit es überhaupt Zweck hat, ins Einsatzgebiet zu fahren? Wie viel können wir abgeben? Und ab welcher Menge ist es für die OPEN ARMS überhaupt hilfreich? Abgesehen

davon wissen wir überhaupt noch nicht, ob wir in einigen Tagen 20 oder 200 Menschen aufnehmen müssen. Mit Listen und spitzen Bleistift zählen Steif und ich jede letzte kleine Packung Nudeln und Müsliriegel, 150 Kilo Couscous, 300 Kilo Reis – das sind, wenn man mit kleinen Portionen rechnet, 4.500 Mahlzeiten. Verteilt auf die rund 300 Menschen auf der OPEN ARMS und möglicherweise über 100 Personen, die wir in einigen Tagen versorgen müssen, reicht das gerade mal für wenige Tage mit zwei Mahlzeiten am Tag. Gemeinsam entscheiden wir, wie viel wir abgeben können, ohne unsere eigene Mission abzubrechen zu müssen. Aktuell sind wir das einzige Schiff auf dem Weg ins Einsatzgebiet. Zur Übergabe kommt es dann nicht mehr.

Die Situation auf der OPEN ARMS ist so angespannt, dass eine Übergabe der Vorräte von Schiff zu Schiff nicht möglich ist.

Einige Tage später, Mittlerweile sind wir 150 Menschen an Bord der ALAN KURDI. Es läuft ganz gut. Ich habe mich mit den Reisikochern und Teakesseln vertraut gemacht. Auch mein Kontrollbedürfnis, das zu Beginn in vielerlei etwas übertrieben vielen Plänen, Listen und Absprachen ausartete, pendelt sich langsam wieder auf vernünftigen Niveau ein. Doch jeden Abend überlege ich aufs Neue, ob wir nicht doch lieber nur drei statt vier Dosen Mais in den Reis tun. Was ist, wenn wir nicht acht, sondern vielleicht 12, 14 oder 16 Tage alle Menschen satt bekommen müssen?

Es geht beim Kochen auf einer Rettungsmission nur in zweiter Linie ums Sattwerden.

Wir haben angelegt. Nach langem Hin und Her wurde uns ein sicherer Hafen zugewiesen. Die Ausschiffung war ein riesiges Chaos der italienischen Behörden. Inzwischen hat die Hälfte der Gäste das Schiff verlassen. Aber rund 60 Menschen müssen noch eine weitere Nacht auf dem Schiff verbringen. Also doch noch einen letzten Abend die Reiskocher anwerfen. Wir haben noch viele Eier, Fladenbrot, dazu gibt es Linsensal und Reis. Jetzt wissen wir ja, dass die Vorräte nicht mehr



Foto: Oriol Lazaros Planas

für noch zwei weitere Wochen reichen müssen. Große Begeisterung bei den Gästen. Erwerde mein Essen sehr vermissen, sagt einer. In Anbetracht des nicht besonders abwechslungsreichen Speiseplans von Couscous zum Frühstück und Reis zum Abendessen (die Crew hat schon mit Protest gedroht, sollte es nach der Ausschiffung der geretteten Menschen noch ein einziges weiteres Mal Couscous geben) glaube ich ihm zwar nicht, freue mich aber trotzdem „Doch, doch!“ verleiht er seiner Aussage Nachdruck. In Libyen habe es wochenlang nur eine einzige Mahlzeit am Tag gegeben: Makkaroni ohne alles. Ein weiteres Mal wird mir bewusst: Es geht beim Kochen auf einer Rettungsmission nur in zweiter Linie ums Sattwerden. Ganz wesentlich ist es, auf dem Schiff einen Ort zu schaffen, an dem klar wird: „Wir sind froh, dass du da bist. Du bist hier willkommen. Wir möchten, dass es dir gut geht.“ Und dafür ist Essen ein ganz wesentlicher Faktor.

Wir schicken noch ein Schiff

Auf der Mitgliederversammlung im Februar 2020 präsentierte der Vorstand die Idee, ein neues, größeres und besser ausgestattetes Schiff zu kaufen. Die Mitglieder waren begeistert und stimmten der Finanzierung auf der Mitgliederversammlung im Juni 2020 zu. Das Projekt SEA-EYE 4 hielt einige Herausforderungen bereit, denen wir uns zusammen mit starken Partner*innen und Unterstützer*innen stellen mussten.

Das Projekt SEA-EYE 4 startete nicht erst im Oktober 2020 mit dem Kauf der damaligen WIND EXPRESS, sondern hatte seinen Anfang schon viel früher. Bereits 2019 zeichnete sich ab, dass Italien die ALAN KURDI immer häufiger festsetzen würde. Auch wenn die dafür von den italienischen Behörden angeführten technischen Gründe unberechtigt waren, wollten wir unsere Zeit nicht mit Diskutieren verbringen, sondern Menschenleben retten. So wurde von der Mitgliederversammlung die Entscheidung getroffen, ein neues Schiff zu kaufen, das hoffentlich seltener festgesetzt würde und mehr gerettete Menschen für einen längeren Zeitraum versorgen könnte.

Im Frühjahr 2020 wurde eine Marktanalyse durchgeführt und eine Liste von über 20 Schiffen erstellt, die zum damaligen Zeitpunkt zum Verkauf standen. Ein Expert*innen-Team analysierte jedes einzelne Schiff nach Kaufpreis, Alter sowie zu investierendem Aufwand für Umbau und Unterhaltskosten. Zuletzt gab es zwei Favoriten, die jeweils für mehrere Tage besucht und besichtigt wurden.

Auf dem ersten Blick mag das einem Autokauf ähneln. Es ist tatsächlich jedoch sehr viel komplizierter, da viel mehr Faktoren gegeneinander abgewogen werden müssen, für deren Einschätzung unterschiedliche Fachkenntnisse benötigt werden. Drängende Fragen waren zum Beispiel: Gibt es genügend Platz für die Crew? Müssen bauliche Veränderungen vorgenommen werden? Ist genügend Platz vorhanden, um die geretteten Menschen unterzubringen? Wo wird das Hospital gebaut und in welchem Zustand sind die Antriebsmotoren? Bei vielen Fragen musste zudem die Einschätzung des Flaggenstaats und der Klassifikationsgesellschaft eingeholt werden.

Bei dieser schwierigen Suche war allen klar, dass es nicht das eine „perfekte“ Schiff auf dem Markt gibt. Es ging vielmehr darum, schon vor dem Kauf abschätzen zu können, welcher Aufwand benötigt wird, um das Schiff für die Seenotrettung umzurüsten und einsatzbereit zu machen. Letztendlich fiel die Wahl aufgrund des sehr geringen Kaufpreises von 250.000 € und des guten Zustands auf das Versorgungsschiff WIND EXPRESS.

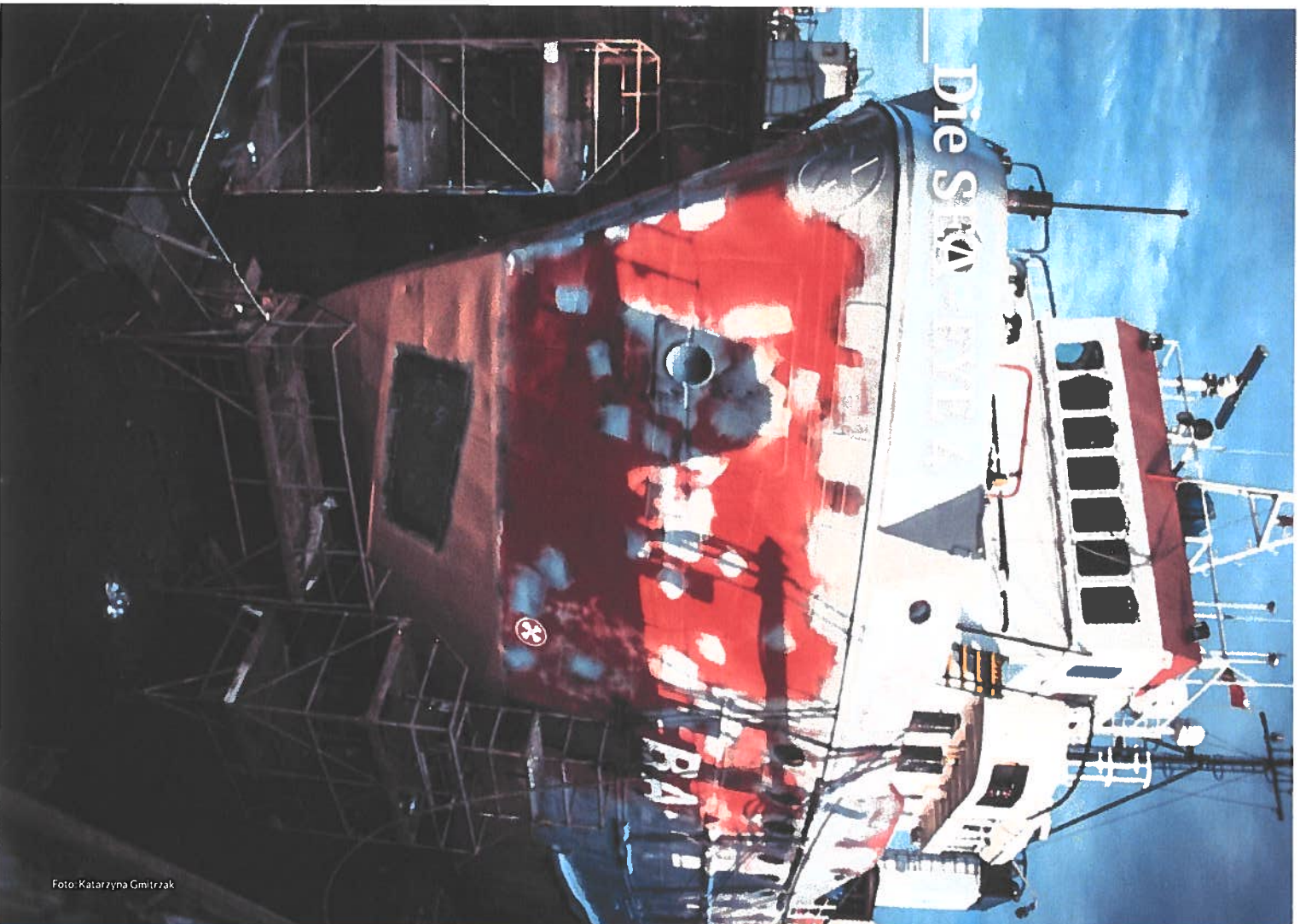


Foto: Katarzyna Gmitrzak



Foto: Katarzyna Gmitrzak



Foto: Katarzyna Gmitrzak

Trotz sorgfältiger Abwägung im Vorfeld blieb das gesamte Projekt eine absolute Herkulesaufgabe. Neben den normalen Instandhaltungsarbeiten gab es eine riesige Liste an Umbauarbeiten zu erledigen. Zunächst mussten jedoch viele Tonnen an Material – Winden, Krane, alte Anker, ein alter Generator, Pumpen und vieles mehr – demontiert, abgetrennt, abgefeilt und vom Schiff entfernt werden, um Platz für den Umbau zu schaffen.

Für den Umbau selbst waren die wesentlichsten Punkte:

- Der Bau des Hospitals und der „Guest Kitchen“, einer Küche, die so ausgestattet ist, dass sie eine große Anzahl geretteter Menschen versorgen kann.
- Die Vergrößerung der Schlackkapazitäten für die Crew. Damit verbunden war die Vergrößerung der Messe, des Wohn-/Esszimmers an Bord, damit die Crew dort ihre Mahlzeiten einnehmen kann.
- Die Installation von Containern an Deck, um mehr Platz für Ausrüstung zu haben und um gerettete Menschen weitergeschützt unterbringen zu können.
- Die Vergrößerung der Abwasserkapazitäten, wozu bisher nicht genutzte Tanks im Rumpf des Schiffes umfunktioniert und ein komplett neues Rohrleitungssystem mit 40 m Rohrleitungen installiert wurde.
- Der Aufbau eines Krans für eins der Einsatzboote und

eines zusätzlichen Krans für ein weiteres kleineres Rettungsboot.

