

LEINEN LOS

MIT DEM SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND UM DIE WELT



Zusammengestellt von:

Inhaltsverzeichnis

<u>INHALTSVERZEICHNIS</u>	<u>2</u>
<u>VORWORT.....</u>	<u>3</u>
<u>TECHNISCHE DATEN.....</u>	<u>4</u>
<u>DIE KOMMANDANTEN.....</u>	<u>5</u>
<u>29. AAR.....</u>	<u>6</u>
<u>32. AAR.....</u>	<u>7</u>
<u>34. AAR.....</u>	<u>18</u>
<u>36. AAR.....</u>	<u>19</u>
<u>37. AAR.....</u>	<u>63</u>
<u>38. AAR.....</u>	<u>127</u>
<u>40. AAR.....</u>	<u>128</u>
<u>41. AAR.....</u>	<u>129</u>
<u>42. AAR.....</u>	<u>137</u>
<u>43. AAR.....</u>	<u>138</u>
<u>44. AAR.....</u>	<u>139</u>
<u>45. AAR.....</u>	<u>141</u>
<u>46. AAR.....</u>	<u>142</u>
<u>47. AAR.....</u>	<u>143</u>
<u>48. AAR.....</u>	<u>145</u>
<u>49. / 50. AAR.....</u>	<u>149</u>
<u>51. AAR.....</u>	<u>154</u>
<u>52. AAR.....</u>	<u>156</u>
<u>53. AAR.....</u>	<u>158</u>
<u>54. AAR.....</u>	<u>160</u>
<u>55. AAR.....</u>	<u>161</u>
<u>56. AAR.....</u>	<u>162</u>
<u>57. / 58. AAR.....</u>	<u>163</u>
<u>59. AAR.....</u>	<u>164</u>
<u>60. AAR.....</u>	<u>165</u>
<u>61. / 62. AAR.....</u>	<u>166</u>
<u>63. / 64. AAR.....</u>	<u>167</u>
<u>65. AAR.....</u>	<u>168</u>
<u>66. AAR.....</u>	<u>169</u>
<u>67. AAR.....</u>	<u>170</u>
<u>68. AAR.....</u>	<u>171</u>
<u>ERPROBUNGSFAHRTEN</u>	<u>173</u>
<u>ANLAUFHÄFEN</u>	<u>174</u>

Vorwort

Leinen los - mit der DEUTSCHLAND auf große Fahrt

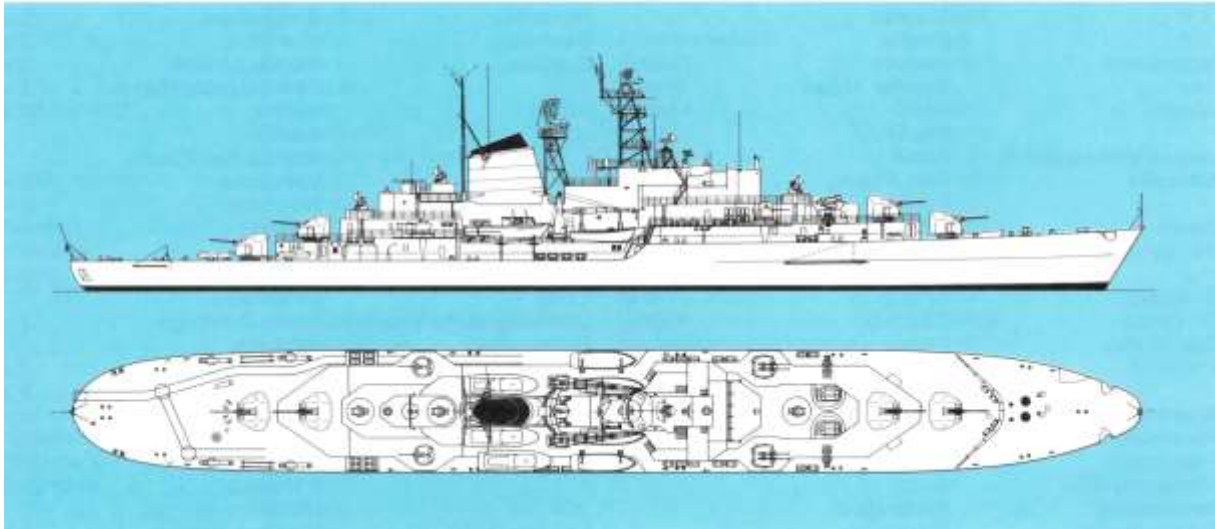
Nachdem die DEUTSCHLAND in allen Bereichen des Schiffs seeklar gemacht wurde (s. Zusammenfassung von unserem Kameraden Wilfried), heißt es jetzt: "Leinen los!" Dieses Kommando ertönte mehrere hundert Mal auf der DEUTSCHLAND, bei jedem Auslaufen aus Kiel oder einem anderen Hafen.



Zur Fortsetzung und als Ergänzung wollen wir in dieser Zusammenstellung Ereignisse und Begebenheiten der eigentlichen Seefahrt unter dem Motto "Leinen Los - mit dem Schulschiff Deutschland um die Welt" sammeln. Dazu gehören Beschreibungen der Aufgaben einzelner Bordabschnitte genauso wie Erlebnisse in Auslandshäfen, im Heimathafen und in der Werft und Begebenheiten an Bord während des Dienstes und in der Freizeit. Auch diese Sammlung lässt sich jederzeit erweitern. Wichtig ist uns, dass die Autoren benannt werden, soweit bekannt, und nicht der Bearbeiter unseres Vereins.

Zu jeder der grafisch dargestellten Reisen sollen interessante, lustige oder typische Ereignisse für die Mitglieder des Vereins Schulschiff DEUTSCHLAND 1989 e.V. geschildert werden.

Technische Daten



Wasserverdrängung: 4.850 t
Länge: 138 m
Breite: 16 m
Tiefgang: 6 m
Geschwindigkeit: 21 kn

4 100 mm Einzellafetten
2 40 mm Doppellafetten
2 40 mm Einzellafetten
2 U-Jagd - Raketenwerfer

4 MTU-Dieselmotoren
1 Dampfturbine / 2 Kessel WAHODAG
3 Wellen mit Verstellpropellern

30 Offiziere
30 Portepee-Unteroffiziere
90 Unteroffiziere
180 Mannschaftsdienstgrade
120 Offiziersanwärter
6 Zivilangestellte



Die Kommandanten

Kapitän zur See	Herwig Collmann	1963 – 1965	29. AAR
Kapitän zur See	Burkhard Hackländer	1965 – 1966	32. AAR
Kapitän zur See	Ulrich Rehder	1966 – 1967	34. AAR
Kapitän zur See	Karl H. Peter	1967 – 1968	36. – 37. AAR
Kapitän zur See	Hubert Nordheimer	1969 – 1971	38. – 40. AAR
Kapitän zur See	Karl Welz	1971 – 1973	41. – 42. AAR
Kapitän zur See	Kurt F. Siewert	1973 – 1977	43. – 48. AAR
Kapitän zur See	Gerhard Krancke	1977 – 1980	49. – 54. AAR
Kapitän zur See	Dieter Leonhard	1980 – 1983	55. – 58. AAR
Kapitän zur See	Wulf D. Plesmann	1983 – 1986	59. – 62. AAR
Kapitän zur See	Franz Hermann Köhler	1986 – 1990	63. – 68. AAR

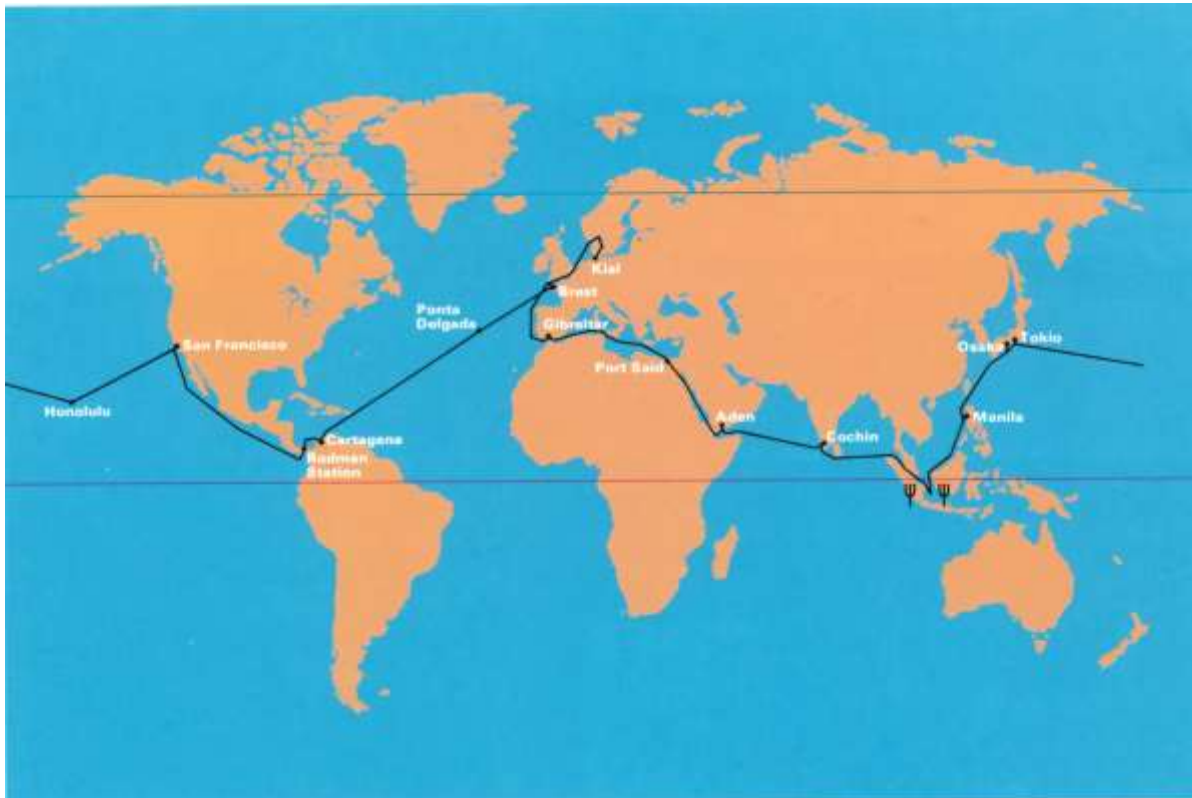
Die ersten Offiziere (IO's)

Fregattenkapitän	Dirk Stricker	1962 – 1964
Fregattenkapitän	Victor Nonn	1964 – 1966
Fregattenkapitän	Ansgar Bethge	1966 – 1967
Fregattenkapitän	Paul Fischer	1967 – 1968
Fregattenkapitän	Horst Mudra († 1973)	1968 – 1970
Fregattenkapitän	Dr. Jürgen Rhades	1970 – 1972
Fregattenkapitän	Klaus Schütte	1972 – 1973
Fregattenkapitän	Horst Wind	1974 – 1975
Fregattenkapitän	Eyk von Hahn	1975 – 1977
Fregattenkapitän	Uwe Petersen	1977 – 1980
Fregattenkapitän	Volker Hausbeck	1980 – 1982
Fregattenkapitän	Peter Stiller	1982 – 1984
Fregattenkapitän	Wolfgang Oertel	1984 – 1986
Fregattenkapitän	Sieghard Muntau	1986 – 1988
Fregattenkapitän	Karsten Ziemer	1988

Die Kadettenoffiziere (KO's)

Korvettenkapitän	Walter Flentke	1964 – 1965
Korvettenkapitän	Paul Fischer	1965 – 1967
Korvettenkapitän	Horst Mudra († 1973)	1967 – 1968
Korvettenkapitän	Hans Schneider	1968 – 1970
Korvettenkapitän	Eyk von Hahn	1970 – 1971
Korvettenkapitän	Horst Heinl	1971 – 1972
Korvettenkapitän	Manfred Arndt	1972 – 1974
Korvettenkapitän	Jürgen Schwalenberg	1975 – 1976
Korvettenkapitän	Gottfried Ahrendt	1976 – 1977
Kapitänleutnant	Wolfgang Jungmann	1977 – 1978
Korvettenkapitän	Peter Stiller	1979 – 1981
Korvettenkapitän	Sieghard Muntau	1981 – 1982
Fregattenkapitän	Rudolf Schittko	1982 – 1983
Fregattenkapitän	Hans-Dieter Freyschmidt	1984 – 1986
Fregattenkapitän	Ernst Kolb	1986
Fregattenkapitän	Karsten Ziemer	1986 – 1988
Korvettenkapitän	Friedrich Behrendt	1988

29. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Gibraltar**
Britische Kronkolonie
- 3 **Port Said**
Suezkanal/Ägypten
- 4 **Aden**
Volksrepublik Jemen
- 5 **Cochin**
Indien
- 6 **Manila**
Philippinen
- 7 **Tokio**
Japan
- 8 **Osaka**
Japan
- 9 **Honolulu**
Hawaii Inseln/USA
- 10 **San Francisco**
USA
- 11 **Rodman Station**
Panamazone/USA
- 12 **Cartagena**
Columbien
- 13 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal



- 14 **Brest**
Frankreich
- 15 **Kiel**
Deutschland

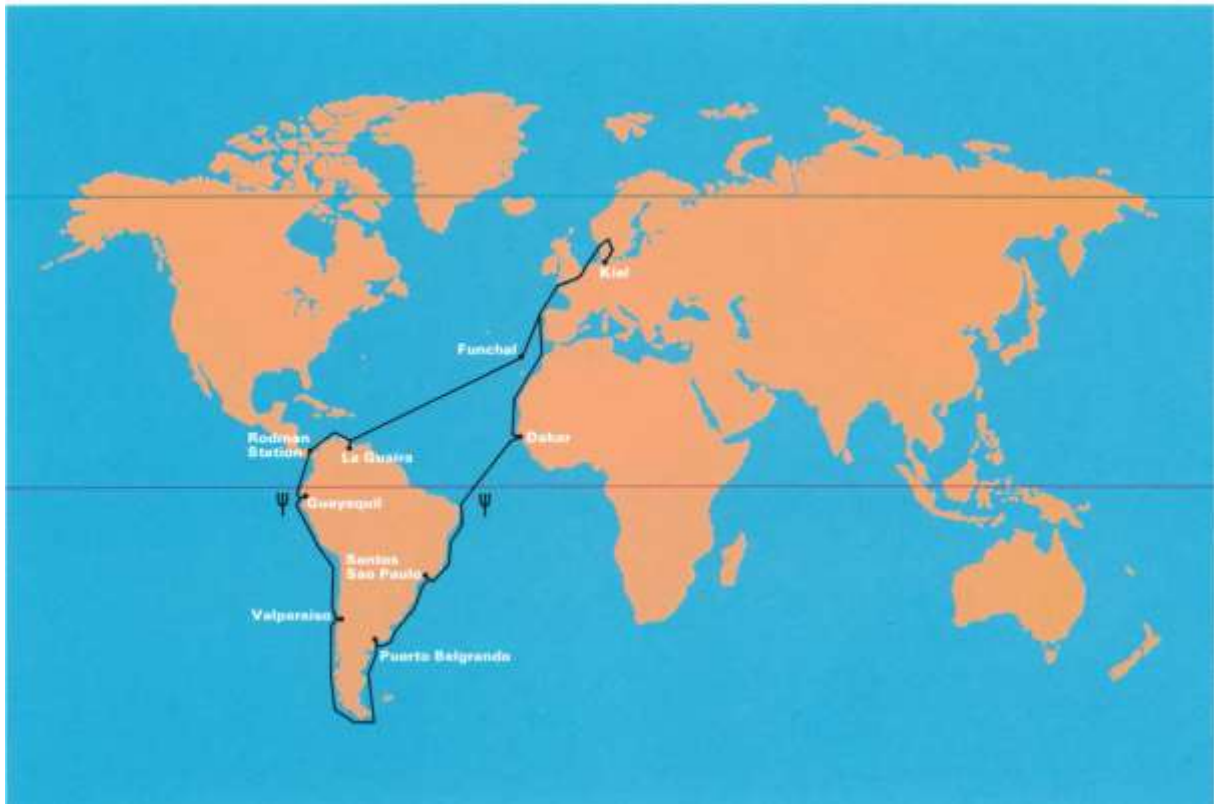


Kommandant:
Kapitän zur See
Herwig Collmann

Seemeilen: 29.845 sm

Besonderheiten:
1. Weltreise der „Deutschland“,
zum 1. Mal in Südostasien,
1. Suezpassage,
1. Panamapassage,
1. und 2. Äquatorüberquerung.

32. AAR



1 **Kiel**
Deutschland

2 **Dakar**
Senegal

3 **Santos Sao Paulo**
Brasilien

4 **Puerto Belgrando**
Argentinien

5 **Valparaiso**
Chile

6 **Guayaquil**
Ecuador

7 **Rodman Station**
Panamazone/USA

8 **La Guaira**
Venezuela

9 **Funchal**
Madeira/Portugal

10 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Burkhard Hackländer

Seemeilen: 22.224 sm

Besonderheiten:
Einzige Umrundung Kap Horn
2. Panamapassage,
3. und 4. Äquatorüberquerung.

„Schwarze Kunst“ (aus Bordbuch 32. AAR 1966, Seite 12 - 14)

Da unser Schiff keine Segel hat – mit Ausnahme der Sonnensegel oder gelegentlich abste-
hender Ohren von Einzelgängern auf der Schanz – ist ein ziemlicher Aufwand notwendig, um
es anzutreiben (Abschnitt Antrieb), zu sichern (Abschnitt Schiffssicherung) und mit der nötigen
Energie (E-Abschnitt) zu versorgen.

Unter völliger Verkennung der wahren Zusammenhänge nennt der blutige Laie dieses ganze
System schlicht und einfach nur „Maschine“, sehr zum Mißfallen des STO, dem dieser umfang-
reiche Laden untersteht. Er hat auch völlig recht damit, zumindest müßte es die Maschinen
heißen (da es ja mehrere oder besser ungezählte sind) und schließlich gibt es dafür eine
offizielle Bezeichnung, nämlich „Hauptabschnitt Schiffstechnik“. Wie man begreifen wird, ist
es mit den Maschinen alleine aber nicht getan, sie müssen bedient, gepflegt und repariert
werden. Das ist oft eine ziemliche Schinderei, weil dabei auf Umwelteinflüsse – z. B. Hitze,
Öldunst, vermehrtes Durstgefühl und dreckige Hände – überhaupt keine Rücksicht genommen
wird; es sind dies eben „bedauerliche Einzelschicksale“. Genauer gesagt ist es ein



ST-Leitstand

Sammelschicksal, auf das die insgesamt 120 Mann der 2. Division (4 Offz, 9 PUO, 42 Uffz und
65 Mannschaften) in nicht unerheblichem Maße stolz sind. Obwohl sich ihre dienstliche Tätig-
keit vorwiegend in den unteren Regionen des Schiffes – man spricht scherzhafterweise auch
von der Zeche „Elend“ – abspielt und sie in der Freizeit öfters beim Biertrinken angetroffen
werden, fühlen sie sich nicht als Außenseiter, sondern als fester Bestandteil der Besatzung,
die unserem Schiff erst Leben und Inhalt gibt. Was aber treiben diese in gutmütigem Flachs
als Heizer, Stoker, Zwischendeckstiger, Bilgenkrebse oder Kujambelbändiger titulierten
Männer nun denn wirklich? Nun da existiert die Gang der sogenannten „Schiffseigner“, denen
man so ziemlich alles in die Schuhe schiebt. Jedenfalls gibt es kaum etwas, wofür die
Schiffssicherung – wie es offiziell heißt – nicht verantwortlich gemacht würde.

