

M/S Anton som flygtningebåd i Nordvesttyskland

Ib Ivar Dahl
&
Landsforeningen
Levende Hav

Forlaget
Kysten



M/S Anton som flygtningebåd i Nordvesttyskland



**Landsforeningen
Levende Hav
&
Ib Ivar Dahl**

KYSTEN
2017

Kysten 2017

ISBN87-995907-8-6

M/S Anton som flygtningebåd
i nordvesttyskland

Layout: Keld Preuthen

© Ib Ivar Dahl
og Landsforeningen Levende Hav

www.ibivardahl.dk

www.levendehav.dk

Log og turdagbog



Søndag den 23. 7. 2017

Kl. 06.00. Landsforeningen Levende Havs kutter M/S Anton afsejler fra Bønnerup for at gå sydpå over Kattegat mod Lillebælt.

Kuling fra Ø med grov sø. Kraftig regn i byger.

Besætning:

Knud Andersen, skipper.

Jakob Aude, kok og hovmester.

Kl. 20.40. Anløb Middelfart.

Skibet

M/S Anton er en typisk dansk fiskekutter på 20 tons bygget 1948 til fiskeri med garn og vod.

I 1978 blev kutteren købt af et fiskerikollektiv, som arbejdede med socialt udsatte unge.

Kollektivet udførte professionelt fiskeri med de unge som besætning og Knud Andersen som skipper.



Foreningen

Landsforeningen Levende Hav blev stiftet i 1995 på initiativ af mennesker, der på den ene eller anden måde har deres faglige kundskaber og daglige virke knyttet til havet. Det spænder fra arbejde med marinbiologi, erhvervsfiskeri, havforurening og resurseforvaltning til produktion af informations- og dokumentationsmateriale omkring det marine miljø.

Ved stiftelsen overtog foreningen ejerskabet til M/S Anton. Kutteren er et betydningsfuldt aktiv i foreningens formidling.

Siden det totalt mislykkede klimatopmøde i København 2009 har foreningen desuden fundet det nødvendigt at arbejde med klimaproblematikken og herunder de forventede flygtningestrømme, som klimaændringerne kan forårsage.

Desuden arbejder Levende Hav med "fisker til fisker" projekter i andre lande. Vi har haft sådanne projekter i f. eks Kasakstan, Eritrea, Tanzania med det formål at yde bistand til forbedring af lokale fiskeres fangstmetoder og generelle livsbetingelser.



Levende Havs fiskeriprojekt i Eritrea

Mandag den 24.7.

Kl. 04.20. Afsejling Middelfart
Vindstille. Modstrøm 1 – 2 kn.

Kl 07.15. Anløb Assens.

Vi laster Jens Galshciøts flygtningeskulpturer pakket i kasser, som staves under bakken.
Besætningen suppleres med:
Claus Fisker Persson, dæksmand.
Knud Grumløse, musiker.
Ib Ivar Dahl, skriverkarl.



*Kobberskulpturerne er fremstillet på voks ved elektrolyse.
Som afslutning på processen brændes voksen bort.*



Lastning, Assens

Foto: IID



Lastning, Assens

Foto: IID

Idé

Idégrundlaget for denne rejse med M/S Anton blev skabt, da fortælleren på vegne af Levende Hav deltog i Outlaw die Stiftungs konference: "Norderneyer Gespräche" på den tyske vadehavs ø Norderney i februar 2016.

Temaet for samtalerne på konferencen var "Flüchtlinge – Fremde – Freunde".

For deltagerne berettede fortælleren om Levende Havs aktiviteter i samarbejde med den fynske kunstner Jens Galshciøt.

Dette gik i praksis ud på, at Jens Galshciøt skabte en stor gruppe flygtningeskulpturer med ansigtstræk som f. eks afrikanere, europæere og asiater, og Levende Hav førte med sin kutter M/S Anton skulpturerne rundt til skandinaviske havne som en kunst-event til eftertanke og dialog.

Samtalerne på Norderney resulterede i "Norderneyer-Protokolle" og ideudvikling og senere beslutning om at iværksætte et social-kulturelt skibsprojekt om flugt og migration "Mit sicherheit gut ankommen".

Som start på projektet sejler M/S Anton nu med kurs mod havne ved den tyske Nordsøkyst.

