

# brief

Das Magazin der Reformierten N° 4/2024 – 17. Mai

**Reizthema** Was ist dran an der Behauptung, Wokeness sei eine neue Religion? Seite 28

**Gefährliche Stereotype** Was die Hexen von damals mit den Verschwörungstheoretikern von heute zu tun haben Seite 34



## «Mayday, Mayday!»

Wie Piloten aus der Schweiz versuchen, Ertrinkende im Mittelmeer zu retten.

**LARS  
EIDINGER**

**CORINNA  
HARFOUCH**

**LILITH  
STANGENBERG**

9 x NOMINIERT FÜR DEN  
DEUTSCHEN FILMPREIS

# STREBEN

 **Silberner Bär**  
**74** Internationale  
Filmfestspiele  
Berlin  
Bestes Drehbuch

**EIN MATTHIAS  
GLASNER FILM**

Ein Film über die Intensität des Lebens  
angesichts der Unverschämtheit des Todes.

«Ein tief bewegender Film!»

ZDF heute Journal

**AB 30. MAI IM KINO**

- 4 Piloten einer Schweizer NGO betreiben über dem Mittelmeer humanitäre Hilfe aus der Luft. Wir haben sie begleitet  
Von Marguerite Meyer
- 13 **Linder liest**  
Einmal Sauerstoff, bitte!  
Von Lukas Linder
- 14 Die wichtigsten Fragen und Antworten zum «Grossen Welttheater» in Einsiedeln – plus Fotos von den Proben  
Von Daniel Stehula
- 26 **Kuratiert von**  
Christoph Lang, Rektor
- 28 Unser Autor hat permanent das Gefühl, nicht zu genügen. Und nun soll er auch noch ständig woke sein? Ein Essay  
Von Andres Eberhard
- 34 Die Ängste von Verschwörungstheoretikern sollte man ernst nehmen, sagt die Historikerin Sylvie Fee Matter  
Von Johanna Wedl
- 39 **Dear Dall-E**  
Heiliger Rasen
- 40 **Leichte Sprache**  
Übersetzung von Auszügen aus der Rücktrittserklärung des ungarischen Synodenpräsidenten Zoltan Balog  
Von Heimito Nollé
- 43 **Bücher aus Religion, Theologie und Kirche**  
Rudolf Dellspengers Sammelband «Staat und Religion, Kirche und Politik» ist auch eine Schule des Sehens  
Von Marc van Wijnkoop Lüthi
- 47 **Reformiertes Journal**  
Was war, ist und noch sein wird
- 51 **Der ehrliche Klappentext**  
«Ferymont» von Lorena Simmel  
Von Pascal Sigg
- 52 **Unterschätzt**  
Die Botschaft  
Von Andreas Öhler

**S**eit Jahren versuchen Flüchtlinge von Afrika über das Mittelmeer nach Europa zu gelangen. Viele von ihnen sterben bei der Überfahrt. Doch die Bilder von diesen Unglücken schaffen es bei uns kaum noch in die Magazine und Fernsehsendungen; Nachrichten von ertrunkenen Ghanaern, Syrern oder Sudanesen sind hierzulande keine Headlines mehr wert.

Die Humanitarian Pilots Initiative setzt der Gleichgültigkeit Taten entgegen. Die Schweizer NGO betreibt humanitäre Hilfe aus der Luft und unterstützt unter anderem die Seenotrettungsorganisation Sea-Watch dabei, Bootsflüchtlinge auf dem Mittelmeer aufzuspüren und diese vor dem Ertrinken zu bewahren.

Unsere Autorin Marguerite Meyer hat die Piloten auf einem Flug begleitet und sich von den Erlebnissen berühren lassen. Ihre Reportage ist keine kühle Analyse, kein Abwägen verschiedener Faktoren, kein «Ja, aber ...». Sondern eine Anklage gegen ein Europa, das Migrationspolitik durch Ertrinken regelt. Die gewählte Vogelperspektive verdeutlicht dabei eine bittere Ironie: Die einen schauen zu und können nicht viel mehr tun, als Küstenwachen zu alarmieren oder Schiffe in der Nähe anzufunken. Die anderen könnten mehr tun, haben sich aber entschieden, einfach zuzuschauen.