- Die Installation einer neuen Feuerlöschanlage, die aufgrund von schiffsbautlichen Vorschriften eingebaut werden musste.
- Das Organisieren und Reparieren von gebrauchten Einsatzbooten.
- Das Aufschweißen eines neuen Mastis.



Foto: Katarzyna Gmitrzak

Das Problem war, dass es für diese Art umfassender Umbauarbeiten eines Versorgungsschiffs zum Rettungsschiff keine Erfahrungswerte gab. Und so kam es, dass das gesamte Projektmanagement immer wieder mit unvorhergesehenen Herausforderungen konfrontiert wurde.

Um das Projekt zu realisieren und alle Hindernisse zu beseitigen, brauchte es viele Menschen, die an einem Strang zogen. Hier ist zum einen die finanzielle Unterstützung unserer Partnerorganisationen, allen voran UnitedRescue und Sea-Match, sowie unserer vielen Spender*innen zu nennen. Zum anderen unterstützten viele Unternehmen das Rettungsschiff mit Sachspenden und das Docking Hostel stellte Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung. Ebenfalls unabdingbar waren die über 200 ehrenamtlichen Werthelper*innen, die ihre Freizeit oder ihren Urlaub aufwendeten, um an den mehrmonatigen Umbauarbeiten mitzuwirken. Allen gilt ein ganz herzliches Dankeschön, nur durch euch konnte die SEA-EYE 4 ins Mittelmeer aufbrechen und Menschenleben retten!

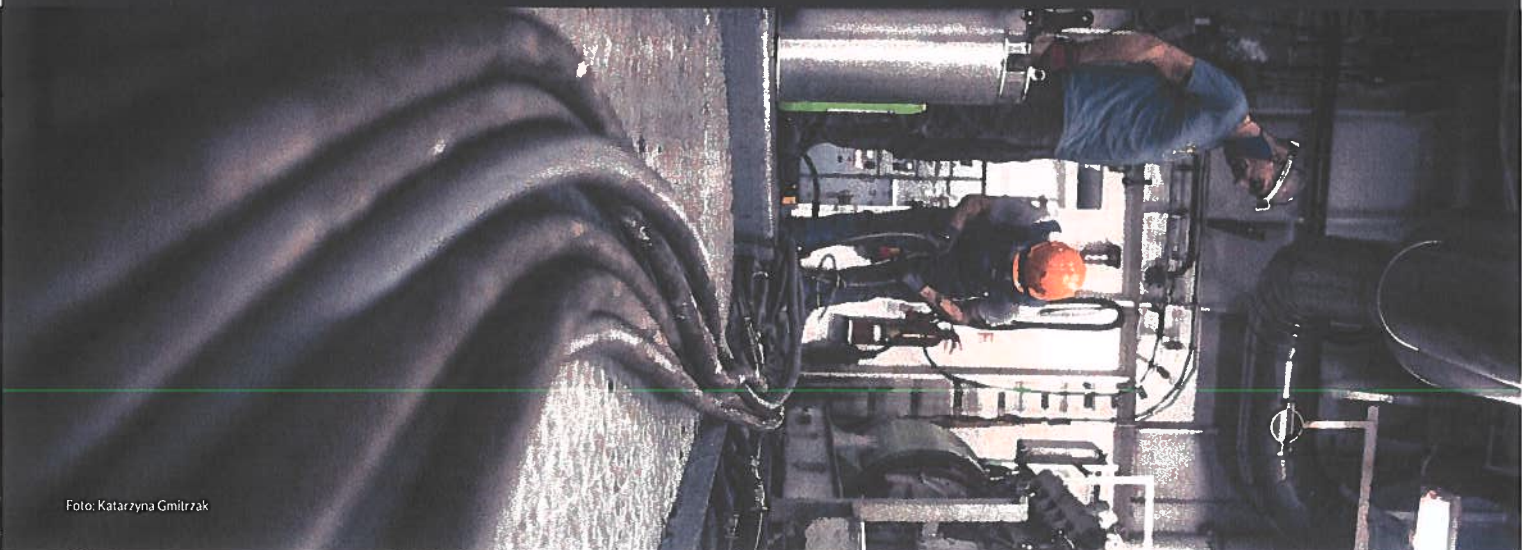


Foto: Katarzyna Gmitrzak



Politik und Seenotrettung

Wie Italien die Verschleierungstaktik perfektioniert

Die zivilen Seenotrettungsorganisationen sind den EU-Staaten seit Jahren ein Dorn im Auge. In ihrem Kampf gegen die humanitären Organisationen werden die Staaten immer kreativer. Italien hat sich durch die Festsetzung von Rettungsschiffen jedoch vom Rahmen des rechtlich Vertretbaren entfernt, wie Anne Daetz aus dem Sea-Eye Legal Team erklärt.

„Die Werte, auf die sich die Union gründet, sind die Achtung der Menschenwürde [...] und die Wahrung der Menschenrechte [...]. Diese Werte sind allen Mitgliedstaaten in einer Gesellschaft gemeinsam, die sich durch Pluralismus, Nichtdiskriminierung, Toleranz, Gerechtigkeit [und] Solidarität [...] auszeichnet“ (Art. 2 EU-Vertrag).

Dies ist das Selbstverständnis der EU, das in ihrem Gründungsvertrag verankert wurde. Es scheint allerdings seine Grenze im Mittelmeer zu finden, wo statt der Menschenrechte das Recht des Stärkeren regiert. Die EU-Staaten haben nicht nur die rechtliche Verpflichtung, Menschenrechte wie das Recht auf Leben nicht selbst zu verletzen, sondern müssen diese auch aktiv schützen. Auf die Erfüllung dieser Schutzpflicht durch die Mitgliedstaaten warten wir im Mittelmeer seit Langem vergeblich.

Doch leider ist damit das Ausmaß, in dem die EU-Staaten rechtswidrig agieren, noch nicht vollständig beschrieben. Im letzten Jahr mussten wir wiederholt erleben, dass wir und zahlreiche weitere zivile Seenotrettungsorganisationen, die versuchen diese Schutzlücke durch

den Einsatz von Rettungsschiffen zu schließen, aktiv an der lebensrettenden Arbeit gehindert wurden.

Im Jahr 2020 wurde das Schiffsicherheitsrecht vermehrt dazu verwendet, zivile Rettungsmissionen zu verhindern. So setzten die italienischen Behörden Hafensaatkontrollen ein, um Rettungsschiffe in ihren Häfen festzuhalten. Bei mehrfachen Kontrollen der ALAN KURDI im vergangenen Jahr wurde offensichtlich, dass diese administrative Maßnahme zunehmend politisch instrumentalisiert wird.

Eine dieser Kontrollen fand im Mai im Hafen von Palermo statt. Dort wurde die ALAN KURDI nach einem Rettungseinsatz in den internationalen Gewässern vor Libyen durch die italienische Küstenwache festgesetzt. Begründet wurde dies mit angeblich gravierenden Sicherheitsmängeln, wie beispielsweise unzureichenden Abwasser- oder Müllentsorgungseinrichtungen. Tatsächlich erfüllte die ALAN KURDI, die unter deutscher Flagge fährt, jedoch die Anforderungen, die an Frachtschiffe in dieser Hinsicht gestellt werden. So teilte eine Sprecherin der zuständigen deutschen Behörde mit: *„Die von den italienischen Behörden festgestellten Ungemäßigkeiten betreffen aus Sicht der deutschen Fluggenstaatsverwaltung keine gravierenden Sicherheitsmängel“*

Um ihre Position zu stärken, zweifelte die italienische Behörde sodann die Schiffsklasse an, die der ALAN KURDI von den deutschen Behörden verliehen wurde. Es liegt jedoch außerhalb der Kompetenzen der

Foto: Oriol Lazaros Planas

italienischen Behörden, über die Klasseneinstufung eines Schiffes einer anderen Flagge zu urteilen. Dieser Schritt Italiens stellt eine juristisch unhaltbare Vorgehensweise dar.

Das eigentliche Problem - Menschen ertrinken zu tausenden im Mittelmeer.

Das alles klingt sehr technisch und man fragt sich: „Was hat das mit Seenotrettung und dem Problem, dass tausende Menschen im Mittelmeer ertrinken, zu tun?“ Die Strategie Italiens ist klar. 2018 schaffte es Italien, eine Debatte über den Flaggenstatus der Rettungsschiffe anzuzetteln, so dass die Seenotrettung monatelang zum Erliegen kam und einige Schiffe ihre Arbeit einstellen mussten. Anstatt über den Tod im Mittelmeer diskutierte Europa viele Monate über Flaggen. Nachdem sich die Seenotrettungsorganisationen zwei Jahre später angepasst haben, versucht Italien nun eine Diskussion über die technische Ausstattung der Schiffe anzustoßen, um abermals das eigentliche Problem - Menschen ertrinken zu tausenden im Mittelmeer - zu verschleiern. Aber diesmal hat sich Italien vom Rahmen des rechtlich Vertretbaren entfernt und die Grenzen seiner Autorität überschritten, um politische Ziele auf administrativer Ebene durchzusetzen.

Gegen diesen willkürlichen Einsatz von Staatsgewalt setzen wir uns bei der Festsetzung der ALAN KURDI erfolgreich zur Wehr und konnten, unter anderem dank der Unterstützung durch den Bürgermeis-

ter von Palermo sowie einer von über 55.000 Menschen unterzeichneten Petition, die Freilassung der ALAN KURDI erreichen. Wenige Monate später setzte Italien das Rettungsschiff allerdings erneut fest. Erst nach einem monatelangen Rechtsstreit durfte die ALAN KURDI im April 2021 nach Spanien überführt werden.

Solange die EU-Staaten nicht einsehen, dass es ihre Aufgabe ist, Menschenleben auf dem Mittelmeer zu retten, werden wir uns mit allen Mitteln wehren und unsere Rettungsschiffe so oft wie möglich in den Einsatz schicken. Politischen Scheindiskussionen und Verschleierungstaktiken werden wir entschlossen begegnen, denn was für uns zählt, ist Menschenleben zu retten.

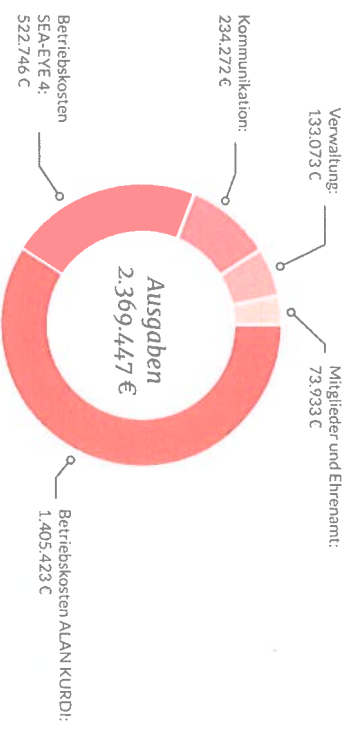
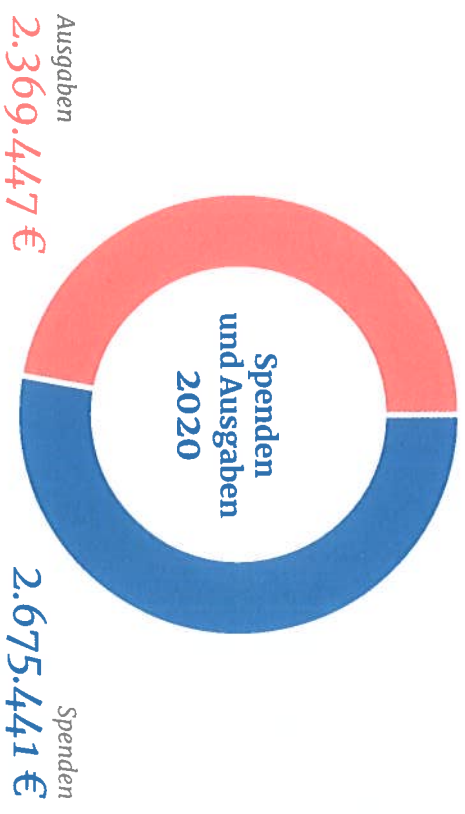
Das Sea-Eye Legal Team
Das Legal Team berät Sea-Eye bei allen juristischen Fragen rund ums Seerecht und zu angrenzenden Rechtsgebieten. Das Team besteht aus zehn Jurist*innen der verschiedensten Fachrichtungen.