Wie der Name sagt, besteht die Hauptaufgabe darin, alle Gefahren wie Feuer, Wasser-
einbrüche und ABC-Verseuchung von uns abzuwenden und die übrigen Teile der Besatzung in
der Bekämpfung auszubilden. Daneben bleibt aber noch eine ganze Menge anderer Dinge zu
tun übrig. Über ein unheimliches Gewirr von Rohrleitungen und Pumpen müssen Betriebs-
stoffe in Bunker und Tanks übernommen und an die ewig hungrigen Endverbraucher weiter-
geleitet werden, müssen Bilgen gelenzt und Feuerlöschleitungen unter Druck gehalten

werden und außerdem soll immer genügend Frischwasser vorhanden sein, damit wir uns regelmäßig die Füße waschen können. Dieses Wasser, auch zum Gurgeln und zur Erzeugung von Hochdruck-Heißdampf zu benutzen, wird mittels drei fauchender Ungetüme in Eigenproduktion gewonnen. Besonderer Ideenreichtum ist vonnöten, um der etwas kapriziös arbeitenden Lüftungs- sowie Raumluftkühl- und Heizungsanlage (dem Lieblingssteckenpferd des SSO) auf die Schliche zu kommen.

Jeder an Bord versteht natürlich etwas davon, jedenfalls soviel, dass es auf der letzten Reise viel besser geklappt hat und man sich laufend unter Nr. 44 – das ist nämlich der Schiffssicherungsgefechtsstand – beschweren kann. Wie Luchse liegen diese dienstbaren Geister auf der Lauer, damit kein Unbefugter an den überall herumhängenden Schaltkästen spielt, keine festen Gegenstände in Lokuse oder Urinbecken geworfen werden und sonstiger Unsinn



Schiffssicherungsgefechtsstand

getrieben wird. Dann gibt es die sogenannten Verschlusszustände, bei deren Kontrolle schon einer andere Zustände bekommen hat, weil immer wieder ein Schott offen bleibt, eine Klappe nicht schließt, ein Ventil undicht ist und überhaupt die Tücke des Objekts nicht zu bändigen zu sein scheint. Was nützen hochwertige Proviantkühlanlagen, wenn die Temperaturen nicht stimmen und Fleisch, Obst und Kartoffeln so langsam vor sich hingammeln würden. Überhaupt ist das leibliche Wohl ein neuralgischer Punkt, der zu lebhaften Mißfallensäußerungen führt, wenn die Unterkunftsräume zu warm oder zu kalt sind, das Brausebad nach Wechsel fehlt, die sanitären Einrichtungen nicht funktionieren oder die Bordwäscherei ausgefallen ist. Ein Segen nur, dass die Schiffssicherung nicht auch noch zu kochen braucht. Überhaupt beginnt dieser Abschnitt am Bug und endet am Heck, die Leichtmetallaufbauten gehören dazu und der gesamte Schiffskörper. Wird man durch quietschende Schotten im Schlaf gestört, hört der WO verdächtige Geräusche im Schornstein (Coca-Cola Flasche bei Seegang), hat einer seinen Kammerschlüssel verlegt, immer dann wird man nach der Schiffssicherung rufen. Die Liste ließe sich noch beliebig fortsetzen, aber davon würde die Arbeit nicht weniger und der SSO ist ohnehin ein geplagter Mann....

Wenden wir uns also dem nächsten Abschnitt, der E-Anlage zu und betrachten Ströme. Selbige gibt es bekanntlich nicht nur in der Geographie, sondern auch in Maschinen. An Bord haben wir vorwiegend Drehstrom, der, weil ein Auslandsschiff viel Herz braucht, in jeder Sekunde mit 60 Her(t)z zittert. Das ist insofern furchtbar spannend (genau gesagt beträgt die Spannung 440 Volt), weil der Strom ganz schön groß werden kann. Wird er zu groß, brennen Sicherungen durch und das ist dann E-Außen (meist auf Ronde), E-Innen macht in(nen) Stromerzeugung, da treiben die Kujambelbändiger mit schlappen 6000 PS mehrere Generatoren an, die bis maximal 4800 KVA in das Bordnetz einspeisen können.



Schaltraum im E-Werk VIII

Wenn kein Landanschluß (2 x 400 A) vorhanden ist – in See logischerweise sowieso und im Auslandshafen auch nicht der Fall – müssen die E-Werke immer „jockeln“. Da gibt es dann noch 2 Gasturbinen, aber die eine hat schon vor dem Auslaufen „Feuer aus“ und dann eine ruhige Spazierfahrt gemacht und wenn die andere läuft, macht sie sehr viel Krach, besonders in Valparaiso. Dann stehen da 2 große MWM mit je 750 KVA Leistung herum, die sind besonders interessant, wenn sie der Hgfr. Müller auseinandergenommen hat. Die Kadetten haben dann viel zu gucken, schließlich brauchen sie einen echten Service, damit sie es später wieder vergessen können. Die strammsten „Jockel“ sind 4 Kleine Diesel (haben aber 16 Zylinder), weil sie immer dann laufen, wenn man sie

braucht. Im Kraftwerk Mitte tragen sie dazu bei, daß es dort besonders schön warm wird. Nach dem Motto „Elektrotechnik ist reine Glückssache“ geht man dort viel Wache, speziell bei besonderen Anlässen wie Äquatortaufe und Bordfest. Auch dürfen sie zwischen zwölf und mittag noch schnell die Illumination ziehen, die der Kommandant dann im Hafen gar nicht haben will. Darum bringen sie jetzt immer Scheinwerfer aus und strahlen den Dampfer an. Wenn das ordentlich gemacht wird, kann das auch ganz hübsch aussehen. Nach unten muß übrigens auch gestrahlt werden, das nennt man dann MES. Außer den „Bummsköppen“, die da dauernd den Waffenumformer haben wollen, ärgert die E-Mixer eigentlich keiner, sie sind wohlgeübt und können auch schön im Chor singen. Da nicht jeder mit Strömen umgehen kann, muß man sie als Spezialisten anerkennen und möglichst in Ruhe lassen. Das wollen wir auch tun und kommen zu einem Unternehmen der besonderen Art.

Damit das Schiff auch Meilen macht, benötigt es eine Antriebskraft. Wir haben davon gleich mehrere und finden sie in den „Vereinigten Kraftwerken“ vor. Wie sich das auf einem Kriegsschiff gehört, sind sie aber in verschiedenen Abteilungen untergebracht, zumal man zwischen den Antriebsmedien Dampf und Motoren unterscheiden muß. Das Vereinigende besteht darin, daß man im 1-, 2- oder 3-Wellenbetrieb fahren kann und eine Reihe hübscher Kombinationen möglich ist. Man kann es sich z. B. aussuchen, ob die Mittelwelle allein laufen soll – wenn ja mit einem oder mit zwei Kesseln ob nur die Außenwellen mit je einem oder je zwei Motoren in Betrieb zu nehmen sind, oder ob vielleicht zur Abwechslung mal die Mittelwelle und eine Seitenwelle das Schiff vorwärts treiben sollen. Da ist es manchmal schwierig, den richtigen „Dreh“ zu finden, aber die Betroffenen geben sich redliche Mühe, die insgesamt zur Verfügung stehenden 16000 PS sinnvoll in Drehmoment und Schub umzuwandeln. Der besseren Übersicht wegen stehen im Kraftwerk Bb/ Stb alle 4 Motoren (je 2000 PS) für die beiden Außenwellen



Kraftwerk Bb/Stb

in einem Raum fein säuberlich nebeneinander und auch im Kraftwerk Mitte hat man auf eine Unterteilung zwischen den beiden Wahodag-Kesseln und dem Turbinensatz (bestehend aus HD-Turbine und ND-, sowie RW-Turbine in einem Gehäuse) verzichtet. Eingeweihte

wissen natürlich um die konstruktiven Unterscheidungsmerkmale, insbesondere bei den Motorentypen „Mercedes“ und „Maybach“, aber wir wollen ja hier globale Betrachtungen anstellen. Am sichersten ist es, die überall in See aufgestellten Meilensteine abzulesen, dann braucht man keine Navigation. Immerhin kann der Antrieb – wenn er die „volle Pulle“ eingeschoben hat – allerhand Selterwasser erzeugen und bei 21 Kn Dauerhöchstgeschwindigkeit mit jedem Handelsdampfer Schritt halten. Hervorzuheben ist dabei der „Gefreite Askania“, der bei weiterer Bewährung zum Hauptgefreiten avancieren wird. Er sorgt dafür, daß „Energie“ und „Ausdauer“, die beiden Kessel genügend Heizöl, Verbrennungsluft und Speisewasser bekommen und den Stokern die Arbeit erleichtert wird. Erwähnenswert ist auch das Escher-Wyss System, womit auf pneumatisch-hydraulischem Wege die Steigung der Verstellpropeller eingestellt werden kann. Man braucht die Steigung, um entweder schneller, langsamer oder rückwärts fahren zu können, während die Motoren immer in eine Drehrichtung laufen. Bei der Mittelwelle, die gleichfalls einen Verstellpropeller hat, wird die Rückwärtsfahrt allerdings dadurch erzielt, dass eine eigene Turbine in entgegengesetzter Drehrichtung mit Dampf beaufschlagt wird. Nicht zuletzt wird der erstaunte Leser fragen, wo

man nun eigentlich auf den „Gashebel“ drückt. Dafür haben wir die beiden klimatisierten Fahrstände, wo, auf geheimnisvolle Weise mit netten, kleinen bzw. größeren Handrädern die Drehzahlen, Steigungen, Füllungsgrade und Fahrventilöffnungswinkel eingestellt werden. Außerdem gibt es dort ganz unscheinbare rote Knöpfe, die eine erstaunliche Wirkung auslösen können. Man wird es zwar nicht glauben, aber sie sind dazu bestimmt, in dem Augenblick, wo absolut nichts mehr klappen will, den ganzen Laden nach unten abzusenken und Platz für



WAHODAG-Kessel im Kraftwerk Mitte

einen Swimmingpool zu machen. Das ist doch eine wunderbare Sache, nicht wahr.

An diesem Höhepunkt des Geschehens sollten wir abbrechen, letzteres tut der Chronist, um auch andere noch zu Wort kommen zu lassen.

Äquatortaufe

Nichts wirkt so gut in kurzer Zeit, als wenn man sich vom Schmutz befreit und wer sich am Äquator reinigt, dem wird es schriftlich noch bescheinigt. Ja, er erhält erschreckend schnell auf diese Art ein neues Fell. Wer nördlich völlig sich verschmutzt, bekommt dies südlich abgeputzt. Dann steht er da, recht dumm und schnauft und ist, wie man so sagt, getauft. Das Opfertier, noch eh es ahnt, was Neptuns Hofstaat mit ihm plant steht plötzlich da, ganz unbewußt, ein braunes Untier an der Brust, schluckt eine Pille, wird verschmiert, laut angeschuldigt, spuckt und stiert und hört mit Salzkakao im Haar, daß dies der Vorgeschmack erst war.

Der Ungetaufte sieht nicht ein, daß er ein altes „Warzenschwein“, und deshalb spuckt er voller Hohn mit vollem Mund auf Neptuns Thron: Trabanten, lausiges Gesindel, teils groß und dumm, teils in der Windel, und Thetis, dieses lose Ding, das sich in Neptuns Netz verfang. Allein ihr Lebenswandel zeigt, wozu ihr Geist und Körper neigt.

Nicht nur als Schlampe ist sie frech, nein manches ist bei ihr aus Blech. Sie wurde, schon leicht angeblühen, mit Feudel und Morast verglichen. Der Hofstaat ist soweit er denkt, recht schwach und außerdem geschenkt. Bei Thetis, Schnaps und wildem Saufen, ein Unterwassergammelhaufen.

Der wackelnde Kristallpalast hat daraufhin Beschluß gefaßt: Er unkte, erstens führte Paul im Gegensender großes Maul und allen ungetauften Schafen versprach man „lächerliche“ Strafen. Der Ungetaufte, den man greift, wird gleich ans Tageslicht geschleift. Mit viel Geprügel und Geschrei erklärt man ihn für vogelfrei, ja auch verschärft, mit großem Knall, sehr oft zu einem Sonderfall; von Fußbank, Speckschnur ganz zu schweigen, so jedenfalls beginnt der Reigen:

Da hängt er, lässig hingekauert und sieht wie schon die Horde lauert. Damit er nicht zusammenbricht, befeuchtet man ihm das Gesicht mit Wasserstrahlen weit und breit, das fördert die Bequemlichkeit, und falls er immer noch zu träge, erhält er ab und zu auch Schläge. Dann brüllt man seinen Namen aus, er springt, rennt los, zum Richterhaus und wird dabei mit Lärm und Hieben noch etwas schneller angetrieben. Schon kniet er seine morschen Glieder auf eine alte Matte nieder. Die Pille stopft man groß und rund ihm in den aufgerissenen Schlund. Jagt eine Spritze hinterher, die Zunge brennt, der Mund ist leer.

Zerkaut, befeuchtet und geschluckt, am liebsten wieder ausgespuckt. Rein in den Windsack, einerlei und wieder tierisches Geschrei. Nur Wasser, Schläge, dumpfes Rauschen, ein wundervolles Vorwärtslauschen. Und dies noch kriechend auf dem Bauch, da endlich Licht, ein Schlag, ein Schlauch; Gleich weiter, Klatsch! Schon wieder einer, der Mensch wird plötzlich immer kleiner.

Schon kniet er vor dem nächsten Richter, der sich die ängstlichen Gesichter zufrieden aus der Menge greift, schnell hat er sie dann eingeseift. Man fühlt den Kleister, sieht die Zange, gefühlvoll fährt der rauhe, lange Rasierdolch einem um die Ohren, schon glaubt der Mensch er sei verloren.

Da krallt sich ihm vom Beckenrand um Hals und Arme eine Hand. Er sinkt, er gurgelt, zappelt, schreit und ist danach vom Schmutz befreit. Bevor er gänzlich abgesoffen, wird er von einem harten, schroffen Trabanten an die Luft gehievt. Er hustet, blinzelt, steht und trieft.

Doch eh er endlich ganz erlöst, hat man ihm noch was eingeflößt. Er schluckt, lauwarm, es sticht und brennt; damit er nicht ins Wasser rennt, wird er nun frischgetauft entlassen. Noch zitternd und mit einem blassen Äquatorlächeln auf den Lippen, befühlt er Zähne, Nase, Rippen, stellt fest, daß er, bis auf die Ohren, nicht allzuviel dabei verloren.

So hat er beinahe unbeschwert auch diese Linie überquert. Er sieht noch langsam in den Winden, sie an dem Horizont entschwinden, und spuckt zum Schluss mit Widerwillen noch über Bord zwei große Pillen. Und hier, wie immer, sieht man klar, daß auch der Tod erträglich war. Da ist nur lächelnd noch zu sagen: Man muß es mit Humor ertragen.

Eisiges Paradies Feuerland

Es gibt Landschaften auf dieser Erde, die keine Feder zu beschreiben vermag. Selbst Poeten, Künstler der Sprache, werden vergebens in ihrem schier unerschöpflichen Wortschatz nach Ausdrücken suchen, welche die außer-gewöhnliche Schönheit der Natur vor den Augen des Lesers erwachen lassen könnten. Einem jener Gebiete gaben die Spanier den Namen "Tierra del Fuego" – Feuerland.

Am 6. April läuft Schulschiff „Deutschland“ in den Wassern des Atlantik auf Südkurs. Nach den Tagen in Bahia Blanca und Montevideo sind die beiden Trainingships A59 und A64 der Bundesmarine wieder vereint. Während Kap Hoorn näherrückt und die Temperatur ständig absinkt, hat der Alltag auf See für uns wieder begonnen. Doch auch Reinschiff, Unterricht oder Wache können eine leise Erregung der Besatzung nicht verdrängen – Kap Hoorn ist ein Begriff, welcher selbst heute, im Zeitalter der Raumfahrt, noch nicht viel von seinem Zauber verloren hat. Bald müssen die Wachen wieder mit Handschuhen aufziehen, der 40., 45. Breitengrad werden überschritten. In Bahia Blanca haben wir ein Filmteam an Bord genommen, das Aufnahmen von unserem Schiff speziell auf diesem Teil der Reise drehen soll. Die Falklandinseln bleiben an Backbord liegen und gegen Mittag des 8. April werfen wir bei der Isla Nueva Anker, um von einer chilenischen Fregatte einen Verbindungs- bzw. Lotsenoffizier zu übernehmen. Doch wir sind in Eile und schon nach wenigen Stunden geht es mit hoher Fahrt weiter. Gegen 19.30 Uhr ist es endlich soweit. Über alle Stellen gibt der Kommandant: „An Steuerbordseite voraus liegt das Kap Hoorn“. Während der Fahrt war die Rede von fürchterlichen Stürmen, die uns am Kap erwarten würden. Neptun, der Gott der Meere, schien jedoch ein Einsehen zu haben; bei leichter Dünung und mittleren Windstärken erreichen wir den geographischen Wendepunkt unserer Reise.

Da liegt sie im matten Dämmerchein der gerade versinkenden Sonne – die kleine unscheinbare Insel, darauf ein Berg, der den südlichsten Punkt des gewaltigen amerikanischen Kontinents, den Zusammenfluss von Pazifik und Atlantik markiert. Trotz des eisigen Windes ist nahezu die gesamte Besatzung an Oberdeck versammelt. Auch wenn man gleichgültig tut, kann man sich einer gewissen Ehrfurcht vor dem Kap kaum erwehren, das sicher so manchen stolzen Bug alter Segler in stürmisch-schwarzer Nacht in der aufpeitschenden See unterschneiden und nie wieder auftauchen sah. Über 800 Schiffe sollen hier auf dem Meeresgrund liegen. Große Begeisterung, als die „Deutschland“ langsam in großem Bogen auf Kurs West bis Nordwest geht. Von jetzt an wird uns jede Meile der Heimat näher bringen. Die Gedanken gehen nach Hause, wo man vielleicht gerade jetzt auf jenen Punkt der Landkarte weist, den wir hier umschiffen.