Tirsdag den 25.7.

Kl 03.00 Afsejling Assens

Kurser sydover. I Lillebælt svag vind af Ø.

Ved Skjoldnæs Ærø, tiltagende vind 10 til 12 ms.

Kl. 16.00 Anløb Holtenau i Kieler Fjord for at gå ind i Nordostsee Kanal.

Kl. 22.00 Anløb Brunsbütel.



Gråvej, Vestlige Østersø

Foto: IID



Nordostseekanal

Foto: IID



Nordostseekanal

Foto: IID

Flere faktorer står som baggrund for denne rejse.

Krig og elendige livsbetingelser.

Der er krige i Afghanistan, Irak og Syrien. Europa har været medvirkende til start af eller er dybt involverede i disse krige.

I visse afrikanske lande lever desuden mange mennesker i krigszoner eller under særdeles dårlige livsbetingelser, som i mange tilfælde er direkte afledt af europæisk kolonipolitik.

Mennesker flygter mod Europa fra krig og elendighed. Flugtruterne har blandt andre været over Ægæerhavet til Grækenland og over Middelhavet til Italien.

I årene 2014 – 15 vandrede tusinder af krigsflygtninge og migranter fra græske og italienske destinationer næsten uhindret mod nord. Især Tyskland og Sverige modtog mange.

I 2016 – 17 har især nogle centraleuropæiske lande gemt sig bag grænsehegn og forsøgt at holde flygtninge og migranter ude ved stadig strengere love for indvandring og asyl.

I Tyskland og de skandinaviske lande har parlamenterne i forskellige grader fulgt op på den stramme linje.

Ikke desto mindre fortsætter flygtninge og migranter med at begive sig ud på de livsfarlige rejser over havene sendt til søs af kyniske menneskesmuglere.



Foto. Jacob Ehrbahn

Bådflygtninge på det centrale Middelhav.

Efter den libyske borgerkrig 2011, hvor blandt andre Danmark deltog med bombefly i bestræbelserne på at fjerne diktatoren, oberst Gaddafi, er Libyen blevet en dysfunktionel stat, hvor militser og kyniske menneskesmuglere har magten over dele af den Libyske middelhavskyst, hvorfra tusinder af flygtninge og migranter sendes til havs i elendige fartøjer.

Alene opgørelsen af rejser over det centrale Middelhav for illegale sejlader viser disse tal bekymrende fakta.

Overlevende:

2014	170.760
2015	153.946
2016	181.126
2017	65.366 opgjort pr 31 maj

Overlevende fordelt på redningsskibe 2016

Italiens flåde og kystvagt	71.959
Ngo skibe	46.796
Handelsskibe	13.888
Frontex (EU)	13.818

Omkomne:

2014	3.072
2015	3.771
2016	5.078
2017	1.808 opgjort pr 31 juni.

Kilde angivet af Pol.dk: UNHCR Frontex og Al-Jazeera

Her efter art: Jacob Svendsen og Jens Mørk (grafik) Pol.dk- 18.6-17.



Foto. Jacob Ehrbahn

En meget stor del af bådflygtningene på det centrale Middelhav sendes ud på havet fra Libyen af menneskesmuglere i dårlige og overfyldte gummibåde.

Til havs samles flygtningene op af skibe, som tilhører europæiske Ngo organisationer f. eks Sea-Watch, som sejler under hollandsk flag.

Tilsyneladende ansvarlige politikere og administratorer har besluttet, at flygtningebådene sænkes eller brændes på havet, når de er tømt for mennesker. Begrundelsen har været, at man ikke ønskede, at fartøjerne kunne genanvendes. Resultatet er blevet, at smuglerne sender folk til havs i stadig dårligere fartøjer.



Foto. Holger mag - Her hentet på <https://www.vesselfinder.com/ship-photos/165371>

Fra Ngo-skibene overføres de overlevende såvel som de druknede bådflygtninge til større skibe fra Frontex eller den italienske kystvagt, som landsætter dem i italienske havne, f.eks på Sicilien eller Lampedusa. Tusindvis af flygtninge og migranter hober sig op i midlertidige lejre i Syd- og Sydøsteuropa.

