



Rettung im Morgengrauen: Mehr als hundert Migranten vor Malo-les-Bains aus Seenot geborgen

Mittwoch, kurz nach Sonnenaufgang, draußen vor Malo-les-Bains: Die See war unruhig, der Wind biss ins Gesicht, und über dem Ärmelkanal lag jene spröde Kälte, die selbst erfahrenen Seeleuten Respekt einflößt. In diesem vielbefahrenen Korridor, wo Frachter und Fähren Kurs halten und Westwinde binnen Stunden eine kurze, tückische Welle auftürmen, retteten französische Einsatzkräfte am 25. Februar mehr als hundert Migranten aus unsicheren Schlauchbooten. Eine weitere Episode in einer Serie, die längst wie Routine wirkt – und gerade deshalb so erschüttert.

Binnen weniger Stunden gingen mehrere Notrufe ein. Überladene Boote, teils mit schwachen Außenbordmotoren, trieben manövrierunfähig in der Nähe der Fahrrinnen. Das regionale Seenotrettungszentrum koordinierte Patrouillenboote, Einheiten der maritimen Gendarmerie und Freiwillige der Seenotretter. Wer einmal an Deck gestanden hat, wenn ein Schlauchboot im Wellental verschwindet, kennt die beklemmende Stille zwischen zwei Böen. Da wird jeder Handgriff zur Frage von Minuten.

Die Geretteten erreichten den Hafen von Dünkirchen unter Rettungsdecken, viele unterkühlt, einige total erschöpft. Offiziell meldeten die Behörden keine Todesopfer. Doch Hypothermie und Panik hinterlassen Spuren, die nicht im Einsatzprotokoll stehen.

Der Küstenabschnitt bei Dünkirchen entwickelte sich in den vergangenen Jahren zu einem zentralen Ausgangspunkt für Überfahrten nach Großbritannien. Luftlinie sind es kaum dreißig Kilometer bis zur englischen Küste – eine Distanz, die auf der Landkarte fast harmlos aussieht. In Wahrheit kreuzen sich hier einige der dichtesten Schifffahrtsrouten Europas, Strömungen zerren an leichten Booten, und das Wetter schlägt schneller um, als man „Seenot“ sagen kann. Selbst bei relativ ruhiger See bleiben überfüllte Schlauchboote verletzlich. Fällt der Motor aus oder verliert ein Schlauch Luft, treibt das Boot zwischen Containerschiffen. Das ist kein Abenteuerfilm, das ist bitterer Ernst.

Politisch knistert es seit Jahren zwischen Paris und London. Frankreich verweist auf verstärkte Kontrollen, zerschlagene Schleusernetzwerke und geräumte Lager. Großbritannien drängt auf konsequentere Verhinderung der Abfahrten. Zwischen humanitärer Pflicht und Abschreckung verläuft eine schmale Linie. Seenotrettung ist eine völkerrechtliche Verpflichtung – ohne Wenn und Aber. Gleichzeitig soll niemand den Eindruck gewinnen, die Überfahrt lohne sich. Ein Balanceakt, der an den Stränden Nordfrankreichs täglich neu austariert wird.

Hinter Zahlen und Debatten stehen Biografien. Viele der Geretteten stammen aus Konfliktregionen oder aus Ländern mit wirtschaftlicher Perspektivlosigkeit. Sie haben Grenzen, Kontrollen, lange Wanderungen hinter sich, bevor sie den letzten Schritt wagen. Für manche klingt es naiv, für andere alternativlos. Tja, und dann sitzt man in einem Boot, das



Rettung im Morgengrauen: Mehr als hundert Migranten vor Malo-les-Bains aus Seenot geborgen

für zehn gebaut und mit vierzig besetzt ist.

Malo-les-Bains, im Winter eigentlich ein Ort, erlebt diese Szenen mit einer Mischung aus Mitgefühl und Müdigkeit. Sirenen, Thermodecken, erschöpfte Gesichter – Bilder, die bleiben. Der Ärmelkanal zeigt sich als mehr als eine Wasserstraße. Er ist Projektionsfläche europäischer Versäumnisse und Hoffnungen zugleich.

Die Retter ziehen Menschen aus dem Wasser. Die Ursachen der Überfahrten aber liegen tiefer – an Land, in der Politik, in den Geschichten derer, die aufbrechen.

Von C. Hatty