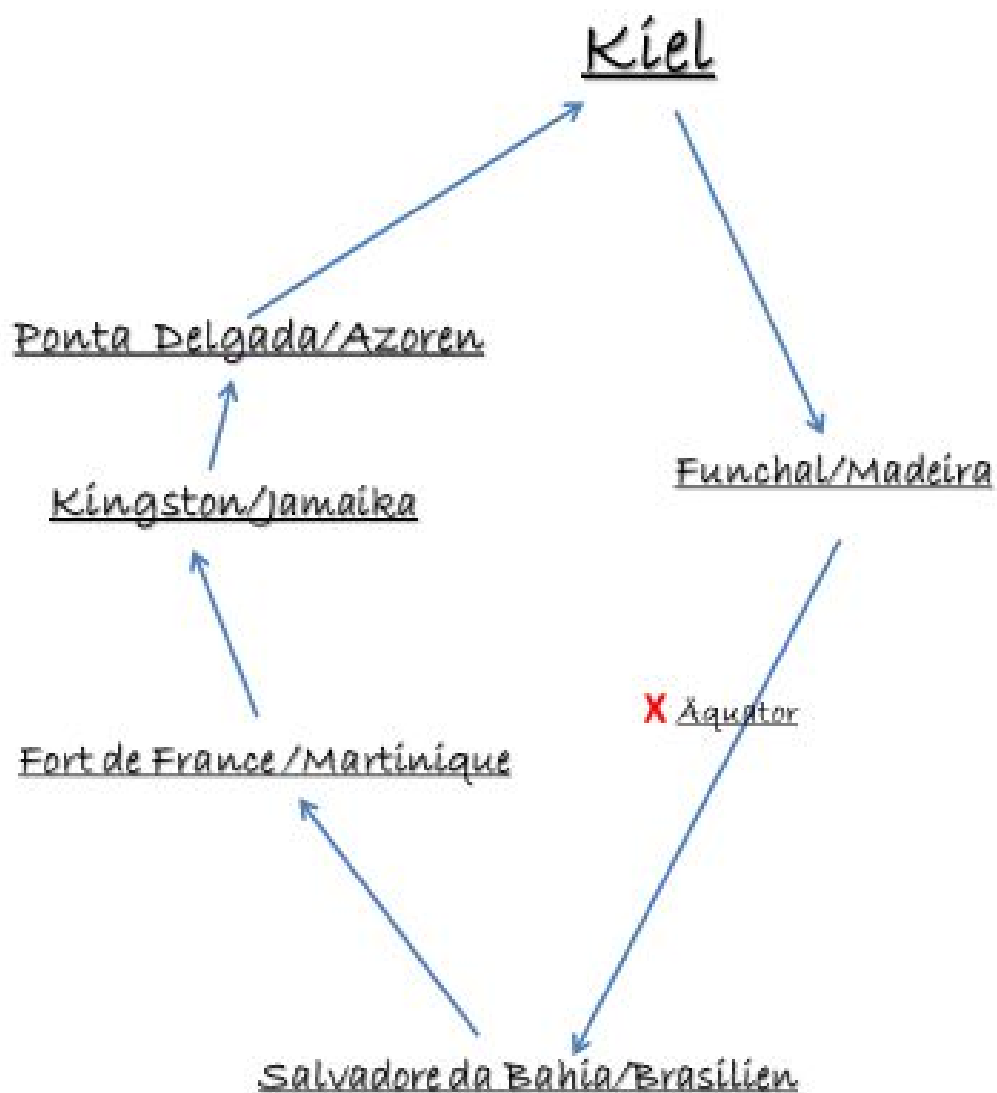


Reisebericht 36. AAR  
des  
Schulschiff Deutschland  
vom 26. Februar bis 31. Mai 1968

---



### Angaben zum Schulschiff Deutschland:

Am 5. November 1960 lief die „Deutschland“ auf der Werft Nobiskrug in Rendsburg vom Stapel und wurde am 25. Mai 1963 in Dienst gestellt. 4 Dieselmotoren und eine Dampfturbinen-Anlage mit einer Gesamtleistung von 14.680 PS treiben die 138 Meter lange, 16 Meter breite und 4.480 BRT große „Deutschland“ an. An Bewaffnung führt das Schiff vier 100mm Einzeltürme, zwei 40mm Doppellafetten, zwei 40mm Einzellafetten, zwei U-Jagd-Raketenwerfern mit je vier Rohren, vier U-Jagd-Torpedorohren und zwei Spezial-Torpedorohren mit.



**SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND**

Mützenband Schulschiff Deutschland

## „Leinen los!“

Wir schreiben heute den 26. Februar 1968. Der Tag, der von den 435 Besatzungsmitgliedern des Ausbildungsschiffes, welches unter der Führung von Kapitän zur See Peter steht, erwartet wurde.

Die Reiseroute der 36. Auslandsausbildungsreise (36. AAR):

7. bis 9. März	Funchal / Madeira
21. bis 26. März	Salvador da Bahia / Brasilien
8. bis 12. April	Fort-de-France / Martinique
25. bis 30. April	Kingston / Jamaika
13. bis 16. Mai	Ponta Delgada / Azoren

Für diese drei Monate muss das Schiff in 96 Tagen 14.360 Seemeilen zurücklegen, um wieder am 31. Mai 1968 in unserem Heimathafen Kiel anzulegen.

Auch wie bei den vorherigen Reisen gibt es wieder ein Briefkuvert mit den Reisedaten.



Die „Besatzung unseres Schiffslazarets“:

OSA Dr. van Edig (Schiffsarzt), SA Dr. Mann (Zahnarzt), OBtsm Hochscheid (SanMstr), OMAat Leinen, OGefr. Grundke, Gefr. Petri, Gefr. Schwarz, Gefr. Jobst, Gefr. Rosenbohm.

Es ist 06.30 Uhr, durch die Bordsprechanlage ertönt das uns schon zur Gewohnheit gewordene „Rise, Rise, aufstehen“. Alle kommen dieser Aufforderung sofort nach; denn für viele ist es ein merkwürdiger Tag, da sie vielleicht zum ersten Mal Deutschland für längere Zeit verlassen. Das Frühstück wird in Eile eingenommen; denn die ersten Verwandten und Bekannten stehen schon auf der Tirpitz-Mole im Kieler Marinehafen, um sich noch einmal verabschieden zu können. Es fließen auch einige Tränen, doch dies versucht das Marine-Musikkorps „Ostsee“ mit einigen flotten Märschen wettzumachen.

Um 09.20 Uhr tritt die gesamte Besatzung, bis auf die Wachen, auf der Schanz (hintere Hauptdeckplattform) zur Musterung an. Unter IO (Erster Offizier) übernimmt das Kommando zur Meldung an den Kommandeur der Marineschule Mürwick, Flottillenadmiral Kluge, der zur Verabschiedung an Bord gekommen ist. Die Fernsehkameras surren, die Rundfunkreporter versuchen das Stimmengewirr der nun auf der Mole anwachsenden Menschenmenge mit Mikrofon und Tonband festzuhalten. Der Admiral gibt uns die besten Wünsche mit auf den „Weg“ und besonders legt er uns ans Herz, da wir für unser Vaterland als „Botschafter in Blau“ unterwegs sind, dieses im Ausland auch würdevoll zu repräsentieren. Er wünscht der Besatzung und dem Schulschiff allzeit „Gute Fahrt“ und eine frohe Heimkehr, und verlässt, nachdem er die Front abgeschritten hat, unser Schiff. Zur Verabschiedung stellen wir uns der Größe nach an der Backbord-

Längsseite des Schiffes mit Front zu unseren Verwandten und Bekannten auf. Die Stelling wird eingezogen und unter den Klängen des Musikkorps wird die letzte Verbindung mit der Pier „den Leinen los“, gelöst. Mit einem dreifachen Hurra und Mütze schwenkend verabschieden wir uns von Kiel, währenddessen uns zwei Schlepper in das Fahrwasser der Förde ziehen. Bald können wir nur noch die Taschentücher, mit denen uns zu gewunken wird, erkennen. Minuten später passieren wir das Marine-Ehrenmal „Laboe“ und befinden uns dann in der freien Ostsee.

Unser Kurs führt uns durch das Skagerrak in die Nordsee ins Schießgebiet bei Helgoland, wo wir auf Luft- und Seeziele schießen. Die Schießübung dauerte fast drei Tage und wurde von den 40 an Bord eingeschifften Offiziersanwärtern des Waffenabschnittes durchgeführt, welches die theoretische Ausbildung ergänzen soll. Hierzu muss ergänzt werden, dass die Offiziersanwärter (OA), insgesamt 101 OA's an Bord, in den Hauptabschnitten Schiffswaffen, Schiffsoption und Schiffstechnik ausgebildet werden. Jeden Hauptabschnitt durchlaufen sie in zwei Monaten. Eine gutausgebildete Stammbesatzung in Stärke von ca. 330 Mann steht den Kadetten an den einzelnen Maschinen, Waffen und Geräten mit Rat und Tat zur Seite. Die Anforderungen, die bei dieser Ausbildung an die Kadetten gestellt werden, sind bei dem heutigen Stand der Technik entsprechend hoch und nur der erreicht sein Ziel, der sich gehörig anstrengt.