Finanzbericht 2020



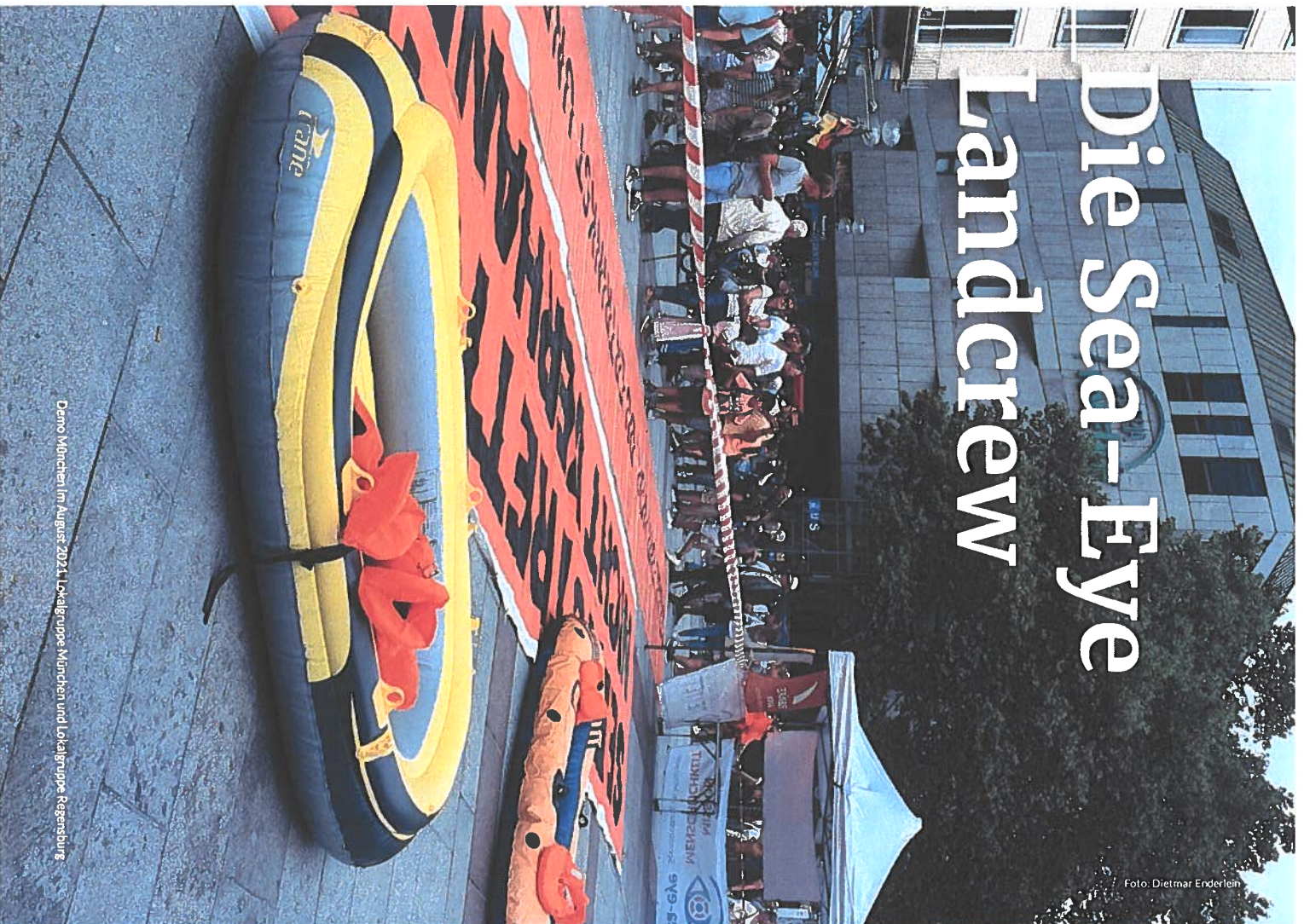
Foto: Cédric Fettouche



Mit der Corona-Pandemie begann auch für Sea-Eye eine Zeit der Unsicherheit. Am Anfang mussten wir mit einem deutlichen Spendeinbruch kämpfen. Schließlich gelang es aber, die Spendeinnahmen im Vergleich zum Vorjahr deutlich zu steigern. So konnten wir im Herbst 2020 trotz aller Herausforderungen, die die Pandemie mit sich brachte, das Projekt „SEA-EYE 4“ mit dem Kauf eines Schiffes starten.

Die Sea-Eye Landcrew

Foto: Dietmar Enderlein



Demo München im August 2021, Lokalggruppe München und Lokalggruppe Regensburg



Infoveranstaltung im Oktober 2020, Lokalggruppe Hamburg

Bunt und vielseitig: Aktionen 2020/21



Mahnwache „Fight Racism in the Mediterranean“, Lokalggruppe Ulm



Kundgebung 2021, Lokalggruppe München



Mahnwache im September 2020, Lokalggruppe Münster



Von Wegen Usbeeth-Konzert 2021, Lokalggruppe Bonn



Spenden sammeln und informieren, Lokalggruppe Ulm



Mahnwache im September 2020, Lokalggruppe Bonn



Demo in München im August 2021, Lokalgruppe München und Lokalgruppe Regensburg



Aktion gegen Rassismus im März 2021, Lokalgruppe Köln



Auf dem Heimatfest-Festival im Juni 2021, Lokalgruppe Regensburg



Hungerstreik im März 2021, Lokalgruppe Bonn



Demonstration zur Freilassung des Rettungsschiffs ALAN KURDI im Juni 2020, Lokalgruppe Bonn



Sit-in Aktion auf dem Haidplatz im Mai 2021, Lokalgruppe Regensburg



Mahnwache im September 2020, Lokalgruppe Gießen



Protestcamp vor dem Regensburger Münster im März 2021, Lokalgruppe Regensburg



Mahnwache, Lokalgruppe Ulm



Vorstellung des Dokumentarfilms „Routen 4“ im November 2021, Lokalgruppe Bochum



Vorstellung des Dokumentarfilms „Routen 4“ im November 2021, Lokalgruppe Köln



Vorstellung des Dokumentarfilms „Routen 4“ im November 2021, Lokalgruppe Münster



Demonstration zur Freilassung des Rettungsschiffs ALAN KURDI im Juni 2020, Lokalgruppe Bonn



Infostand in Saarbrücken im September 2020, Lokalgruppe Saarbrücken



Infostand, Lokalgruppe Wien

32 Lokalgruppen – eine Mission



Stand: Juni 2022

Lokal engagieren und mitretten!

Was tut die Landcrew?

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

Was muss man können?

Jeder*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/landcrew finden sich die Kontaktdaten unserer Lokalgruppen.



Demonstration zur Freilassung des Rettungsschiffs ALAN KURDI im Juni 2020, Lokalgruppe Bonn



Foto: Simon Fuhrmann

Demonstration zur Freilassung des Rettungsschiffs ALAN KURDI im Juni 2020, Landegruppe Bonn

Rekorde im Ehrenamt trotz Lockdown

Während das Land im Corona-Jahr 2020 stillstand, startete die Sea-Eye Landcrew durch und gewann so viele Unterstützer*innen wie noch nie. Kai Echelmeyer, zuständig für ehrenamtliches Engagement bei Sea-Eye, berichtet, wie in einem Jahr aus sechs Lokalguppen 21 wurden.

„Free ALAN KURDI“ – „Unser Europa rettet“ – „Stoppt das Sterben im Mittelmeer“ war auf Plakaten beim bundesweiten Aktionstag am 5. Juni 2020 zur Freilassung des Rettungsschiffs zu lesen. In fünf Städten – Berlin, Bonn, Köln, Münster und Regensburg – ging die Sea-Eye Landcrew mit vielen Unterstützer*innen auf die Straße, selbst Dauerregen in Bonn konnte die Demonstrationen nicht stoppen, denn ihr Anliegen war zu wichtig, um zu Hause zu bleiben.

Schon seit der Vereinsgründung 2015 lebt Sea-Eye vom ehrenamtlichen Engagement und dem Protest seiner Mitglieder und Unterstützer*innen. Aber während die EU-Staaten das Sterben im Mittelmeer 2020 einfach weiterhin zuließen, wuchs die Landcrew so rasant wie noch nie in der Vereinsgeschichte. So veranstalteten im September zum Todestag der Familie Kurdi bereits zwölf Lokalguppen Mahnwachen in und außerhalb Deutschlands und im Dezember sammelten 20 Städte in Online-Spendenaktionen über 70.000 € für die Arbeit von Sea-Eye.

Die Landcrew ist inzwischen von Sea-Eye nicht mehr wegzudenken und bildet einen essenziellen Bestandteil



unserer Arbeit. Ob in Lokalguppen oder als Einzelkämpfer*innen: Sie machen durch Infostände, Mahnwachen und Demonstrationen auf die Situation im Mittelmeer aufmerksam, rüthen wach und setzen sich so für einen Wandel in der europäischen Politik sowie für die Rechte von Flüchtenden Menschen ein. Besonders durch ihren lokalen Bezug kamen die Lokalguppen bei Aktionen wie Vorträgen, Konzerten, Lesungen, Filmvorführungen und Soli-Abenden mit den Menschen vor Ort ins Gespräch.

Dass sich trotz der Corona-Pandemie, die vieles zum Erliegen brachte, so viele neue Unterstützer*innen bei Sea-Eye engagierten und so viele neue Gruppen gegründet wurden, ist beeindruckend und zeigt, wie sehr die Notwendigkeit von Seenotrettung auch in der Bevölkerung gesehen wird. Viele Gruppen konnten sich im Jahr 2020 nur online treffen und konnten sich nur über Videokonferenzen. Die Kreativität, die aufgewendet wurde, um ihr Engagement auch digital zu leben, war riesig. Dass das Potential der Landcrew nach der Corona-Pandemie noch deutlich größer sein wird, liegt auf der Hand und motiviert alle.

Auch das Jahr 2021 mit dem Kinostart des Sea-Eye Films „Route 4“, den deutschlandweiten Spendenläufen „Run for Rescue“, einer Streamingreihe „Streams for Solidarity“, großen Demonstrationen und vielen internen Diskussionsrunden und Workshops war bunt und vielseitig. Alle, die in der Landcrew mitwirken und sich für unsere Arbeit einsetzen möchten, sind herzlich willkommen.