På trods af hel- og halvhjertede bestræbelser er det ikke lykkes de europæiske lande at forhandle sig frem i EU til en rimelig fordeling mellem landene og værdig behandling af disse mange mennesker.



Opstilling, Bremen

Foto: IID

Onsdag den 26.7.

Afsejling Brunsbütel kl. 04. Udslusning kl. 04,30 ved højvande.

I Elbmunding medstrøm på faldende vand.

Sol. Svage vinde af N.

Kl. 14. Passerer Bremerhafen. Medstrøm på stigende vand

Kl. 18,30 anløb Bremen i Eeuropahafen hvor vi modtages af Gerit Mennen på vegne af Outlaw die Stiftung.

Torsdag den 27.7.

Bremen. Arbejde om bord med opstilling og montering af flygtningeskulpturer.



Frokost på kajen. Bremen

Foto: IID



TV- hold ombord. Skipper Knud Andersen interviewes.

Foto: SebiBerens

I løbet af dagen ankommer en del journalister fra TV og dagblade for at dokumentere M/S Antons funktion som flygtningebåd.

Kunstnerisk forpligtelse

Mange skrivende og billedskabende kunstnere bestræber sig på at bruge deres evner på at medvirke til at belyse de menneskelige og samfundsmæssige problemer, som til enhver tid er aktuelle.

Jens Galshciøt formulerer sin forpligtelse som kunstner på denne måde i et opråb til verdens kunstnere. Her citeres i uddrag:

"De etablerede kunstnere må tage et medansvar for verdens udvikling. De må forbinde sig til NGO'er, aktivister og videnskabsfolk.

Verden er i opbrud med klimaforandringer, der sætter en katastrofekurs for vores børns fremtid og en stigende ulighed. Imens trænger populistiske og notoriske løgnere sig ind på demokratiet, og racismen sniger sig frem overalt.

Kritiske kunstneriske ytringer runger tomt i museernes gange, men i praksis er billedkunstens stemme stort set fraværende. Imens prøver NGO'er, klimaforskere og humanister desperat at formidle komplekse problemstillinger om migration, globalisering, klima og populisme. Kunsten kan gennem sin visuelle kraft formidle livets store spørgsmål, nyfortolke den måde vi ser på verden og skabe ny erkendelse. Derfor må de etablerede kunstnere tage ansvar, så vi kan fastholde vores civilisations menneskelighed. "

Art InDefenceOf Humanism (AIDOH.DK). 9. Juni 2017"

Humanitær forpligtelse

Besætningen på M/S Anton er sejlet ud med det lille skib som flygtningebåd for at medvirke til eftertanke og samtale om flygtningeproblematik.

Solidaritet

M/S Antons besætning er almindelige borgere, som føler en forpligtelse til at vise solidaritet med og omsorg for mennesker, der må flygte fra krig, undertrykkelse, sult og fattigdom.

Dialog

I den samtale, vi fører med mennesker, der møder os i havnene, er det naturligt, at man vil forsøge at afkræve os nogle svar på, hvorledes flygtningeproblemerne kan løses.

Da må vi klart erkende, at vi ikke kender entydige svar, men at vores opgave er at skabe dialog om sammenhængen mellem krig, flugt og migration og den skæve fordeling af og rovdriften på verdens resurser, som årsager til at mennesker føler sig tvunget til at begive sig på flugt.

Eftertanke

I dialogen må det belyses klart, at vi, borgere i den vestlige verden, har skabt vores velstand netop med baggrund i vores rovdrift på verdens resurser, som vi blandt andet har udført med krige som middel til at gennemføre og opretholde. Desuden må det påpeges, at det ikke er verdens fattige mennesker, men os, der har skabt det overforbrug, som i disse år er årsag til de stigende klimaproblemer, som på sigt kan skabe nye og større flygtningestrømme på vej mod Europas grænser.



Den oprindeligt ægyptiske flygtningebåd Al-hadj Djumaa © Sebi Berens



Den oprindeligt ægyptiske flygtningebåd Al-hadj Djumaa © Sebi Berens

Praksis

Rejsen med flygtningebåden M/S Anton og den følgende omladning til den oprindeligt ægyptiske flygtningebåd Al-hadj Djumaa er et praktisk forsøg på at bringe flygtningeskibe fra Europas ydre grænser på Ægæerhavet og Det centrale Middelhav direkte ind i tyske byer. Der skal flygtninge symbolsk og som kunstnerisk event møde almindelige borgere såvel som politikere og beslutningstagere.