Nachdem nun der 1. Schießabschnitt beendet war, gingen wir Kurs auf den englischen Kanal. Am 2.3.1968 um 08.01 Uhr erreichten wir die, mit viel Sehnsucht erwartete Linie, Dover - Calais, da es ab Überschreitung dieser Verbindung an Bord doppelte Bordzulage gibt und der unbeschränkte Kauf von zollfreien Waren erlaubt ist. Um 11.40 Uhr passierten wir den 0.ten

Meridian von Greenwich. Die gute Stimmung hielt auch noch am Abend an, und bald konnte man in den einzelnen Decks u.a. die Sektpfropfen knallen hören. Um 19.00 Uhr, auf der Höhe von Cherbourg, und Minuten später, passierten wir in einem Abstand von 15 Seemeilen den Leuchtturm „preußischer Grenadier“. In der Nacht vom 2.3. auf den 3.3.68 erreichten wir die Biscaya die uns wirklich gut gesonnen schien, doch auf der Höhe von Bordeaux am 4.3. um 02.00 uns kräftig in der Koje hin- und herwarf. Laut Aussage unseres Meteorologen erreichten wir einen Seegang von Stärke 9 und einen Wind von 6 Beaufort. Gegen Morgen jedoch flaute der Wind ab, die See beruhigte sich wieder und wir konnten noch einmal für kurze Zeit die Augen schließen. Um 07.30 Uhr ertönte durch die Bordsprechanlage "Land in Sicht, wir stürmten vom Frühstück weg an Oberdeck und sahen seit verlassen der dänischen Inselgruppe, zum ersten Male wieder Land. Unsere Position war „Cap Vinístere/Spanien“. Unsere Mittagsposition war „Porto/Portugal“ und um 16.00 Uhr „Lissabon“. Am 5.3. um 14.00 Uhr passierten wir mit einem Abstand von 300 Seemeilen zur afrikanischen Küste „Tanger“. Unser Kurs führte uns immer näher zu unserem ersten Auslandshafen Funchal, Die Tagestemperaturen waren angenehm und in der Mittagspause lagen die ersten Sonnenhungrigen an Oberdeck, um sich zu sonnen.

Die Fahrt verlief weiterhin ruhig, wir hatten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Knoten und konnten wie geplant am 6.3.68 um 16.00 Uhr vor der Insel „Porto Santo/Madeira“ bis zum nächsten Morgen vor Anker gehen. In dieser Zeit wurde das Schiff von vielen Händen noch einmal auf Hochglanz gebracht. Am 7.3. hieß es um 06.00 Uhr "Anker auf" und um 09.00 Uhr liefen wir in den Hafen von „Funchal“ ein. Die Leinen wurden festgemacht, die Stelling ausgeschoben und als erste Besucherin

unseres Gastlandes betrat die deutsche Konsulin, Frau Gesche unser Schiff, wo sie von unserem Kommandanten empfangen wurde. Nachdem die Pressekonferenz in ihrem Beisein beendet war, gab es für uns Landgang. Wir hatten unser Schiff noch nicht ganz verlassen, als uns die ersten Händler mit ihrem reichhaltigen Angebot an Stickereien, Korbflechtereien, und Einlegearbeiten, in gestenreiches Handeln und Feilschen zum Kauf verleiteten. Den geforderten Preis darf man auf keinen Fall akzeptieren, da er so hoch ist, dass man automatisch zum Handeln gezwungen wird, was den Händlern ja nun richtig Freude macht. Nachdem einige Souvenirs gekauft waren, machten wir uns mit Fotoapparat und Kamera beladen, auf den Weg in die Stadt.

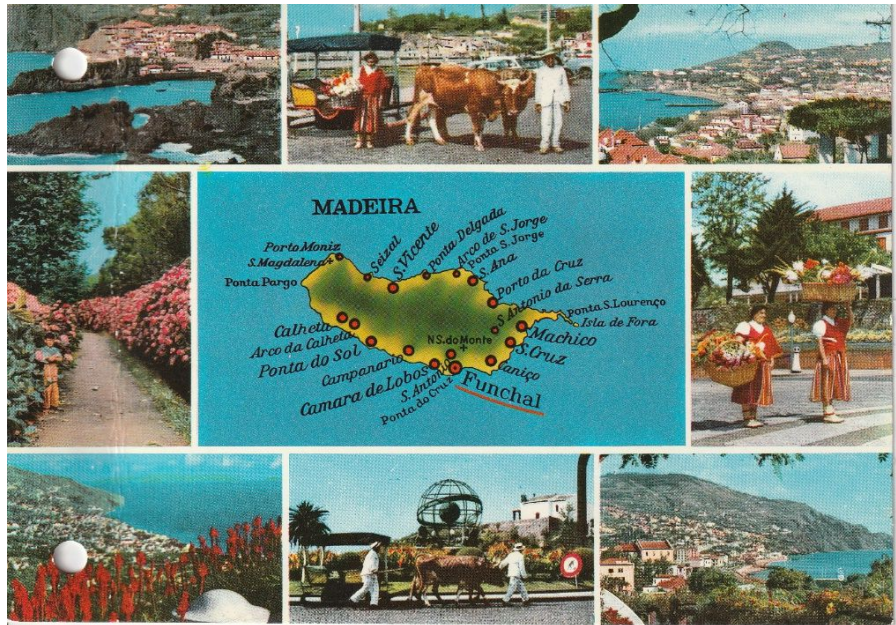
Madeira ist portugiesisch und heißt „Wald, Holz“, nicht wie sooft gemeint, die Insel hätte ihren Namen vom Wein. Madeira wurde 1419 von Joao G. Zarco und Tristao Vaz Terxeira entdeckt, beide waren Waffenbrüder Heinrich des Seefahrers. Als die beiden Entdecker auf der Insel landeten, glaubten sie Opfer einer phantastischen Täuschung zu sein, so sehr berauschte sie der Anblick dieser Insel. Die Entdeckung der Inselgruppe Madeiras, 500 Meilen vom portugiesischen Festland entfernt, war von weittragenden Folgen. Die Entdecker haben hiermit nicht nur den Nationalbesitz erweitert, sondern der ganzen seefahrenden Welt ungeahnte Möglichkeiten erschlossen. Diese Entdeckung war der Ausgangspunkt für weitere wichtige Ereignisse die im 15. + 16. Jahrhundert zur Entdeckung Brasiliens, der Magellanstraße und des Seeweges nach Indien führten und der ganzen Welt ein vollständig neues Gepräge gaben. Dies war der Lohn für den Entdeckergeist dieser beiden unerschrockenen Männer. Der atlantische Ozean, der bis dahin, der Sage nach, von Ungeheuern belebt sein sollte, verlor seinen Schrecken, stattdessen

hatte man eine Insel von zauberhafter Schönheit gefunden, wie die Beinamen sagen: „Flower of the Ocean und Pearl of the Atlantic“. Die glücklichen Folgen dieser Situation sollten sich bald nach der Entdeckung bemerkbar machen.

Die Insel Madeira, die größte aus dieser Inselgruppe, besitzt, dank ihrer geographischen Lage, ein unvergleichlich angenehmes Klima. Ihre Oberfläche ist vulkanischen Ursprungs und sehr unregelmäßig, vom Meeresspiegel erhebt sie sich im raschen Anstieg zu hohen Gipfeln und Gebirgszügen bis zu 1.800 Meter, die mit Schnee bedeckt sind und von tiefen Tälern durchfurcht werden. Überall bieten sich Ausblicke von grandioser und überraschender Schönheit, bald ist man überwältigt von der Bergwelt, und gleich darauf entzückt liebliche Landschaften zu genießen; es bieten sich Naturschauspiele einziger Art.

Funchal, die Hauptstadt hat etwa 100.000 Einwohner. Sie ist Durchgangshafen für die Schifffahrtslinien zwischen Europa Amerika und Afrika. Es ist eine angenehme Stadt, die allerhand Zerstreuung bietet, ohne Lärm und wo die Touristen gute Unterkünfte finden. Es gibt sehr nette Restaurants, Cafés, sowie schöne öffentliche Gartenanlagen mit vielen Blumen und schattigen Aussichtspunkten, wie die „Quintas, Reid, Vigia, Pavao Palheiro, Cruzes, Königin Amalie“ und andere. An Sehenswürdigkeiten findet man das Bürgermeisterhaus, den Gouverneurspalast und das Grab des Entdeckers Joao Goncalves Zarco in der Kirche Santa Clara. Diese Stadtbesichtigung haben wir mit einem Ochsen Schlitten auf Kufen gemacht.





Schon im 19. Jahrhundert sah der englische Dichter Hughes die Insel Madeira als eine exotische und bunte Blume die ihre zarten Blätter über den smaragdgrünen transparenten Wasser des Atlantiks öffnet und erwachend im Morgennebel, der im hellen Tageslichte glänzend, ein kleines Paradies der Pflanzen, der Sonne des Wassers und der Farben. Sie verzaubert und fasziniert den Besucher, den sie von weither ruft wie eine Nymphe der alten Mythen und Sagen. Die Schönheit des von Bergen, Küste und Meer gebildeten Panoramas verführt zu Spaziergängen und Ausflügen; und die traditionelle Gastfreundschaft der Madeiras" (so nennen sich die Einwohner) fordern einen heraus zur persönlichen Kontaktpflege.