Dreimal drei Fragen

Aktiv in guter Gesellschaft

In der Sea-Eye Landcrew versammeln sich einige **hundert Aktive. Wen trifft man dort?**

Alle möglichen Leute! Jede Person kann sich damit einbringen, worauf sie am meisten Lust hat. Jede Gruppe ist da auch unterschiedlich. Wir heißen auf jeden Fall alle willkommen und wünschen uns auch möglichst viele Perspektiven. Seenotrettung geht uns ja alle an!

Im Sommer 2021 fanden unter dem Motto „Seenotrettung ist #unverhandelbar“ bundesweit Demos statt. Was ist das für ein Gefühl, mit so vielen Aktiven für seine Überzeugung auf der Straße zu sein?

Schon in der Planung und Vernetzung und auch später mit so vielen Aktivist*innen vor Ort war der Austausch superbereichernd! Und am Tag der Demo selbst war es dann auch ein unbeschreibliches Gefühl, zu wissen, dass da gerade tausende andere Menschen für das gleiche Thema auf der Straße sind. Dann bist du Teil von etwas Großem. Wir sind viele! Wir sind laut!

Was war dein schönster Moment bei Sea-Eye? Es gibt immer wieder so schöne Momente, insbesondere in der Vernetzung und im Austausch mit anderen. Aber ich glaube, es ist der Tag der Demo im Sommer. Dass wir zu so vielen ein Zeichen setzten. Dass wir gemeinsam etwas bewegen und Verantwortung übernehmen wollen.



Alina Hansen
Lokalgruppe Köln

Bei Aktionen sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt

Welche Aktionsformen gibt es und welche ist die beliebteste?

Hier ist Kreativität gefragt. Es gibt unendlich viele Formate, um auf das Sterben im Mittelmeer aufmerksam zu machen, zum Beispiel mit bundesweiten Aktionen wie der Bündnisdemo „Seenotrettung ist #unverhandelbar“ oder dem „Run for Rescue“ Spendenlauf in 22 Städten. Oder mit lokalen Aktionen wie Mahnwachen, Infoständen, Soli-Konzerten, Pub-Quiz, Theateraufführungen, Lesungen, Flohmärkten, Yoga- und Sport-Sessions oder gemeinsamen Kochabenden. Vieles lässt sich auch online durchführen und jede*r hat wohl ihren oder seinen Favoriten.

Gibt es Aktionen, bei denen alle Lokalgruppen von Sea-Eye zusammenkommen?

Corona hat vieles erschwert und ein gemeinsames Treffen bisher verhindert. Umso mehr freuen wir uns auf das Treffen aller Lokalgruppen im Sommer 2022. Dort wollen wir uns gegenseitig besser kennenlernen, über unsere Strukturen sprechen und voneinander lernen.

Welche Veranstaltung war dein Highlight?

Mein persönliches Highlight war der „Fairsteigert-Stream“ der Gruppe Würzburg, bei dem Kleidung gesammelt und im Rahmen der „Streams for Solidarity“ versteigert wurde. Mit 60 Kleidungsstücken wurden knapp 1.000 € gesammelt.



Magnus Meier
Lokalgruppe Würzburg



Foto: Simon Fuhrmann

Demonstration der Freisetzung der Menschen aus dem Ankerboot in 2020, Lokalgruppe Bonn

Engagement trotz Corona

Corona erschwerte unsere Arbeit sowohl auf See als auch an Land. Wie engagiert man sich ehrenamtlich in einer Pandemie?

Du lernst anders zu denken, weil die Situation so unvorhersehbar ist. Am besten sind Ideen, die sich online und offline umsetzen lassen, und es braucht immer einen Plan B. Es hilft auch, sich mal in kleinen Gruppen und unter Einhaltung der Regeln in Präsenz zu treffen.



Mara Lichtblau
Lokalgruppe Freiburg

Was war in der Corona-Zeit die größte Herausforderung für die Zusammenarbeit der Aktiven?
Ein Teil des sozialen Lebens spielt sich jetzt online ab und auch Arbeit, Studium oder Schule wurden digitaler. Irgendwann waren alle müde, vor dem Bildschirm zu sitzen, und auch die coolsten Ideen und Aktionen waren dann wenig besucht. Eine große Schwierigkeit war also definitiv, das Interesse und den Spaß an der Zusammenarbeit über Videokonferenzen und Online-Aktionen aufrechtzuerhalten.

Wie motivierst du dich für dein Engagement, wenn du im Lockdown auf der Couch sitzt?

Wenn ich durch Corona eins gelernt hab, dann dass ich mich auch von daheim aus für Gerechtigkeit einsetzen kann. Mitzukriegen, wie viele Menschen trotz Virus die gefährliche Flucht wagen, während unser Alltag durch Corona irgendwie pausiert wurde, hat mich zusätzlich angetrieben.

Unser Jahr 2021

SEA-EYE 4 - Mittelmeer



„Die SEA-EYE 4 ist das zweite Bündnisschiff, das United4Rescue unterstützt. In 2020 schickte das Bündnis zusammen mit Sea-Watch die SEA-WATCH 4 in den Einsatz.“

Überlebender tauft zweites Bündnisschiff*

Am 28. Februar 2021 erhielt unser neues Rettungsschiff seinen Namen: SEA-EYE 4. Der Taufpate, Alpha Jor Barry, zum Zeitpunkt der Taufe 18 Jahre alt, gehörte zu den ersten 17 Menschen, die durch die ALAN KURDI wenige Tage nach Weihnachten 2018 gerettet worden waren. Zwei Jahre und zwei Monate später stand er an der Seite der damaligen Bundestagsvizepräsidentin Claudia Roth, um unser viertes Rettungsschiff zu taufen.

„Wenn die ALAN (KURDI) mich damals nicht gefunden hätte, wäre ich nicht mehr am Leben. Ein Sturm zog auf, den wir in unserem kleinen Holzboot nicht überlebt hätten. Ich freue mich sehr, dass Sea-Eye ein größeres Schiff in den Einsatz bringt, um noch mehr Menschen zu retten. Ich weiß, was es bedeutet, auf hoher See in einem kleinen Boot zu treiben. Ich

wünsche jedem jeder, dass ihm/ihr in so einer Situation Hilfe geleistet wird.“

Alpha Jor Barry, Taufpate der SEA-EYE 4

Die Taufe wurde von Claudia Roth eröffnet, die Sea-Eye seit Jahren als Mitglied unterstützt.

„Die Schiffsfahle der SEA-EYE 4 ist dieser Tage ein wichtiges Zeichen für die Solidarität, die Humanität und für das praktische Eintreten für Menschenrechte. Da, wo die europäischen Regierungen ihrer Verantwortung nicht nachkommen, sind es die zivilen Seenotretterinnen und Seenotretter, die die Grundwerte der Europäischen Union und die Menschenrechte hochhalten.“
Claudia Roth, damalige Bundestagsvizepräsidentin und Sea-Eye Mitglied





Foto: Katarzyna Gmitrzak

Erst mithilfe der Forderungen von United4Rescue wurde es möglich, die SEA-EYE 4 zu kaufen und zum Rettungsschiff umzubauen. Michael Schwickart, ehemaliger stellv. Vorsitzender von United4Rescue, sprach auf der Taufe über die Motivation, ein neues Bundnisschiff in den Einsatz zu schicken: „Hinter der SEA-EYE 4 stehen die über 700 Organisationen, die unser Bündnis United4Rescue versammelt, und tausende von Spendern und Spendern, die nicht tatenlos zuschauen wollen, wenn Menschen ertrinken. Auch dieses zweite Bündnisschiff schicken wir gemeinsam mit vielen.“

Die Bedeutung ziviler Seenotrettung zeigte sich am Tauftag besonders in der Geschichte des Taufpaten Alpha Jor Barry. Zusammen mit 16 weiteren Personen floh der junge Mann aus dem Bürgerkrieg in Libyen. In ihrem kleinen Fischerboot waren sie auf hoher See dem

Mittelmeer ausgeliefert und hätten aus eigener Kraft keine Küste mehr erreichen können. In der damaligen Einsatzcrew der ALAN KUNDI war Jan Ribbeck, ehemaliger stellv. Vorsitzender von Sea-Eye. Alpha und ich blieben auch über die Rettungsmision Ende 2018 hinaus in Kontakt. Es hat sich eine Freundschaft entwickelt, die mir sehr viel bedeutet, und ich freue mich, dass er nun unser viertes Rettungsschiff tauf. Alpha lebt und ist der Beweis dafür, was wir verlieren würden, wenn wir aufgeben würden und die Seenotrettung im zentralen Mittelmeer gänzlich zum Erliegen käme.“

Schließlich warf der Taufpate Alpha Jor Barry die traditionelle Sektflasche an den Bug des neuen Rettungsschiffs und wünschte ihm somit alles Gute für seine lebensrettenden Einsätze.



Foto: Katarzyna Gmitrzak



Länge: 53 Meter
 Breite: 12 Meter
 Höchstgeschwindigkeit: 11 Knoten
 Crewmitglieder: bis zu 26
 Baujahr: 1972

Die Bauweise des Offshore-Versorgungsschiffs ist sehr gut für Seenotrettungseinsätze geeignet und bietet viel Platz für die Erstversorgung geretteter Menschen. Die Krankenstation verfügt über einen modernen Standard und wurde auch auf potentielle Corona-Fälle vorbereitet. Zur Durchführung von Rettungseinsätzen verfügt die SEA-EYE 4 über zwei Kräne, die die zwei schnellen Einsatzboote sicher zu Wasser lassen können.



Man ertrinkt nur einmal

... eine einfache Aussage, aber der emeritierte Bischof Michael Wüstenberg unterstreicht mit dieser Überschrift die Endgültigkeit, die dem Sterben zugrunde liegt – in einer Zeit, in der Menschen viel zu oft nur als Zahlen gesehen werden. Als Crewmitglied überführte Michael die SEA-EYE 4 von Rostock ins Mittelmeer und dachte an Bord viel über die Verantwortung des Westens nach.

Das verzögerte Auslaufen der SEA-EYE 4 in Rostock gab mir die Gelegenheit, vielen der Freiwilligen zu begegnen, die über gut sechs Monate das Schiff umrüsteten. Die Leute im Maschinenraum, die Metallarbeiter*innen, Elektriker*innen, Ingenieur*innen, Schweißer*innen, die Nautiker*innen. Ich war beeindruckt von ihrem unermüdbaren Einsatz. Ganz verschiedene Kompetenzen kamen in Einklang und schufen etwas ... Kleines!

Denn klein ist die SEA-EYE 4 ja schon, wenn man sie mit den hochhausohen Kreuzfahrtschiffen vergleicht, die sonst in Warnemünde auslaufen. Am Samstag, den 17. April 2021 passierten wir dort die Mole. Viele der Freiwilligen waren da: Jubel mit Seemotorsignalen, ein Schiff zum Draufunterspecken. Ich musste unwillkürlich den-

ken, dass Gott die Niedrigen erhöht. Sie werden gepriesen, so jedenfalls heißt es am Anfang des Neuen Testaments bei Lukas. Über dieses kleine Schiff und seine Schwesterschiffe wird man sprechen, immer wieder. Selbst Nachrichtengenturen greifen es auf, wenn es die Geretteten zügig an Land lassen will – und auch, wenn es von den Behörden daran gehindert wird.

Für die Ertrinkenden im Mittelmeer gibt es keine Wiederholung. Man ertrinkt nur einmal!



Während der Überführung ins Mittelmeer erzählte eine Seenotretterin mir von der Rettung eines Babys. Während die Mutter erkrankt ist total anders, als wenn im Film „Titanic“ Leonardo di Caprio vor den Augen Kate Winslets im Meer versinkt, begleitet von schöner Musik, nur um später nochmals als großer Gatsby erschossen im Swimmingpool zu versinken. Für die Ertrinkenden im Mittelmeer gibt es keine Wiederholung. Man ertrinkt nur einmal! Mütter, Schwestern, Brüder, Freund*innen: Ihre Liebe erlosch im Meer – 150 Rettungswesten waschen wir an diesem Tag für den ersten Einsatz, auch die kleinen Westen für die Kinder.