Levende Hav har udført "Fisker til fisker" projekter i nogle af verdens fattigste fiskersamfund som vores bidrag til at forbedre deres livsvilkår. Dette er overordnet set en dråbe i havet. Ikke desto mindre kan dette eksempel på Levende Havs praksis stå i denne fortælling som et eksempel til efterfølgelse i en langt større skala.

NorderneyerProtokolle blev skrevet over temaet: "Flüchtlinge – Fremde – Freunde". Det er en positiv tematik, når flygtningene er ankommet til vores samfund. Det er desuden et positivt ønske, at de skal ankomme med god sikkerhed, som er temaet for dette projekt med flygtningeskibene.

Her opfordres til at vende temaet i modsat rækkefølge. Når vi aktivt og i praksis opsøger vore kolleger og medmennesker som "Freunde" i solidaritet og hjælpsomhed er de ikke længere "Fremde" og behøver ikke at begive sig på rejse som "Flüchtlinge" fordi de har mulighed for at leve trygt og i sikkerhed.

Som sagt. Levende havs projekter er dråber i havet og måske udtryk for en urealistisk drøm.

Det, som virkeligt trænger sig på i denne sammenhæng er en mere retfærdig fordeling af verdens resurser og langsigtede løsninger på vore klimaproblemer.

Manglende solidaritet i EU indbyrdes såvel som globalt

I tiden op mod M/S Antons afsejling mod tyske havne kunne vi erfare gennem dansk presse, at flygtningeproblematikken havde været på dagsordenen ved et EU topmøde.

Især Italien ønskede en mere solidarisk fordeling i de andre medlemslande af de mange tusind flygtninge og migranter som havde begivet sig ud på den livsfarlige rute over det centrale Middelhav. Desuden debatterede man en øget indsats i flygtninge og migranternes hjemlande og nærområder.

Det eneste, som i praksis blev resultatet af topmødet var at forbyde salg af påhængsmotorer og gummibåde til Libyen.

Det må betegnes som absolut beskæmmende, at EU's medlemslande ikke blot svigter deres indbyrdes solidaritet ved en retfærdig fordeling af de flygtninge og migranter, som allerede er ankommet til Europa, men også udviser manglende solidaritet med de store befolkningsgrupper i hjemlandene, hvor levevilkårene er direkte livstruende eller så kummerlige, at mennesker begiver sig ud på en rejse, der i bedste fald fører til overfyldte flygtningelejre i Sydeuropa, eller en elendig status som illegal migrant på Europas veje og gader, og i værste fald fører til druknedøden på Middelhavet.

NGO skibene på Det centrale Middelhav

I denne sommer 2017, hvor M/S Anton sejler som "flygtningeskib" er der opstået en ny og bizar debat om NGO skibe, som arbejder med at redde mennesker fra elendige og overfyldte gummibåde på havet. Nogle politikere anklager NGO organisationer som f. eks Læger Uden Grænser for med deres skibes tilstedeværelse at opfordre de rejsende til at begive sig til havs i forventning om, at skibene ligger lige uden for Libyens territorialfarvand for at samle dem op. I de mest grove beskyldninger mod NGO'erne antydes det, at der samarbejdes med menneskesmuglerne. Det er et faktum, at NGO skibene opererer tæt på grænsen til Libyens territorialfarvand, mens skibe fra Frontex og Den italienske Kystvagter ligger længere ude på havet. Det er også et faktum, at mange mennesker drukner netop i det åbne havområde, hvor Frontex og kystvagten ikke er til stede. For os ombord på M/S Anton er den debat uhyrlig og udtryk for foragt for menneskeliv.

Fredag d. 28. 7

Bremen.

Kl. 15,30 sejler Anton ud og tager et par runder i inderhavnen.

Kl. 16 tudes der med Antons horn.

Det er signal til, at hele det store projekt sættes i gang. Ved jurtteltet på kajen holdes officielle taler og flere arrangementer sættes i gang: Teater, musik, servering af autentisk mad fra forskellige lande.