Aber das wahre Erlebnis liegt noch vor uns. Am Morgen des Ostersonntags erreichen wir die Einfahrt in den Beagle-Kanal. Wir erleben eine Inselwelt von traumhafter Schönheit und einzigartigem Reiz, deren Bild sich uns allen ins Herz prägen wird. Als die Spanier bei einem ihrer zahlreichen Streifzüge auf der Suche nach Reichtümern Südamerikas an diesem südlichsten Teil des Kontinents vorbeifuhren, zündeten die Eingeborenen zur Abschreckung große Feuer auf den Spitzen der Felsen und Berge an. Unter dem Eindruck dieses Schauspiels, so geht die Sage, gaben die Seeleute dem Land den Namen „Tierra del Fuego“,

Land des Feuers. Rund um dieses Feuerland, bis hinauf zum 42. Breitengrad, sind hunderte von Inseln gelagert, durch die einige, wenig befahrene Seewege führen - Beagle-Kanal, die Magellan-Straße und viele andere, manchmal nur wenige hundert Meter breite Passagen. Steile Bergreihen und schneebedeckte Spitzen stürzen links und rechts ins Wasser, das hier Tiefen bis zu 1200 m aufweist. Bläulich schimmernde Gletscher mischen ihre Schmelzwasser in glitzernden Sturzbächen mit dem Salz der Seen. Die ehrfürchtige Stille der Schluchten wird nur selten zerrissen vom Brummen der Motoren, die eiskalten Meeresstraßen nur selten zermahlen von gleichmäßig drehenden Schrauben. Wild, das beim Anblick unserer Schiffe erschreckt im Buschdickicht des Ufers verschwindet und ab und zu die Fontänen eines kleinen blasenden Wals, sie sind die einzigen Zeichen von Leben in dieser Wildnis. Die südlichsten „Städte“ Punta Arenas und Ushuaia liegen höher im Norden.

Langsam gleiten wir so durch das eisige Inselreich, in weitem Bogen zieht sich das Fahrwasser zwischen Felsen, Schären und steilen Bergzügen hindurch. Immer wieder muß der Gefechtsrudergänger die Kadetten ablösen, um die „Deutschland“ unbeschadet durch die Engen zu steuern. Dem Ausguck wird doppelte Aufmerksamkeit eingeschärft, der Beagle-Kanal ist nicht augebojt, die Navigation immer ein Wagnis. Die Kälte schneidet durch die Kleidung aber niemand achtet darauf – die atemberaubende Schönheit sonnenbestrahlter Gletscher und schneeweißer Berge nimmt alle gefangen. Der Abend naht, die sinkende Sonne taucht Himmel und Felssilhouetten in tiefdunkles Rot. Plötzlich geraten wir in ein Treibeisfeld – dicke Schollen, vielleicht von irgendeinem Gletscher gebrochen, prallen gegen die Bordwand. Nur etwa ein Viertel schaut aus dem Wasser, besser, man geht diesen „Kameraden“ aus dem Wege. Bald verlassen wir den Beagle-Kanal und laufen in die weitaus breitere und leichter befahrbare Magellan-Straße. Der Kompass zeigt jetzt Kurse um 000 Grad. Kurz vor der Ausfahrt in die offene See muß noch einmal eine besonders enge Stelle passiert werden – Funksprüche, Kanonenschläge und Sirenensignale kündigen unsere Durchfahrt an. Wir haben Glück, denn, als das vom Süden kommende Schiff hätten wir jedem „Entgegenkommer“ ausweichen müssen.

Dreieinhalb Tage waren wir Gast im eisigen Paradies Feuerland, eines der wenigen Gebiete, die noch einige Zeit dafür sorgen werden, daß unsere gute Erde von Robotern und Elektronengehirnen nicht völlig entzaubert wird. Das „Tierra del Fuego“ war unser schönstes Ostergeschenk, weit mehr als nur ein Intermezzo auf dem Weg nach Valparaiso.

Kap Hoorn achteraus

Und nu geht los, bi Füerland dor is de Wind enorm.

De ganze Crew steiht wie gebannt und luert up de Storm.

De Smutje denkt in de Kombüs: „Hüt kümmt keen Minsch taun Eten!

N´poor Kartüffel und Gemüs – mehr wart hüt doch nich freten!“

Kap Hoorn und Storm gehört tausammen, grad so as Mann und Fru.

Und nu müßt ok de Storm glieks kammen, so denkt die ganze Crew.

Doch baben in de Stuerstand, dor steihn se dicht bi dicht,

„Meine Herren“, seggt de Kommandant: „Sturm gibt es diesmal nicht“.

Von de Musik, de oll Kaptein steiht baben up de Brück und pliirt dörcht Glas

„Das kann nicht sein – kein Seegang – welch ein Glück!“.

To Hus bi Muddern seggt he dann und fangt so an to legen:

„Dor bi Kap Hoorn – oh Mann o Mann, dor harren wi Windstärk Negen!“

Kinderparty an Bord

„Kinderparty“! Sie gehört zum eisernen Bestand der Hafentage. Sie ist die Domäne des Bordpfarrers, der Kadetten und – nicht zuletzt – der wackeren Bäcker in der Kombüse. Sie ist

immer zur gleichen Zeit von 15 bis 17 Uhr. Aber sie ist keine „Kinderei“, auch nicht „kinderleicht“.

Etwas schüchtern stehen sie da auf der Pier, diese Mädchen und Buben fremder Rassen und Nationen. Meist sind ein paar Nonnen oder Lehrer dabei. Aber die sehen auch nicht zuversichtlicher aus. Wer war schon jemals auf so großem Schiff? Vorsichtig klettert das junge Volk über die Stelling. Aber merkwürdig – sobald es an Bord ist, ist auch gleich alles anders. Keine lange Begrüßung. Wozu auch! Hier ist man gern gesehen und willkommen und darum auch sofort wie zu Hause. Jeder Kadett holt seine Kinder persönlich ab. Wie ein Riese unter Zwergen reist er mit ihnen von Deck zu Deck. Und die Kleinen sind genau wie die Großen. Sie wollen alle hoch hinaus. Bis auf die Brücke, am liebsten in den Mast.

Man hat nicht Augen und Hände genug, überall krabbelt etwas. Auf den Geschützen turnen sie herum, einer versucht sogar den Niedergang herunterzurutschen. Oft fragt man sich: Ob das wohl gut geht, diese Reise über Bord? Bisher ging es immer gut! Die Mädchen quietschen manchmal vor Angst und Vergnügen wenn´s ein Deck höher geht. Die Jungen stehen schon lange auf der Kommandobrücke, die Tellermütze „Schulschiff Deutschland“ auf dem Kopf und grüßen zackig „ihren Kadetten“ wie sich´s gehört.

Wieviele Kinder sind das jedesmal? Die genaue Zahl weiß niemand, weder die Nonnen, noch die Lehrer, noch die Kadetten. Erst wenn alle Mädchen und Buben im Speiseraum versammelt sind, ist die Antwort klar. Sie ist immer die gleiche: Mindestens zehn mehr als erwartet. Doch das muß man gesehen haben, wie sie dann hereinkommen. Erwartungsvoll flüsternd wie am hl. Abend zu Weihnachten. Kakao, Kuchen, Backwerk, Bonbons, Limonade, Eis ...Zu Ostern hatte jedes Kind einen großen Osterhasen mit bunten Eiern vor seinem Teller – ein Geschenk der Besatzung. Zwischen den Kindern sitzen die Kadetten. Sie bedienen, sie plaudern und futtern ganz schön mit. Sie fühlen sich mit den Kindern wohl und man hat noch nie ein vergrämes, unwilliges Gesicht bei der Kinderparty gesehen. Im Gegenteil, gar mancher wurde nachdenklich wenn er seine Tischgenossen beobachtete. Manche saßen staunend vor ihrem Teller, aßen nichts, weil sie keinen Kuchen kannten. Andere aßen hastig und viel. Andere überlegten sachlich und kühl, dann ließen sie sich Papier bringen, um den Kuchen einzupacken. Sie hatten anderes im Sinn. Waren das noch Kinder? Im Protokoll rangierten alle unter „Waisenkinder“, in Wirklichkeit waren es Ausgestoßene, Ausgesetzte – Findelkinder. Zweimal erlebten wir es, daß auch diese Kinder still wurden. Als in Santos die blinden Kinder in den Speiseraum kamen und in Valparaiso, wo dieJungens, die von der Polizei auf der Strasse aufgegabelt worden waren, ihren neuen Vätern, den Polizisten, ihr Dankeslied sangen.

Die große Kuchenschlacht endete jedesmal im Vortragsraum mit einem Film. Meist zeigten wir die Weltreise der „Deutschland“ 1965. Die Kinder jauchzten jedesmal auf, wenn das Schiff in irgendeinen Hafen einlief. Sie klatschten in die Hände. Man merkte – es war bereits ihr Schiff geworden! Und als dann zum Schluss noch jeder Bub und jedes Mädchen ein Bild von der „Deutschland“ erhielt, kannte die Freude keine Grenzen. Natürlich waren es moderne Kinder, sie wollten alle von „ihrem“ Kadetten die Unterschrift haben. Das machte das Foto erst wertvoll.

Winkend und sichtlich mit schwerem Herzen gingen die Kinder jedesmal von Bord. So viele Wünsche waren noch offen geblieben. Zurück blieb diesmal nur die Erinnerung....und manchmal auch ein Floh. Und der freute sich diebisch im Hemd eines Kadetten, weil ihm der große Wurf gelungen war:

„Auf der Deutschland zu bleiben!“

Obsttage auf der Fahrt zum Panama-Kanal

Unsere Fahrt geht an der chilenischen Pazifikküste entlang gen Norden. Im Hintergrund immer die Küstenkordillere. Einen Tag vor dem Einlaufen in Guayaquil fällt der Anker in der Mündung des Rio Guayas bei der Insel Puna und das schwierige Manöver des Vermurens wird vorgenommen. Das heißt, das Schiff wird wegen der starken Strömung vor zwei Anker gelegt, die Ankerketten jedoch kurz vor dem Bug in einem Wirbelschäkel zusammengeführt, damit sie sich nicht vertörnen, wenn der Strom kentert und das Schiff sich dreht. So liegt nun die „Deutschland“ einige Meilen vor ihrem nächsten Hafen auf Reede und wird herausgeputzt. Betriebsam laufen die Lords im Sportzeug über Oberdeck mit Farbtopf und Pinsel, Schmirgelpapier und Vaseline, Wasserpützen und Waschbesen, Rostklopfern und Drahtbürsten. Alles wird gepönt, geschrubbt, geschmirgelt und gesäubert. Am Abend schimmern die blankgeputzten Teile im Schein der untergehenden Sonne.

Am 2. Mai laufen wir den Rio Guayas hinauf nach Guayaquil. 21 Schuß Salut werden geschossen, dann rasseln unsere Ankerketten aus dem Kettenkasten und wir vermuren wieder.

Anschließend werden die Pinassen ausgesetzt, um die Bootsroutine an Land durchzuführen, denn einen Hafen in unserem Sinne gibt es hier nicht. Die Schiffe ankern in der Mitte des Stroms und werden von Schuten aus beladen, zu 90 % mit Ananas und Bananen. Allein 15 bis 20 deutsche Kühlschiffe laden hier jeden Monat Bananen - und uns sollte es auch noch so ergehen.

Nachdem der Versorgungsoffizier am ersten Tag Bananen eingekauft hatte, damit die Besatzung wieder frisches Obst bekäme, machte am darauffolgenden Tag eine Schute bei uns fest und brachte uns 1800 Kisten Bananen und ca. 5000 Ananas – das Geschenk eines deutschen Plantagenbesitzers.

Die Ananas und 1000 Kisten Bananen nahmen wir an Bord, dann reichte der Platz nicht mehr. 1000 Kisten Bananen, das sind immerhin 90 000 Stück. Wir ahnten schon, daß es in Zukunft Banane mit Zucker, Zucker mit Banane, Banane ohne Zucker, Banane in Scheiben und Stücken, Banane püriert als Suppe, Bananen-Brei mit Ananasstückchen oder ähnliches, geben würde. Und als Nachtisch immer wieder Ananas pur in allen Varianten. Nicht einen Obsttag, nein, ganze Obstwochen würde es auf diesem Schiff geben!

An allen Haken und Leitungen, wo es sonst verboten ist etwas aufzuhängen (und sei es nur Wäsche zum Trocknen), hängen jetzt auf Befehl des Ersten Offiziers Ananas und Bananenbüschel.

Schon nach kurzer Reifezeit der Bananen und der Ananas durchzieht jetzt ein „exotischer Wohlgeruch“ das gesamte Schiff. Wenn man dann an Oberdeck flüchtet, erwartet einen auf der Schanz eine Unmenge in der Äquatorsonne bereits ausgereifter Bananen und Ananas. Es gibt kein Entrinnen.

Einen Vorteil hat es für die Lords. In allen Gängen, die als Reinschiff-Station deklariert sind, kann kaum mehr sauber gemacht werden, da die reifenden Ananas und Bananen inzwischen permanent ihre Säfte in die Gänge tropfen.

Allein der „Mittelwächter“ ist von der Obstschwemme ausgenommen. Hier gibt es weiterhin deftige warme Mahlzeiten ohne exotische Obsteinlagen.

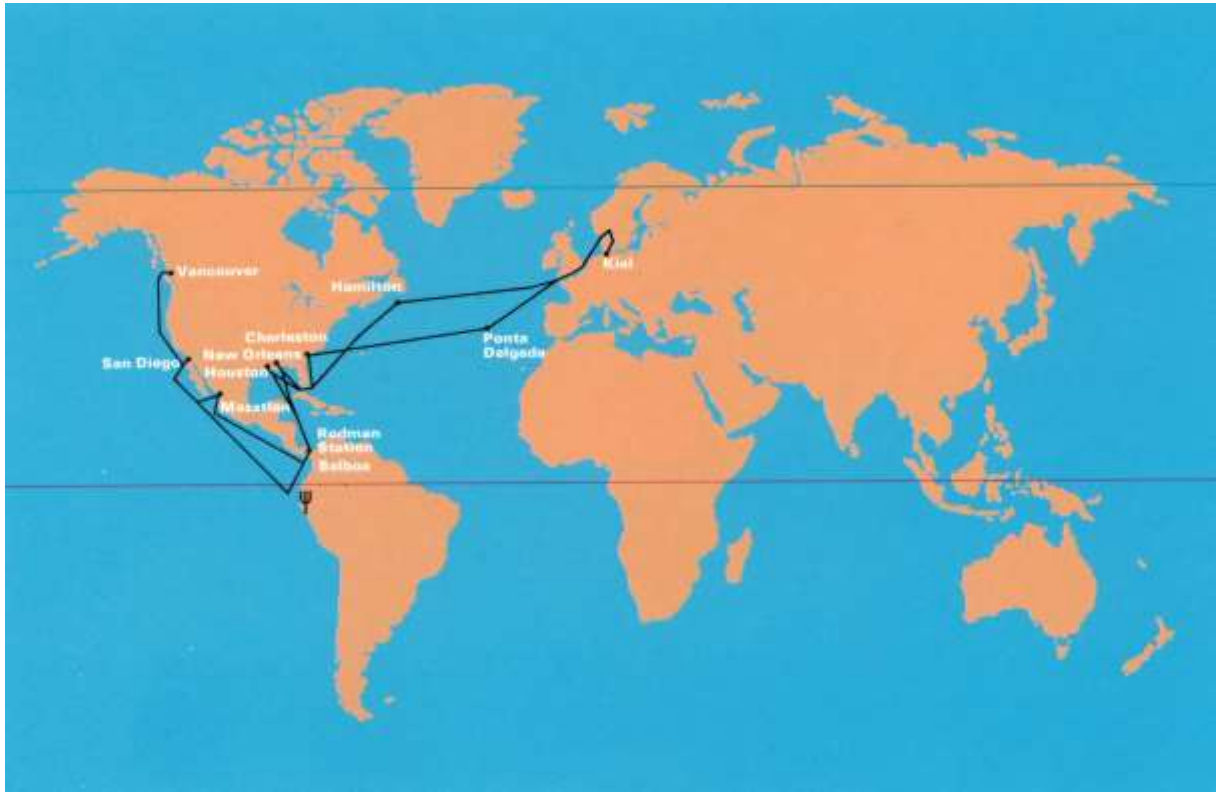
Irgenwann kann man nachvollziehen, warum der eine oder andere Kamerad ein gestörtes Verhältnis zu bestimmten Obstsorten entwickelte; aber Gastgeschenke kann man eben nicht ablehnen.

Inzwischen kehren die ersten Besatzungsmitglieder von ihrem Einkaufsbummel aus der Stadt zurück; mit Pfeil und Bogen und Kopfschmuck der Indios, mit Schrumpfköpfen und Panamahüten. Eine andere Gruppe macht sich auf den Weg ins Landesinnere zu den

eigentlichen Ureinwohnern dieses Landes, den Aucas, den Waldindianern Ecuadors, die vor Jahrtausenden von Asien her über die Beringstraße nach Amerika eingewandert sein sollen. Als der Bordpfarrer einen Vortrag über das Land Ecuador hielt, erzählte er auch von der traurigen Vergangenheit dieses Indianerstaates, in dem sich unsere europäischen Vorfahren nicht gerade rühmlich und christlich benommen haben, sondern schlicht wie goldgierige, ausbeutende Erpresser. So liegt das Volk, in dem 60% Inkas sind, noch heute in stumpfer Lethargie.

Ein besonderes Erlebnis ist der eineinhalbtägige Aufenthalt in Quito, den eine Abordnung der Kadetten und Offiziere und das Musikkorps erleben dürfen. Schon der Flug über die Anden zeigt uns aus eindrucksvoller Vogelperspektive die Schönheit der ecuadorianischen Landschaft. In Quito werden wir gleich nach unserer Ankunft auf deutschstämmige Familien verteilt. Sie zeigen uns stolz ihre Hauptstadt, ganz ohne moderne Bauten, eine Provinzstadt riesigen Ausmaßes. Uns sticht hier besonders das indianische Element im Stadtbild in die Augen. Nach einer feierlichen Kranzniederlegung marschieren wir zu den schneidigen Klängen deutscher Marschmusik durch die Stadt und zeigen den Bewohnern das, was sie von uns Deutschen als dem militärischen Vorbild ihrer Armee erwarten. Diese Armee ist streng nach preußischem Muster erzogen und die Uniformen weisen große Ähnlichkeit mit denen der preußischen Armee auf. Doch auch dieses interessante Zusammentreffen mit unseren Kameraden in Ecuador muß zu Ende gehen, denn das Musikkorps gibt ein Platzkonzert vor dem Präsidentenpalais. Trotz strömenden Regens harren die begeisterten Zuschauer geduldig aus und bedenken jedes Stück mit immer stärkerem Applaus und spontanen Zwischenrufen, die ihre Sympathie zu uns bekunden. Am nächsten Morgen steht uns wieder etwas Besonderes bevor: Wir fahren zum etwa 30 km entfernten Äquatormonument. Haben wir als Seeleute bei der Überquerung der Trennlinie zwischen Nord und Süd noch „Höllqualen“ über uns ergehen lassen müssen, so können wir hier ohne jegliche Schwierigkeiten den Äquator so oft wir wollen sicheren Fußes überqueren. Sogar ein Diplom vom Priester des Sonnengottes weist uns nun als Söhne der Sonne aus. Doch unser Flugzeug wartet, und so müssen wir wieder einmal, wie schon so oft, zu früh Abschied von unseren neu gewonnenen Freunden nehmen. Zwei Tage später hieven wir den Anker nun schon zum fünften Mal aus dem Grund eines erlebnisreichen Auslandshafens.

34. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 3 **Charleston**
USA
- 4 **Houston**
USA
- 5 **Balboa**
Panamazone/USA
- 6 **San Diego**
USA
- 7 **Vancouver**
Kanada
- 8 **Mazatlan**
Mexico
- 9 **Rodman Station**
Panamazone/USA
- 10 **New Orleans**
USA
- 11 **Hamilton**
Bermudas
- 12 **Kiel**
Deutschland

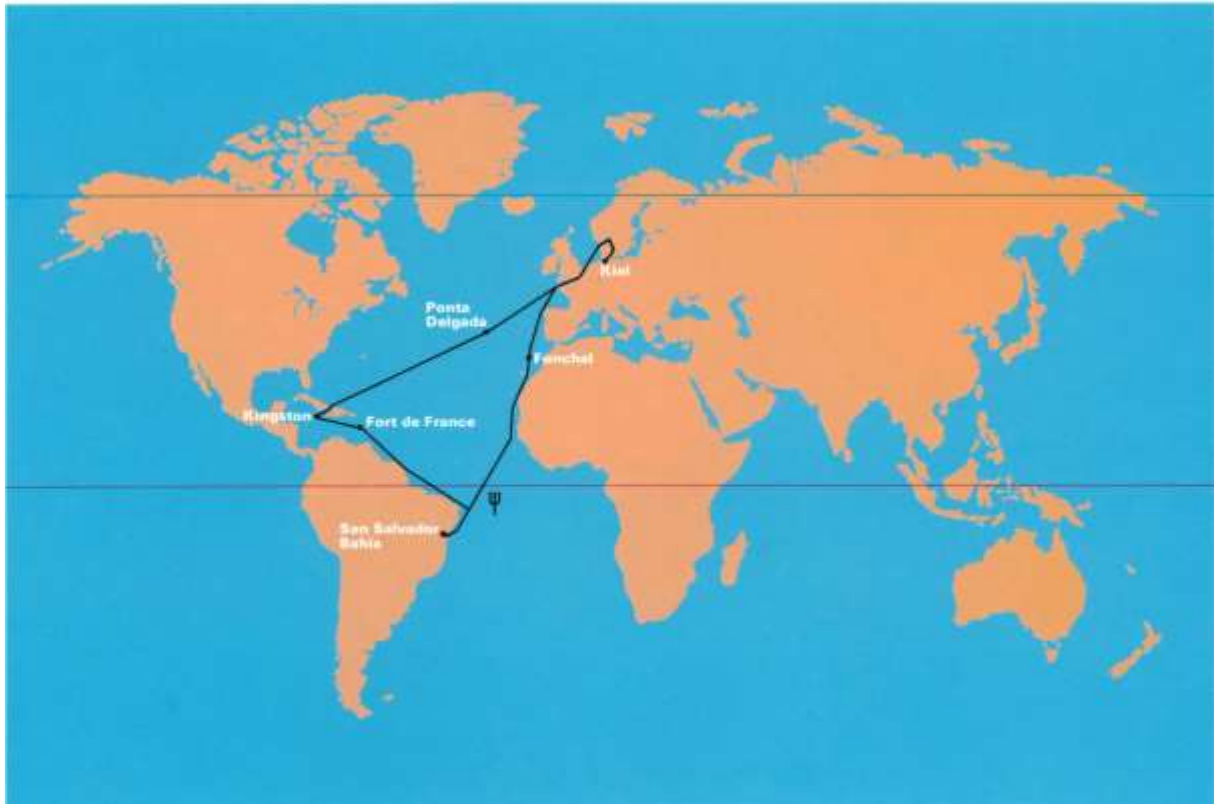


Kommandant:
Kapitän zur See
Ulrich Rehder

Seemeilen: 26.746 sm

Besonderheiten:
3. und 4. Panamapassage,
5. Äquatorüberquerung.

36. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Funchal**
Madeira/Portugal
- 3 **San Salvador**
Bahia/Brasilien
- 4 **Fort de France**
Martinique
- 5 **Kingston**
Jamaika
- 6 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 7 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Karl Peter

Seemeilen: 16.289 sm

Besonderheiten:
6. Äquatorüberquerung.



The copyright in this work is held by the author. All rights reserved. No part of this work may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without the prior written permission of the author.



The copyright notice in the original document, which includes the name of the author and the year of publication, is not visible in this image.



The copyright in this work is held by the author. All rights reserved. No part of this work may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without the prior written permission of the author.



The copyright in this work is held by the author. All rights reserved. No part of this work may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without the prior written permission of the author.



The copyright in this work is held by the author. All rights reserved. No part of this work may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without the prior written permission of the author.

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 Vinistere/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 gesterreiches 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 Terceira 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 Perl 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 Ochseneschlitten 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 Ochsen Schlitten auf Kufen, die Monte-Korb Schlitten 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 ¹ 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 Pillen, 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 gemäßigte 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%

Weißer, 15% Schwarzer, 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 Erzbistumssitz, 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. Jahrhunderts 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 Auslaufftag 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 netten und frohen 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-Ti-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 „Hanseatik“, 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 „Schüppe“ 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.

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 Rios, 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 festgezurrt Schiffszubehör einen neuen „Besitzer“ gefunden hatte. Am 30. April lösten wir die Leinen und verlegten zur Treibstoffpump, 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“ verstaut 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 Ananasplantung. Die Azoren sind nach Hawaii der zweitgrößte Expedit 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 Hawaiianananas, 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 Gebüschern 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
Kloßpulver	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
Salvatore 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 Schiffsinneeren 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

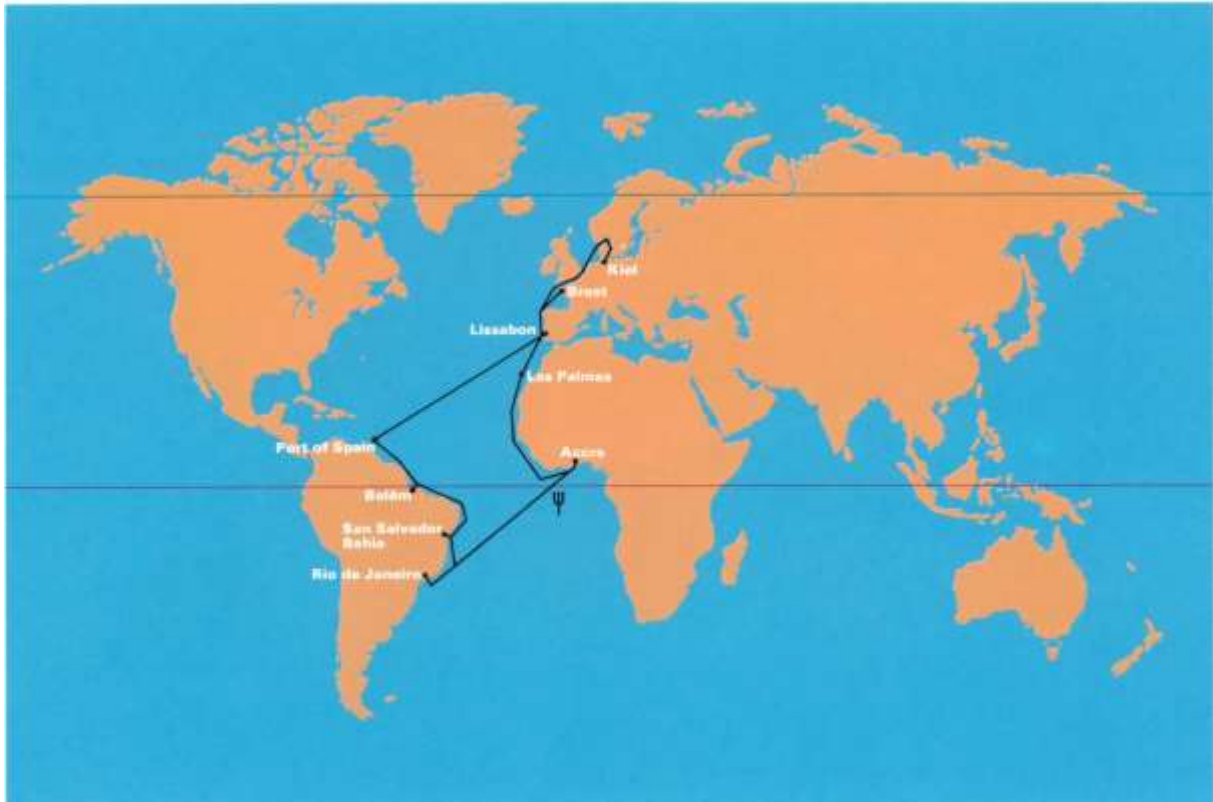
F 82 1.157,0 qm

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.

37. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Las Palmas**
Kanarische Inseln/
Spanien
- 3 **Accra**
Ghana
- 4 **Rio de Janeiro**
Brasilien
- 5 **San Salvador**
Bahia/Brasilien
- 6 **Belém**
Brasilien
- 7 **Port of Spain**
Trinidad und Tobago
- 8 **Lissabon**
Portugal
- 9 **Brest**
Frankreich
- 10 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Karl Peter

Seemeilen: 18.294 sm

Besonderheiten:

7. Äquatorüberquerung.

Wie ich auf die „Deutschland“ kam...

Juni 1968 an Bord des „Zerstörer Schleswig-Holstein“, Ort: U-Deck 2-Z-2 in Wilhelmshaven:

Über die Bordsprechanlage kam die Durchsage „OMt Klein zum IO oder STO!“ (weiß ich nicht mehr so genau).

Seine Gesichtsfarbe änderte sich schlagartig, denn er wusste nicht was man von ihm wollte. Also ging er den Weg zum IO oder STO.

Nach kurzer Zeit kehrte Roland ganz zerknirscht wieder zurück. Auf meine Frage was denn los sei, antwortete er mir „Ich soll ab dem 01.07.68 auf die „Deutschland“ nach Kiel versetzt werden.

Vor kurzer Zeit habe ich hier in Wilhelmshaven ein Mädchen kennen- und lieben gelernt und deshalb will ich nicht weg von hier.“ (Ob es später die große Liebe geworden ist, weiß ich nicht).

Ich gab ihm zur Antwort: „Roland, wenn du nicht willst, dann gehe ich auf die „Deutschland“.

Schon war Roland wieder verschwunden.

Nach kurzer Zeit kam die Durchsage über BSA „OMT Finck zum IO oder STO.“

Da ich ja wusste was mich erwartete ging ich dorthin und mir wurde gesagt, dass ich ab dem 01.07.68 auf die „Deutschland“ versetzt wurde. (Diese lag zu diesem Zeitpunkt in der Werft Nobiskrug in Rendsburg).

Mit Rolf Christ (der auch versetzt wurde) fuhr ich am 01.07.68 in seinem VW Käfer mit, von Wilhelmshaven nach Rendsburg. Rolf war auch 41, wurde aber als 42 eingesetzt.

Nach einer intensiven Einweisung an der Kesselanlage (Ich war auf den Zerstörern der Hamburg-Klasse in der Kesselanlage gefahren), ging es dann Ende August los zur 37. AAR, die am 26.08.68 begann, und bis zum 10.12.68 dauerte.

Im Jahr 1969 dann die 38. AAR vom 18.08. – 17.12.69.

Ab Frühjahr 1970 große Werftliegezeit in Rendsburg.

Während der Werftliegezeit wohnten wir auf dem Wohnschiff „Seeigel“.

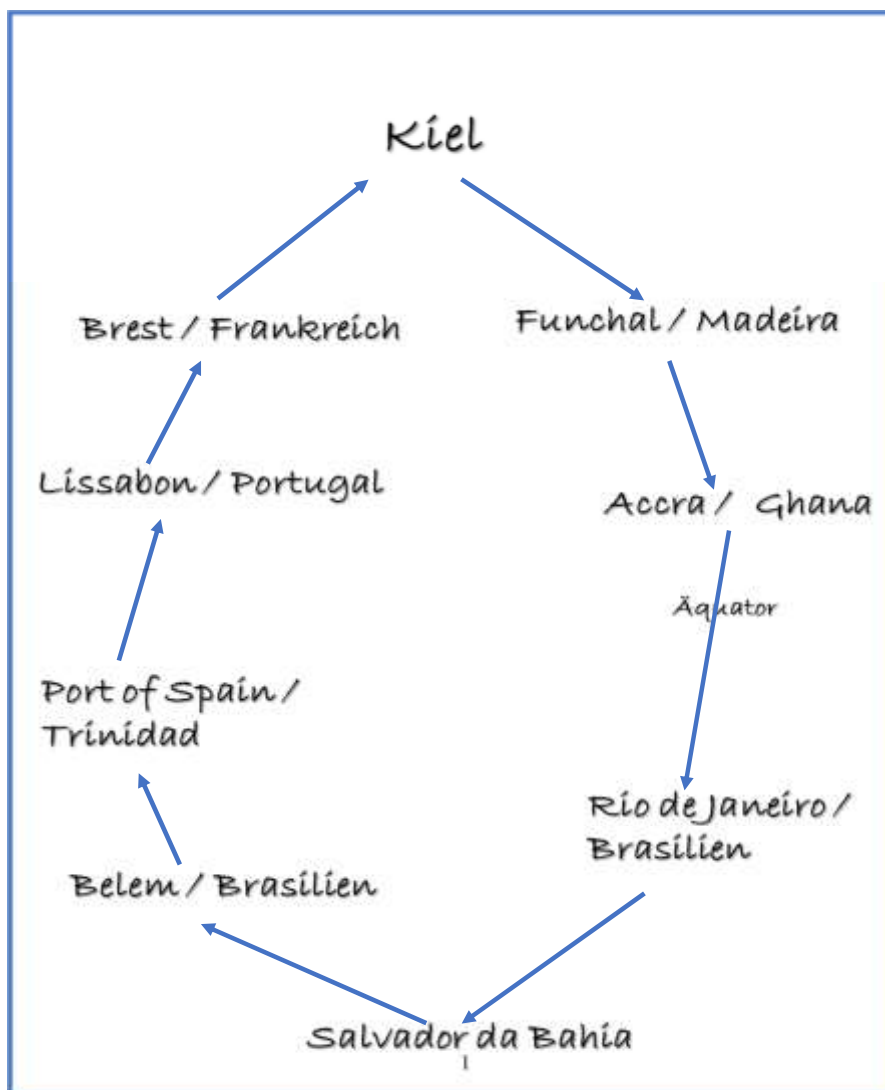
Ende Mai wurde ich dann noch für 4 Wochen zur Schiffsstammkompanie nach Kiel versetzt.

Dann am 01.07.70 ging es zur BW-Fachschule in Oldenburg.

(Dienstzeitende: 30.06.71)

Karl Heinz (Kalli) Finck

Reisebericht 37. AAR
des
Schulschiff Deutschland
vom 26. August bis zum 10. Dezember 1968



REISEBERICHT 37. A.A.R.

des Schulschiff "Deutschland

vom: 26. August 1968 bis 10. Dezember 1968

Wir notieren den 26. August 1968, der Tag der von den 440 Besatzungsmitgliedern des Ausbildungsschiffes, das unter der Führung von Kapitän zur See Peter steht, erwartet wird. Doch bevor die grobe Reise beginnt, einige Angaben über das Schiff, welches uns 3 1/2 Monate über die Meere befördert. Am 17. September 1959 wurde Schulschiff "Deutschland" in der Werft "Nobiskrug", Rendsburg auf Stapel gelegt. Schon nach 1 Jahr und 2 Monaten, am 5. November 1960 war der Stapellauf. Die Indienstellung schob sich infolge häufiger Veränderungen bis zum 25. Mai 1963 hinaus. Ausgerüstet mit 4 Dieselmotoren und einer Dampfturbinenanlage mit einer Gesamtleistung von 14.680 PS treiben die 138 Meter lange, 18 Meter breite und 4.480 BRT große "Deutschland" an. An Bewaffnung führt das Schiff 4 100 mm Einzeltürme, zwei 40 mm Doppellafetten, zwei 40 mm Einzellafetten, 2 U-Jagd- Raketenwerfern mit je 4 Rohren, vier U-Jagd-Torpedorohren und zwei Spezial-Torpedo-Rohren mit. Sie dienen zu Schulungszwecken für die während der Reise an Bord kommandierten Offizieranwärter.

Diese Reise soll in folgende Häfen führen;

vom 9. bis 12. Sep.

Las Palmas / Kanarische Inseln

vom 20. bis 25. Sep.

Accra/Tema / Ghana

vom 7. bis 14. Okt.	Río de Janeiro / Brasilien
vom 17. bis 18. Okt.	Salvador da Bahia / Brasilien*
vom 23. bis 24. Okt.	Belem / Brasilien*
vom 30. Okt. bis 3. Nov.	Port of Spain / Trinidad und Tobago
vom 19. Nov. bis 25. Nov.	Lissabon / Portugal
vom 28. bis 29. Nov.	Brest / Frankreich

* = diese beiden Häfen kamen erst während der Reise hinzu



SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND

Mützenband Schulschiff Deutschland

Ich als "Sanitätsgast" gehöre zum Abschnitt "Schiffslazarett". Unsere "Crew" besteht aus folgenden Personen: (Bild von rechts nach links)



Maat Rostalski (SanMaat), Gefr. Kraus (SanGast), Gefr. Jobst (SanGast und Zahntechniker), StA Dr. Valentin (Zahnarzt), OStA Dr. van Edig (Schiffsarzt und Chirurg), OGefr. Schwarz, (San Gast), OBtsm Hochscheid (SanMeister) und OGefr. Rosenbohm (SanGast).

Für diese 3 1/2 Monate muss das Schiff in 106 Tagen 16.910 Seemeilen zurücklegen, um uns wieder am 10. Dezember 1968 in unseren Heimathafen Kiel bringen zu können.

Wie auch bei den anderen Reisen gibt es auch wieder ein Schiffskuvert mit den Reisezielen.



Es ist Montagmorgen 06.00 Uhr, durch die Bordsprechanlage ertönt uns das schon zur Gewohnheit gewordene "Rise, Rise, aufstehen".

Bedurfte es sonst einer mehrmaligen Aufforderung durch den UvD uns aus den Kojen zu heben, so gab dieser Morgen keinen Anlass zur Klage. War doch heute der Tag gekommen, wo wir uns für längere Zeit von der Heimat verabschieden mussten. In Eile wurde das Frühstück heruntergeschlungen, mit einer Tasse Kaffee kurz herunter gespült; denn die ersten Bekannten und Verwandten warteten schon auf der Tirpitz-Mole im Kieler Marine-Hafen, um sich noch einmal von dem Mann, dem Verlobten, dem Freund oder dem Bekannten verabschieden zu können. Einige Tränen fließen, doch diese versucht das Musikkorps "Ostsee" mit einigen flotten Märschen wettzumachen.

