



reise brest malta 19.april – 15.mai 2017

liebe freunde ,
 ich hatte ja angekündigt von der reise zu berichten, ich hatte mir zwar
 vorgenommen schon während der fahrt immer wieder ein paar zeilen zu
 schreiben, doch obwohl ich schon vor tagen in malta angekommen bin, kann
ich erst jetzt mein versprechen einlösen. wahrscheinlich ahnt ihr den grund
 ...

es war eine aufregende reise mit wenig schlaf. kurzfristig hat der designierte
 kapitaen abgesagt und ich wurde gebeten als kapitaen zu fahren. der yachtie
 auf einem fischkutter ! ich nehme es vorweg, ziemlich schnell habe ich diese
 26,5 meter lange schiffchen lieben gelernt. die „seefuchs“ (ein seefuchs ist
 eine sehr seltene haiart, und schiffe sind immer weiblich) ist ein
 schwesterschiff der sea-eye, die seit einem jahr vor der kueste lybiens
 menschen vor dem ertrinken rettet. sie ist eine ältere dame mit ca 50 jahren
 seeerfahrung, und in ihren feinheiten und eigenarten durchaus mit meiner
 „dakini“ zu vergleichen, nur eben mehr als doppelt so gross. um ein
 vielfaches schwerer und von einem 300 ps schiffsdiesel angetrieben. sie
 wurde in der ddr gebaut, ihr urspruenglicher heimathafen ist greifswald. jetzt

hat gelöscht:)

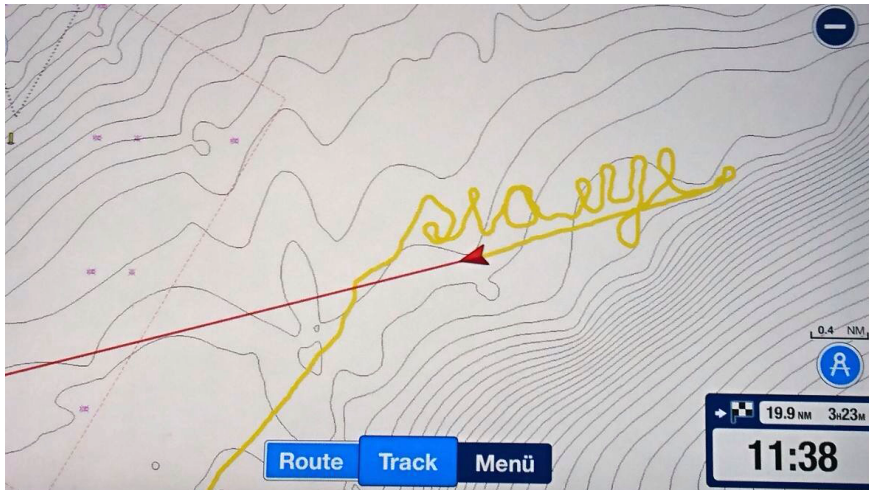
hat gelöscht: eigenarten

aber faehrt die seefuchs als sportschiff unter niederlaendischer flagge mit heimathafen amsterdam. diese registrierung in den niederlanden war nötig, weil wir freiwilligen alle keine berufskapitaene sind, sondern meist segler mit vielen meilen, und die deutschen gesetze eine spaetere umwandlung eines berufsschiffes in ein sportschiff nicht zulassen. lustigerweise gibt es fuer sportschiffe keinerlei groessenbeschraenkung. die seefuchs ist also jetzt ein sportschiff mit sehr ernster aufgabe.

die biskaya ist beruehmt beruechtigt fuer ihre stuerme, die sea-eye hatte hier vor einem jahr 8 windstaerken, wir waren gut begleitet mit ca. fuenf bft von achtern. kurz vor dem cabo finisterre mitten in der nacht grosse aufregung: wassereinbruch im maschinenraum ein ca. 2 meter hoher springbrunnen. chief michael hat allerdings gleich erkannt, dass das wasser nicht von aussen kommt. die keilriemen haben das zu hochstehende wasser in der bilge dramatisch hochgeschleudert. ein kaputtes ueberdruckventil hat ueber drei stunden hinweg die bilge geflutet, dann aber auch erst einmal die stromversorgung lahmgelegt. vorsichthalber hatten wir schon mal kurs auf la corunia angelegt. problem spaeter mit stuendlicher bilgenkontrolle „geloest“. ältere damen brauchen halt etwas mehr aufmerksamkeit und erfahrene begleiter.

in der abenddaemmerung durch die strasse von gibraltar mit 13 knoten schiebestrom gerauscht. wir waren einfach zu schnell und waeren nachts in malaga angekommen, das wollte ich nicht, also langsam durch die nacht getuckert. im morgengrauen als „kunstwerk“ das wort seaeye als kurs gelaufen. das sind 1 km grosse buchstaben, rein virtuell, nur mit dem kurstracker zu lesen. an der schoenschrift muessen wir wohl noch ueben, danach sind wir dann in malaga bei tageslicht eingelaufen.