Vi får bragt dagens lokalaviser med fotos af M/S Anton og omtale af projektet.

Nogle besøgende fortæller, at de har set skibet på TV.



M/S Anton betragtes

© Sebi Berens



Forundring

© Sebi Berens



Landholdet arbejder med forberedelser

© Sebi Berens



M/S Antons runde i havnen

© Sebi Berens

Lørdag d. 29.7

Bremen.

Igen sejler Anton et par runder i inderhavnen og mange arrangementer går i gang.

I løbet af dagen besøger hundreder af mennesker skibet, der iblandt mange udlændinge.

Stemningen ved skibet er overordentlig positiv. Mange mennesker udtrykker spontant deres glæde for og solidaritet med projektet.



Besøg ved M/S Anton af mennesker fra kvindehuset i Bremen.

Foto IID



Besøg på M/S Anton af mennesker fra kvindehuset i Bremen.

Foto IID

Søndag den 30.7.

Bremen.

Igen mange besøgende på kajen ved M/S Anton.
Udskiftning i besætning. Ole Klinke og Sebastian Berens kommer ombord.

Ved jurteteltet, teater sehnsucht lieder og en læsning med fotos på storskærm: "En morgen ved Lampedusa".
(szenischelesung mit musik)



M/S Antons runde i havnen

© Sebi Berens



Teatergruppen, Die Stelzensippe des kulturellen Hauchings aus Bremen.



Teatergruppen: Suche nach dem Leben.

© Sebi Berens



Forestilling: En morgen ved Lampedusa

© Sebi Berens

Mandag den 31.7.

Bremen.

Formiddag, møde med Gerald Mennen og folkene der styrer landtrosset.

Eftermiddag, pakning af alle flygtningeskulpturer. Klart skib.



Flodprammen 04013420 Gisela Schepers.

Foto: Ole Klinke

Tirsdag den 1.8.

Afsejling ud ad Vesper kl 07. Sol smukt vejr.

Kort før Brake kl. 09,35 . Pos: N 53 18 162 – Ø 08 29 545 Vi sejler medstrøms tæt langs de røde tønder. Fart: 6,8 kn.

Uden forudgående signal med hornet eller kontakt på radioens kanal 16 overhaler den store flodpram 04013420 Gisela Schepers os og påsejler vores bagbord side, så et stykke af skandækket knuses. Der råbes skældsord mod os fra skibets dæk, idet det fortsætter. Vi sejler langsom videre, mens vi holder råd om bord om, hvad vi skal gøre. Beslutningen bliver efter telefonisk råd fra Gerald Mennen og Günter Schug, at vi sejler tilbage til Brake. De adviserer politi og kystvagt om vores ankomst.



Efter kollisionen

Foto: Ole Klinke



Skipper besigtiger skaden

© Sebi Berens



Skaden, tæt på.

© Sebi Berens



Politiet på besøg

Foto: Ole Klinke

Venlige politifolk gennemgår vore papirer og forlanger, at vi sejler til et værft for at få synet skaden og vurderet om M/S Anton er søværdig.

Kl. 16 En skibstømrer fra værftet har synet skaden og afgivet erklæring til kystvagten om at M/S Anton er søværdig. To politifolk har skrevet rapport om hændelsen. Vi får en bøde på 55 euro, fordi vi ikke har lyttet på den rette radiokanal, som anvendes på floden. Man råder os til ikke at sagsøge prammens skipper ved et civilt søgsmål, da det vil stå som ord mod ord. Kystvagtens overvågning af flodens trafik foregår centralt i Cuxshafen. Derfra vil man rekvirere de nøjagtige radar og gps data fra hændelsen til gennemsyn. Vi spørger til politiets reaktion på pramskipperens adfærd, men man undlader at svare på vores spørgsmål. Vi afsejler mod Bremerhafen.

Kl. 21.10 anløb Bremerhafen.

Om aftenen samtaler vi om alle de gode oplevelser og den positive stemning i Bremen.

Det står i sær kontrast til dagens oplevelse. Politiets adfærd virkede noget besynderlig og ganske anderledes end, hvad vi kender fra omgang med danske embedsfolk.

Vi er helt enige om at tolke pramskipperns handlinger som bevidst chikane.