Der Zeitpunkt des Auslaufens rückt immer näher. Um 09.30 Uhr tritt die gesamte Besatzung bis auf die Wachen auf der Schanz (hintere

Hauptdeckplattform) zur Admiralsmusterung an. An der Stelling empfängt unser Kapitän Flottenadmiral Dr. Flaxenberg (Kommandeur des Erziehungs- und Bildungswesens der Marine)", der zur Verabschiedung an Bord gekommen ist. Dann übernimmt unser Erster Offizier (IO), das Kommando zur Meldung an den Kommandeur. Die Fernsehkameras surren, die Rundfunkreporter versuchen das Stimmengewirr mit Mikrophon und Tonband festzuhalten. Während seiner kurzen Ansprache gibt uns der Admiral die besten Wünsche mit auf den Weg und eindringlich ermahnt er uns, ganz besonders zu diesem Zeitpunkt, wo die Welt und Europa in Krisen stecken, als "Botschafter in Blau" unser Vaterland allzeit im Ausland würdig zu vertreten und zu repräsentieren. Zum Schluss seiner Ansprache wünscht er Kommandant und Besatzung allzeit gute Fahrt und eine frohe Wiederkehr. In Begleitung des Kommandanten schreitet er die Front ab und verlässt danach unser Schiff. Zur Verabschiedung stellen wir uns der Größe nach an der Backbordlängsseite des Schiffes mit Front zu unseren Angehörigen auf. Unter den Klängen des Musikkorps wird die Stelling eingezogen und mit dem Kommando "Leinen los", wird die letzte Verbindung mit der Pier, abgebrochen. Mit einem dreifachen Hurra und Mütze schwenkend verabschieden wir uns von unserer Heimatstadt Kiel. Am Ende der Mole verabschiedet uns unser ehemaliger Erster Offizier, Fregattenkapitän Fischer, jetzt Kommandant auf Zerstörer 5. Diesen Gruß geben wir gerne zurück; denn wir wissen alle, dass er, auch wenn er nicht mehr bei uns an Bord ist, die Fahrt in Gedanken mit uns macht. Währenddessen ziehen uns zwei Schlepper in das Fahrwasser der Förde und immer weniger können wir die Taschentücher

erkennen, mit denen uns zugewunken wird. Minuten später passieren wir das Marine-Ehrenmal Laboe und kurze Zeit später befinden wir uns auch schon in der freien Ostsee. Unser Kurs führt uns durch die Marstall-Bucht, durch das Kattegat und dem Skagerrak, wo wir am 27. August um 04.58 Uhr das Feuerschiff Skagen passieren, in das Schießgebiet nordwestlich von Helgoland, wo am Mittwochmorgen, dem 28. August, unser erster Schießabschnitt beginnen soll.

Die Schießübungen werden voraussichtlich 2 ½ Tage in Anspruch nehmen. Hatten wir während der letzten zwei Tage herrliches Wetter, so befinden wir uns am 1. Schießtag in einer Waschküche. Dichter nasskalter Nebel war während der Nacht aufgekommen. Nur leicht lockerte sich der Nebel auf, jedoch nur so weit, dass wir mit Mühe das 40 mm und 100 mm Schießen durchführen konnten. Diese Schießübungen werden von den 40 an Bord eingeschifften Offiziersanwärtern des Waffenabschnittes durchgeführt, welches die theoretische Ausbildung ergänzt. Hierzu muss hinweisend erwähnt werden, dass die Offiziersanwärter (ca. 110 Mann) in den Hauptabschnitten, Schiffswaffen, Schiffsoption und Schiffstechnik ausgebildet werden. Jeden Hauptabschnitt durchlaufen sie in 2 Monaten. Eine gutausgebildete Stammbesatzung in Stärke von 330 Mann steht den Kadetten an den einzelnen Waffen, Maschinen 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 auch dementsprechend anstrengt. Der erste Schießtag ist vorüber und mit den erzielten Ergebnissen ist man

zufrieden, jedoch mit der Hoffnung auf besseres Wetter am nächsten Tag und dem dann auch besseren Schießergebnissen. Doch von Stunde zu Stunde verdichtet sich die "Waschküche" immer mehr und die Hoffnung auf die Weiterführung des Schießens sinken auf den Nullpunkt. Die ersten nicht gerade stubenreine Flüche werden laut. Die letzte Hoffnung auf eine Weiterführung hängen nun am nächsten Tag, doch auch da tritt keine Besserung des Wetters ein, und so gibt der Kommandant den Befehl zum Abbruch des Schießens, und am Freitag den 30. August 1968 um 13.30 Uhr verlassen wir das Helgoländer Schießgebiet mit Kurs auf den englischen Kanal.

Am 31. August um 11.37 Uhr ist die Linie Dover-Calais erreicht, von allen freudig begrüßt; denn ab überschreiten dieser Linie gibt es für jeden an Bord doppelte Bordzulage. Eine leichte Wetterbesserung ist eingetreten und in einem Abstand von 5 - 7 Seemeilen können wir die Kreidefelsen von Dover (White Cliffs of Dover) erkennen. Wir kreuzen einige Fährschiffe der Dover-Calais-Linie, grüßen und winken hinüber. Weiter geht die Fahrt in Begleitung eines deutschen Frachtschiffes aus unserer Patenstadt Rendsburg. Gegen 21.00 Uhr sind sie Lichter der englischen Hafenstadt Plymouth zu erkennen. Stunden später passieren wir die französische Hafenstadt Cherbourg und anschließend, leider nicht zu erkennen, den "preußischen Grenadier". In der Nacht zum 10. September erreichen wir die Biscaya, die uns trotz Windstärke 5 - 6 noch gut gesonnen schien. Der nächste Tag beginnt dann endlich mit freundlichem Wetter, die Sonne kämpft sich durch die Wolkenhaufen und die

ersten Sonnenhungrigen liegen in der Mittagspause an Oberdeck, den besten Platz aussuchend, um nur jeden Sonnenstrahl zu erhaschen.

Wurden Wind und Wellen auch etwas lebhafter, so glaubten wir doch nicht im Entferntesten daran, dass uns zwei stürmische Tage bevorstanden. Da unser Schiff keinen besonderen Tiefgang, ca. 460 cm, für eine Schiffsgröße dieser Art etwas zu wenig, hat, rollte es bald von backbord nach steuerbord, für die Alten an Bord eine gewohnte Sache, für die Neuen wurde es aber die erste schlaflose Nacht. Am nächsten Morgen übernächtigt, einige mit leicht grünen Gesichtern, begannen sie ihren Dienst. Da sich das Rollen noch etwas verstärkte, forderte die stürmische See bald ihre ersten "Opfer". Manch einer von den Neuen versuchte entweder die Toilette zu erreichen, der andere suchte sich schnell irgendeinen Eimer, einigen fiel es, wo sie standen, regelrecht aus dem Gesicht. Obwohl es zu Mittag leckere Koteletts gab, machten sie um die Kombüse einen großen Bogen. Bald lagen die ersten von ihnen bei uns im Schiffslazarett in einer Schlingerkoje, dort wenigstens sicher vor dem andauernden Rollen und Stampfen des Dampfers. Am 30.9.68 um 08.00 Uhr waren wir auf der Höhe von Porto, die Biscaya lag hinter uns und so mancher atmete auf, doch dachte er im Stillen daran, was ihm die Biscaya und das Skagerrak erst bringen würden, wenn wir im November und Dezember zurückkommen. Von Stunde zu Stunde besserte sich nun das Wetter und das Schiff nahm Kurs auf die portugiesische Küste. Um 16.00 Uhr lag an Backbordseite, querab, der Leuchtturm "Capo da Roca", um 17.30 Uhr erreichten wir die Tejo Mündung und im Schein der Nachmittags Sonne, lag

vor uns Lissabon. Es sollte jedoch noch nicht unser erster Auslandshafen werden, sondern diese Stadt soll erst Ende November angelaufen werden.

Mit einer Geschwindigkeit von 17 Knoten ging die Fahrt weiter gegen Süden.

An Oberdeck begannen die ersten schon wieder mit der Ausbesserung des Farbanstriches, sollte unser Schiff in Las Palmas doch wieder in einem repräsentativen Zustand sein. Wir kamen gut voran und konnten somit einen kleinen Abstecher nach Gibraltar machen. Während voraus die hohen Felsen in Sicht kamen, erfuhren wir vom Kommandanten über den Bordlautsprecher einiges über die wichtigsten und historischen Ereignisse Gibraltars und des Trafalgar, von Admirals Nelsons Sieg über die spanisch-französische Armada und der damit endgültigen Zugehörigkeit dieses Landflecken zu Großbritannien; ist Gibraltar doch ein Kontrollpunkt über die Einfahrt zum Mittelmeer. Wir drehten ab und bekamen, bald nur schwach im Dunst des aufsteigenden Nebels, Tanger zu sehen. Es wurde Abend, die Kameraden verzogen sich nach dem Dienst und dem abendlichen Reinschiff in ihre Decks, doch sollte der Abend noch etwas Besonderes bringen, was jedoch nur die "Alten" an Bord wussten.

Um 18.30 Uhr war es dann soweit, durch die Bordsprechanlage erklang für die Neuen eine unbekannte Musik, mit dem Geräusch von aufsteigenden Blasen und tiefem Gemurmel. Dann meldete sich der "Unterwasserkristallpalast" mit einer ersten Sendung vom Meeresgott Neptun, indem er den Kommandanten des "Seekreuzers Deutschland" aufforderte, ihm die Anzahl der noch ungetauften auf schnellstem Wege zu übermitteln. Diese Sendung wird und

wurde von den bereits getauften Mitgliedern des Hofstaates zusammengestellt. Nach der Sendung herrschte in allen Decks wieder eine lebhafte Debatte und manche, bisher nur hinter der Hand verbreitete Anzüglichkeiten auf Neptun, Thetis und den Hofstaat, kamen nun voll zum Vorschein. Wir als Getaufte ließen die Schmähungen nicht ungehört vorüberziehen, und so mancher Zettel wurde am Abend, voll von Schmähungen und Beleidigungen, dem Hofstaat zur Auswertung eingereicht. Am nächsten Abend meldete sich der Unterwasserkristallpalast auf der Wellenlänge der "Quasselquatschprimeri" erneut und verlas die vom Kommandanten am Morgen eingegangene Meldung über die Zahl der Täuflinge. Doch haben wir zu diesem Zeitpunkt noch etwa vier Wochen bis zur Äquatortaufe. Unsere Fahrt ging weiter, langsam entfernten wir uns von der afrikanischen Küste und hatten am 5.9.68 um 18.00 Uhr noch 250 Seemeilen bis zu den Kanarischen Inseln. Die Sonne wurde immer wärmer, stetig stiegen die Temperaturen und in der Mittagspause versammelten sich immer mehr am Oberdeck zum Sonnen. Am Sonntag den 7.9.68 gingen wir vor Gran Canaria vor Anker, vor uns in einem Dunstschleier Las Palmas, unser erster Auslandshafen. Doch bevor wir die Inseln betreten, informierten wir uns durch Vorträge, die von unseren Militärgeistlichen gehalten wurden, über die Geschichte und besonderen Merkmale des Inselreiches.

Das Kanarische Archipel besteht aus sieben großen und mehreren kleinen Inseln, es liegt im Atlantischen Ozean, ein wenig westlich des 0. Meridians von Greenwich und etwas mehr als 4 Grad vom Wendekreis des Krebses, der

durch Havanna, der Hauptstadt Kubas läuft. Dank dieser Lage haben die Inseln subtropisches Klima und über das ganze Jahr herrscht frühlingshaftes Wetter, denn der Unterschied zwischen den einzelnen Jahreszeiten ist äußerst gering. Ihre Nähe zur afrikanischen Küste macht sie zu einer Durchgangsstation für den Schiffsverkehr zwischen Europa, dem mittleren Osten, Afrika und Amerika. Hieraus erklärt sich die außergewöhnliche Aktivität ihrer Häfen. Jede der Kanarische Inseln hat innerhalb der Einheit, eine Schönheit eigener Prägung, die sie von den anderen unterscheidet. Auf diesen Inseln ist die reichste landschaftliche Vielfalt anzutreffen; von der imponierenden Wucht der Gipfel und Gebirge, bis zu den verborgenen Tälern von sandigen Wüsten und schroffen Felsmassiven zu vulkanischen Kratern von vollendetem Gleichmaß und Wäldern von eindringlicher Schönheit. Jede dieser Inseln, so kann man sagen, ist ein Miniaturkontinent und ihre Landschaften beschwören die Erinnerung herauf an schöne Winkel in allen Weltgegenden. In gleicher Weise gedeihen hier Pinien wie Palmen, Kastanienbäume und Kakteen.

Das geschichtliche Wesen:

Der Ursprung der Inseln ist in Legenden gehüllt, die griechischen und römischen Geschichtsschreibern und Dichter über sie spannten. "Elysische Gefilde, Garten der Hesperiden" Atlantis und "Glückliche Inseln" sind die Namen für dieses Archipel, das von den Guanches, bevölkert wurde. Im Jahre 1401 begann Kastilien die Eingliederung der Inseln und nach vielen Kämpfen mit den Guanches schlossen die kath. Könige im Jahre 1496 die

Inseln endgültig der span. Krone an. Sogar die Schiffe des Kolumbus machten hier halt, um von hier aus in unbekannte Gewässer zu großen Abenteuern in See zu stechen.

Doch nun zu den Inseln, die wir besuchen wollen. Gran Canaria, das übersetzt lautet "Große Hunde" (lat. canaris); denn die ersten Entdecker fanden hier nichts als Hunde. Die Insel Gran Canaria ist mit einer Fläche von 1.532 qkm nach Teneriffa und Fuerteventura die drittgrößte Insel des Archipels. Die Hauptkennzeichen sind die Schluchten, die sich von den zentralen, mehr als 2.000 Meter hohen Gipfelpunkten bis ans Meer erstrecken. Las Palmas, mit ca. 250.000 Einwohnern, ist die Hauptstadt der Inseln und der Provinz Las Palmas. Die Stadt erstreckt sich 9 km an der Küste entlang und liegt wie Rom auf 7 Hügeln. Von den Stadtteilen hebt sich durch seine kanarische Eigenart und seinen Kolonialstil das Viertel Veguete ab; dort liegen auch die bedeutendsten Bauten, die Kathedrale, in der Zeit vom 16. - 18. Jahrhundert entstand, die Kapelle San Antonio Abad, das Haus des Kolumbus, das kanarische Museum und die Plaza Santo Domingo. Der Hafen Puerta de la Luz ist in seinem Verkehr nach der drittgrößte Hafen der Welt; seine Molen erstrecken sich kilometerlang. 16 km von der Hauptstadt entfernt, liegt der Flughafen Gando. Gran Canaria könnte sich auch die Inseln der goldenen Strände nennen, unmittelbar bei Las Palmas liegen die großen Strände "Las Canteras" und "Las Alcaravanas". Hinter Las Palmas folgen Strand auf Strand, einer schöner als der andere. Den Höhepunkt bildet die unermessliche Sandfläche von Maspalomas; längs einem stillen Meer dehnen sich hier 6 km lang herrliche Dünen.

Der Einlaufstag war gekommen, wir standen wie gewöhnlich auf, doch eine gewisse Nervosität lag jedoch schon auf uns, was würde es für ein Hafen werden? Um 09.00 Uhr stellten wir unsere Uhren, die bisher auf Mitteleuropäische Zeit (MEZ) liefen, eine Stunde zurück um auf Mittel-Greenwich-Zeit (MGZ) zu kommen. Noch einmal fuhren wir hinaus, um unseren Müll, der sich über das Wochenende angesammelt hatte, loszuwerden. Wieder in Richtung Hafen, sahen wir schon von weitem die 1,7 km lange Pier, an der wir anlegen sollten. Hoffentlich machen wir nur weit genug vorne fest, hoffte jeder im Stillen.

Pünktlich um 10.00 Uhr machten wir an der Pier fest. Zur Begrüßung hatten sich der deutsche Konsul und einige spanische Offiziere eingefunden. Neugierig kamen Einheimische und Touristen herbei, um sich das Schiff und die Besatzung, die wieder zur Eilaufstellung herausgetreten war, näher zu betrachten. Bald war der offizielle Teil beendet und nach der ersten Urlaubskartenausgabe verließen die Ersten schnell das Schiff. Wir blieben noch an Bord, erwarteten wie doch in wenigen Minuten Post aus der Heimat. Bald sah man strahlende Gesichter über der Post vertieft, doch auch einige traurige, für die diesmal keine Post gekommen war. Frisch gestriegelt, mit einem astrainen Anzug, machten wir uns auf den Weg in die Stadt, um Las Palmas zu erkunden. Kaum hatten wir die Pier verlassen, als uns schon die ersten Händler, beladen mit Souvenirs und anderen Verkaufsgegenständen, mit vielen Worten und Gesten zum Kaufen verleiten wollten. Wir lehnten dankend ab und nahmen dann ein Taxi, um in die Stadt zu kommen; denn

vom Hafen sind es noch etwa 6-7 km bis zum Centrum. An der ehrwürdigen Kathedrale in der Altstadt Las Palmas ließen wir uns dann absetzen, wanderten erst einmal ziellos durch die Straßen und wunderschönen Plätze. Bald darauf trafen wir auch einige deutsche Touristen, wechselten ein paar Worte und ließen uns dann auf besondere Sehenswürdigkeiten hinweisen. Auf unserem Weg durch die Stadt kamen wir an vielen Kunstgewerbestätten vorbei. Das Kunstgewerbe ist hauptsächlich mit durchbrochenen Stickereien vertreten, in denen die kanarische Frau eine große Fertigkeit und einen feinen Geschmack entwickelt hat. Man kann sagen, dass der erste kanarische Gruß an einen Fremden diese zarten Arbeiten sind. Die Töpfereien, die auf uralte Traditionen zurückgehen, verdienen ebenfalls großes Interesse. Das gleiche gilt auch für Flechtarbeiten aus Palmblättern, Schilfrohr und Weidenruten, auch kunstvolle Schnitzereien werden hierhergestellt. Zu einem Kauf dieser herrlichen Sachen hatten wir uns bald entschlossen und beladen mit vielerlei Dinge machten wir uns langsam wieder auf den Weg zum Schiff.

Am Abend folgten wir, ca. 60 Mann der Besatzung, einer Einladung der deutschen Kolonie auf Las Palmas. Der Abend begann mit der gegenseitigen Begrüßung und bald danach schwangen schon die ersten Paare das Tanzbein. Unter freiem Himmel und hohen, leise rauschenden Palmen, zu tanzen, wer hätte früher daran geglaubt, dieses einmal zu erleben. Zu vorgerückter Stunde erfolgte eine Darbietung einer spanischen Folkloregruppe, in ihren farbenprächtigen und reichlich mit Blumenmustern verzierten Trachten. Mit stürmischem Beifalle bedankten wir uns für diese Darbietung. Unsererseits

erfolgte jetzt für die deutsche Kolonie eine Überraschung. Unser Bordchor, leider konnten wir nur mit halber Stärke antreten, sang einige Seemannslieder und Shantys, an den Augen und Mienen einiger Gäste konnte man erkennen, dass sie in Gedanken in der Heimat waren und sie etwas Heimweh überkommen hatte. Um 23.00 Uhr mussten wir leider diesen gemütlichen Abend beschließen, obwohl wir erst jetzt richtig in Stimmung gekommen waren. Um 23.00 Uhr, so erfuhren wir, ist hier Ende für Tanzveranstaltungen. Mit einer guten Stimmung machten wir uns dann auf den Weg, Las Palmas bei Nacht kennenzulernen. Die Nachtluft war angenehm und wir wanderten erst einmal wieder etwas planlos umher. Doch so recht wollte nun die Stimmung für eine neue Sache nicht mehr aufkommen. An schemenhaft erkennbaren Gebäuden der Altstadt, vorbei an der Kathedrale, marschierten wir zurück zum Schiff.