Auszug aus "The Ocean Flower" von T.M. Hughes:

The paradise of flowers,  
 Their native land is here,  
 Where laugh the rosy hours,  
 And sunlight robes the year,

Soft-breathing eve and morn  
Their cups with nectar fill  
New buds each instand born  
Drink sun and dew at will:

Die Insel hat eine Oberfläche von 741 qkm eine Länge von 57 km und eine Breite von 22 km. Die Einwohnerzahl liegt bei ca. 300.000. Es herrscht ein sehr gemäßigtes Klima, mit Durchschnittstemperaturen im Winter von 16° Celsius, im Sommer 21° Celsius.

An Produkten erzeugt Madeira, Bananen, Zuckerrohr, Reben, Getreide und Obst. Weiterhin finden wir alle Bäume der gemäßigten Zone (besonders an der Küste). An Handel und Gewerbe: Wein, Handstickereien, Korbflechtereien, Einlegearbeiten, Export von europäischen, subtropischen und tropischen Früchten.

Typische Fortbewegungsmittel auf der Insel: Wegen ihrer Eigenart sind bemerkenswert die Ochenschlitten auf Kufen, die Monte-Korbschlitten und die Hängematten, die zum Transport von Personen dienen. Unsere zwei Tage Aufenthalt in Funchal gingen zu Ende; die Bevölkerung war sehr nett und aufgeschlossen, so dass wir diesen Hafen ungern am 9.3.68 um 10.00 Uhr verlassen haben.

Bald waren wir wieder auf hoher See und unser Kurs führte uns immer näher an den Äquator. Am 10. März passierten wir um 08.45 Uhr die letzte Insel der kanarischen Inselgruppe. Zu unserem normalen Abschnittsdienst kamen in den nächsten Tagen arbeiten an Oberdeck hinzu; denn durch das viele Abspülen mit Seewasser hatte die Farbe sehr gelitten. Mit Rostpickel und Farbe beladen, machten wir uns an die Arbeit, um das Schiff bis zur

Äquatortaufe wieder auf Hochglanz zu bringen. Die Tagestemperaturen stiegen nun stetig an, und bald hatte sich so manch einer <sup>1</sup> einen kräftigen Sonnenbrand geholt. In der, für uns Sanitäter doch etwas ungewohnten Arbeit an Oberdeck, gibt es hin und wieder eine angenehme Abwechslung, wenn es durch unsere Bordlautsprechanlage ertönte: „Tümmler an Back- und Steuerbord“. Wir rannten zur Reling und sahen den Kunststücken dieser Tiere belustigt zu, konnten wir doch dabei eine kleine Ruhepause einlegen, die jedoch schnell wieder beendet war.

Am 11. März hatten wir zur afrikanischen Küste eine Entfernung von 330 Seemeilen und lagen auf der Breite von Kuba und Hongkong. Langsam kam der Tag der Vorbereitungen zur Äquatortaufe heran, viele ungezählte Hände waren damit beschäftigt auf der Schanz die zur Taufe benötigten Materialien zusammenzustellen; denn um 14.00 Uhr kam Admiral Triton und sein Hofstaat an Bord, um die ungetaufte Schiffsbesatzung und das Schiff für würdig zu erklären, den Äquator am 15. März um 12.00 Uhr bei „Position 0 Grad Nord. 30 Grad West“ zu überqueren, doch vorher mussten die Ungetauften sich dem Zeremoniell der Äquatortaufe unterziehen.

Der Tag der Taufe war gekommen, und man konnte die Spannung unter den Ungetauften merken; denn um 12:00 Uhr war es soweit. Mit 21 Schuss Salut wurde Neptun, König des Meeres, Beherrscher aller Seen, Flüsse, Bäche Tümpel, Pfützen und Moraste mit seinem Hofstaat an Bord von unserem Kommandanten begrüßt. Er schritt die Front der Ungetauften ab und seine Trabanten sparten nicht mit Schlägen und Pöllen, bestehend aus Rizinus, Kartoffelmehl, Paprika und Pfeffer, die sie unter den Ungetauften verteilten. Nachdem Neptun auf seinem Thron Platz genommen hatte, erwartete das ungetaufte Schiffsvolk kniend Neptuns Segen. Jeder einzelne wurde vom

„Arctuar“ aufgerufen, wurde, vor dem Thron kniend mit „Antilästertinktur“, und Speckschnüren gefüttert, dann durch einen 12 Meter langen Windsack gejagt, den die Trabanten mit ihren Schlaginstrumenten (abgeschnittene Feuerlöschschläuche) gefühlsecht bearbeiteten, wurden dann vom Hoffriseur „rasiert“ und anschließend ins Taufbecken geschmissen. Hatte man dies alles gut überstanden, so gab es zum Abschluss vom Hofschank einen Stärkungstrunk, bestehend aus  $\frac{1}{3}$  30 Grad warmen Korn und  $\frac{2}{3}$  Seewasser. Dies haute die meisten dann um, und anschließend standen sie an der Reling um Neptuns Fische freudig zu füttern.

So begehen auch heute noch, im Zeitalter der Raumfahrt, die Seeleute den Tag, an dem sie diese „Linie“ in südlicher Richtung überqueren, mit fast den gleichen Bräuchen, die in den Kontoren der Hanse und auf alten Segelschiffen ihren Ursprung hatten. Am Abend, als die Taufe vorüber war, traf man sich auf der Schanz zum fröhlichen Beisammensein, doch so mancher musste auf eine Sitzgelegenheit verzichten, da die leichten Schläge doch noch nicht ihre Wirkung verloren hatten.

Am nächsten Morgen ging die Fahrt weiter und wir passierten die St. Pauls Inseln. Sie sind unbewohnt, doch konnte man noch die Reste eines Leuchtfuers und einer kleinen Hütte sehen. Diese Inseln wurden, seit sie im 16. Jahrhundert entdeckt wurden, nur zweimal betreten, das letzte Mal von der Besatzung des deutschen Forschungsschiffes Meteor in den 30-iger Jahren. Bald hatten wir die Inseln weit hinter uns gelassen, unser Kurs führte uns immer näher zu unserem zweiten Auslandshafen hin.

Zwei Tage vor Einlaufen passierten wir die Insel Fernando de Noronha, die zu Brasilien gehört, und früher eine Strafgefangeneninsel war. Je näher wir unserem Hafen Salvadore de Bahia kamen je unfreundlicher wurde das

Wetter und unsere Stimmung sank auf den Minuspunkt; denn wir erfuhren, dass hier gerade die Regenzeit sei. Am 21. März, einem regnerischen Morgen liefen wir um 10.00 Uhr in Salvadore de Bahia ein. Auf der Pier standen nur eine Kapelle und einige Hafenarbeiter. Doch sobald wir festgemacht hatten, änderte sich das Wetter, die Sonne kam bald wieder durch und die grauen Regenwolken verschwanden. Nach dem üblichen Empfangszeremoniell und der Pressekonferenz, gab es für uns um 10.00 Uhr Landgang. Wir zogen uns schnell um, nahmen Kamera und Fotoapparat mit und machten uns auf den Weg, die Stadt Salvadore de Bahia zu erkunden.

Doch will ich zuerst etwas über die Geschichte Brasiliens und der Stadt San Salvadore de Bahia erzählen:

Die Stadt Salvadore de Bahia, die wir nun besuchen, ist die Hauptstadt des 6. größten Bundesstaates Brasiliens. Der Staat wird von 22 Bundesländern gebildet, 4 Territorien und einem Bundesdistrikt mit der Hauptstadt Brasília; der kleinste Bundesstaat ist Fernando Noronha, eine Insel mit 1000 Einwohnern, einer Oberfläche von 27 qkm, 7.380 Meilen von der brasilianischen Küste im Atlantik gelegen. Brasilien ist mit geschlossener Oberfläche das viertgrößte Land der Erde, es bedeckt zu 2/3 Südamerika und hat eine Küste von 7.400 km Länge. Es befindet sich zwischen dem 4° Nord und dem 34° Süd, erstreckt sich also über 38 Breitengrade, und somit finden wir auch hier die subtropische, tropische und gemäßigste Klimazone. Brasilien hat eine Einwohnerzahl von ca. 85 Millionen, die jährliche Bevölkerungszunahme beträgt 1,5 Millionen. Die Bevölkerung setzt sich überwiegend aus römisch-katholischen Christen zusammen, die Landessprache ist portugiesisch. Anteilmäßig setzt sich Brasilien aus 64%

Weißes, 15% Schwarzen, 21% Mulatten und einigen wenigen Minderheiten von Indianern und Asiaten zusammen.

Bei der Produktion von Wirtschaftsgütern ist Brasilien sehr weit vorne, es besitzt das größte Eisenerzvorkommen und deckt damit 35% der Weltproduktion, weiterhin gehört es zu den großen Mangan-, Chromit- u. Aluminiumproduzenten. Beachtlich sind auch die Blei-, Kupfer-, Gold-, und Silbervorkommen.