Mir wurde klar, dass auf der langen Reise der Migrant*innen die Episode auf dem Rettungsschiff ein recht kurzer Abschnitt ist. Mittendrin, zwischen Flucht aus dem Heimatland und Ankommen irgendwo. Allerdings ein Abschnitt, der Leben oder Tod bedeutet. Davor und danach sind sie vielen Traumatisierungen ausgesetzt wie Gewalt und Vergewaltigungen in Lagern, Pushbacks von Behörden, Nähtoderfahrung. Leben in Lagern wie in Gefängnissen ... und entmenslichender Sprache.

So fand es eine Reporterin fragwürdig, dass „wir“ die Leute erst aus dem Wasser fischen und dann einfach im Hafen „abkippen“. Auch so kann man Menschen betrachten, als Frachttgut. Wie schön, wenn hingegen unersere „Gäste“ erhobenen Hauptes mit aufrechtem Gang von Bord gehen können und mit Respekt von Behörden angehört und unterstützt werden! Aber man hört auch immer wieder, dass da vieles sehr schlecht läuft. Dass Länder wie Italien, Griechenland, Frankreich und Spanien oft keine Solidarität von anderen Staaten erfahren, sehe ich als Schande Europas.

Europäer*innen waren immer gut darin, mit Grenzen zu „spielen“. Sie zogen sie in Afrika, im Nahen Osten und Amerika. Ohne die Betroffenen zu fragen. Und nun geschieht es wieder, im Schaffen von Außengrenzen, so dass sich Asylbewerber*innen mit ihren in den Menschenrechten verbrieften Anliegen innerhalb Europas erst gar nicht vorstellen können. Auf dem grenzenlosen Meer wurde mir die Begrenztheit gerade europäischer Denkens deutlich bewusst.



In den langen, ruhigen Nächten an Bord der SEA-EYE 4 las ich das Buch „Imperiale Lebensweise“ von Ulrich Brand und Markus Wissen. Zu dieser Lebensweise gehört auch das „EU-Grenzmanagement“, Koloniale Vergangenheit und neokoloniale Gegenwart begleiten die kleine Welt des Schiffes. In ihnen liegen viele Ursachen heutiger Migration. Auf Kosten anderer wurde und wird ja gelebt. Ohne Visa, ohne Pässe gingen Europäer*innen einst überallhin und holten sich, was sie brauchten, ohne zu fragen und zu bezahlen: Länder, Rohstoffe, Menschen. Alles war einfach für sie da, als Take-away. Mir scheint es angemessen, mit neuen Betrachtungsweisen auf die geschaffene Ungerechtigkeit zu antworten. „Mein Schiff“ gehört zu solcher Antwort. Und ich las Maja Göpels „Unsere Welt neu denken“ und ihre Einladung, sie neu und anders zu gestalten. Aber wer will da ernsthaft mitmachen, fragte ich mich. Dazu braucht es eine Koalition der Kreativen.

**Die Überführung ermöglichte es,
mit der SEA-EYE 4, in 2021
über 1.000 Menschen zu retten.**

Die Überführung ermöglichte es, mit der SEA-EYE 4 in 2021 über 1.000 Menschen zu retten. Von unserer Route ins Mittelmeer wussten wir: Auch im englischen Kanal und um Gibraltar versuchen Menschen, das Meer zu kreuzen. Und nun hören wir von Toten zwischen Frankreich und England und von der Empörung Englands, dass nicht genug getan werde, um die Flucht zu verhindern. Ich spüre meine Empörung über geschaffene Fluchtsa-

sachen: England und die USA haben viel Elend ausgelöst mit einem Lügenkrieg im Mittleren Osten, der Millionen von Flüchtlingen hervorgebracht hat. Gemäß dem Verursacherprinzip sehe ich sie in der Pflicht, diesen Menschen ein Willkommen zu bereiten, statt sie zurückzuweisen und einfach anderen die Verantwortung zu überlassen.

Da freue ich mich über alle, insbesondere die Crews, die diese Verantwortung mittragen. Danke.



Foto: Johannes Gävert

Die Missionen 2021



Foto: Guillaume Duez

Erste Rettungsmission des neuen Bündnisschiffs SEA-EYE 4

Die SEA-EYE 4 brach am 8. Mai 2021 vom spanischen Hafen Burriana zum ersten Mal in den Einsatz auf und erreichte Innerhalb von fünf Tagen das Such- und Rettungsgebiet im zentralen Mittelmeer. Unterstützt wurde der humanitäre Einsatz der SEA-EYE 4 von United4Rescue und German Doctors. Mit Aussagen von damals bliden wir auf eine emotionale Zeit zurück.

Nach dem kostenintensiven Kauf und Umbau der SEA-EYE 4 gewährleistete United4Rescue durch eine Förderung, dass das Rettungsschiff umgehend nach seiner Ankunft im Mittelmeer zu seiner ersten Rettungsmission aufbrechen konnte.

„Wir sind unserem Bündnispartner United4Rescue sehr dankbar, dass sie uns weiter unterstützen. Dank ihrer Hilfe konnte die SEA-EYE 4 heute ins Einsatzgebiet aufbrechen.“
Gorden Isler, Vorsitzender von Sea-Eye

„Wir sind stolz und glücklich, dass die SEA-EYE 4 mit unserer Unterstützung heute in ihren ersten Einsatz starten konnte. Wir möchten uns bei allen bedanken, die uns unterstützt und gespendet haben. Ohne sie wären der Kauf, der Umbau und die erste Mission der SEA-EYE 4 nicht möglich gewesen und wir hoffen auch in Zukunft auf eine breite Unterstützung.“
Michael Schwickart, ehemaliger stellv. Vorsitzender von United4Rescue



Foto: Katarzyna Dabitzka

Zum ersten Mal mit an Bord war die Bonner Hilfsorganisation German Doctors. Beide Organisationen, German Doctors und Sea-Eye, waren zu Beginn der ersten Rettungsmission eine Kooperation eingegangen, um geflüchtete Menschen an Bord besser medizinisch zu versorgen. Dazu entsendete die Hilfsorganisation zum ersten Mal einen ehrenamtlichen German Doctor auf die SEA-EYE 4.

„Jedes Menschenleben ist kostbar und keines sollte in den Wassern des Mittelmeeres verloren gehen. Zudem wird aktuell nur durch die zivile Seenotrettung das Bewusstsein wachgehalten, dass an den europäischen Außengrenzen etwas Fürchtbares passiert, das nicht mit europäischen Werten übereinstimmt.“

Dr. Stefan Mees, German-Doctors-Einsatzarzt und Bordarzt auf der SEA-EYE 4

„Auch in den Zeiten der Pandemie dürfen wir den Blick nicht dafür verlieren, dass weiterhin Menschen auf den gefährlichen Seerouten ihr Leben riskieren, um vor Not, Elend und Verlogung in ihren Herkunftsländern zu flüchten. Es ist unsere Verantwortung, dass wir uns auch auf dem Mittelmeer der Menschen in ihrer verzweifelten Situation annehmen und ihnen medizinische Erstversorgung auf der SEA-EYE 4 anbieten.“
Dr. Christine Winkelmann, Vorstandin German Doctors





Foto: Guillaume Duez

Die ersten Notrufe erreichten die Crew der SEA-EYE 4 kurz nach Ankunft im Einsatzgebiet. In sechs Rettungseinsätzen kam sie über 400 Menschen in hochseetauglichen Booten zu Hilfe. Darunter befanden sich 150 Kinder.

„Die SEA-EYE 4 hat zum ersten Mal Leben gerettet – das sind wirklich gute Nachrichten. Die Pflicht zur Seenotrettung ist völkerrechtlich verankert. Leider wird diese Pflicht aktuell nur von der zivilen Seenotrettung wahrgenommen und nicht von den Mitgliedsstaaten der EU.“

Thies Gundlach, Vorsitzender von United4Rescue



Foto: Guillaume Duez



Foto: Guillaume Duez

„Unter den mehr als 400 geretteten Menschen waren 25 in einem behandlungswürdigen oder sogar kritischen Zustand. Ein achtyähriger Junge zum Beispiel war nicht mehr ansprechbar. Ihn und alle anderen Patientinnen und Patienten konnten wir im Bordhospital inzwischen stabilisieren. Drei Schwangere und ein Baby sind in guter Verfassung. Einen Mann mit Lungenerkrankung haben wir negativ auf Covid-19 getestet. Die häufigsten Diagnosen waren: Unterkühlung, Austrocknung, Unterehrnährung, Erschöpfungszustände sowie Seekrankheit und Bewusstlosigkeit. Bedrückend ist, dass die meisten Menschen zudem deutliche Symptome schwerer Traumatisierung zeigen – auch viele der Kinder.“

Dr. Stefan Mees, German-Doctors-Einsatzarzt und Bordarzt auf der SEA-EYE 4



Foto: Guillaume Duez

Nachdem alle Menschen sicher an Bord gebracht waren und eine Ersterversorgung durchgeführt worden war, begann die Suche nach einem sicheren Hafen. „Wir hoffen sehr, dass uns in den kommenden Stunden ein sicherer Hafen für die SEA-EYE 4 zugewiesen wird. Unsere Besatzung ist seit mehr als 96 Stunden im Einsatz, weil es überhaupt keine staatlichen Anstrengungen gab, diesen schutzsuchenden Menschen zu helfen.“

Gorden Isler, Vorsitzender von Sea-Eye

Nach langem Warten und nervenaufreibender Unsicherheit gingen nach vier Tagen über 400 gerettete Menschen in Pozzallo an Land. Die Verabschiedung war ein besonders emotionaler Moment, der unsere Crewmitglieder wie auch alle Beteiligten an Land sehr bewegte. „Wir freuen uns, dass die erste Rettungsmission unseres neuen Bündnisses so erfolgreich zu Ende gegangen ist. Während die EU-Staaten flüchtende Menschen im Stich lassen und ihren Tod billigend in Kauf nehmen, hat sich hinter uns die Zivilbevölkerung zusammengeschlossen und rettet so viele Menschen, wie es möglich ist.“

Michael Schwickart, ehemaliger stellv. Vorsitzender von United4Rescue

Herzlichen Dank an alle Unterstützer*innen, insbesondere den vielen ehrenamtlichen Helfer*innen in der Werft, die das Rettungsschiff umgebaut und ausgerüstet haben. Ebenso einen großen Dank an diejenigen, die das neue Rettungsschiff ins Mittelmeer überführt haben, sowie an die vielen Spender*innen, die den Einsatz der SEA-EYE 4 möglich gemacht haben.

Momente der Freude und Ausgelassenheit



Einfühlungsvermögen und ein offenes Ohr waren Johanna Schneider bei der Arbeit im Post-Rescue-Assistance-Team und im direkten Kontakt mit den geflüchteten Menschen an Bord äußerst wichtig. Sie begegnete starken Frauen und sprach mit Jugendlichen, die schon Unvorstellbares erlebt hatten.

Als ich nach der Einsatzbesprechung an Deck trat, sah ich ein kleines Holzboot mit wirkenden Menschen. Schnell war zu erkennen, dass Frauen mit an Bord sind. Im nächsten Moment entdeckte ich auch Kinder. Nachdem unsere Einsatzboote die Menschen an Bord gebracht hatten, war es meine Aufgabe als Post-Rescue-Assistance-Teammitglied, die Menschen zu registrieren.

der veranständig auf einer Stufe saß, während ich seine Mutter registrierte. Es war schön zu sehen, wie fröhlich und interessiert Moussa in den folgenden Tagen das Deck erkundete. Neben Moussa nahmen wir auch die fast zweijährige Mila und die erst wenige Monate alten Babys Mohammed und Naif an Bord.