Den tyske pramskipper kan have set M/S Anton på TV og læst om flygtningeprojektet i lokale aviser. På floden er M/S Anton med de blå sejl og fredsbannere over nationalitetsflag vajende fra begge mastetoppe let genkendelig.

Vi formulerer den nærliggende antagelse, at pramskipperen med sin påsejling af os, ønskede at ytre sin mening om vores tilstedeværelse.

I den sammenhæng virker kystvagtens og politiets tavshed om konsekvenser for den skipper særdeles tankevækkende.

Hvis sagen havde handlet om en stor lastbils chikane mod en mindre personbil i motorvejens inderspor, var sagen nok blevet behandlet ganske anderledes!!!

Under alle omstændigheder er vi enige om at gå videre med sagen med en anklage mod pramskipperen for at have bragt os i livsfare. Prammen kunne have knust vores gode skib.

Vi slap med skrækken og en regning for reparation af et stykke skandæk. Hvem skal betale for den??

Onsdag den 2.8.

Afsejling Bremerhafen kl. 06.00
kort før højvande mod Norderney.
Kl. 15.00 Kurs V tiltagende vind ca 5 ms fra SV.
Kl. 16.00 Drejer bi uden for baren ved Norderney for at
vente på højvande før indsejling gennem det østre løb.
Kl. 21.00 Fast i havnen på Norderney.

Torsdag den 3.8.

Norderney. Opstilling af skulpturer.
Vores besætning indbydes til aftensmad på
Haus Klipper.

Fredag den 4.8.

Kl. 15.00 :
Borgmesteren på Norderney, Frank Ulrichs byder i sin
åbningstale flygtningeskibet M/S Anton velkommen til
øen.
Øboere og turister flokkes på pladsen og omkring ski-
bet.

Lørdag den 5.8.

I løbet af dagen er der afrikansk musik på kajen og
oplæsning i jurteteltet af en mand fra Eritrea, som
beretter om sin flugt og senere tilværelse i Europa.
Hver aften i disse dage bliver M/S Anton beværtet
med aftensmad på Haus Klipper, som ejes af Outlaw.

Udskiftning i besætning:
Knud Grumløse og Sebastian Berens går fra borde.

Turistøen

Norderney er en udpræget turistø i det tyske vadehav.
Den fastboende befolkning udgør ca. 5.700 mennesker,
og det skønnes, at der nu i turistsæsonen befinder sig
ca. 15.000 turister på øen.

Vi oplever, at blandt de besøgende på kajen ved M/S
Anton er der mange lokale øboere, mens mængden af
besøgende turister slet ikke står i forhold til den mæng-
de, som findes dels inde på øen og dels i de mange
fritidsskibe, som ligger i havnen.

På den baggrund har vi overvejet og samtalt, om det
forhold skyldes, at flygtningebådens tilstedeværelse
virker forstyrrende og måske provokerende på menne-
sker, som holder ferie fra hverdagens problemer og me-
diernes konstante strøm af nyheder om verdens og især
Europas problematiske forhold til flugt og migration.



Norderney om bagbord

© Sebi Berens



Norderney

Foto: Ole Klinke



Zekarias Kebraeb læser op af sin bog "HoffnungimHerzen, Freiheitim Sinn".



Skulpturenes rute gennem Tyskland

Søndag den 6.8.

Kun få mennesker kommer på kajen denne solrige formiddag. Vi beslutter at gøre et bedre forsøg på at skabe mere opmærksomhed om projektet. Der sættes skilte på trækvognene med de seks flygtningefigurer, og den italienske tekstforfatter, Antonio Umberto Ricco går sammen med skipper og nogle af besætningen endnu en runde i byen for at dele flyers ud, som inviterer til læsning og forestilling på kajen i aften om "En morgen ved Lampedusa". Det er en kunstnerisk fortælling i musik, talte ord og billeder på storskærm om en tragisk hændelse ved Lampedusa om natten mellem den 2. og 3. oktober 2013, da en overfyldt flygtningebåd med mange hundrede mennesker kæntrede med katastrofale følger. Menneskene ombord var overvejende fra Eritrea. De var flygtet fra krig og elendighed med håb om et liv i Europa. Eritrea. Et land, hvor der – på papiret – har været fred de seneste 13 år.