An Naturprodukten bietet Brasilien:

1.) Kaffeebohnen 2.) Zuckerrohr, Bananen und Ananas und Apfelsinen 3.) Mais, Kakao, Baumwollsaamen, 4.) Jute 5.) Soja, Bohnen, Südkartoffeln und 6.) Reis und Erdnüsse.

Der Norden Brasilien besitzt größtenteils die riesigen Tabakplantagen wobei die „erste“ Sorte gänzlich ausgeführt wird.

In der Herstellung und Erforschung der Atomenergie ist es in Südamerika führend, drei große Forschungsreaktoren in Sao Paulo, Belo Horizonte und Rio weisen darauf hin, weitere Bauten in Zentralbrasilien sind geplant.

Geschichte:

Entdeckt wurde Brasilien im Jahre 1500 von dem Portugiesen Pedro Alvares Cabral, wurde von Portugal in Besitz genommen und blieb es auch bis zur Unabhängigkeit. Seit 1911 trägt es den Namen Brasilien, er stammt von „pan Brazza“ was rotes Holz bedeutet. Vorher war es unter dem Namen „Terra de Santa Cruz“ bekannt, dieser Name erinnert daran, was bei den spanischen und portugiesischen Entdeckungen im Zeichen des christl. Kreuzes geschah. Im Jahre 1549 wurde San Salvador gegründet und Hauptstadt des



Generalgouvernements Brasilien. Die Sklaverei war in Brasilien sehr hoch im Kurs und Salvadore de Bahia war eine Hochburg des Sklavenumschlages. Noch im Jahre 1840 wurden hier noch etwa 30.000 Sklaven ein- und verkauft.



Die Stadt Salvador hat heute etwa 700.-900.000 Einwohner, 80% davon sind dunkelhäutig oder Mischlinge afrikanischen Ursprungs. Über 100 Klöster und Kirchen finden wir, eine prachtvoller als die andere und darum wird es auch das „brasilianische Rom“ genannt. Kolonialzeitliche und hochmoderne Baukultur nebeneinander, sowie der Lebensstil, macht sie zu einer typischen brasilianischen Stadt. Ähnlich wie Porto und Lissabon, steigt Bahia von der schmalen langgestreckten Unterstadt mit Hafenviertel, Lagerhäusern, Handelsniederlassungen, dem großen Obst- und Gemüsemarkt, über einen Hang aufwärts, der dichtbestanden mit Wohnhäusern und engen Straßen durchzogen ist. Die Oberstadt liegt auf dem Hügelgelände des 80 - 90 Meter

hohen Grundgebirges im kolonialzeitlichen Schachbrettmuster angelegt, aristokratische Wohnviertel, Verwaltung, Residenzen und Kulturzentren.



Unter- und Oberstadt sind durch einige wenige schwierige Fahrstraßen, zwei Zahnradbahnen und einem „Elevator“, einem überdimensionalen Massenaufzug, verbunden. Dieser ist das Wahrzeichen San Salvadore geworden.

Doch außer den vielen Kirchen und Klöstern birgt diese Stadt ein Universitätszentrum für Medizin- und Geisteswissenschaft. Seine landeshauptstädtische Funktion verloren sie 1763 an Rio de Janeiro, doch ist sie bis heute noch der geistige Mittelpunkt als ältester Erzbischofssitz, seit 1951 hier sitzt auch der Primas von Brasilien. Um den Ruhm, die älteste Kirche zu sein, streiten sich die „Igreja de Graça“ und „Nossa Senhora das



Vitorias“, die beide möglicherweise aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhundert stammen.



Kirche „San Francisco“

Nun mit diesen, doch sehr reichhaltigen geschichtlichen Angaben beladen, machten wir uns dann schließlich auf den Weg in die Stadt. Doch hatten wir das Hafengelände noch nicht ganz verlassen, als uns wieder die Händler lauthals ihre Artikel anboten. Es stürmte jedoch so vieles Neues auf uns ein, dass wir erst einmal planlos durch die Stadt liefen, kamen an den öffentlichen Gärten vorbei, besuchten einige der Kirchen, schlenderten durch einige Warenhäuser und über die bekannten Obst- und Gemüsemärkte in der Unterstadt.

Schnell war die Zeit vorbei; denn um 18.00 Uhr mussten wir schon wieder an Bord sein, da wir an diesem Abend zum Empfang der deutschen Kolonie in Salvadore mussten. Es wohnen hier nur etwa 200 Deutsche, doch die Hälfte davon sind nur für eine Zeit von 1-2 Jahren hier, da sie im Auftrag deutscher

Firmen hier ihrer Beschäftigung nachgehen. Es wurde ein sehr gemütlicher Abend und bald waren wir mit den deutschen Ehepaaren an unserem Tisch im Gespräch und man konnte merken, dass sie sich nun wirklich freuten, wieder einmal etwas aus der Heimat erfahren zu können. Doch bevor wir an diesem netten Abend auseinander gingen, lud man uns ein, die nächsten Tage in ihrer Begleitung zu verbringen. In dieser freundlichen Begleitung lernten wir nicht nur die Stadt genauer kennen, sondern auch die Umgebung. Wir gingen brasilianisch speisen, spielten Bowling und am Sonntag badeten wir in der Bahia de Todos dos Santos (Allerheiligenbucht) und sonnten uns unter riesigen Palmen. Hier haben wir dann auch zum ersten Mal eine Mango probiert, die hier sowohl als Nahrung und auch als Flüssigkeit dient. Doch schnell vergingen diese schönen Tage.

Am vorletzten Abend erhielten wir noch eine Einladung einer deutschen Familie. Mit unserem Bordchor und einigen Besatzungsmitgliedern machten wir uns per Bus auf den Weg dorthin. Unsere Tischdamen waren alles Brasilianerinnen und am Anfang fiel die Verständigung doch sehr schwer, doch nach einigen Gläschen lockerte sich die Stimmung und mit einem Gemisch aus englisch, deutsch und einigen Brocken portugiesisch waren wir in voller Unterhaltung. Zu vorgerückter Stunde sang unser Bordchor noch einige deutsche Seemannslieder und Shantys und einigen Familienmitgliedern konnte man das Heimweh anmerken. Um 02.00 Uhr verabschiedeten wir uns; der Hausherr bedankte sich noch einmal für den netten Abend. Der Auslaufstag war herangerückt und am 26. März um 10.00 Uhr haben wir Salvadore de Bahia verlassen. Diesmal war die Pier voller Menschen, jeder wollte sich noch einmal schnell von seinen neuen Bekannten verabschieden, Adressen wurden ausgetauscht und ein evtl. Wiedersehen in

der Heimat vereinbart. Um 10.15 Uhr wurden die Leinen gelöst, mit einem dreifachen Hurra verabschiedeten wir uns von Salvadore de Bahia, von unseren Bekannten und somit auch von Brasilien. Zwei unserer deutschen Ehepaare werden wir in der Heimat wiedersehen, das dritte Ehepaar sehen wir erst auf unserer zweiten Fahrt in Accra/Ghana wieder.

Auf unserer weiteren Fahrt in Richtung Fort-de-France, begleitete uns das deutsche Versorgungsschiff "Emsland", von der wir noch in Bahia, Treibstoff, Lebensmittel und Spirituosen übernommen hatten. Bald waren wir wieder auf hoher See und der Borddienst wurde schweren Herzens wieder aufgenommen, doch so mancher dachte im Stillen daran, welche nette und frohe Stunden er in Brasilien verbracht hatte; denn die Bevölkerung war sehr nett und aufgeschlossen und hilfsbereit, doch mussten wir öfters unsere Herkunft klarstellen, da man uns für Amerikaner oder Kanadier hielt, die bei ihren letzten Besuchen keineswegs das Ansehen der Marine verbessert hatten. Die nächsten Seetage gingen vorbei und am 29. März verabschiedeten wir uns von der Emsland.

Am 3.4.68 durchfuhren wir die Passage Trinidad - Barbados mit Kurs auf Fort-de-France, wo wir einen Tag später in einer Bucht vor Anker gehen wollten, um unser Schiff ein weiteres Mal auf Hochglanz zu bringen. Am 4.4.68 liefen wir in einer Bucht in der Nähe Fort-de-France ein, in einer Entfernung von 40 Meter lag vor uns ein herrlicher Strand und so mancher wünschte sich jetzt dort zu liegen. Dieser Wunsch wurde uns auch erfüllt, und am Nachmittag fuhren die jeweiligen Freiwachen mit unserer Pinasse an den Strand.

Am 08.04. um 06.00 Uhr hieß es Anker auf, Schiff klar zum Einlaufen in Fort-de-France. Entgegen der sonst üblichen Einlaufzeit von 10.00 Uhr liefen

wir schon um 08.10 Uhr ein; denn wir mussten auf Schlepperhilfe verzichten und somit die "Windstille" um 07.00 Uhr ausnützen. Wir konnten uns nur auf die Geschicklichkeit eines Lotsen verlassen und machten dann auch pünktlich um 08.00 Uhr an der Pier fest. Die Stelling war noch nicht ganz ausgefahren, als unsere „Schiffsicherung“ schon mit den Vorbereitungen zur Frischwasser- und Kraftstoffübernahme beschäftigt war. Wieder gab es das übliche Empfangszeremoniell, und auch hier warteten wir schon unruhig auf unseren Landgang.