Ein Geständnis: Als brief-Redaktor Daniel Stehula in der Redaktionssitzung einen Beitrag über «Das grosse Welttheater» in Einsiedeln vorschlug, schaute er erst einmal in eine Reihe leerer Gesichter. Deshalb hat er für uns ein Q&A zusammengestellt, bei dem auch Fans des Grossanlasses mit seinen Hunderten Freiwilligen und einem prominenten Aushängeschild noch etwas lernen können. Fotograf Meinrad Schade hat derweil die Proben besucht und Witziges wie Schräges mit seiner Kamera eingefangen. Ein wunderbarer Vorgeschmack auf das Theater, das ab Juni auf dem Klosterplatz in Einsiedeln zu sehen sein wird.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen mit dem neuen brief.

Vanessa Buff

An illustration of a boat's interior, viewed from the perspective of someone sitting in a seat. The seat is covered in a blue fabric with a textured, ribbed pattern. The boat's window frame is visible, showing a view of the ocean and a cloudy sky. The water is a deep blue with whitecaps. The boat's hull is white with a yellow stripe. The text "HIER STERBEN MENSCHEN" is overlaid in the center in a bold, white, sans-serif font.

# HIER STERBEN MENSCHEN



**Europäische Staaten retten immer seltener Geflüchtete  
aus dem Mittelmeer. Private springen ein,  
darunter auch Pilotinnen aus der Schweiz.  
Unsere Autorin war bei einem Flug dabei – und bringt  
seither die Bilder nicht mehr aus dem Kopf.**

*Von Marguerite Meyer  
Illustration Mauro Mazzara*

EMERGENCY EXIT

M24

**E**inige Minuten lang ist mir so richtig schlecht. Ich sitze in der engen Kabine einer Beechcraft Baron 52 und kralle mich an meinem Sitz fest, während wir Runden über dem endlos scheinenden Mittelmeer drehen. In der Hand einen Plastiksack, schliesse ich kurz die Augen und versuche, mich nicht zu übergeben. Dabei habe ich diesen ganzen Sonntag kaum gegessen, nichts getrunken. Bloss nicht kotzen, während da unten Menschen ertrinken, denke ich.

Knapp eine Woche zuvor bin ich auf Lampedusa gelandet. Die kleine italienische Insel gehört geografisch zu Afrika, ist über 200 Kilometer von Sizilien entfernt und keine 140 Kilometer von der tunesischen Küste. Nur wenig weiter ist es nach Libyen, wo die Kolonialmacht Italien unter den Faschisten zwei Dutzend Konzentrationslager an der Küste errichtete – dort, wo heute die Migranten mit ihren Booten losfahren. Zehntausende wagen jährlich die Überfahrt; viele von ihnen kommen dabei ums Leben (siehe Kasten).

Deswegen bin ich hier. Ich will wissen, warum das Sterben auf dem Mittelmeer nicht aufhört. Eine naive Frage? Vielleicht. Aber sie ist eine grundlegende: Warum lassen wir das zu? Und wer tut etwas dagegen?

«Ich komme aus dem Bergsport», sagt Fabio Zraggen. «Da verliert man keine grossen Worte, sondern macht einfach.» Der Appenzeller führt eine Gleitschirmschule in der Ostschweiz. 2015 gründete er die Humanitarian Pilots Initiative (HPI) – eine NGO, die humanitäre Hilfe aus der Luft betreibt und sich über

Spenden finanziert. Die professionellen Pilotinnen fliegen in ihrer Freizeit bei Luftbrücken im Südsudan und in der Ukraine; über dem Mittelmeer unterstützen sie die Seenotrettungsorganisation Sea-Watch bei der Sichtung von Geflüchtetenbooten in Not.

Mit Fabio gehe ich am Tag vor dem Flug zur Spiaggia dei Conigli. Diese Bucht liegt in einem Naturschutzgebiet und wurde von «National Geographic» zu einem der schönsten Strände der Welt gekürt. Im Sommer stehen hier die Touristen an. Jetzt, an diesem frischen Vormittag im Frühling, sonnen sich lediglich ein paar wenige Einheimische. Ein Golden Retriever tollt durch die sanften Wellen und wälzt sich im weissgelben, feinen Sand. Das Wasser ist glasklar, eine kleine Insel sitzt mitten im Blau, das Zuhause von Schildkröten und Rastplatz für Zugvögel.