Musik til forestillingen: Francesco Impastato.

Det lykkedes! Der var mere end 100 mennesker til aftenens forestilling.



En morgen ven Lampedusa.

Foto: Tobias Heinemann.

Smuk afslutning for projektet på Norderney.

En lille rundspørge blandt publikum viste, at man skønnede, at kun ca. 20 procent af tilhørerne var turister. Det store flertal var øboere.

Et faktum til eftertanke!

Mandag den 7.8.

Udskiftning i besætningen. Tobias Heinemann kommer ombord.

Afsejler fra Norderney kl. 12.15 ved højvande.
Fint solrigt vejr. Vind SV 3 – 5 ms.
Ankommer Borkum kl. 19.05

Tirsdag den 8.8.

Borkum. Morgen. Opstilling af skulpturer.
Kl. 11.00.

Borkums Borgmester Georg Lübben byder velkommen til Anton og fortæller sammen med skipper, Knud Andersen om projektet og samarbejdet mellem Outlaw og Levende Hav.



Borkum

Foto: Ole Klinke

Onsdag den 9.8.

Skibet er godt besøgt hele dagen.

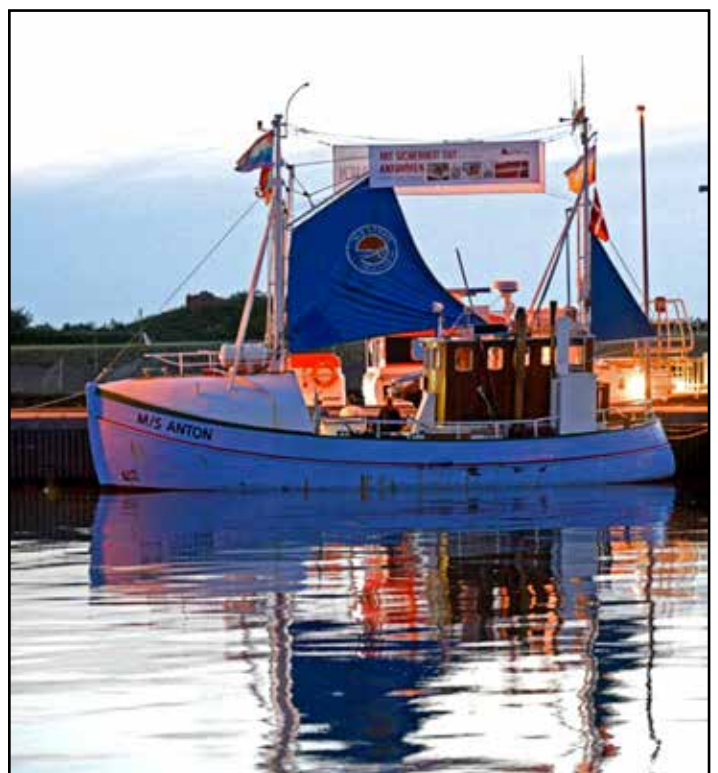
Aften: Vi pakker ned og gør søklar.

Udskiftning i besætningen: Tobias Heinemann går fra borde.



Borkum

Foto: Tobias Heinemann.



Anton på Borkum

Foto: Tobias Heinemann.

Torsdag den 10.8.

Afsejler med indgående strøm mod Emden.



Emden

Foto: Ole Klinkke

Fredag den 11.8.

Går ind gennem slusen og gennem flere broer til inderhavnen i Emden, hvor vi skal ligge meget smukt og fint lige ud for rådhuset.

Eftermiddag: Opstilling af skulpturer og forhaling til kaj inderst i havnen.



Emden

Foto: Ole Klinkke



Aften: Skibet ligger smukt belyst.

Foto: Ole Klinkke

Lørdag d. 12.8

Dagens højdepunkt er Forestillingen, En morgen ved Lampedusa, som vises direkte ombord på M/S Anton for mange fremmødte på kajen.



Genopførelse af: "En morgen ved Lampedusa"

Foto: Ole Klinkke

Søndag d. 13. 8.

Fortsat aktionsdag med events direkte fra skibet.

Udskiftning i besætningen:

Ib Ivar går fra borde. Sebastian Berens går om bord.