Schon bald verließen die ersten das Schiff, doch wir warteten auf unseren Bus, mit dem wir eine Inselrundfahrt machen wollten. Schnell hatten wir die Stadt verlassen, kamen an riesigen Zuckerrohr-, Ananas- und Bananenplantagen vorbei, passierten herrliche farbenprächtige Landschaften und die uns überall freundlich zuwinkende Bevölkerung. Schnell verging die Zeit und am Abend kehrten wir mit durstiger Kehle und verstaubten Gesichtern von unserer Tour zurück und waren froh, als wir unsere gute alte "Deutschland" wiedersahen.



La Martinique

Am nächsten Morgen holten uns franz. Kameraden, die wir auf der Tour kennengelernt hatten vom Schiff ab, um uns die Stadt zu zeigen. Vom vielen Laufen waren die Beine bald schwer geworden und unter der heißen Sonne trocknete schon manch einem die Kehle aus. Wir nahmen die Gelegenheit wahr, dass uns viel angepriesene Nationalgetränk Martiniques zu probieren. Es nennt sich „Ti-Punch“ und ist ein Gemisch von Rum mit wenig Sodawasser. Den guten Rat unserer französischen Kollegen, nicht zu viel davon zu trinken, vergaßen wir während der Unterhaltung und bald bemerkte manch einer, dass dieses Getränk für Neulinge eine doch etwas „unangenehme“ Wirkung hat.

Am Abend frisch gewaschen und in einer neuen Uniform marschierten wir an Land um auch die Landesspeisen zu probieren. Zuerst gab es eine Vorsuppe, danach gefüllte Muscheln und als Hauptgericht ein überaus scharf gewürztes Pfeffersteak. So manch einem wurde es etwas heiß in der Kehle und mit viel Rum versuchten wir den „Brand“ zu löschen. Es wurde ein sehr gemütlicher und angenehmer Abend; denn schon bald drängte die Zeit; denn wir mussten um 00:30 Uhr an Bord sein.

Am nächsten Nachmittag waren wir dann Gastgeber für ca. 50 Waisenkinder, die wir mit Kakao und Kuchen bewirteten. Schon ein kleines scheues Lächeln war uns Dank genug. Doch trotz der vielen neuen und interessanten Dinge, durften wir doch nicht vergessen, Grüße an die Lieben daheim zu schreiben.

Der Abend brachte uns auf der Schanz eine Vorführung einer Folkloregruppe. Durch die hervorragenden Vorführungen von Tänzen und Liedern waren wir bald in einer guten Stimmung und klatschten zu den Takten und Rhythmen dieser Melodien. Ein Lied wird uns wahrscheinlich immer in

Erinnerung bleiben und zwar ist es das Lied "Boam An-Tí-Bo", welches die Geschichte eines jungen Paares erzählt. Zum Abschluss erklärte man uns die verschiedenen Landestrachten und die Bedeutung der in verschiedenen Formen geknoteten Kopftücher:

Mit 1 Zipfel bedeutet: "Ich bin noch ganz frei"

Mit 2 Zipfeln bedeutet: "Ich habe schon einen Schatz, aber du kannst es versuchen"

Mit 3 Zipfeln bedeutet: "Ich bin gebunden, es hat keinen Zweck mehr".

Mit 4 Zipfeln bedeutet: "Ich bin für jeden da".

Die Vorführungen waren bald zu Ende und so reihte sich dann ein Tag an den anderen. Der letzte Tag war gekommen und zum Abschluss gab es für die französischen Offiziere; die in Begleitung ihrer Frauen erschienen waren, noch eine Cocktailparty. Langsam ging es auf Mitternacht zu; die letzten Gäste verabschiedeten sich von Bord, man nahm Abschied von einander tauschte die Adressen aus; denn am nächsten Morgen um 07:00 Uhr verließen wir Fort-de-France.

Doch unsere Fahrt dauerte nicht lange; denn wir gingen in der Bucht, wo wir vor dem Einlaufen geankert hatten, wieder vor Anker. Es war Karfreitag und am Abend fand auf der Schanz ein gemeinschaftlicher Gottesdienst beider Konfessionen statt. Wir hatten aber noch herrliches Wetter, und sobald das „Morgenreinschiff“ beendet war, fuhren die Freiwachen an den Strand. Da uns die Strandbewohner schon kannten, bekam so manch einer die Gelegenheit Wasserski zu laufen, oder es zu erlernen. Es wurde ein wundervoller Tag. Am Ostersonntag um 05:00 Uhr feierten beide Konfessionen einen Auferstehungsgottesdienst. Anschließend gab es Kaffee und Kuchen und im

„Anschluss zweier getrennter Gottesdienste, gab es für jedes Besatzungsmitglied vom Kommandanten ein gefülltes Oster Ei. Der letzte Abend auf dieser herrlichen Insel war hereingebrochen und mit einigen flotten Weisen bedankten wir uns bei den Bewohnern für die freundliche Aufnahme. Nach der Vollzähligkeitsmusterung am Ostermontag verließen wir in Begleitung vieler kleiner und großer Boote die Bucht „Grand Anse d' Arlets“. Doch bald hieß es schon wieder: „Besatzung auf Passieraufstellung“ und wir passierten, dass in einer Nebenbucht liegende spanische Segelschulschiff „Juan Sebastian de Elcano“. Zu unserer großen Überraschung spielte die spanische Bordkapelle die Nationalhymnen beider Länder. Für diese Überraschung konnten wir uns nur mit einem dreifachen „Hurra“ bedanken. Noch einmal passierten wir das Segelschulschiff, damit wir auch noch fotografieren konnten; denn bei der „Passieraufstellung“ besteht strengstes Fotografierverbot. Immer kleiner wurde die Insel und bald hatten wir wieder die offene See erreicht mit Kurs auf Jamaika.

Vor uns lagen 11 Seetage mit einer zweitägigen Schießübung. Am 17. April absolvierten wir in einer Entfernung von 7 Seemeilen zur kubanischen Küste unsere Schießübung, unterbrochen durch ein „High-Line-Manöver“ mit einem amerikanischen Zerstörer.

Am 20. April gingen wir vor Kingston vor Anker. Am Nachmittag beobachteten wir den Auslauf unserer „Hanseatic“, während wir bei den Vorbereitungen zu unserem Bordfest waren, welches um 15.00 Uhr begann. Der Nachmittag war dann ausgefüllt mit vielen Wettkämpfen zwischen den einzelnen Divisionen und zwar Limbo-Tänzen, Tauziehen, Spaghetti-Essen, Bierkästen stauen und einer „Flagge Luzi“, vorgeführt von unseren Offizieren. (Flagge Luzi bedeutet schnelles An- und Ausziehen von



Kleidungsstücken. Diese Übung war in den Grundausbildungen ein beliebter Spaß der Ausbilder gegenüber den jungen Rekruten). Es war sehr nett und unterhaltsam und für wenige Stunden vergaß man die harte Arbeit, die hinter einem lag und die die noch kommen würde. Hungrig und durstig wurde das Abendessen hinuntergeschlungen; denn um 20.00 Uhr begann der zweite Teil unseres Bordfestes. Diesmal jedoch mit vielen Beiträgen und Gesangsstücken. Jeder versuchte es besser als der andere zu machen, doch der Höhepunkt dieses Abends war der Vortrag unserer beiden Bordpfarrer; wir mussten alle so herzlich lachen, dass einem bald der Bauch weh tat. Unsere "Hauptabschnittsleiter Jenseits", wie sie sich nannten, verstanden es genial sich am Anfang des Vortrages erst selbst auf die „Schuppe“ zu nehmen, aber zwischen den Worten mahnten Sie uns, auch einmal den Weg in die Kirche zu suchen. Im Anschluss stellte sich unser "Kasak" (katholische Sündenabwehrkanone) als "E-Außen des Schulschiffs "Deutschland" vor. In einem Blaumann mit Turnschuhen und Schiffchen erzählte er dann angeblich erlebte Erfahrungen an Bord und die Zusammenarbeit mit den Offizieren. Die Zeit ging schnell vorbei, und um 02:00 Uhr schloss unser Erster Offizier mit einer kurzen Rede und dem Rückblick auf das Bordfest, diesen netten Abend.