Von den sechs Frauen waren zwei hochschwanger. Lediglich eine von ihnen war in Begleitung, alle anderen hatten sich allein auf diesen schweren Weg begeben. Für mich war es sehr eindrücklich, die Frauen an Bord als so starke Mütter zu erleben, die allen Gefahren für sich und ihr Kind trotzen. Abgesehen davon, dass eine solche Flucht für mich in jeder Form unvorstellbar ist, war es nochmals ungreifbarer, diese Überfahrt schwanger oder mit Kleinkindern anzutreten.

Dafür erkundigte ich mich zunächst nach dem Herkunftstand und dem Alter der Personen. Da 17 der 29 Geretteten minderjährig waren, rief ich immer wieder „Hanna, minor“, damit alle Minderjährigen von meinem Teammitglied Hanna ein gelbes Armband erhielten. Besonders in Erinnerung geblieben ist mir der „kleine Moussa“.



Foto: Oriol Lazaros Planas

Nachdem sich alle geretteten Personen etwas ausgeruht hatten, begrüßte das Post-Rescue-Assistance-Team, vertreten durch Konit, Kai und mich, unsere Gäste an Bord. Wir erklärten ihnen, was Sea-Eye ist, und versicherten, dass wir sie nach Europa in Sicherheit bringen werden. Zudem erläuterten wir den Tagesablauf, der drei Mahlzeiten enthält, und die Regeln an Deck. Bespe-



Foto: Oriol Lazaros Planas

chungen wie diese hielten wir als Post-Rescue-Assistance-Team täglich ab, um die Geretteten über alle Neuigkeiten bezüglich unserer Position und unseres weiteren Vorgehens zu informieren und um uns nach Fragen und Bedürfnissen der geflüchteten Menschen zu erkundigen. Die Besprechungen sollten Struktur und Sicherheit vermitteln. Neben zwei Crewmitgliedern, die rund um die Uhr als Deck-Watchpräsident waren, konnten auch wir als Post-Rescue-Assistance-Team jederzeit angesprochen werden. Auf diese Weise schafften wir in dieser besonderen Situation eine möglichst vertrauensvolle Atmosphäre, in der ich das Gefühl hatte, dass sich die Menschen tatsächlich mit ihren Anliegen an uns wandten.

Besonders schön war es für mich, einfach an Deck zu sein und mit den geretteten Menschen über die unterschiedlichsten Themen ins Gespräch zu kommen. Ich erinnere mich, mit zwei der Frauen auf dem Boden zu sitzen und mit ihnen über ihre bevorzugte Weise der Zubereitung von Couscous zu reden. Auch über die Praxis des Ramadans und was er für jede von uns bedeutet, tauschten wir uns aus. Im nächsten Moment sprachen die zwei darüber, wie viel Angst sie in Libyen gehabt hatten und dass sie sich dort nicht getraut hatten rauszugehen, da sie Vergewaltigungen fürchteten.



Foto: Oriol Lazaros Planas

Ein anderes Mal stand ich mit einer Traube Jugendlicher an der Reling und beantwortete Fragen zu verschiedenen Beziehungsformen in Europa. Anschließend sprachen sie über die Diskriminierung, die sie als Schwarze in Libyen erfahren hatten. So wollten andere Menschen sie nicht berühren und sie wurden für ihre Arbeit oft nicht bezahlt. Proteste bei den Arbeitgeber*innen waren unmöglich, da diese alle bewaffnet waren. Jede*r der Jugendlichen hatte bereits erlebt, dass eine Person erschossen wurde. Sie erzählten aber auch von einem libyschen Imam, der sie in dieser schweren Zeit sehr unterstützt hatte.

Mich berührte, dass ein solch weites Spektrum an Emotionen während einer Rettungsmission möglich ist: einerseits die Erschöpfung und Ungewissheit nach der Flucht mit einem kleinen Holzboock, andererseits die Freude und Leichtigkeit während des Tanzens.

Nach all dem Leid, das diesen Menschen widerfahren war, hatte Musik eine positive Wirkung auf sie. Entweder spielte Kai ein paar Lieder auf der Gitarre oder jemand wählte ein Lied aus, das wir über Musikboxen abspielten. Jedes Mal schnappte sich eine*r die Cajón und begleitete die Musik rhythmisch. Viele tanzten und es wurde mitgesungen. Es waren Momente der Freude und Ausgelassenheit, mit denen ich in dieser Form

überhaupt nicht gerechnet hatte. Mich berührte, dass ein solch weites Spektrum an Emotionen während einer Rettungsmission möglich ist: einerseits die Erschöpfung und Ungewissheit nach der Flucht mit einem kleinen Holzboock, andererseits die Freude und Leichtigkeit während des Tanzens.

Von besonderer Bedeutung war auf dieser Mission auch der Moment, als wir vor der italienischen Küste einen Internet-Hotspot für die Geflüchteten einrichten konnten. Denn endlich war es ihnen möglich, Kontakt zu ihren Familien aufzunehmen und ihnen mitzuteilen, dass es ihnen gut geht. Da dies auf See nicht möglich war, hatten sie seit Tagen darauf gewartet. Es war wunderbar, die Freude und Erleichterung in den Gesichtern der geretteten Personen zu sehen und in ihren Stimmen zu hören, als sie über Videoanrufe mit ihren Familien sprachen.

**Die Namen der geflüchteten Personen in diesem Artikel wurden zu ihrem Schutz verändert.*

Bilder sagen mehr als Worte

23.10.2021: Die SEA-EYE 4 bricht am Nachmittag von Palermo zur dritten Rettungsemission auf.



Foto: Nici Wegener



26.10.2021: Auf dem Weg ins Einsatzgebiet trainiert die Crew unterschiedliche Einsatzszenarien.



Foto: Hugo Le Beller



Foto: Hugo Le Beller



Foto: Hugo Le Beller



02.11.2021: Pünkt Rettungsemissionen in wenigen Stunden. Unterstützung bekommt die SEA-EYE 4 durch die RIGR ABOVE von Mission „LifeLine“. Insgesamt 325 Menschen – 157 Kinder, 31 Frauen und 142 Männer – wurden von der SEA-EYE 4 aufgenommen.



Foto: Nici Wegener



Foto: Nici Wegener



Foto: Hugo Le Beller

Medizinischer Check-up:

„Zwei der Frauen sind schwanger. Es gibt 5 Menschen mit schweren Verletzungen. Bis zu 10 Personen mussten heute länger im Hospital behandelt werden. Wir werden noch bis in die Nacht arbeiten und müssen noch rund 50 Menschen medizinisch versorgen. Viele der Geretteten sind sehr seekrank, was sich auch dadurch verschlimmert hat, dass viele Menschen Treibstoff eingeatmet haben, was zu schrecklicher Übelkeit und Erbrechen führte. Und es gibt viele Hautverbrühnungen, die durch den mit Meerwasser vermischten Treibstoff verursacht wurden. Nicht zu vergessen sind ältere Wunden, die ebenfalls behandelt werden müssen, und psychisch traumatisierte Patient*innen.“

Daniela Klein, German-Doctors-Einsatzärztin



Foto: Hugo Le Beller



Foto: Nicol Wegener

03.11.2021: Am frühen Morgen rettet die Crew weitere 72 Menschen.



Foto: Nicol Wegener

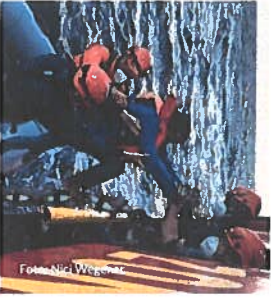


Foto: Nicol Wegener

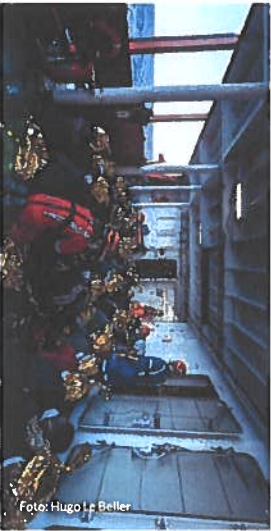


Foto: Hugo Le Beller



Foto: Hugo Le Beller

03./04.11.2021: In der Nacht kommt es zu einer weiteren, dramatischen Rettung von mehr als 350 Menschen aus einem überfüllten Holzboot. Die RISE ABOVE erreicht das Holzboot, das über zwei Ebenen verfügt; am Mittwochabend zuerst. Zu dem Zeitpunkt ist bereits ein Loch im Boot, durch das Wasser eindringt. Mehrere Personen sind ohne Schwimmwesten im Wasser und müssen direkt aus dem Meer gerettet werden. Die SEA EYE 4 trifft kurze Zeit später ein. Die Besatzungen der Rettungsboote versorgen die Menschen rüdig mit Rettungswesten, beruhigen sie und stabilisieren zunächst die gefährliche Situation. Dann ein so großes Holzboot kann leicht kentern, wenn Unruhe oder sogar Panik aufkommt. Medizinische Notfälle werden zuerst auf die SEA EYE 4 evakuiert. Die vollständige Evakuierung des Holzbootes ist erst um Mitternacht abgeschlossen.



Foto: Hugo Le Beller



Foto: Hugo Le Beller

04.-05.11.2021: Die SEA EYE 4 sucht mit fast 800 Menschen einen sicheren Hafen. Da sich kein RU-Steat für zuständig erklärt und Unterstützung leistet, liefert die RISE ABOVE dringend benötigte Hilfsgüter wie Lebensmittel und Decken.



Foto: Hermine Poschmann/ Mission Lifeline

Medizinischer Check-up:

„Unsere Bordärztin berichtet über die Einsatzleistung, dass die Hospital-Crew derzeit rund 28 Menschen dauerhaft behandelt. Dabei geht es u.a. um Unterkühlungen, schwere Beschwerden wegen Seerkrankheit oder auch Bluthochdruck. Es gibt aber auch Verletzungen, die den Überlebenden auf der Flucht zugefügt wurden und auf Polsterungen hindeuten. Wir müssen eindringlich darauf hinweisen, dass diese Menschen so schnell wie möglich einer medizinischen Behandlung an Land zugeführt werden sollten, und deshalb darf es hier zu keinem Stand-off kommen.“

Dr. Christine Winkelmann, Vorsitzende von German Doctors e.V.



Foto: Hermine Poschmann

06.11.2021: Die italienische Küstenwache weist der SEA EYE 4 Trepant als Ausschiffungshafen für die über 800 geretteten Menschen zu.

07.11.2021: Die SEA EYE 4 erreicht den Hafen von Tripani.

08.11.2021: Es hat zwei Tage gedauert, bis die letzten geretteten Menschen an Land gehen konnten.



Foto: Hermine Poschmann/Mission Lifeline



Hoffnung über Ohnmacht

Camilla Kranzusch, Medienkoordinatorin, wurde auf der Rettungsmission kurz vor Weihnachten mit vielen Zahlen, Einzelschicksalen und Gefühlen konfrontiert, die sie noch lange beschäftigen. Das Gefühl von Hoffnung blieb.

- Die vierte Mission der SEA-EYE 4 lässt sich leicht in Zahlen ausdrücken:
- 186 Männer,
- 29 Frauen,
- 8 Kinder,
- 4 seeuntaugliche Boote,
- 21 verschiedene Nationalitäten,
- 223 Menschenleben.

Zwischen der Rettung dieser Menschen und ihrer Ausschiffung in einem sicheren Hafen lagen ganze sieben Tage.

Sieben Tage, in denen schnell klar wurde, dass sich alles andere nur schwer in simplen Fakten ausdrücken lässt.