Fortsat aktionsdag med events direkte fra skibet.

Foto: Ole Klinkke

Mandag den 14. 8.

Afsejling mod Weener gennem broer og sluse.

På den sidste strækning ind til Vener har skuden vanskeligt ved at komme frem på grund af lav vandstand og mudder, men alt er forberedt og vi mødes af en slæbebåd som fører os ind i havnen.



Afsejling mod Weener.

Foto: Ole Klinkke



En slæbebåd som fører os ind i havnen.

Foto: Ole Klinke

Tirsdag den 15.8

Aktionsdag i Weener.



Aktionsdag i Weener.

Foto: Ole Klinke



Al-hadj Djumaa ankommer fra Amsterdam.

Foto: Ole Klinke

Eftermiddag i Weener: Den ægyptiske flygtningebåd, Al-hadj Djumaa ankommer fra Amsterdam ført af Gere-it Mennen og en gruppe unge.

Onsdag den 16.8.

Afsejling Weener sammen med Al-hadj Djumaa.



Afsejling Weener sammen med Al-hadj Djumaa.

Foto: Ole Klinke

Opdatering på flygtningesituationen i Det centrale Middelhav den 16.8.

Indtil 1.8. i år er 2.401 flygtninge og migranter druknet på vej over havet fra Libyen mod Italien.

I disse dage arbejder den libyske, FN anerkendte regering i Tripolis på at udvide sin "searchandrescue-zone" SAR område fra 12 sømil indtil 70 sømil fra kysten. Det er i dette område at ca. 90 procent af alle redningsaktioner har fundet sted, fortrinsvis med NGO-skibe.

Den libyske kystvagt har affyret varselsskud mod NGO-skibene. Disse har stoppet deres aktioner indtil videre og afventer udviklingen i havne på Malta og Sicilien.

Den danske generalsekretær Jonas Keiding Lindholm for Red Barnet, hvis skib venter på Malta, udtaler: "Det er min erfaring, at EU gennem flere år har udfoldet flere bestræbelser på at beskytte egne grænser end på at beskytte menneskeliv. Det er en nærliggende tanke, at den seneste udvikling i Libyen har sammenhæng med EU's strategi."

Gennem længere tid har EU medvirket økonomisk til træning af den libyske kystvagt og til oprettelse af flygtningecentre i Libyen.

Dette er bekymrende nyheder. For det første er det tvivlsomt, om den Libyske kystvagt har kapacitet til at udføre redningsarbejdet, og for det andet er det yderst betænkeligt at lade kystvagten sejle flygtninge og migranter tilbage til Libyen og et ophold i lejre med særdeles inhumane forhold.

Den britiske organisation Oxfram har interviewet 258 migranter i lejre i Italien. 74 procent havde oplevet, at medrejsende blev dræbt eller tortureret i libyske lejre. 84 procent sagde, de havde været udsat for inhuman og nedværdigende adfærd. Alle, bortset fra 1 af de 31 interviewede kvinder var blevet udsat for sexuel vold. Det fremgår ikke, om de omtalte migranternes oplevelser stammer fra lejre, som støttes økonomisk af EU. Under alle omstændigheder fortæller disse tal noget om mentaliteten blandt libysk lejrpersonel.

Kilde: Pol.dk den 15. 16.8 -17



Alle flygtningeskulpturer flyttes fra skibet til Al-hadj Djumaa. © Ole Klinke

Papenburg den 17. 18. 19.8

M/S Antons funktion som flygtningeskib på denne rejse afsluttes her.

Alle flygtningeskulpturer flyttes fra skibet til Al-hadj Djumaa.



Alle flygtningeskulpturer flyttes fra skibet til Al-hadj Djumaa. © Ole Klinke

Søndag den 20.8

Afsked med alle gode venner fra Outlaw die Stiftung og de bedste ønsker om en god sejlads for besætningen på Al-hadj Djumaa.

M/S Anton kaster los for at sætte kursen hjem til Danmark.



Afsked med alle gode venner fra Outlaw die Stiftung.

© Sebi Berens



Alle flygtningeskulpturer er flyttet fra skibet til Al-hadj Djumaa.
© Ole Klinker



Afsked med alle gode venner fra Outlaw die Stiftung.

© Sebi Berens