Die nächsten Tage waren dann wieder ausgefüllt mit Arbeiten an Oberdeck, Dienst in den eigenen Abschnitten und den immer wiederkehrenden Ausbesserungsarbeiten und Anstrichen. Der 25. April war gekommen und unter der Führung eines Lotsen liefen wir in den Hafen von Kingston/Jamaica ein. Mit Beeilung zog man die Divisionsmusterung durch, und nach einigen gutgemeinten Mahnungen und Worten, war für uns freier

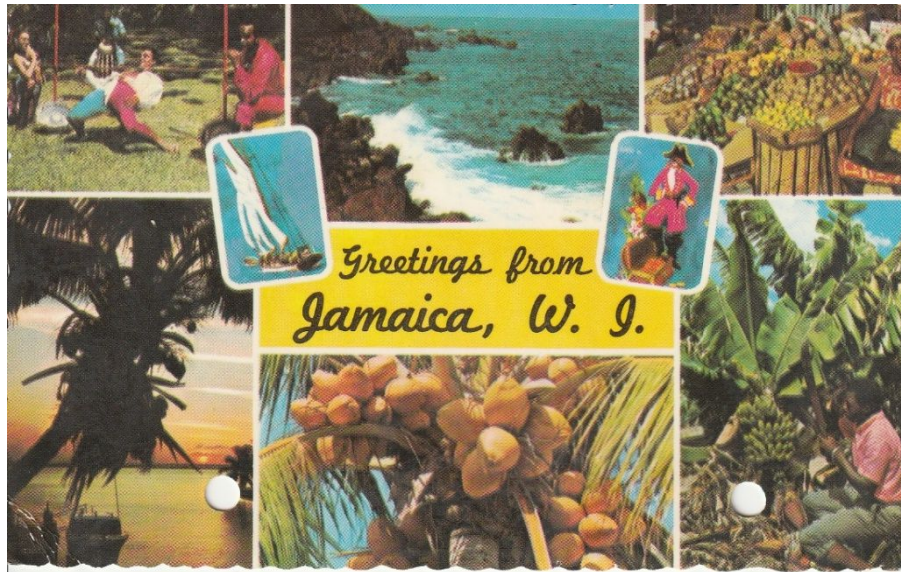


Landgang. Wir hatten an der Pier Nr. 1 festgemacht und hatten damit den vierten Hafen unserer Reise und damit unser nächstes Ziel erreicht.

„Jamaica“ oder „Xaimaca“ wie es die einheimischen „Aruaken“ früher nannten, „Insel des Wassers und des Waldes.“ Jamaica gehört zu den großen Antillen Westindiens. Westindien umfasst die großen und kleinen Antillen (antilhas).

Zu den großen Antillen gehören Kuba, Haiti, mit den Staaten Haiti und Dominikanische Republik, Puerto Rico und Jamaica. Die kleinen Antillen erstrecken sich von den Jungferninseln bei Puerto Rico bis Trinidad und weiter zu den niederländischen Inseln Aruba und Curacao. Außerdem zählen zu den kleinen Antillen auch die Bahamas. Westindien umfasst insgesamt 240.000 Quadratkilometer mit 21 Millionen Einwohnern. Sie umfassen das karibische Meer vom Norden und Osten. Mit Westindien wurde die Neue Welt entdeckt. Die Namensgebung ist das Resultat eines Irrtums, Kolumbus glaubte nach seiner Entdeckung San Salvadors, heute „Guanahani“ am 12. 10.1492 von Osten her erreicht zu haben. Das Land wurde „India“ genannt, seine Bewohner waren die „Los Indios“, später führten sie die Bezeichnung „Westindien ein“.

Jamaica ist mit einer Oberfläche von 11.425 qkm die drittgrößte der karibischen Inseln. 76,8% der 1.900.000 Einwohner sind afrikanischer Abstammung; der Rest setzt sich aus 14,6% Afro-Europäer, 1,7% Afro-Ostinder, 1,7 % ostindischer und 0,8 % europäischer Abstammung zusammen. Die konfessionelle Aufteilung führt etwa 90% Anglikaner und 7% Katholiken.



Im Jahre 1493 wurde Jamaica auf der zweiten Reise von Kolumbus entdeckt. Die Folge der Eroberung durch Piraten und Freibeuter, die sich in Port Royal niederließen, war die Auswanderung der einheimischen Bevölkerung. Um die Arbeit auf den Zuckerrohrplantagen aufrecht zu erhalten, führten die Freibeuter einen regen Sklavenhandel ein. Vom 15. bis weit ins 19. Jhdt. wurden über 15 Millionen Sklaven in den karibischen Raum verkauft. Im Jahre 1655 wurde Jamaica britische Kronkolonie, doch erst im Jahre 1833 schaffte es England den Sklavenhandel zu verbieten. Die Auswanderung der Einheimischen hielt jedoch an, und im Jahre 1842 sah sich England veranlasst, den Menschenmangel durch andere Kolonialrassen aufzufüllen. Im Jahre 1842 begannen die großen Einwanderungen aus den britischen Kolonien Indien, Ostindien und zwei Jahre später aus China. Seit dem 6. August 1962 ist Jamaica ein unabhängiges Territorium im britischen Commonwealth; Staatsoberhaupt ist die britische Königin, die durch einen Generalgouverneur vertreten ist. Hauptstadt und Haupthafen von Jamaica ist Kingston mit 450.000 Einwohnern. Die Stadt liegt etwa in Höhe des 18.

Breitengrades, in gleicher Höhe mit Mexico City Mekka und Bombay. Weitere große Städte sind Montego Bay, Ochos Ríos, Spanish Town und Port Royal. Die Wirtschaft des Landes stützt sich hauptsächlich auf den Export von Aluminiumoxyd, Bauxit, Zucker, Rum und Südfrüchten. Mit Aluminium und Bauxit fördert Jamaica etwa 20% der Weltproduktion. Zweitwichtigster Devisenbringer ist inzwischen der Fremdenverkehr geworden. Im Norden des Landes, der nun auch die herrlichen Strände besitzt, rechnet man im Jahr mit einer Touristenzahl um 700.000 Menschen. Der amerikanische Dollar ist, neben dem jamaikanischen Pfund, die zweite Landeswährung. Der größte Stolz der Insel ist, dass auf ihr die verschiedensten Rassen einträchtig zusammenleben und eine Nation bilden. Dieser Stolz kommt auch im Motiv des jamaikanischen Staatswappens „Out of many, one People (gemischt aus Vielen, ein Volk)“ zum Ausdruck.

Doch nun zurück zu unseren Erlebnissen:

Nach dem Festmachen begann für die Wache die nun schon vertraute Arbeit, die Freiwachen verwandelten sich aber wieder schnellstens in „Botschafter in Blau“. Da es jedoch Tropengebiet ist, wäre „Botschafter in Weiß“ der bessere Ausdruck. Jamaica, wer hatte noch nichts von dieser Insel mit seinen kaffeebraunen Mädchen und seinem berühmten Rum gehört? Das bunte Rassengemisch und die fremdartigen Düfte zogen uns in ihren Bann. Neben amerikanischen Luxuswagen zogen Eselskarren durch die Straßen; barfüßige Händler boten in wortreichen Gesten ihre Waren an und an Häuserwänden zuckten die bunten Reklamen von Kaufhäusern; darüber hinaus lockten Bars uns zur Einkehr.

Wie immer an Land, verflogen die Stunden wie im Fluge und müde kehrten wir wieder auf unser Schiff zurück. Doch es gab kein Rasten, an Bord liefen

die Vorbereitungen für den großen Empfang auf Hochtouren. Rund 500 Personen hatten wir abends zu Gast. Im Laufe des Abends wurden neue Bekanntschaften geschlossen und für die nächsten Tage waren wir mit Einladungen ausgebucht.

Schon früh am nächsten Tag holten uns unsere neuen Bekannten zu einer Fahrt zur 60 Meilen entfernten Nordküste ab. Unser erstes Ziel war Strawberry Hill und Newcastle, wo wir die alte englische Garnison, die wegen der Gelbfiebergefahr in Kingston in etwa 1.000 Meter Höhe am Südwesthang der Blue Mountain gebaut worden war, besichtigten. Über Castleton, mit einem wunderschönen botanischen Garten mitten im Gebirge der Blue Mountains gelegen, ging es weiter durch den dichten Urwald, begleitet von den vielfachen Stimmen der Natur, vorbei an den Bauxitwerken, deren Abfälle die Fluten des Río d' Cro mit leuchtendem Rot färbten.

Unser Ziel Ochos Ríos, hatten wir nach vier Stunden erreicht. Nach einem Stadtbummel waren wir hungrig genug uns auch nicht von dem scharfen Nationalgericht abschrecken zu lassen. Nach einem erfrischenden Glas Kokosmilch waren wir dann bereit zu neuen Entdeckungen. Weiter ging die Fahrt zu den Dunn's River Falls, und, nach einem ausgedehnten Bad in dem herrlichen blauen Wasser der karibischen See machten wir uns wieder auf den Rückweg.

Da wir derartige Landreisen nicht gewöhnt sind, waren wir abends recht müde, doch unsere Verpflichtungen waren noch nicht beendet. Um 20:00 Uhr hatte die "deutsch - jamaikanische Gesellschaft" zu einem Galaball ins Sheraton-Hotel geladen. Nach den offiziellen Reden wurden wir von den tanzfreudigen und wirklich kaffeebraunen Schönen bald wieder munter gemacht.