Den nächsten Tag verbrachten wir größtenteils am Strand, aalten uns in der Sonne, und einem kleinen Flirt mit Touristinnen waren wir auch nicht abgeneigt. Die Zeit verging zu schnell, mussten wir doch wieder rechtzeitig an Bord sein; denn einige hatten Einladungen von Touristen erhalten, während andere noch eine Tour unternehmen wollten. Müde und abgeschlafft kamen wir gegen Morgen wieder an Bord zurück, konnten uns gerade noch für 2 Stunden aufs Ohr legen, doch schon hieß es wieder "Rise, Rise, aufstehen, der Auslauftag war da, so manch einer war froh, doch einige nahmen auch "schweren" Herzens" Abschied von der Insel, oder sogar von ihren Bewohnerinnen? Die Pier war gefüllt mit Menschen, schnell wurden noch

einige Adressen ausgetauscht, ein Wiedersehen in der Heimat vereinbart, oder sonst eine Absprache, getroffen. Unter dem Getöse unserer Sirene legten wir pünktlich um 10.00 Uhr von der Pier ab, drehten noch eine Ehrenrunde und dann ging es hinaus aufs offene Meer.

Da wir bis zum nächsten Hafen noch Zeit übrig hatten, passierten wir dann noch die Insel Teneriffa, doch war die Sky-Line dieser Insel mit einem Dunstschleier verhangen und somit ergab sich auch keine Möglichkeit zum Fotografieren. Um 18.00 Uhr sahen wir die Inseln im Dunst verschwinden; unser neuer Kurs lautete nun "Kap Verde / Dakar", wo unser Versorgungsschiff auf uns wartete, um uns mit Frischwasser, Gemüse und sonstigen Dingen zu versorgen. Nach kurzer Begrüßung, durch Flaggensignale und Funksprüche erfolgte die Übergabe der Versorgungsgüter. Am 15.9.68 um 12.00 Uhr lagen wir in der Mittagspause wieder auf der Schanz um uns zu bräunen, als wir durch den Ruf eines Kameraden aufgeschreckt wurden. In einer Entfernung von 3 - 400 Meter sahen wir einen etwa 1000 Tiere zählenden Tümmler Schwarm. Vor Staunen über diese gewaltige Menge und den lustigen Kunststücken dieser fidelen Burschen vergaßen wir ganz unsere Fotoapparate. Doch sollte es an diesem Tag nicht der einzige Tümmler Schwarm bleiben. In Zeitabständen von etwa 30 - 60 Minuten konnten wir wieder einen Schwarm dieser fidelen Burschen beobachten.

Der Sonntag ging vorüber, die immer gleichbleibende Bordroutine ging weiter und langsam musste nun bald der zweite Hafen kommen, doch hatten wir am

16.9. um 16.00 Uhr noch einen Abstand von 35 Seemeilen zur Pfefferküste Liberias und um 22.00 Uhr standen wir auf der Höhe Monroviás. Wir behielten jetzt die Küste in Sichtnähe, ab und zu kreuzte uns ein afrikanischer Fischdampfer, schon meilenweit nach Fisch riechend. Am Mittwochabend hatten wir dann Accra, genauer gesagt Tema unsere Hafenstadt erreicht. Wir warfen den Anker und brachten in wenigen Stunden Schiff und Besatzung wieder auf Vordermann, klar zum Einlaufen.

Am 20.9. um 08.15 Uhr liefen wir in Tema/Accra, dem Staat Ghana ein. Was würde uns dieser Hafen bringen, welche Eindrücke erhalten wir hier von einem afrikanischen Staat. Ghana, oder wie es früher hieß Goldküste, grenzt im Westen an die Elfenbeinküste, im Norden an Obervolta und im Osten an Dahomey. Ghana wurde 1960 unabhängig nachdem es bislang engl. Kronkolonie war. Es hat etwa die Größe der Bundesrepublik, beherbergt aber nur etwa 6 - 8 Millionen Menschen. Es ist zum größten Teil nur reines Steppenland, nur im Norden kann man noch echten Urwald erleben. Es hat sich im Laufe der Jahre der Unabhängigkeit doch nicht zum eigenen Vorteil und nach dem Wunsche Großbritanniens entwickelt. Unter Präsident Nkrumah vollzog sich in wenigen Jahren ein wirtschaftlicher Abstieg, die Gelder der Entwicklungsländer flossen in manche Tasche, aber nicht dorthin, wofür sie bestimmt waren. Im Jahre 1966, Präsident Nkrumah befand sich auf einer Auslandsreise, stürzten ranghohe Offiziere kurzerhand die Regierung und übernahmen nun selbst die Staatsgeschäfte. Sämtliche Parteien wurden verboten, einige Minister verurteilt, Nkrumah selbst erhielt Landesverbot.

Staatspräsident wurde Generalleutnant Ankra, auch die weiteren Ministerposten wurden von den Militärs besetzt. Hatte man unter Nkrumah sehr eng mit dem Osten zusammengearbeitet, so ließ der neue Kurs doch einen starken Trend zum Westen erkennen. Nach Aussagen der einheimischen Bevölkerung ist man nun mit der Politik der Militärregierung sehr zufrieden, zeigt sich doch ein steter wirtschaftlicher Anstieg. Es war in den ersten Jahren der Unabhängigkeit doch so viel "Kapital" aus dem Staate herausgezogen worden, sodass man noch viele Jahre brauchen wird, um wieder auf den Stand des Unabhängigkeitsjahres zu gelangen. Die Regierung will versuchen, die Landesgeschäfte wieder in zivile Hände zu übertragen, doch scheint die Zeit dafür in den nächsten Jahren noch nicht reif genug dafür zu sein. Leider können wir keinen Vergleich mit einem anderen afrikanischen Staat anstellen, kann man Ghana im Moment schlecht mit anderen afrikanischen Staaten vergleichen, doch kann man ihr vielleicht in 10 Jahren eine führende Rolle in Afrika bescheinigen.

Ein Bild dieses Landes konnten wir uns nur aus der Küstenregion machen; denn eine Reise ins Landesinnere hätte doch noch etlicher Vorbereitungen bedurft. So hatten wir dann auf einer ausgedehnten Stadtrundfahrt die Möglichkeit, die gewaltigen und kostenraubenden Monumente des damaligen Staatspräsidenten Nkrumah zu besichtigen. Riesige Prachtbauten, Siegessäulen, riesige Paradeplätze, doch welchen Zweck sollten sie oder sollen sie eigentlich erfüllen?



Triumphbogen in Accra, erbaut 1957 anlässlich der Unabhängigkeit

Der Kontakt zu den Einheimischen war sehr gut, besteht doch immer noch eine Deutschfreundlichkeit aus der Zeit der Kolonialzeit. Gerne gab man uns ausführliche Auskünfte, soweit es die sprachliche Verständigung zuließ und gegen ein kleines Trinkgeld war man dann auch bereit, manch speziellen Wunsch zu erfüllen.

Den Einlaufabend, es war der 20. September, verbrachten wir im hiesigen Mariners-Club, wo zu Ehren der deutschen Gäste ein Empfang mit anschließendem Tanz stattfand. Immer wieder erlebten wir in den Häfen Neues, so wie hier in Ghana, den Zauber und den Rausch einer afrikanischen Nacht. Den ganzen Abend saßen wir unter Palmen im Garten, während der Tanz in einem Saale stattfand. Die Bemühungen unserer afrikanischen Tischdamen zu einer Konversation, belohnten wir damit, dass wir uns auf der

Tanzfläche gerne die Kunst der afrikanischen Tänze lehren lieben, unsere Bemühungen dies nachzumachen, endete jedoch im tosenden Gelächter Aller.

Am Samstag sind wir dann einer Einladung einer deutschen Familie gefolgt, die seit 7 1/2 Jahren in Ghana lebte, wobei er als Direktor einer Werft im Auftrag der deutschen Entwicklungshilfe tätig war. Am Marktplatz in Accra setzte er uns ab, da er noch dringenden Geschäften nachgehen musste.

Während die Kameraden weiter herumspazierten, hatte ich auf dem Markt einen Händler entdeckt, der wunderschöne Holzarbeiten anbot, u.a. einen den Kopf einer Schwarzen, ca. 40 cm hoch und zwei, etwa 15 cm hohe Elefanten, deren Stoßzähne auch noch aus Elfenbein waren, alles aus afrikanischem Ebenholz. Für den Kopf wollte er 35 Dollar und für je einen Elefanten 15 Dollar haben. Über eine Stunde hatten wir schon gefeilscht, der Preis war schon für mich in einem annehmbaren Bereich, für den Kopf und die beiden Elefanten hatte ich 13 Dollar geboten, er war noch bei 18 Dollar, als unser Gastgeber wieder eintraf und uns zum Essen abholen wollte. Ich habe dann dem Händler zu verstehen gegeben, dass ich jetzt wegmuss. Um doch noch ein Geschäft zu machen, war er plötzlich mit den gebotenen 13 Dollar einverstanden. Ich gab ihm das Geld und war dann auch schnell mit den Figuren im Wagen unseres Gastgebers verschwunden.

Der nächste Tag brachte uns eine Kinderparty an Bord, wo wir ca. 70 Waisenkinder für einen Tag bewirteten und mit abwechslungsreichen Dingen beschäftigten, Micky-Maus-Filme u.a. Strahlend mit Geschenken für sich und ihre im Heim gebliebenen beladen Kinder, gingen diese um 18.00 Uhr

wieder von Bord. Ein kleines scheues Lächeln war uns für die Arbeit Dank genug. Am Montag dem 23. September war unser Schiff zur Besichtigung frei, innerhalb von 2 Stunden zählten wir über 3.500 Besucher. Man konnte gar nicht so viele Augen und Hände haben, wie manche Dinge in den Taschen verschwanden oder abgeschraubt wurden. Es geht doch nichts über ein Souvenir, ist es auch noch so bedeutungslos.

Schnell waren die Tage in diesem Hafen wieder vorbei und wir verabschiedeten uns von unseren neuen Bekannten. Wieder einmal hatten wir neue Eindrücke gewonnen und gewisse Vorurteile gegenüber dem schwarzen Kontinent revidieren müssen. Zusammen mit unserem Versorgungsschiff liefen wir um 10.00 Uhr aus, schnell lag der Hafen hinter uns und bald verschwand auch die Küste aus unserer Sicht.

Auf hoher See führten wir dann noch einige Manöver durch, u.a. die Kraftstoff- und Trinkwasserübernahme mit unserem Versorgungsschiff. Einen Tag liefen beide Schiffe noch gleichen Kurs, am Donnerstagnachmittag verabschiedeten wir uns von den Kameraden der "Frankenland", waren Sie in 14 Tagen wieder zu Hause, wir hatten noch 2 1/2 Monate vor uns.

Am Abend begannen dann die Vorbereitungen für die Äquatortaufe, die am 25. + 26. September stattfinden sollte. Donnerstagsmittags musste das ganze ungetaufte Volk in Badehose und einem selbstgefertigten Schlüps auf der Schanz antreten, um Admiral Triton, dem Begleiter des Neptuns, der an Bord gekommen war um Schiff und ungetaufte Besatzung für würdig zu

halten, die Äquatortaufe zu empfangen. Am 26. September stoppt das Schiff und lässt sich treiben, damit jeder an der Taufe teilnehmen kann. Pünktlich um 16.00 Uhr steigt im Großtopp Tritons Flagge empor. 17 Schuss Salut donnern über den tiefblauen Atlantik. Dann taucht Admiral Triton auf dem Seitendeck auf, farbenfroh mit seinem hellblauen Frack und dem vielen Gold auf den Ärmeln, ein wahrhaftig prächtiger Anblick. Gefolgt vom Adjutanten, Aktuar, dem Seemannspastor, dem Zeremonienmeister und den zahlreichen Trabanten werden die Ungetauften an Bord gemustert. Mit den Worten "Ihr Nieselprimis noch könnt ihr lachen, bald aber wird die Schwarte krachen, Euch wird morgen ihr müder Haufen, wenn's geht zünftig Äquatortaufen. Während seiner Ansprache verteilten die Trabanten Neptuns Pillen, bestehend aus Maggi, Mehlpampe, Paprika, Rizinusöl und anderen "Leckereien", unter den Ungetauften. Manch einer hatte schwer zu schlucken, machten viele dann einen Satz an die Reling um seinen Magen umzukrempeln. Dieser Spaß zog sich dann über zwei Stunden hin. Danach verließ Neptun und sein Hofstaat wieder das Schiff, um am nächsten Tag dann die Taufe bei den Ungetauften durchzuführen.

Am Freitag, den 27. September 1968 um 13.32 Uhr MGZ (Mittlere-Greenwich-Zeit), Standort Äquator 6° westl. Länge, standen wir dann auf dem Äquator, die Taufe konnte beginnen. Wiederum verteilten die Trabanten Pillen, dazu gab es am heutigen Tage dann noch eine Anti-Lästertinktur, zusammengemixt aus Essiggurkenwasser, Rizinusöl, Fischwasser und sonstigen "wohriechenden" Säften. Im Donner des Saluts steigt Neptuns Flagge mit dem Dreizack langsam am Mast empor, über 200 Täuflinge

kauern an Deck in Erwartung der Dinge, die jetzt mit ihnen vollzogen werden. Namentlich wurden alle ungetauften der Reihe nach aufgerufen, mussten sich schnell einen Weg durch die Trabanten suchen, steckten dabei manchen Hieb ein, um am Throne Neptuns zu knien. Dort bekam jeder extra einen "Spezialpille", die Speckschnur, etwa 1 Meter lang. Die Speckstücke sind in Abständen von ca. 10 cm angebunden. Die Schnur muss dann heruntergeschluckt werden; ist sie dann weit genug unten, so zieht der Trabant sie ganz langsam wieder hoch, ein herrliches Gefühl. Anschließend werden die ungetauften durch den 15 Meter langen Windsack gejagt, den die Trabanten mit ihren "Schlaginstrumenten (abgeschnittene Feuerwehrschräuche)", gefühlsecht bearbeiten, dann lässt man sie einige Minuten im Pranger unter glühender Sonne schmachten. Sie sollen dort jedoch nicht verhungern und bekommen dann noch einige Pillen, dann werden sie in das Taufbecken geworfen, wo sie, dann japsend nach Luft, von den Trabanten untergetaucht werden. Zum Schluss gibt es dann noch den Taufschluck des Kellermeisters (30° warmes Seewasser mit 30° warmem Schnaps vermischt). Sich endlich durchgearbeitet ist der jetzt Getaufte stolz, endlich getauft und vom Schmutz der nördlichen Halbkugel befreit zu sein. So begehen auch heute noch im Zeitalter der Raumfahrt die Seeleute den Tag, an dem sie diese "Linie" überqueren mit fast den gleichen Bräuchen, die in den Kontoren der Hanse und auf alten Segelschiffen ihren Ursprung hatten.

Schnell war der Abend der Taufe genaut und nach dem Abendessen traf man sich noch zu einem gemütlichen Umtrunk auf der Schanz, doch manch einer

musste auf eine Sitzgelegenheit verzichten, hatten die Schläge der Trabanten doch ihre Wirkung nicht verfehlt.

Auf ein Bordfest mussten wir diesmal verzichten, da die Strecke bis nach Brasilien noch zu weit war (das Bordfest wird immer dann gefeiert, wenn die Hälfte der Gesamtreisestrecke hinter uns liegt). Im Laufe des nächsten Vormittags sollte der Anker zur Weiterreise wieder aufgehen, doch am frühen Morgen des kommenden Tages wurde die Besatzung noch einmal früh aus den Federn geworfen. Wir hatten zu 4 Mann mit Hilfe eines Fleischerhakens und Fleisch aus der Kombüse, einen etwa 120 kg schweren Hai gefangen. Von unseren Smuts kunstgerecht abgestochen, trennten wir ihm schnell die Flossen und das Gebiss raus, um den Rest des Kadavers (nach Weisung des Kommandanten) wieder über Bord zu werfen. In den nächsten Tagen, es waren immer noch 12 Tage bis Rio, saßen wir vor den Flossen, um sie, soweit unsere Kenntnisse reichten, kunstgerecht zu präparieren, was uns dann auch gelang. Die Schwanzflosse schenkten wir dem Kommandanten, der diese dann auch auf der Brücke anmontieren ließ.

Mit einer Reisegeschwindigkeit von 18 Knoten ging unsere Fahrt weiter in Richtung Brasilien. Am 29. September passierten wir die, mitten im Atlantik gelegenen Inseln Ascension, die bislang noch unbewohnt sind, jedoch viele Wildschweine beherbergen. Die Vorbereitungen für unseren Aufenthalt in Rio waren im vollen Gange, das ganze Schiff wurde von oben bis unten neu gepönt (gestrichen). Viele fleißige Hände verstrichen so manches Kilo Farbe. Langsam aber stetig nahm der Dampfer wieder das Aussehen an, schimpften

wir auch so manches Mal über die viele Arbeit, so freuten wir uns dann selbst, ein so sauberes Schiff im Ausland präsentieren zu dürfen. Noch waren es 5 Tage bis nach Rio und so nahmen wir die Möglichkeit wahr, etwas über Land und Leute zu erfahren. Für diese Vorträge stellten sich wieder unsere Bordpfaffen (Militärgeistliche) zur Verfügung.