Für HPI hat alles mit dem Mittelmeer begonnen. Vor neun Jahren waren die Nachrichten voll von Bootsunglücken. «Ich sass mit einem Kumpel beim Bier», erinnert sich Fabio. «Wir haben uns gefragt: Was werden wir einst unseren Kindern sagen? Wenn sie fragen: Was hast du eigentlich damals gemacht?»

Rechts vom Strand liegt ein durchgerostetes Boot, wie man es überall auf der Insel in den Buchten findet. Daneben aufgepumpte Motorradschläuche, die sich die Leute behelfsmässig als Rettungsringe umbinden. Wasserkanister, Schuhe, Kleidungsstücke. «In der Schweiz kann ich mit fast niemandem über das hier reden», sagt Fabio und stupst mit dem Fuss die angeschwemmten Reste neben dem Wrack an. «Was soll ich sagen – ich habe Leute ertrinken sehen?»

Keine 24 Stunden später werde ich beginnen zu verstehen, was er damit meint.

## Suchen ohne Pause

An diesem Sonntag gehen neben mir vier weitere Menschen an Bord der «Seabird 2». Nach einer längeren Vaterschaftspause sitzt Fabio zum erstenmal wieder als Co-Pilot am Steuer, Omar El Manfalouty unterstützt ihn als Auszubildner. Der Pilot und Althistoriker, der an der Universität Zürich forscht, weiss genau, warum er seit Jahren in seiner Freizeit hier mitmacht: «Es ist ein Minimalgrundsatz, dagegen zu sein, dass man Migrationspolitik durch Ertrinken regelt.» Wer das nicht unterschreiben könne, habe keine zivilisatorischen Grundwerte mehr, sagt Omar.

Im hinteren Teil nehmen Eike und Sasha Platz. Eike aus Deutschland ist heute der Tactical Coordinator, die US-Amerikanerin Sasha durchläuft gerade das Training. Der Tactical Coordinator entscheidet grundsätzlich über die Flugroute und verantwortet die Kommunikation via Funk. Alles, was die Technik und das Fliegen betrifft, liegt in der Verantwortung des Piloten. Sasha hatte bei HPI zunächst als Spotterin angefangen – so werden die Mitfliegenden genannt, die unablässig mit Ferngläsern das Meer absuchen. Auch ich muss heute spotten, schliesslich nehme ich einem aufmerksamen Augenpaar den Platz weg.

Schon kurz nach dem Start beginnen wir das Meer nach dem Uhrprinzip abzusuchen. Jedes Crewmitglied bekommt

# «Es ist ein Minimalgrundsatz, dagegen zu sein, Migrationspolitik durch Ertrinken zu regeln.»

Omar El Manfalouty, Pilot

## Das Sterben im Mittelmeer

Im gesamten Mittelmeer sind gemäss der Internationalen Organisation für Migration der Vereinten Nationen (IOM) in den vergangenen zehn Jahren rund 30 000 Menschen gestorben. Allein auf der zentralen Route zwischen Nordafrika und Europa sind in dieser Zeit 17 000 Menschen umgekommen oder verschollen. Nur schon im letzten Jahr waren es über 3100 Tote, die Dunkelziffer dürfte um einiges höher sein.

Laut IOM gibt es auch deutliche Hinweise darauf, dass viele Bootsunglücke «unsichtbar» sind: Es handelt sich dabei um Boote, die in Seenot geraten und ohne Überlebende verschwinden und daher nicht erfasst werden. So hat die Organisation Hunderte von menschlichen Überresten erfasst, die an der libyschen Küste gefunden wurden und mit keinem bekannten Unglück in Verbindung stehen. Damit ist die «Zentrale Mittelmeer-Route» die tödlichste Grenzregion der Welt.

einen Ausschnitt zugeteilt, für mich ist es 15 bis 18 Uhr – ich sitze hinten rechts. Ich starre durch das Fernglas auf das Wasser hinaus, es verschwimmt zu einer grauen Masse, der Ausblick lullt ein. Es ist schwierig, die Gedanken nicht abschweifen zu lassen. Jeder einzelne Punkt – egal ob Fischerboot, Frachter oder Ölbohrinsel – wird kommuniziert und mit den Koordinaten notiert. Wir entdecken ein Containerschiff und dann noch eins.