Sieben Tage, in denen man realisiert, dass flüchtende Menschen einer Welt von politisch strategischen Entscheidungen ausgeliefert sind.

Sieben Tage, in denen man so nah dran ist, dass aus einer einfachen Zahl plötzlich 223 Einzelschicksale werden.

Bereits in maltesischen Gewässern trafen wir auf das erste Boot in Seenot. Nach insgesamt vier Rettungen in-

nerhalb von zwei Tagen drehen wir wegen eines aufziehenden Sturmes nach Norden ab und machen uns auf die Suche nach einem sicheren Hafen.

Es gab mehrere medizinische Notfälle und alle Hände voll zu tun. Viele unter den Geretteten waren in schlechter körperlicher und mentaler Verfassung.

Dennoch ignorierte Malta unsere Anfragen und zwang uns damit, weiter Richtung Italien zu fahren. In weniger als 48 Stunden nach der letzten Rettung erreichten wir die sizilianische Küste.

Was wir dort fanden, war Stillstand. Fünf ganze Tage lang.

In dieser Zeit führten wir vier medizinische Notevakuierungen durch, bei denen Patient*innen aufgrund ihres Gesundheitszustands von der italienischen Küstenwache an Land gebracht wurden. Zusätzlich waren wir an Bord mit einer Ungewissheit konfrontiert, die die Menschen an den Rand ihrer Möglichkeiten trieb.



Foto: Camilla Kranzusch

Stück für Stück stellte sich ein Gefühl von Ohnmacht ein. Mittlerweile war der 23. Dezember. Morgen war Weihnachten.

Die Wellen schwappten auf das kalte Stahldeck. Es bildeten sich kleine salzige Pfützen.



Foto: Fiona Althoff

Viele Füße waren barfuß und ganz schrumpelig von der vielen Nässe, manche trugen bunte Kindersocken mit Feuerwehrmotiven darauf.

Hob man seinen Blick, sah man all die notdürftig eingewickelten Körper in ausgefranzten Rettungs- und vielen dünnen Wolldecken. Hier und dort fand sich eine Jacke, eine Mütze. Ein paar Kinder rannten über das Deck. Trieben Urflug, Spielten Ball.

Ich beobachtete einen Jungen, der nach einigen Tagen in medizinischer Betreuung an Bord wieder Fußball spielen konnte. Er und seine Mutter hatten drei Tage lang mit über 100 anderen in einem kleinen Boot in akuter Lebensgefahr ausgeharrt, sodass er nicht mehr aus eigen-

ner Kraft laufen konnte, als er zu uns an Bord kam.

Es bildeten sich Grüppchen mit Menschen, die Karten spielten oder diskutierten. Die meisten Gesichter aber blieben abgewandt, blickten über die Reling hinaus. Die Küste war zum Greifen nah. Sizilien.

Wir alle, die Gäste und die Crew, waren erschöpft. Die Stimmung war angespannt und unser medizinisches Team voll ausgelastet.

Als Medienkoordinatorin war ich viel auf dem Deck unterwegs. Fotografierte, filmte und dokumentierte, was hier passierte. Immer wieder beantwortete ich dieselben Fragen. „Nein, wir haben leider keine dickeren Decken.“ „Nein, wir wissen nicht, wann wir an Land gehen können.“ „Nein, wir wissen nicht, weshalb oder worauf wir warten.“

Ein unbegleiteter Jugendlicher sagte zu unserer Post-Rescue-Koordinatorin: „I am tired of the cold and a thousand evenings.“

Ein junger Mann fragte mich: „Wollen die uns nicht? Warum wollen die uns nicht?“, und versuchte aus meinem Gesicht eine ehrliche Antwort abzulesen.

Wir alle, die Gäste und die Crew, waren erschöpft. Die Stimmung war angespannt und unser medizinisches Team voll ausgelastet. Manche unter den Geretteten äußerten Selbstmordgedanken.

Plötzlich ertönte aus meinem Funkgerät: „Code Red, Code Red“ – ein medizinischer Notfall. Alle eilten auf das Hauptdeck, wo der zusammengebrochene Gast bereits im angeschlossenen Krankenhaus versorgt wurde. Er befand sich auf einer Liege, umringt vom eilig arbeitenden medizinischen Team. Er zuckte unkontrolliert, weißer Schaum trat aus seinem Mund.

Es war Samir, ein geselliger 31-jähriger Ägypter mit einem fröhlichen Lachen und selbstbewusstem Auftreten. Genügend Menschen kümmern sich bereits um ihn. Ich zog mich zurück, setzte mich wieder an den Laptop, um weiterzuarbeiten, aber meine Gedanken kreisten.

Er wirkte so stabil. So fit. So ein junger Mensch zusammengebrochen? Wie ergeht es denn dann erst den Schwangeren, den Alten? Den Menschen, die mit Brandwunden und Knochenbrüchen an Bord gekommen sind? Wird er sterben?

Was qualifiziert mich als Mensch dazu, nach dieser Mission wieder in mein sicheres Leben in Europa zurückzukehren, während andere Menschen über Jahre gezwungen sind zu fliehen?

Für einen Moment hörte ich auf zu funktionieren. Die Ohnmacht packte mich und ich fragte mich: warum? Warum müssen diese Menschen hier frieren und war-

ten? Zusammenbrechen und notevakuiert werden, bevor sie Europa betreten dürfen?

Weshalb stehe ich hier mit einer dicken Jacke und stabilen Stahlkappenschuhen neben einem Kind mit triefend nassen Söckchen?

Was qualifiziert mich als Mensch dazu, nach dieser Mission wieder in mein sicheres Leben in Europa zurückzukehren, während andere Menschen über Jahre gezwungen sind zu fliehen?

Und warum müssen genau diese 223 Menschen nun vor den Toren Europas warten, nach all dem, was sie durchgemacht haben? Folter, Krieg, Gefangenschaft, Flucht...

Noch am selben Abend, sechs Tage nach unserem letzten Rettungseinsatz, fand der Stillstand ein abruptes Ende: Wir bekamen grünes Licht für einen sicheren Hafen in Pozzallo auf Sizilien. Eine Welle der Freude und Erleichterung überrollte uns alle. Aber das Gefühl von Ohnmacht ließ nur langsam nach.

Wie der Weg wohl weitergeht für all diese Menschen?

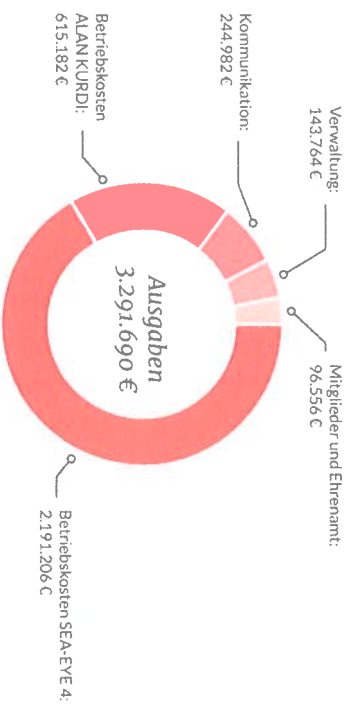
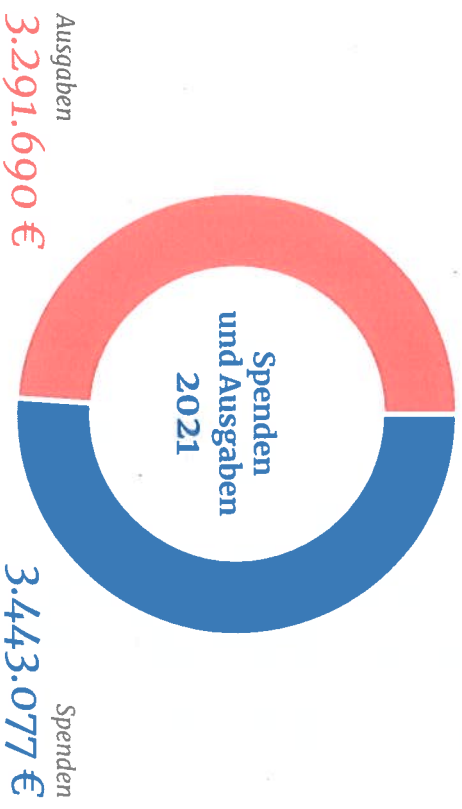
Uns bleibt nur zu hoffen. Zu hoffen, dass sie irgendwann ankommen dürfen und dass sich bald etwas ändert in Europas Politik. Und nicht zuletzt, dass wir als Menschheit entschlossen, zusammenzustehen.



Finanzbericht 2021



Foto: Katarzyna Gmitrzak



Im zweiten Jahr der Pandemie schenkten uns wieder tausende Spender*innen ihr Vertrauen. Die Spendeneinnahmen konnten im Vergleich zu 2020 erneut gesteigert werden. Dennoch reichte es nicht – auch aufgrund der häufigen Festsetzungen in Italien –, um den Betrieb der ALAN KURDI finanziell zu sichern, sodass das Rettungsschiff im Juli 2021 an die Seemotrettungsorganisation RESQ verkauft wurde, wo es seitdem als RESQ PEOPLE Leben rettet. Unser neues Herzensprojekt, die SEA-EYE 4, kam in vier Rettungsmissionen über 1.400 Menschen zu Hilfe.

Impressum

Herausgeber:
Sea-Eye e.V.
Postfach 120226, 93024 Regensburg
www.sea-eye.org
kontakt@sea-eye.de

V.i.S.d.P.:
Gorden Isler

Redaktion:
Avel Pasligh

Gestaltung:
Björn Schmitz
Alexandra Huber

Zusätzliche Fotocredits:
Seite 3: Foto Gorden Isler; Miguel Ferraz
Seite 11: Foto Roman Rössner; Marco Riedl
Seite 14: Foto Stefan Schlitz; Cedric Feistlauche
Seite 18: Foto Vera Scheuermeyer; Benjamin Westhoff; @Cusanuwerk
Seite 37: Foto Kai Echelmeyer; Joris Grahll
Seite 46: Foto Michael Wastenberg; Johannes Ganwert
Seite 54: Foto Johannes Schneider; Orfil Lazaros Planas
Seite 64: Foto Camilla Kranzsch; Maria Malda

Spenden

Damit die SEA-EYE 4 in den Einsatz starten kann, sind wir auf Ihre Spende angewiesen.
Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Spendenkonto:
Sea-Eye e.V.
IBAN: DE60 7509 0000 0000 0798 98
BIC: GENODEF3301

Oder online:
www.sea-eye.org/ Spenden



Foto: Katarzyna Gmitrzak





Sea-Eye e.V.
Schiffs-Patenschaft
- Stadt Greifswald -



Was ist Sea-Eye?

Sea-Eye e.V. ist eine zivile Hilfsorganisation zur Rettung von geflüchteten und in Seenot geratenen Menschen im Mittelmeer.

Im Herbst 2015 beschloss eine kleine Gruppe um den Regensburger Unternehmer Michael Buschheuer, dem Sterben der Flüchtenden im Mittelmeer nicht länger tatenlos zuzusehen. Michael Buschheuer kaufte einen 60 Jahre alten Fischkutter für 30.000 Euro aus seinem privaten Vermögen, um das Schiff dem Verein zur Verfügung zu stellen. Dieses Schiff taufte er auf den Namen SEA-EYE und machte sich auf den Weg, den Menschen zur Hilfe zu eilen. Im März 2017 erwarb der Verein mit der SEEFUCHS ein weiteres Schiff, welches ab Mai 2017 ebenfalls für den Rettungseinsatz genutzt wurde.



In den Jahren 2016 bis 2018 konnten mit beiden Rettungsschiffen und der Hilfe von mehr als 800 ehrenamtlichen Helfer*innen mehr als 14.000 Menschenleben gerettet werden.