Dunn's River Falls

Der Höhepunkt des Abends bildete die "National Folklore Group of Jamaica", mit dem bestem Limbotänzer der Welt, „Prinz Roy“. Vier Monate vorher hatte er diesen Titel bei einem internationalen Ausscheidungsturnier in Rio errungen. Waren uns die europäischen Tanzschritte des Limbos auch bekannt; was wir hier geboten bekamen, versetzte uns alle ins Staunen. Es wird kaum glaubhaft sein, wenn man es liest, so etwas muss man selbst gesehen haben. Der Tänzer bewegte sich unter einer brennenden Bambusstange, die auf zwei stehende Bierflaschen gelegt war (ca. 20-25 cm Abstand vom Boden) hindurch, ohne mit etwas anderem als seinen Füßen die Erde zu berühren. Dazu waren ihm noch zusätzlich die Augen verbunden worden. Den Abschluss des Abends gestaltete unser Bordchor mit seinen Liedern, und auf besonderen Wunsch des Generalgouverneurs sangen alle gemeinsam unsere Nationalhymne. War das Fest auch nun zu Ende, doch

für viele ging es jetzt erst richtig weiter; denn unsere neuen Gastgeber führten uns dann noch in Kingston aus, was ein weiteres „Highlight“ war.

Der nächste Tag kam und wir bewirteten wieder Waisenkinder an Bord. Am Sonntag war das Schiff zur Besichtigung freigegeben. Etwa 3.000 – 4.000 Menschen ließen sich von uns über unser Schiff informieren. Nach Ende der Besichtigung mussten wir feststellen, dass so manches, nicht festgezurrte Schiffszubehör einen neuen „Besitzer“ gefunden hatte. Am 30. April lösten wir die Leinen und verlegten zur Treibstoffpier, um Treibstoff zu bunkern. Nach wenigen Stunden war auch dies erledigt.

„Jamaica farewell“, neuer Kurs Ponta Delgada/Azoren.

Am 1. Mai gegen 21:00 Uhr durchfuhren wir die Mona Passage auf dem 19. Breitengrad. Der Rückmarsch nach Hause, zurück in die Heimat, begann.

Am 5. Mai wurde in unserem Schiffslazarett die vierte Operation während dieser Seereise, eine Appendektomie (Blinddarmoperation) durchgeführt. Die Operation verlief komplikationslos, zwei Tage später unternahm der Patient schon wieder die ersten Gehversuche.

Da wir uns auf dem Atlantik befanden war die See recht bewegt, doch nach der schönen Zeit in der Karibik, machte es keinem von uns etwas mehr aus. Das Rollen und Stampfen des Schiffes gehörte genau so zur Tagesroutine wie die Musterung durch die Divisionsoffiziere und dem Kompanie-Feldwebel.

Am Samstag, den 11. Mai morgens um 07.30 Uhr meldete der erste Seeposten: „Land in Sicht“. Wenige Seemeilen trennten uns vom letzten Hafen dieser Reise, Ponta Delgada. auf der Insel San Miguel, der größten der Azorengruppe. Die Insel San Miguel und Santa Maria, die östlichsten der Azoren, wurden im Jahre 1427 von Seefahrer des portugiesischen Infanten



„Don Henrique“ entdeckt. Als einzige Lebewesen fanden sie nur tausende von Habichten auf den Inseln und so gaben sie ihnen den Namen „Acores“, lat. = Habichtsinselfn). Die Bevölkerung der Inseln begann nach 1439. Die Sage berichtet, dass die Azoren, die aus Vulkan entstanden sind, der Rest der versunkenen Welt „Atlantis“ sind. Die Azoren liegen im atlantischen Ozean, zwischen dem 36. und 39. Grad nördlicher Breite. San Miguel besitzt eine Bodenfläche von 746,2 qkm und hat ca. 172.000 Einwohner, von denen etwa 42.000 in Ponta Delgada wohnen, der Hauptstadt des Inseldistriktes.

Gegen 10:00 Uhr Ortszeit lief unser Schiff zum 5. Male in den Hafen von Ponta Delgada ein. Für die „alten“ Hasen war der Hafen ja schon ein bekanntes „Pflaster“ und so sah man auch bald schon größere oder kleinere Gruppen dem Land entgegenstreben. Wir wurden freundlich aufgenommen und begrüßt, war unser Schiff doch schon ein bekanntes Bild im Hafen. Die Bewohner der Azoren sind nicht reich, aber sehr hilfsbereit, höflich und sehr sauber. Eine Sammlung an Bord hatte einen Betrag von ca. 1.000 DM für eine neue Schule in Ponta Delgada erbracht, die unser Kommandant in Anwesenheit des deutschen Konsuls, dem Stadtrat von Ponta Delgada überreichte.

Die Bewohner der Azoren leben hauptsächlich von der Zucht und dem Export von Ananas, außerdem werden auf den Inseln noch Erdnüsse, Zuckerrüben Getreide, Tee, Gemüse, Tabak und rote Kartoffel angebaut. Das Gewerbe beschränkt sich auf Korbflechtereien, Handarbeiten aus Walfischzähnen, Stickereien, Webereien, Keramik. Am bekanntesten sind die feinen und hauchzarten portugiesischen Filigranarbeiten an Gold- und Silberschmuck.



Nachdem wir die Stadt besichtigt hatten und auch den *Vino Pinto* probierten, kauften wir noch ein paar Ansichtskarten und dann ging es auch wieder an Bord; denn die Post aus der Heimat musste doch jetzt da sein; doch welche Enttäuschung und Aufregung, die Post war noch nicht angekommen. Der einzige Flughafen der Azoren befindet sich auf der 57 Seemeilen entfernten Insel Santa Maria. Es wird planmäßig von portugiesischen, amerikanischen und englischen Luftfahrtgesellschaften angefliegen, doch die Verbindung nach San Miguel besteht entweder in einem gecharterten Fischkutter oder einer zweimotorigen Sportmaschine, die in der Nähe von Ponta Delgada auf einer besseren „Wiese“ landet.

Unsere Post kam erst am nächsten Morgen; ein Boot der portugiesischen Marine hatte sie für uns beim Hafenmeister abgeholt. Die Stimmung kletterte wieder einige Grade, zumal für diesen Morgen ein Ausflug rund um die Insel geplant war. Wir packten die Briefe schnell in die Tasche; denn zum Lesen hatten wir keine Zeit mehr, da unsere Busse pünktlich um 09:00 Uhr auf der Pier standen. Wir hatten mit Bussen aus den 40-iger Jahren gerechnet, wurden aber angenehm überrascht. Nachdem alle eingestiegen waren und die



gute Laune „flaschenweise“ verstaubt war, ging die Fahrt los. Doch auf den ersten Kilometern nahm keiner Notiz von der herrlichen Landschaft; denn fast alle waren mit dem Lesen der Briefe beschäftigt. Bald erreichten wir unsere erste Station, eine Ananaspflanzung. Die Azoren sind nach Hawaii der zweitgrößte Expedient an Ananas. Im Winter, wenn es auf Hawaii keine Ananas gibt, übernehmen die Azoren die Versorgung des Weltmarktes mit frischer Ananas. Dies ist den Azoren möglich, da hier die Ananas in großen Pflanzungen und Treibhäusern gezüchtet werden. Die jungen Stauden werden in konstant temperierten Wasserbassins etwa zwei Jahre lang aufgezüchtet und dann in den Treibhäusern eingepflanzt. Bis zur ersten Ernte vergeht ein weiteres Jahr; jetzt können vier Jahre lang alle sechs Monate die Früchte geerntet werden. Die Azorenananas ist wesentlich kleiner als die Hawaiiananas, ihr Fleisch ist viel milder und enthält auch nicht so viel Säure. Auf den Azoren gibt es nur vier Fabriken, die die Ananas konservieren, der größte Teil der Ernte wird als ganze Frucht im Anfangsstadium ihrer Reife, exportiert. Von dem Saft der Azorenananas wird außerdem noch ein vorzüglicher Likör hergestellt. Nachdem wir die Pflanzungen und Treibhäuser besichtigt, die Ananas und den Likör auch probiert hatten, ging die Fahrt weiter ins „Vale das Furnas“, wo wir den Naturpark „Terra Nostra“ besuchten.

Da auf den Azoren ein sehr sanftes Durchschnittsklima mit Temperaturen von 18 Grad + im Winter und 29 Grad + im Sommer herrschen, findet man hier die schönsten und seltensten Exemplare an Blumen und Pflanzen. Inmitten dieser wunderschönen und gepflegten Anlage befand sich ein See, sein Wasser war ockerfarben und hatte eine Temperatur von 32 Grad. Nur wenige Kilometer weiter konnte man die „lebende Erde“ beobachten. An

mehreren Stellen schleuderten Geiser ihre kochenden Wassermassen in den strahlend blauen Himmel, an einigen Stellen brodelte das Wasser nur und an anderen Stellen quoll nur heller Dampf an die Oberfläche. Am Furnassee vorbei ging die Fahrt zum „Pico de Barossa“ dem höchsten Berg der Azoren mit 1.105 Meter. Bis in etwa 1.000 Meter führte uns die Autostraße, die restlichen 100 Meter wurden zu Fuß bewältigt. Auf dem Gipfel angelangt, wurden wir dann auch mit einer unvergleichlichen Aussicht reich belohnt.