Eigentlich sind wir auf der Suche nach etwas Bestimmtem. Am Vormittag hatten wir von einer anderen Organisation den Hinweis bekommen, dass ein Holzboot mit angeschossenem Motor im Meer treibe: in der maltesischen Search-and-Rescue-Zone (SAR), aber im tunesischen Militär-Luftraum, der für zivile Flugzeuge verboten ist. Die Einteilung des Mittelmeers in SAR-Zonen soll eigentlich sicherstellen, dass überall ein Staat für Notfälle, Suchaktionen und Rettungen zuständig ist.

Wer mit HPI in die Luft geht, folgt einem Protokoll. Zur Vorbereitung hatte ich mit der Crew wochenlang hin und her geschrieben. Sogar ein Formular für den Fall einer Geiselnahme musste ich ausfüllen: Bei einer möglichen Notlandung in Libyen kann eine Entführung nicht ausgeschlossen werden. Libyen ist kein sicheres Land. Die Schweiz rät von jeglichen Reisen dorthin ab. Dennoch sieht Europa die libysche Küstenwache – kaum ein staatliches Gebilde, sondern ein Zusammenschluss verschiedener Milizen – als Mittel gegen Migration auf dem Mittelmeer und kooperiert mit ihr.

Es ist gut belegt, dass die libysche Küstenwache immer mal wieder Migranten in Seenot prügelt und auf ihre Boote schießt. Sie versucht jeweils, die Boote zurück in Richtung Libyen zu drängen. Pullback heisst das und ist Teil des stillschweigenden Deals zwischen Europa und dem nordafrikanischen Land. Die EU unterstützt Libyen mit Entwicklungshilfe und finanziert die Küstenwache mit; das Geld soll auch Migration nach Europa verhindern. Schon seit Jahren machen zudem verschiedene NGO sowie die Vereinten Nationen darauf aufmerksam, dass Migranten in libyschen Internierungslagern Misshandlungen, Erpressung und Folter ausgesetzt sind.

Wir spotten das Boot in der Ferne, ein dunkler Punkt im Meer. Darauf, kaum voneinander zu unterscheiden: Menschen – rund 120 Personen, schätzt Eike, der über die Jahre ein Auge dafür entwickelt hat. «Auf keinen Fall fliegen wir jetzt in die tunesische Sperrzone», sagt Omar bestimmt. Nicht nur seine Pilotenlizenz steht auf dem Spiel; auch für uns könnte das wegen der tunesischen Flugabwehr gefährlich werden.

Rechtlich gesehen wäre Malta verpflichtet, die Koordination des Rettungseinsatzes zu übernehmen. Wir funken die maltesische Küstenwache an. Sie windet sich, andere seien näher. Die Italiener winken gleich ganz ab: Schliesslich sei Malta zuständig. Auch die EU-Grenzschutz-Agentur Frontex reagiert kaum.

Was tun? Wir versuchen die beiden Containerschiffe zu erreichen, die wir vorhin auf dem Flug entdeckt hatten. Eike kontaktiert über Funk den Frachter, der sich am nächsten beim



Eike (links) hat die geplante Route auf einem Tablet vor sich, Sasha ist heute Spotterin.

Geflüchtetenboot befindet. Doch der Kapitän findet immer neue Gründe, um sich nicht an der Rettung zu beteiligen. Er sei nicht zuständig, sagt er. Oder: Sein Schiff sei zu schwer, um im seichten Gewässer zu wenden. Schliesslich begnügt sich Eike damit, ihm seine Pflichten aus dem Schifffahrtsrecht vorzulesen. Aus Prinzip.

Dann: Keine weitere Zeit verlieren. Den zweiten Frachter anfunken. Der zeigt sich einsichtig:

«Ich fahre sofort hin. Aber ich bin nicht für eine Rettung ausgerüstet. Ich habe zehn Mann an Bord und Hunderte Container.» Er könne dem Boot aber Windschatten geben, bis professionelle Hilfe kommt.

Es wird an diesem Sonntag keine professionelle Hilfe kommen. Aber das weiss der Kapitän noch nicht, und wir auch nicht.

### **Rettung wird ausgelagert – und kriminalisiert**

Im Mittelmeer wird die Seenotrettung zu einem grossen Teil Privaten überlassen. Küstenwachen sträuben sich; in die Bresche springen müssen NGO, Frachter oder Fischer. Sie sind dabei Gängelungen und Kriminalisierungsversuchen ausgesetzt. Immer wieder verweigern europäische Häfen Rettungsschiffe

«Die Seenotrettung ist nicht der Grund, warum Menschen flüchten.»

Judith Kohlenberger, Migrationsforscherin