Aufgrund von Restriktionen des niederländischen Flaggenstaates war der Betrieb dieser beiden Schiffe ab Juni 2018 jedoch nicht mehr möglich. Daraufhin entschieden wir uns für den Kauf eines klassifizierten Schiffs unter deutscher Flagge und nahmen da-



mit eine große Herausforderung an. Weihnachten 2018 startete die ALAN KURDI in ihren ersten Beobachtungseinsatz Richtung Libyen und konnte sich seitdem an der Rettung von über 700 Menschen beteiligen.



Im Oktober 2020 haben wir gemeinsam mit dem Kirchenbündnis United4Rescue ein weiteres, größeres und noch besser geeignetes Schiff für unsere Rettungseinsätze gekauft. Die SEA-EYE 4 wird aktuell in der Werft zum Rettungsschiff umgebaut und ausgestattet. Unser viertes Rettungsschiff soll schnellstmöglich in den Rettungseinsatz aufbrechen und Menschen vor dem Ertrinken retten.

Sea-Eye e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, der politisch und religiös unabhängig ist und seine Arbeit ausschließlich aus Spenden finanziert.

Wie hilft Sea-Eye?



Sea-Eye e.V. rettet Flüchtende aus seeuntüchtigen Booten im Mittelmeer. Dafür patrouillieren wir mit der SEA-EYE 4 und der ALAN KURDI außerhalb der libyschen 24-Seemeilen-Zone und halten dort nach Booten in Seenot Ausschau. Die Suche erfolgt per Radar, mithilfe von Ferngläsern sowie weiterer technischer Geräte. Meist bekommen wir jedoch von den zuständigen Seenotrettungsleitstellen die Positionen von Booten in Seenot mitgeteilt. Wir fahren dann gemäß den An-

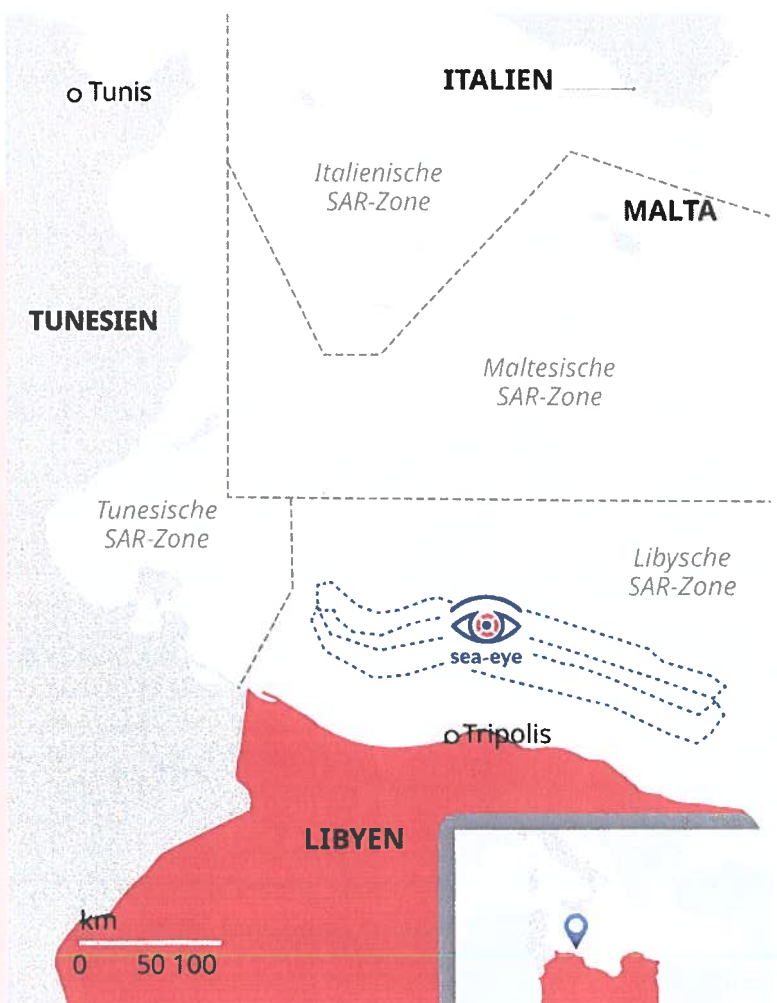
weisungen schnellstmöglich zu der entsprechenden Position und suchen dort nach dem gemeldeten Boot. Wenn wir ein Boot in Seenot finden, leiten wir sofort die nötigen Rettungsmaßnahmen ein.

Wir suchen nach schutzlosen Menschen in Seenot und kämpfen gegen den täglichen Verlust von Menschenleben auf See. Unser Handeln ist eine Antwort auf die gescheiterte Migrationspolitik der Europäischen Union, die sich ihrer Verantwortung für die tausenden Todesfälle in ihrer direkten Nähe verweigert.

Mit unseren Schiffen ALAN KURDI und SEA-EYE 4 füllen wir eine Lücke in der Seenotrettung auf dem Mittelmeer, um möglichst viele Menschen vor dem Ertrinken zu bewahren.

Was wir tun

- Wir schützen das Menschenrecht auf Leben.
- Wir engagieren uns, informieren und solidarisieren.
- Wir sind da, weil Menschenrechte nicht an den europäischen Außengrenzen enden.
- Wir sind da, wo wir gebraucht werden: wir suchen nach Menschen in Seenot, ziehen sie aus dem Wasser, versorgen sie und bringen sie an einen sicheren Ort.



Die SEA-EYE 4

Die SEA-EYE 4 ist das vierte Rettungsschiff von Sea-Eye e.V. Zusammen mit dem Kirchenbündnis United4Rescue wurde das Schiff im Oktober 2020 gekauft und wird seitdem von vielen freiwilligen Helfer*innen in der Werft zu einem Rettungsschiff umgebaut. Im Frühjahr 2021 soll die Sea-Eye 4 ins Mittelmeer überführt werden, um dort so schnell wie möglich Menschenleben zu retten.



Unser viertes Rettungsschiff ist die größte Herausforderung in unserer fünfjährigen Vereinsgeschichte. Die SEA-EYE 4 soll so schnell wie möglich Menschen in den schwersten Stunden ihres Lebens zur Hilfe kommen.

Wir gehen erst vor Anker, wenn kein Mensch mehr gerettet werden muss.

Das ehemalige Offshore-Versorgungsschiff ist fast 50 Jahre alt (Baujahr 1972) und eignet sich durch die Bauweise sehr gut für Seenotrettungseinsätze, da es viel Platz für die Erstversorgung geretteter Menschen bietet. Die Krankenstation wird über einen modernen Standard verfügen und auch auf potentielle Corona-Fälle vorbereitet sein.

Zur Durchführung von Rettungseinsätzen verfügt die SEA-EYE 4 über zwei Kräne, die die zwei schnellen Einsatzboote sicher zu Wasser lassen können. Im Einsatzfall nähern sich die Einsatzboote den Menschen in Seenot, verteilen Rettungswesten und evakuieren die seeuntüchtigen Boote.

Die Crew besteht aus professionellen Seeleuten, Mediziner*innen, Mechaniker*innen, Journalist*innen und weiteren ehrenamtlichen Einsatzkräften.

Überblick

- ⇒ Flagge: Deutschland
- ⇒ Heimathafen: Regensburg
- ⇒ Baujahr: 1972
- ⇒ Schiffsmaße
 - ⇒ Länge: 55 m
 - ⇒ Breite: 11 m
 - ⇒ Gewicht: 1000 t
- ⇒ Transportkapazitäten
 - ⇒ Besatzung: 22 Personen
- ⇒ Höchstgeschwindigkeit: 9 kn
- ⇒ Maschinenleistung: 1858 PS
- ⇒ Offene Decksfläche: 600 m²

Was beinhaltet eine Patenschaft?

- ⇒ Die Stadt Greifswald übernimmt eine Patenschaft für das Seenotrettungsschiff SEA-EYE 4 mit einer jährlichen Spende über einen Zeitraum von mindestens 2 Jahren.
- ⇒ Eine Patenschaft erfolgt im Rahmen einer Fördermitgliedschaft. Sie ist zweckgebunden und wird von Sea-Eye e.V. unmittelbar für das Rettungsschiff SEA-EYE 4 verwendet. Die Gelder fließen insbesondere in die Instandhaltung der SEA-EYE 4 sowie in den Betrieb zur Durchführung der Rettungsmissionen.
- ⇒ Organe der Stadt Greifswald haben die Möglichkeit die SEA-EYE 4 während der Liegezeiten vor Ort zu besuchen.
- ⇒ Wir bieten an die Patenschaft über unseren Internetauftritt sowie unsere Social-Media-Kanäle nach außen zu kommunizieren.
- ⇒ Wir stehen für Vorträge, Podiumsdiskussionen und weitere Informationsveranstaltungen in Ihrer Stadt und an Ihren Schulen zur Verfügung.

Warum benötigen wir Ihre Patenschaft?

Aufgrund der hohen Anforderungen unseres Flaggenstaates.

Für rund 15.000 Euro pro Mission konnten wir die Schiffe SEA-EYE und SEEFUCHS für unsere Rettungsmissionen einsetzen. Die Anforderungen an die SEA-EYE 4 sind jedoch um ein vielfaches höher. So müssen beispielsweise elf unserer Crewmitglieder zertifizierte, hauptamtlich beschäftigte Seeleute sein. Darüber hinaus erfordert die Bundesflagge ein umfangreiches technisches und medizinisches Equipment an Bord. Schließlich stellen auch die Treibstoffausgaben einen wesentlichen Kostenfaktor dar. Unsere Kosten sind daher auf rund 120.000 Euro pro Mission mit der SEA-EYE 4 angestiegen.

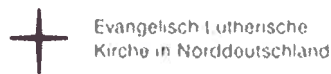
Aufgrund dieses großen Finanzbedarfs brauchen wir neben großzügigen Privatpersonen und Einzelspendern auch Institutionen als Paten für unser Rettungsschiff.

Warum sollte die Stadt Greifswald eine Patenschaft übernehmen?

Gemeinsam mit über 200 weiteren Kommunen und Landkreisen hat sich die Stadt Greifswald zum „Sicheren Hafen“ im Sinne der Seebrücke erklärt und sich damit für sichere Fluchtwege und gegen die Kriminalisierung der zivilen Seenotrettung auf dem Mittelmeer positioniert.

Die Übernahme einer Patenschaft für ein ziviles Seenotrettungsschiff wäre daher eine konsequente Fortsetzung dieser Politik und eine Möglichkeit, sich als Stadt zu Weltoffenheit, Mitmenschlichkeit und gegen Rassismus zu bekennen. Durch ein konkretes Engagement für die SEA-EYE 4 würden Sie sich dem Grundgedanken der Hilfsbereitschaft und Nächstenliebe verschreiben und damit eine positive Außenwirkung erzeugen. Durch eine Patenschaft würden Sie ein deutschlandweites Zeichen der Solidarisierung mit der zivilen Seenotrettung setzen.

Unsere Partner*innen



Deutschland
für den UNHCR.



Gewinner 2018



Nominierung 2018



DEUTSCHER
ENGAGEMENT
PREIS

Nominierung 2019

Sea-Eye e. V.
Wiener Straße 14
93055 Regensburg

Telefon: 0941 780 380 63
Fax: 0941 780 380 65
E-Mail: kontakt@sea-eye.org

www.sea-eye.org



facebook.com/seaeyeorg



twitter.com/seaeyeorg



instagram.com/seaeye_org

Spendenkonto bei der Volksbank Regensburg
IBAN: DE60 7509 0000 0000 0798 98
BIC: GENODEF1R01