Das nächste Ziel waren die „Sete Cidades“; man nennt sie das schönste und eindrucksvollste Panorama der Azoren; zwei Seen im Krater eines erloschenen Vulkanes. Von 80 bis 140 Meter hohen Lavawänden eingefasst, werden die in der Mitte von einer natürlichen, etwa 7 Meter hohen Mauer getrennt. Das Sonderbare und zugleich unvergleichliche aber ist, dass der eine See grün und der andere See blaues Wasser hat. Strahlende Sonne begleitete uns auf der Fahrt, als wir an der Westküste der Insel zurück nach Ponta Delgada fuhren. Wie bei uns zu Hause die Straßenränder mit Bäumen bepflanzt sind, so säumen auf San Miguel blaue Hortensien die Straßen und man findet die Hortensien, die hier wild und in großen Gebüschchen wachsen, auf der ganzen Insel.

An Bord zurück gab es gleich wieder Arbeit; die Übernahme von Kraftstoff und Frischwasser wurde durchgeführt. Danach wurde wieder „Seeklar“ gemacht. Am letzten Abend auf den Azoren verabschiedete uns eine Folkloregruppe in ihren wunderschönen portugiesischen Trachten. Zwei Stunden vor dem Auslaufen erreichte uns noch ein Notruf aus dem städtischen Krankenhaus; es wurden dringend Blutkonserven einer etwas seltenen Blutgruppe benötigt. Da von uns allen die Blutgruppen bestimmt sind, waren die in Frage kommenden Spender bald benachrichtigt; sechs

Soldaten spendeten dann je 400 ml Blut. Um 10:00 Uhr waren dann alle wieder an Bord und die Leinen wurden gelöst und wir verabschiedeten uns winkend von unseren freundlichen Gastgebern und diesem kleinen Paradies im Atlantik. Der „letzte“ Hafen dieser Fahrt war „gelaufen“ und Sao Miguel versank langsam hinter der Kimm.

Es ging weiter gegen Norden, die Temperaturen fielen merklich und nur wenige Kameraden vergnügten sich an Oberdeck. Unsere Gedanken eilten unserem Schiff schon voraus, nach Hause, zu unseren Lieben. Doch man dachte auch an die zurückliegenden Tage, Wochen und Monate, an die Seetage unter brütender Tropenhitze, an Sturm und Brecher in der Biskaya, an die Häfen und an die vielen Menschen, die man in diesen drei Monaten kennengelernt hatte.

Am 19.05. um 15.00 Uhr passierten wir die Linie „Dover – Calais“ und am nächsten Tag gegen 13.00 Uhr war dann Helgoland in Sicht. Vor der Insel gingen wir vor Anker und erwarteten unsere Admiral EBM (Erziehung- und Bildungswesen der Marine) Dr. Flaxenberg. Wir nahmen wieder Anker auf und am nächsten Tag begann der vierte und letzte Schießabschnitt dieser Reise. Am 23.05. ging der Admiral wieder von Bord und wir gingen auf neuen Kurs: „Kap Skagen“, welches wir am 26.05. passierten. Am nächsten Tag gingen wir 2 Seemeilen vor dem dänischen Hafen Frederikshaven wieder vor Anker; diesmal erwarteten wir den Kommandeur der Marineschule Mürwik, Admiral Ostertag, der die Abschlussbesichtigung über Schiff und Besatzung durchführte.

Am 28.05. fielen zum letzten Mal vor dem Einlaufen in Kiel die Anker in der Bucht von Eckernförde; Presse und Fernsehen erschienen an Bord zu Reportagen. Am nächsten Tag erschienen die Beamten des Zollamtes Kiel,

die die Zollabfertigung durchführten; denn wir mussten alle Sachen angeben, die wir im Ausland gekauft hatten und einen bestimmten Wert überschreiten. An Oberdeck wurde wieder mit Hochdruck gearbeitet und die letzten Vorbereitungen zum Einlaufen in unserem Heimathafen Kiel durchgeführt.

Dann war der 31.05.1968 gekommen, um 07.00 Uhr lichteten wir die Anker, gegen 09:20 Uhr passierten wir das Marine-Ehrendenkmal Laboe. Die Besatzung war wieder in „Passieraufstellung“ an Steuerbordseite angetreten und dann begrüßten wir, mit einem donnernden dreifachen „Hurra“ wieder unsere Lieben und unseren Heimathafen Kiel.

Um 10:00 Uhr waren alle Leinen fest und die 36. Auslandsausbildungsreise war nach 96 Tagen beendet.

## Statistik der 36. AAR

Kombüse verarbeitete:

Fleisch, frisch und in Dosen	5.972 kg
Wurst, frisch und in Dosen	4.480 kg
Weizenmehl	5.000 kg
Roggenmehl	4.000 kg
Butter	4.000 kg
Eier	10.800 Stück
Gurken, Gemüse (Konserven)	5.000 kg
Teigwaren	1.000 kg
Reis	1.000 kg
Milchpulver	280 kg
Dosenbrot	1.600 kg
Pumpernickel	1.200 kg
Käse (Schnitt- u. Schmelzkäse)	2.000 kg
Marmelade	1.000 kg

Zucker	1.000 kg
Kartoffeln	7.500 kg
Frischgemüse	1.000 kg
Bohnenkaffee	600 kg
Tee	60 kg
Hibiskus	1.500 kg
Klobpulver	500 kg
Püree Pulver	400 kg
Trockengemüse (von der StOV)	350 kg
Marinaden	700 kg
Fischkonserven	4.000 Dosen
Lebensmittel (verschiedene)	4.000 kg
Brötchen	96.000 Stück

Ergänzungseinkauf für die Kombüse in:

Madeira:	Gemüse, Obst, Brot
Salvadore de Bahia:	Eis, Gemüse, Obst, Brot
Fort-de-France:	Eis, Gemüse, Obst u.a.
Kingston:	Gemüse, Zucker, Eis, Brot, Eier, Rum

Wussten Sie schon?

Dass während der 60 Tage „Tropenfahrt“ ca. 750 qm Kondenswasser im Schiffsinneren angefallen sind; dass entspricht dem monatlichen Verbrauch bei 425 Mann Besatzung; dass sind 60 Liter pro Mann und Tag.

Kantinenwaren:

Angebot: ca. 235 verschiedene Artikel; bis 31. April waren 47 Artikel ausverkauft.

Der Warenbestandswert betrug am 29. Februar 1968: 160.167,64 DM

In Bahia wurden am 25. März Waren im Werte von 57.270,24 DM

Vom Versorgungsschiff übernommen.

Gesamt:

217.437,88 DM

Umsatz vom 01.02. bis 31.04.

145.588,11 DM

durchschnittlicher Monatsumsatz

50.000,00 DM

höchste Monatsumsatz

57.000,00 DM

höchster Tagesumsatz

3.173,30 DM

an Massengütern wurden mitgenommen:

Bier (Flaschen)

100.000 Stück

(2,5 Flaschen pro Mann und Tag, ohne die

Offiziersempfänge und Besuche)

Getränke (alkoholfrei)	53.000 Stück
Obst (Dosen)	11 Sorten
Konserven	7.900 Dosen
Zigaretten	18 Sorten
Tabak	9 Sorten
Zigarren und Zigarillo Stück)	11 Sorten (4.700

Sanitätsbereich:

Krankmeldungen	578
Stat. Behandlungen	97
Impfungen	1.156
Laboruntersuchungen	284
Bestrahlungen	243
Röntgenaufnahmen	36
Röntgendurchleuchtungen	25
Langzeitnarkosen	10

davon: 2 Blinddarmoperationen  
1 Lymphknoten-exzision  
1 Knochenreposition mit Gips



6 weitere Operationen

Insgesamt wurden 17 Soldaten chirurgisch versorgt.

Bei „Open-Ship“ wurden 4 Personen chirurgisch versorgt.

In Ponta Delgada spendeten 6 Besatzungsmitglieder je 400 ml. Blut.

Zahnstation:

Krankmeldungen	146
Zahnärztliche Behandlungen	447

Farben- und Reinigungsmittel:

Waschpulver (Wäscherei)	ca. 2.300 kg
Scheurol	ca. 400 kg
Spülmittel (Geschirr)	ca. 200 kg
Schmierseife	ca. 180 kg
Weizenstärke	ca. 90 kg
Rostschutzfarbe, Kunstharzlacke und Verdünnung	ca. 1.900 kg
Spezialfarbe (Zweigebinde)	ca. 400 kg

Fernmelde: (vom 26.02. bis 15.05.) insgesamt 2.152 Funksprüche

Davon: 624 Eingänge

153 Wetterkarten

65 Pressemeldungen

Insgesamt: 1.310 Ausgänge

die o.a. Zahl beinhaltet 854 ausgehende Marinefunktelegramme  
(privat)

Zeremoniell: 2 x kleiner Flaggenschmuck (Salut)

Artillerie:

4 Schießabschnitte.

verschossene Munition: 40 mm 4.699 Schuss

100 mm 316 Schuss

100 mm LG 50 Schuss

U-jagd: 1 Versuchsschießen

2 Schulschießen

193 BT-Messungen

Schiffssicherung:

Betriebsstoffe: F 75 1.948,5 qm

F 82 1.157,0 qm

Frischwasser: 28.200 qm

*Dieser Reisebericht wurde geschrieben vom Gefr.SA 81 Rosenbohm.*

*Hierfür hat er während der Reise fast täglich nach Dienst an der Schreibmaschine im Schreibzimmer des Schiffslazarettes gesessen und dass niedergeschrieben, was interessant genug war, aufzuschreiben.*