hat gelöscht: morgengrauen



crewwechsel in malaga. und es ist spannend, wer denn dann nun kommt. die fahrt auf dem schiff ist ja auch ein gruppendynamisches erlebnis: die crew muss harmonisch zusammenarbeiten, gut zusammenleben, kompromissfähig und diszipliniert sein. immerhin der chief blieb mir erhalten, alle anderen waren neu. es sollte eine art ausbildungstoern fuer angehende maschinisten werden, so waren wir insgesamt 13 personen, etwas zu viele fuer den tisch in der messe, hat der atmosphaere aber nicht geschadet.

auf see faehrt man ja ununterbrochen, tag und nacht. wir im sogenannten schwedischen wachsystem: die vier nachtwachen dauern jeweils 3 stunden, beginnen um 20.00 und enden um acht. über den tag dauern drei wachen je 4 stunden. somit verschieben sich die wachzeiten fuer die einzelnen 2er wachen immer, jeder ist mal zu jeder tageszeit dran.

nachts zu fahren ist in vieler hinsicht schoen. wir hatten meist einen sternenklaren himmel und zunehmenden mond. auch erkennt man die anderen schiffe, dank der positionslichter leichter als tags, und trotz der doch lauten maschine hat die nacht etwas ruhiges, beruhigendes. ist die seefuchs auch eine ältere dame, ist sie doch mit den neuesten navigationshilfen ausgerüstet: radar, gps und ais (hier sendet jedes schiff, wir auch, staendig seine wichtigsten daten wie kurs, geschwindigkeit...). das ist komfortabel, doch kein luxus, gemessen an unserer aufgabe.

weder von brest noch von malaga oder malta habe ich viel gesehen, der kapitän ist rund um die uhr im job. selbst im hafen. fuer den sommer in malta habe ich geplant ein paar tage vorher schon anzureisen.

ich hatte zwei grossartige und sympatische crews , sie haben das schiffchen gut über die meere gesteuert, es gab ein ausgezeichnetes essen, und gute gespraechе. dies alles ist viel wichtiger als eine handwerklich perfekt seemannscrew , geradeausfahren lernt jeder in maximal 2 tagen, bis dahin fuhren wir eben immer mal wieder schlangenlinie. wir hatten die aufgabe die seefuchs von brest nach malta zu bringen mit zwischenstopp in malaga, also mehr oder minder immer geradeaus, schwierige manöver lagen dabei nicht an. die an- und ableger bin ich gefahren.

in malaga viele touristen an der pier, die neugierig waren, als wir das schiff mit „resque“ auch in **arabisch** beschrifteten. ein junges paar hat 30 euro gespendet und sich bedankt, dass wir diese arbeit machen. das ist doch toll.

Formatiert: Zentriert

hat gelöscht: “

hat gelöscht: arabisch

die reise begleitet haben die vielen schwierigen und oft so falschen berichte über die arbeit der ngo schiffe. unser kleines schwesterschiff sea-eye, musste ja zu ostern über 200 refugees aufnehmen weil die angekuendigten bergungsschiffe nicht schneller kommen konnten. die grosse stimmungsmache gegen unsere arbeit, relativiert sich inzwischen ja ein wenig, aber nun greifen neonazis in das geschehen ein und haben ein ngo schiff am auslaufen gehindert, sowie angekuendigt ein schiff zu betreiben um dem unsinn der ngos ein ende zu bereiten. gut klingt dies alles nicht, gleichzeitig steigt die anzahl der schiffbruechigen an. wir laufen aus um menschen in seenot zu retten. das ist unsere aufgabe, wir würden auch rechtsradikale vor dem ertrinken retten, weil es menschen sind und politik nicht unsere aufgabe ist.

in 2x 6 tagen haben wir diese ca 2100 meilen geschafft, wir waren schnell. die seefuchs ist zwar schon alt und hat etliche rostflecken, aber sie ist seetuechtig und für ihre aufgabe gut gerüstet. alt bin ich auch, älter als die seefuchs und „rostflecken“ kenne ich auch an mir, viel erfahrung aber auch! die seefuchs braucht derzeit mehr fürsorge: lebensrettung als aufgabe ist neu für die seefuchs und wir modifizieren und optimieren, was wir als sinnvoll erkennen können. es geht voran. die neue crew ist am 6.mai gekommen, die zwischenzeitlich angereisten helfer und ich sind am 15.5. abgereist.

liebe freunde, mir geht es gut, es war eine grosse, anstrengende und schoene herausforderung, ich freue mich darauf ende juli und im august wieder zu fahren, einige crewmitglieder der ueberfuehrung werden wieder mit dabei sein, das freut mich und ist mir ein kompliment: die crew war mit dem kapitaen zufrieden.

die sea-eye.org ist ein gemeinnuetziger verein, er lebt nur von spenden. alle mitwirkenden machen die arbeit ohne bezahlung, die beiden schiffe zu betreiben kostet dennoch etwa eine halbe million euro im jahr. ich freue mich, wenn ihr die sea-eye.org finanziell unterstuetzt, und vielleicht auch bei euren freunden um unterstuetzung werbt.

| ich gruesse euch lieb und herzlich und bedanke mich fuer eure begleitenden gedanken
euer sampo

15.mai 2017

sea-eye.ev

iban de60 7509 0000 0000 02798 989 bic: genodef1r01

hat gelöscht: und