Brasilien ist das Land der geographischen Superlative. Der Amazonasstrom bildet mit seinen Nebenflüssen das mächtigste Flussgebiet der Erde, die Iguassu-Fälle und der Paulo-Alfonso-Wasserfall sind gewaltiger als die Niagara-Fälle. Die Marajo-Insel in der Amazonasmündung ist 35-mal größer als Belgien. Brasilien ist das größte geschlossene Gebiet der Erde, indem nur eine Sprache, portugiesisch, gesprochen wird. Mit einer Ausdehnung von 8,5 Mill qkm ist Brasilien nach der Sowjetunion, China und Kanada das viertgrößte Land der Erde. Mit 47% umfasst es etwa die Hälfte des südamerikanischen Kontinents. Es ist damit 34-mal größer als die Bundesrepublik. Brasilien hat etwa eine Bevölkerungszahl von 95 Millionen Menschen. Sie hat die größte Zuwachsrate von etwa 34%. Zwischen dem 5° nördlicher und 33°45' südlicher Breite ausgedehnt, gehört Brasilien vorwiegend zur tropischen Zone. Seine Küste am Atlantischen Ozean beträgt 7.407 km. Von den tropischen Urwäldern des Amazonasbeckens geht das Land in das von Dürren oft heimgesuchte regenarme Gebiet des Nordostens und dann in die subtropischen Bergländer und Ebenen des Südens über, mit einem Klima, das mit einer Jahresdurchschnittstemperatur von 26,6° im Amazonasgebiet, 22,7° in Rio

und 16,2° im Süden beträgt. Dabei steigt die Temperatur in Rio in den Sommermonaten Dezember und März auf 35 - 40. Grad. Brasilien ist in den Bundesdistrikt Brasília, 22 Bundesstaaten und Territorien gegliedert. Der größte Staat ist der Amazonas mit 1,6 Millionen qkm, der kleinste Guanabara mit 1.170 qkm, dem Gebiet der früheren Bundeshauptstadt Rio. Brasilien wurde mit Ankunft des portugiesischen Seefahrers Pedro Alvarez Cabral an der Küste von Bahia am 24. April 1500 für die portugiesische Krone in Besitz genommen. Es erhielt 1649 in Salvadore seine erste Hauptstadt, von der aus das Land über 200 Jahre von einem Generalgouverneur verwaltet wurde. In dieser Zeit versuchten Franzosen und Holländer in Brasilien Fuß zu fassen. Die Franzosen wurden 1567 aus Rio und 1615 aus Maranhão vertrieben. 1763 wurde die Hauptstadt nach Rio de Janeiro verlegt. Von Sao Paulo aus erschlossen die Expeditionen der "Bandeirantes" das Landesinnere. Die Entdeckung von Gold- und Diamantenminen brachte Minas Gerais zur Blüte. wo sich Ende des 18.Jhdt. auch die ersten brasilianischen Selbstständigkeitsbestrebungen durch die Unabhängigkeitsbewegungen, des 1792 von den portugiesischen Kolonialherren hingerichteten heutigen Nationalhelden Tiraxdertes, auftraten. 1808 floh der portugiesische Königshof vor Napoleon nach Rio, eröffnete die Häfen Brasiliens für den Welthandel und erhob es 1815 zum Königsreich. Als König Joao VI. nach Portugal zurückkehrte, ließ er 1820 seinen Sohn als Prinzregenten zurück, der am 7. September 1822 die Unabhängigkeit Brasiliens verkündet und als Pedro I. zum Kaiser Brasiliens ausgerufen wurde. Ihm folgte sein Sohn Pedro II. im Jahr 1840.

unter seiner, sonst vornehmlich der inneren Festigkeit gewidmeten Herrschaft, führte Brasilien den einzigen größeren Krieg seiner Geschichte, gegen den paraguayischen Diktator, Carlos Lopez von 1865 bis 1869. Die 50-jährige Herrschaft Pedro II. förderte die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Modernisierung Brasiliens, u.a. Regelung der Einwanderungen durch Vorbereitung eines organisierten Abbaus des Sklavenhandels und der Sklaverei. Als 1888, in Abwesenheit des Kaisers, seine Tochter Isabel die Sklaverei mit einem Schlag aufhob, wurde 1889 die Monarchie, durch die von der Sklavenbefreiung geschädigten Großgrundbesitzer mit Hilfe eines unblutigen Militärputsches gestürzt. Es ist ein besonderes Kennzeichen der brasilianischen Geschichte des brasilianischen Nationalcharakters, dass sich alle großen Umwälzungen ohne Blutvergießen vollziehen konnten, zuerst durch die Befreiung von der Kolonialherrschaft Portugals, dann der Übergang der Monarchie zur Republik, ebenso wie alle anderen Umstürze fast immer gewaltlos erfolgten.

Die Menschen:

Brasilien ist, wie bereits bekannt, von den Portugiesen entdeckt und besiedelt worden. Sie gaben dem Land seine Sprache, die katholische Religion, die Toleranz und die den Wirklichkeitssinn geprägte Lebensauffassung. Die indianischen Ureinwohner, die auf niedriger Kulturstufe standen, wurden mehr und mehr zurückgedrängt, sodass heute nur noch etwa 150.000 Indianer im Amazonasgebiet und in den Staaten Mato Grosso und Goiás leben. Zur Ergänzung der wenigen indianischen Arbeitskräfte brachten die Portugiesen Sklaven aus Afrika nach Brasilien. Am Anfang des 19. Jhdt.

lebten hier etwa 3,8 Mio. Dunkelhäutige. Zu den, im Laufe der Zeit stark vermischten Indianern, Portugiesen und Dunkelhäutigen, kam ein starker Zustrom aus Mittel- und Südeuropa hinzu, hauptsächlich aus Portugal, Italien, Spanien, und Deutschland. Im 20. Jahrhundert setzte dazu auch noch ein Zustrom aus dem Vorderen Orient und Japan ein. Die Mehrzahl der Einwanderer setzte sich im Süden fest, an dessen wirtschaftlichem Fortschritt sie wesentlichen Anteil haben. Die Nachkommen der deutschen Einwanderer, deren Anteil an der brasilianischen Bevölkerung etwa auf 2 Millionen geschätzt wird, leben hauptsächlich im Süden, in den Staaten Rio Grande de Sol, Santa Catarina, Parana und teilweise San Paulo. Die Verschmelzung und Anpassung der verschiedenen Rassen untereinander hat trotz des immer noch sozialen Gefälles, bei dem die farbige Bevölkerung vorwiegend am unteren Ende der wirtschaftlichen Stufenleiter sitzt, eine menschliche Harmonie des Zusammenlebens aller Rassen bewirkt. Brasilien kennt weder Rassentrennung noch herausfordernden Rassendünkel. Dazu kommt die noch sehr grobe Menschenfreundlichkeit und die manchmal dienerhaft erscheinende Hilfsbereitschaft. Mit dieser, nun ausführlichen Erzählung und Berichterstattung, mit der Vorführung von Dias noch verstärkt, hofften wir, mit gutem Glauben, in diesem Land sehr bald freundliche Menschen kennenzulernen.

Am 5. Oktober legten wir dann in der Ofenbucht, 70 Seemeilen von Rio entfernt, unser Schiff vor Anker. Die restlichen Arbeiten am Schiff wurden noch erledigt, unsere Hauptaufgabe bestand jedoch darin, unsere Paradeanzüge típtop her zubereiten, sollten wir doch nicht nur als Besucher,

sondern als Repräsentanten der Bundesrepublik Deutschland in Erscheinung zu treten; und dazu gehört zum äußeren Erscheinungsbild eben eine korrekte Uniform, ein selbstsicheres Auftreten und ein entsprechendes Verhalten gegenüber der Bevölkerung. Am Sonntagmittag (7.10.) lösten wir den Anker und nahmen Kurs auf Rio de Janeiro. Von weitem grüßte uns schon die Bergkette des brasilianischen Festlandes, mit dem Wahrzeichen dieser Stadt, dem Zuckerhut (Pao de Acucar). Die ersten Aufnahmen wurden geschossen und langsam kam die Stadt in Sichtweite. Mit 21 Schuss Landessalut - nach dem achten Schuss gab es eine Ladehemmung - liefen wir in die Guanabara-Bucht ein, erhielten von Seite der brasilianischen Marine einen Ehrensallut und pünktlich um 10.00 Uhr Landeszeit machten wir im Hafen von Rio fest. Doch das wichtigste für uns war zuerst wieder die Post aus der Heimat; stand sie doch bei unserer Ankunft schon auf der Pier, so warteten wir nun ungeduldig auf die Verteilung. Strahlende Gesichter sah man gebeugt über den Briefen, hatten wir unsere letzte Post doch in Accra erhalten.



Nach dem Mittagessen beladen mit Kamera und Fotoapparat, machten wir uns auf den Weg in die Stadt. Mit Hilfe eines Stadtplanes kamen wir schnell zurecht und waren auch bald in der Innenstadt angelangt. Plötzlich wurde es auf den Straßen laut, Menschenmassen (wie ich erfuhr, waren es Revolutionäre) rannten durch die Straßen, schmissen mit Steinen Scheiben ein und randalierten. Aus Furcht, dass uns etwas passiert, drängten wir uns an die Hauswand eines Geschäftes. Der Geschäftsinhaber zog uns schnell ins Geschäft und ließ die Eisengitter runter. Nach einiger Zeit war der Spuk vorbei und wir konnten weiter durch die Stadt spazieren. Am Nachmittag, zurück an Bord, wurden wir vom Kommandanten über Bordfunk darüber informiert, dass mit noch größeren Demonstrationen zu rechnen sei und wir, bei einem Aufenthalt in der Stadt, vorsichtig sein sollen.

Was gab es nicht alles zu sehen, konnten wir diese Weltstadt doch mit keiner deutschen Großstadt vergleichen, soweit uns dies möglich war zu bewerten. Doch wer de Janeiro besucht, wird verwirrt sein von den vielen Gegensätzen, ich glaube, keine andere Stadt hat so viele geographische und menschliche Gegensätze aufzuweisen, wie Rio de Janeiro. In kurzen Abständen finden sich das Meer, der tropische Urwald, das Gebirge, die alte Stadt aus der Kolonialzeit mit dem betonten lusitanischen Charakter und der äußerst modernen Weltstadt. Von den Einwohnern kann man wohl sagen, dass sie ein besonderes Beispiel des übrigen Brasiliens sind.

Der "Curíoca" (der Bewohner Ríos) ist bekannt durch seinen Humor und seiner Lebensphilosophie; man könnte ihn vielleicht mit einem Berliner vergleichen.

Nichts ist ihm zu ehrbar, dass er nicht einen Witz oder Samba davon machen könnte. Er kann genauso über sich, wie über andere lachen. Von dem vielen Laufen müde geworden, setzten wir uns in ein Gartenrestaurant und ließen uns einige Gläser Cola Libre gut schmecken. Hierbei machten wir die Bekanntschaft eines Deutschen, der seit 53 Jahren in diesem Land lebt und seitdem die Heimat nie wiedergesehen hat. Nachdem wir ihm einiges über unser heutiges Deutschland erzählt hatten, bot er uns an, uns an die Copacabana zu führen. Wir waren ihm dafür sehr dankbar, diesen berühmten Strand gleich am ersten Tag unseres Aufenthaltes kennenzulernen; war ein geplanter Ausflug entlang der Copacabana erst für den dritten Tag vorgesehen. Wir luden ihn ein und mit einem Bus erreichten wir schnell unser Ziel.

Was wir erblickten, war wirklich einmalig, ein herrlicher Strand, von einer Länge von 5-6 km, den tausende von Menschen bevölkerten. Diesmal durften wir den Prospekten Glauben schenken, es ist jedoch noch viel schöner. Entlang des Strandes zieht sich die Avenida Copacabana mit ihren Nachtlokalen, Restaurants, Bars, Hotels, Clubkinos und seinen exquisiten Geschäften. Der Verkehr scheint hier nie abzureißen, ein ewiges hin und her. Wir wären gerne schwimmen gegangen, doch ist es eine Eigenart dieses Strandes (wenn wir den Aussagen Glauben schenken dürfen), dass man sich hier am Strand nicht aus - noch umziehen darf. Fast den ganzen Strand gingen wir lang, waren jedoch dann froh, als wir wieder im Bus saßen und in Richtung Hafen fuhren. Von unserem Begleiter haben wir uns dann ganz herzlich

verabschiedet und ihm für die Zukunft alles Gute gewünscht, vielleicht kommt er noch einmal nach Deutschland.

An Bord angekommen, wurde schnell geduscht und eine neue Uniform angezogen, musste der Bordchor und einige Besatzungsmitglieder am Abend der Einladung des deutschen Botschafters Folge leisten. Die Party fand im Garten der Botschaft statt. Die Residenz des Botschafters lag auf einer Anhöhe in der Stadt, mit einem herrlichen Blick über die ganze Bucht, hinauf zur Christusstatue und bis hin zum Zuckerhut. Unter uns lag Rio de Janeiro, im Schein der tausend Lichter und Straßenlaternen. Sieht man die Stadt von hier aus am Tage, glaubt man nur zwischen grauen Betonriesen herumzulaufen; doch am Abend, im Schein tausender Lichter, ist sie eine der herrlichsten Städte. Wir konnten uns an dem Anblick von hier oben nicht satt sehen und konnten unseren Botschafter um dieses Fleckchen Erde nur beneiden. Im Beisein vieler hoher brasilianischer Offiziere, einigen deutschen, hier ansässigen Geschäftsleuten, gab unser Bordchor seine Vorstellung unter freiem Himmel. Wir sangen von der See, der Heimat und den Abenteuern der Seemänner. Zum Schluss bedankten sich alle mit einem kräftigen Applaus, besonders den anwesenden Deutschen merkte man ein gewisses Heimweh an.

In Begleitung zweier Mitarbeiterinnen, der deutschen sowie der Schweizer Botschaft, machten wir dann unseren ersten Bummel durch Rio bei Nacht, spazierten durch Straßen, die noch an die Kolonialzeit erinnern, bogen in Boulevards ein, die von der brasilianischen Geschichte erzählen und plötzlich erhebt sich vor uns so durchaus modern Stadt wie New York. Man darf sagen,

dass die Architektur Brasiliens zu den modernsten und originellsten der Welt zählt. Hatten wir auch erst einen Tag Einblick in diese Stadt erhalten, man konnte sich jetzt schon wünschen, immer in dieser Stadt zu leben. Doch hatten wir noch viele Tage vor uns und wir hofften, noch so viel wie möglich von dieser Stadt kennenzulernen. Am nächsten Tag machten wir mit unseren beiden Begleiterinnen einen Ausflug zum Zuckerhut. Von dem kleinen Vorberg fuhren wir mit der Seilbahn ganz hinauf, wiederum faszinierte uns der Ausblick. Leider hatte sich das Wetter verschlechtert und die Aussicht war dann nicht mehr so ideal. Als nächstes fuhren wir zur Christusstatue, einer 35 Meter hohen Figur, die in den dreißiger Jahren gebaut worden war. In der Nacht von großen Scheinwerfern angestrahlt, erhebt sich diese Figur über die ganze Landschaft, von uns boshafter Weise der "Signäler" genannt.

Anmerkung zu dem Begriff Signäler: Der Signäler ist eine Fachrichtung bei der Marine, in dem die Marinesoldaten lernen, anhand von Flaggensignalen die Verbindung zwischen Schiffen zu ermöglichen, die keine Funkverbindung miteinander haben, bzw. aus technischen Gründen nicht haben können.

Weiter ging die Fahrt nach "Altos de Bos Vista", wo zwischen dichtem Wald ein Wasserfall auf kahlem Felsen seinen Weg in die Täler sucht. In der Nähe lag die "Quinta da Boa Vista" mit einem Park und einem Zoo. Wir wollten von dieser herrlichen Landschaft noch mehr sehen und unser nächstes Ziel war die "Floresta de Tijuca", der Tijuca-Wald. Hier waren wir nun mitten in den tropischen Wäldern Brasiliens, ein ewiges Grün umgab uns und es atmete den Hauch des Unbekannten aus, hatten wir doch so etwas noch nie gesehen.

Je höher wir kamen, umso schlechter wurde das Wetter, hatten wir zeitweise nur noch eine Sicht von 5 - 6 Metern. Gegen Ende der Rundreise führten uns unsere Begleiterinnen in das Landhaus des Malers Castro Maya, der erst vor kurzer Zeit gestorben war und sein Haus mit dem ganzen Mobiliar zum Museum erklärt hatte. In den großen Hallen dieses Hauses konnten wir anhand von Zeichnungen und Graphiken die Geschichte und das Leben Brasiliens in den früheren Jahrhunderten verfolgen. Wir sahen auch Gemälde des französischen Malers J. B. Debret, dessen Bilder teilweise von Castro Maya kopiert wurden. Auf Wunsch des Verwalters trugen wir uns am Ende des Rundganges in ein dickes Gästebuch ein. Bald hatten wir wieder die Küste erreicht und unser Ausflug näherte sich dem Ende. Doch wollen wir nicht nur die schönen Seiten Rio de Janeiros sehen, sondern auch von den negativen Seiten berichten und so führen wir dann noch durch die "Favelas", die Armenviertel Rio de Janeiros. Winzige Elendshütten kleben an dem Berghang, bei starkem Regen jederzeit gefährdet durch einen Abrutsch. Sie sind ein großes soziales Problem dieser Stadt, verbunden u.a. mit Kriminalität und anderen gesellschaftlichen Problemen. Doch paradoxer Weise kommen aus diesen Vierteln die tollsten Kostüme und Wagen zum Karneval, die Rio dadurch berühmt gemacht haben. Mit Recht genießt Rio de Janeiro den Ruf, den schönsten Karneval zu haben. Sollte man alles dieses, was wir bisher zu sehen bekommen haben, in wenigen Worten beschreiben, so darf man mit Recht sagen: "Anmutiges, Sinnenfreudiges und ungezwungenes Rio".

Doch was ist der Besuch Rio, ohne ein Spiel im "Maracana-Stadion" gesehen zu haben. Dieses, der Welt größtes Fußballstadion, mit einem Fassungsvermögen von 250.000 Zuschauern, versetzt einen Europäer in eine Atmosphäre, die er wohl sonst nirgendwo bei einem Fußballspiel erleben wird. Wegen der heißen und schwülen Wetterlage werden die Spiele abends um 21.30 Uhr angepfiffen. Wir waren bei einem Spiel zweier brasilianischer Spitzenclubs. Die 80.000 Zuschauer verloren sich in dem großen Rund, es war ein richtiger Hexenkessel; so laut sagte man uns, geht es bei jedem Spiel zu. Es war schon nach Mitternacht, als wir uns auf den Rückweg zum Schiff machten. Wir fuhren durch den längsten Stadtstraßentunnel der Welt, der unter dem Berg mit der Christusstatue führte, zurück zum Schiff, müde und zerschlagen fielen wir dann in die Kojen. Bei unseren beiden Begleiterinnen, die uns Rio so wunderbar gezeigt hatten, bedankten wir uns recht herzlich und wünschten Ihnen für die Zukunft alles Gute, da wir in den nächsten Tagen mit anderen Ausflügen, bzw. auch dem Wachdienst, beschäftigt waren.

Am Sonntag folgte die Besatzung der Einladung des deutschen "Turnvereins", zu einem "Oktoberfest". Es gab Freibier und Steaks, die hervorragend schmeckten. Da wir auch hier mit einem Teil des Bordchores vor Ort waren, gab es dann von uns ein Dankeschön in Form von einigen Seemannsliedern. Am 14. Oktober, der Auslauftag war herangekommen, hatte das Wetter mit uns ein Einsehen und verabschiedete uns mit herrlichem Sonnenschein. Von vielen hunderten von Menschen verabschiedet, machte

unser Schiff um 10.00 Uhr die Leinen los. Es hieß Abschied nehmen für immer, oder traf man den einen oder anderen Deutschen in der Heimat einmal wieder? Noch lange winkten wir der immer kleiner werdenden Menschenmenge auf der Pier zu, doch bald verschwand der Hafen aus unserer Sicht. Wir grüßten noch einmal den Zuckerhut, wer von uns würde ihn vielleicht noch einmal wiedersehen können.

In Zusammenarbeit mit der brasilianischen Marine und Luftwaffe führten wir einen Schießabschnitt durch. Am Abend ankerten wir wieder in der Guanabara-Bucht von Rio, vor uns lag die Stadt im herrlichen Lichterglanz. Am Mittwochmorgen hieß es dann endgültig Ade, und wir nahmen Kurs auf Salvadore de Bahia, einen Hafen, den wir im Frühjahr besucht hatten. Grund dafür war, dass einige brasilianische Offiziere bei uns an Bord eingeschifft worden waren, die den Ablauf an Bord kennenlernen sollten. In Bahia gehen sie dann wieder von Bord. Für mich und die "Alten", die schon bei der letzten Reise dabei waren, war es natürlich eine große Freude, sollten wir doch vielleicht alte Bekannte wieder treffen.

Am 17. Oktober haben wir dann am Nachmittag in Bahia festgemacht. Der Aufenthalt war jedoch auf 1 1/2 Tage begrenzt, da bis zu unserem nächsten Auslaufhafen es noch über 3.000 Seemeilen waren. Unsere Ankunft hatte sich wohl herumgesprochen und zahlreiche Menschen standen auf der Pier, vielleicht auch welche, die wir kannten?

Da wir die Stadt nun bereits kannten, konnten wir uns in der kurzen Zeit, die uns blieb, voll auf unsere Einkäufe konzentrieren und blieben somit auch stundenlang in dem großen Bazar in der Unterstadt und feilschten mit den Händlern um jeden Cruzeiro. Schnell war die Zeit vergangen, alte Bekannte haben wir leider nicht wieder getroffen. Am Auslaufmorgen konnten wir noch einmal kurz von Bord, doch um 11.30 Uhr legten wir ab, Kurs Port of Spain / Trinidad.

Durch den überraschenden Zwischenstopp in Bahia konnte man den Unterschied zwischen dieser Stadt und Rio de Janeiro ganz besonders merken; hier die farbige Originalität, umgeben von einem herrlichen Umland, dort das anmutige, Sinnenfreudige und ungezwungene Rio.

Entlang der brasilianischen Küste wollen wir mit einer Reisegeschwindigkeit von 12 Knoten am 28. Oktober in der Nähe von Port of Spain ankern. Unser Schiffslazarett hatte sich gefüllt, meistens waren es Erkältungskrankheiten, die sich unsere Kameraden in Rio geholt hatten. Einer dieser Kameraden, er war in Rio mit einer Bronchitis zu uns ins Schiffslazarett gekommen, machte uns doch große Sorgen, und am nächsten Tag wurde unser Verdacht bestätigt, er hatte eine doppelseitige Lungenentzündung. Nach einer Rücksprache unseres Schiffsarztes mit dem Kommandanten entschied dieser dann, den nächsten Hafen anzulaufen, den wir in ein bis zwei Tagen erreichen konnten, er entschied sich dann für Belem.

Hatten wir uns doch nicht erträumt, einen weiteren brasilianischen Hafen anzulaufen; wenn auch aus einer ärztlichen Notwendigkeit heraus. Der Schiffsarzt erzählte uns, welche Maßnahmen den Kommandanten erwogen hatten, Belem anzulaufen. Der Kadett sollte von einer brasilianischen Korvette übernommen werden, doch da es dem Kadetten langsam besser ging, wurde von einer Ausschiffung abgesehen und unser Schiff sollte in Belem an die Pier gehen. Das dort ansässige Marinehospital war zwischenzeitlich informiert und auf die Übernahme des Kadetten vorbereitet.

Dreieckig gelbes Wasser umspülte unser Schiff und die gefährlichen Piranhas wurden sichtbar. Nach 80 Seemeilen auf dem Rio Para hatten wir gegen Mittag, dem 23. Oktober, Belem erreicht. Nach einer gründlichen Untersuchung des Kadetten durch Fachärzte des Marinehospital und einer weiteren leichten Besserung, durfte der Patient weiter an Bord bleiben. Unser Schiffsarzt hat dann in Abstimmung mit unserem Kommandanten entschieden, dass wir ihn mit nach Port of Spain nehmen und von dort, sofern er reisefähig ist, nach Hamburg ins Bundeswehr-Lazarett schicken.

Waren wir der Annahme, nur ein paar Stunden hier zu bleiben, so hatten wir uns getäuscht. Unser Kommandant hatte entschieden, dass wir für einen Tag hierbleiben. Um 15.30 Uhr ging ein Hurraschrei durch das Schiff, der "Alte" hatte Landgang genehmigt. Trotz der wenigen Stunden, die wir hier verbringen konnten, erhielten wir den Eindruck, dass es eine schöne Stadt ist.

Belem ist die größte Stadt Nordbrasilens und hat etwa 500.000 Einwohner. Die Stadt liegt 2 Grad südlich des Äquators und ist das Versorgungszentrum für das Amazonasgebiet. Von hier aus werden hauptsächlich Gummi, Nüsse, Kakao und Holz exportiert. Nach Kraftstoff- und Frischwasserübernahme lösten wir am nächsten Morgen um 12.00 Uhr die Leinen und fuhren das Mündungsgebiet des Rio Para und Amazonas wieder in Richtung offene See. Gegen 15.00 Uhr überquerten wir wieder den Äquator und waren somit wieder auf der nördlichen Halbkugel. Aus diesem Anlass gab unsere Kombüse Kaffee und Kuchen aus.



Die wenigen Tage bis nach Port of Spain verbrachten wir meistens mit Oberdeckpflege und am Anker Tag vor dem Einlaufen war unser Schiff wieder in einem repräsentativen Zustand.

unseren kranken Kameraden hatten wir in der Zwischenzeit soweit wiederhergestellt, dass er reisefähig war, hatte sich noch ein weiterer Kadett das Wadenbein gebrochen, so dass dieser damit ebenfalls zurückfliegen musste/konnte. Unter uns Sanitätssoldaten war jetzt die Frage, wer von uns begleitet nun die Kranken; denn für diesen war hiermit die Reise beendet. Nach Rücksprache mit dem Schiffsarzt fiel die Entscheidung auf unseren Kameraden Reinhold, der seit einiger Zeit Probleme mit seiner Prostata hatte und nicht mehr selbst "Wasser" lassen konnte. Da offiziell ein "gesunder" Sanitäter die Kranken auf dem Rückflug begleiten musste, war er der "Gesunde". Uns anderem fiel ein Stein vom Herzen, dass sich diese Angelegenheit so "einfach" gelöst hatte.

Da wir unter uns Sanitätssoldaten in einem bestimmten Rhythmus auch den Arbeitsplatz wechselten, um auch die anderen Tätigkeiten in einem Schiffslazarett kennenzulernen, nutzen wir die Zeit nach Dienst, mich in die Tätigkeit als Instrumenteur im Operationssaal einzuweisen. Dazu haben wir dann das vorhandene sterile Instrumentarium im Operationssaal aufgedeckt, mir wurde der Zweck der einzelnen Instrumente erklärt, für bestimmte Operationen gibt es aber festgelegtes Instrumentarium, z.B. "Blinddarm". Dann kam für uns beiden die "Horrornachricht". Bei einem weiteren Kadetten hatte sich ein akuter Blinddarm gemeldet, der sofort operiert werden musste. Der Kommandant prüfte, ob wir ihn an Land operieren lassen wollen, doch nach Abwägung verschiedenster Gesichtspunkte entschied er sich, dass der Kadett an Bord operiert werden sollte. Da das ganze

Instrumentarium nun unsteril war, musste es schnellstens wieder steril gemacht werden, doch dies dauerte dann mehrere Stunden. Aus der Kombüse bekamen wir dann während unserer Arbeit genügend Kaffee zum "wachbleiben" und so konnten wir gegen Morgen unserem Schiffsarzt "klar Deck" zur Operation melden. Der Blinddarm wurde entfernt und es war alles glatt verlaufen. Müde fielen wir Beide dann in unsere Kojen und waren auch sofort eingeschlafen.

Bevor wir nun Trinidad und Tobago anlaufen, möchte ich einiges erzählen über die Geschichte und Entwicklung von Trinidad und Tobago.



Trinidad, was auf Deutsch "Dreieinigkeit heißt, wurde im Jahre 1489 von Kolumbus entdeckt, aber erst 30 Jahre später besiedelt. Die Spanier fanden die

Insel spärlich bevölkert, dafür waren die hier wohnenden Arawak-Stämme, im Gegensatz zu den wilden Cariben auf den Antillen, zähmbar und konnten als Sklaven verwendet werden. Zwar fand man hier keine großen Edelmetallvorkommen, doch dafür wuchsen die Kakaobohnen wild und ließen sich leicht kultivieren. Schließlich waren dann einige Spanier hier ansässig geworden und konnten durch die riesigen Kakaobohnenfelder, den gesamten Bedarf Spaniens an Kakao decken. Wie auf den anderen Inseln begannen nun Piraten und Seeräuber ihre Tätigkeiten. Engländer, Holländer und Franzosen kämpften gegenseitig, gegen Siedler, mit ihren Häfen, Lagerhäusern, Kirchen und Dörfern. 1733 waren von tausend Spaniern nur noch 150 in Trinidad. 1783 bot der König in Madrid auch Ausländern Siedlungsmöglichkeiten auf der Insel, vorausgesetzt, dass sie Katholiken waren. Besonders die Franzosen nahmen das Anerbieten an, kamen aus Kanada, Haiti, von den an England verloren gegangenen Antilleninseln, schließlich auch aus Frankreich während der französischen Revolution. Die neuen Bewohner brachten neue Kakaosorten, die Baumwolle, Kaffee und Zuckerrohr mit.

1797 eroberten die Engländer Trinidad, und da, gleichzeitig durch die Revolution in Haiti die Zuckerrohrproduktion dort zum Erliegen kam, brachten die Briten durch Sklavenimporte hier den Zuckerrohranbau in Schwung. Aber man war zu spät in den Wettbewerb mit Zuckerrohr eingestiegen. Als 1834 die Sklaven freigelassen wurden, gab es in Trinidad nur 20.000, in Jamaika zählte man 310.000, selbst im kleinen Barbados waren es ihrer 85.000.

Die wenigen Ex-Sklaven verließen die Plantagen, nahmen ein eigenes Stück Urwald in Besitz, oder gingen an die Küste oder in die Städte. Nun war guter Rat teuer, doch kam man auf die Idee, Menschen aus dem menschenreichen Indien; die den Indios dann auch den Namen gegeben haben, hier anzusiedeln. Allein innerhalb von 70 Jahren kamen 140.000 Inder; von vier Indern blieben dann auch drei in der neuen Welt. Heute haben die beiden Inseln Trinidad und Tobago etwa 1 Millionen Einwohner, von denen 47% afrikanischer, 36% indischer, 3% europäischer und 2% chinesischer Abstammung sind. Die eingeborenen Arawak sind heute fast gänzlich ausgestorben.

Arabische Einwanderer brachten den Islam, Afrikaner aus Südamerika den Wu-Du, Inder den Buddhismus, Engländer den Anglikanismus, Amerikaner das Mormonentum und verschiedene andere Glaubensgesellschaften, mit ihren Auslegungen der Bibel. Heute stehen Kirchen, Moscheen, Synagogen, Bethäuser, Hindutempel und Wu-Du-Kultstätten nebeneinander. Ein Gemisch der verschiedenen Religionen und Glaubensrichtungen, jeder nimmt Rücksicht auf den anderen und respektiert ihn.

Der Einlauftag war gekommen, die Sonne schien schon heiß vom Himmel, als wir um 08.00 Uhr die Leinen an der Pier festmachten. Genau wie in Accra standen hunderte von Einheimischen auf der Pier, um unser Schiff zu bestaunen. Wie immer warteten wir ungeduldig auf die Post aus der Heimat, bzw. gaben unsere Post für die Rückkehr in die Heimat ab.

Jama Masjid-Moschee. Im Norden der Stadt liegt ein herrlicher Erholungs- und Vergnügungspark mit mehreren Sportplätzen und Rennbahnen. Daran schließt sich an, erstaunliche botanische Gärten, - im Jahre 1820 angelegt, voller schöner und seltener Blumen, Sträucher und blühenden Pflanzen. Hier steht auch das Haus des Generalgouverneurs, der sozusagen das letzte Bindeglied zu "Old England" darstellt, nachdem die Kronkolonie am 31. August 1962 unabhängig wurde.

Da wir die Stadt am ersten Tag schon gut kennengelernt hatten, starteten wir am nächsten Morgen zu einem Ausflug zur Marakasbucht, die etwa 20 km außerhalb von Port of Spain in einer herrlichen Bucht liegt. Die Autofahrt dorthin machte sehr großen Spaß und am höchsten Punkt des Gebirges angelangt, hat man einen herrlichen Blick auf das venezolanische Festland im Westen und zu der kleinen Nachbarinsel Tobago im Nordosten. Die Riffe vor der Marakasbucht brechen die Wellen so, dass man hier eigentlich die Gelegenheit zum Wellenreiten nutzen müsste, wenn man es den kann. Selbst kühne Schwimmer wagen sich hier nicht weit raus, da die Unterströmung sehr stark ist. So haben wir dann in Ufernähe "geplanscht", es war ein herrlicher und heißer Sonnentag und bald waren unsere Körper wieder gebräunt. Wir haben hier den Eindruck gewonnen, dass es ein sehr schöner Strand ist. Am Abend, im Halbdunkel, machten wir uns wieder auf den Weg nach Port of Spain, doch im Dunkeln durch die Berge zu fahren ist kein großes Vergnügen. Die schmalen Straßen werden auf der einen Seite von steilen Abhängen begrenzt, während es auf der anderen Straßenseite steil

hinunter zu den Felsenklippen geht. Glücklicherweise und ohne Schaden genommen zu haben, erreichten wir wieder Port of Spain und unser Schiff.

Am nächsten Tag sollte unsere Bord-Fußballmannschaft in San Fernando spielen, etwa 40 Meilen außerhalb der Hauptstadt. Hier liegt die fünftgrößte Raffinerie der Welt, die Texaco-Werke. Hatten wir in Deutschland schon die eine oder andere große Werft gesehen, so übertraf der Anblick dieser Werft alle unsere Erwartungen. Nach einer ausgedehnten Besichtigung des Werkgeländes und der Umgebung, absolvierten wir dann unser Fußballspiel, das jedoch mit 3:1 verloren ging. Anschließend verbrachten wir einige angenehme Stunden im Clubhaus des Werkes.

Außer einer weiteren Einladung war dies die einzige gewesen. Es war angenehm, die freien Tage einmal sich selbst zu widmen.

Am vorletzten Tag wurden unsere Kameraden, die nach Deutschland ausgeflogen werden sollten, zum Flughafen gebracht, die Zahl der Auszufliegenden hatte sich in der Zwischenzeit auf Drei erhöht. Ich begleitete die Kameraden zum Flughafen, der weit außerhalb der Hauptstadt liegt. Durch das hiesige Reisebüro wurde uns eine Begleitung zugewiesen, die auch noch deutsch sprach, welches ein Glück. Am Flughafen wurden unsere Kameraden gut verfrachtet, doch war es ein lustiges Bild, als wir in Seemannsuniform auf der Gangway des silbernen Vogels standen. Hier musste ich mich auch von meinem Freund Reinhold verabschieden, der nun, wie auch die anderen, zur weiteren Behandlung ins Bundeswehrlazarett nach Hamburg musste. Dass ich ihn dann, nach Rückkehr von unserer Reise, in

Kiel auch nicht mehr wiedergetroffen habe, war sehr traurig, waren wir doch gute Freunde geworden (ein Bayer und ein Ostfrieser).

Nachdem die Maschine sich in der Luft befand, bot mir die Begleiterin an, noch eine kleine Inselrundfahrt zu machen.

Wieder einmal hat es sich gezeigt, dass man ein Land niemals nur nach seiner Hafenstadt und der näheren Umgebung beurteilen darf, das Landesinnere bot so vieles Schöne und Sehenswertes, dass es für mich zu einer der schönsten und nachhaltigsten Auslandshäfen wurde.

Auf der Rückfahrt nach Port of Spain kamen wir an einer der Besonderheiten Trinidads vorbei, die bedeutende "Agostur Bitter Fabrik". Ein Besuch der Cocktail-Stube dieses Werkes ist wirklich lohnend. Man erzählt dem Besucher zuerst welche Arten der Angostura-Rinde nützlich ist und wie man den Bitter daraus macht, ganz wie man möchte in alkoholischer oder nichtalkoholischer Form. Fragt man nach dem Rezept, wird einem genauso nichtssagend geantwortet, als wolle man das Rezept von 4711 haben.

Der letzte Tag, ein Sonntag war herangekommen und noch einmal, vielleicht zum letzten Male, wollten wir die Sonne genießen; denn 200 Meter von der Pier entfernt lag der Marine-Club, mittendrin ein schönes Schwimmbad, in dem wir den ganzen Nachmittag herumplantschten, einige Sandwiches zu uns nahmen und dies dann auch nicht trocken herunterwürgten.

Am Abend war in einem Hotel speziell für die Besatzung eine Sonder-Super-Show arrangiert worden. Was wir geboten bekamen, war wirklich großartig. Als erstes sahen wir den Tanz zweier Mädchen, die ein paar alte Landestänze vorführten, daran schloss sich der musikalische Vortrag eines Sängers an, die

Stimmung wurde immer besser und so sangen wir dann alle mit. Die Darbietungen wurden immer besser und gespannt schauten wir uns einen Limbo Tanz an. Die brennende Stange lag nur auf zwei Flaschen und mit verbundenen Augen schlängelten sich die beiden Tänzer unter der Stange hindurch. Im Schein der brennenden Fackeln glänzten ihre Körper wie Speck, doch ist dies eine Salbe, um evtl. Verbrennungen vorzubeugen. Diese Show endete mit einem wilden Rumba Tanz, der uns von den Sitzen riss. Danach zerstreuten sich die Kameraden in verschiedene Lokale, um ein letztes Mal bei einem Rum oder einem anderen Landesgetränk noch eine gemütliche Stunde zu verleben.

Der Auslauftag war gekommen, noch einmal zeigte sich uns Trinidad im hellen Sonnenschein, während wir um 10.00 Uhr die Leinen lösten. Wieder nahm man Abschied von neuen Freunden und von dem Land. Schnell nahmen wir von unseren neuen Bekannten Abschied, versprach zu schreiben oder sonst in Kontakt zu bleiben.

Zum Abschied winkten wir vom Schiff aus, währenddessen sich unser Dampfer von der Pier löste und in das freie Fahrwasser gelangte. Noch lange konnten wir die immer kleiner werdenden Menschen auf der Pier erkennen. Nachdem wir von der Passieraufstellung weggetreten waren, genehmigten wir uns noch einen kleinen Abschiedstrunk, doch bald hatte uns die alltägliche Bordroutine wieder voll im Griff.

Vor uns lagen 14 lange Seetage aus einem Gebiet, wo noch Temperaturen von 25 bis 30 Grad herrschten, in ein Gebiet wo der Herbst schon lange eingezogen war. Unser nächstes Ziel war Lissabon, die Hauptstadt des auf der iberischen

Halbinseln liegenden Land, Portugal. Langsam, aber doch merkbar kühler, wurden die Tage, je mehr wir uns von Trinidad und damit von der Karibik, entfernten.

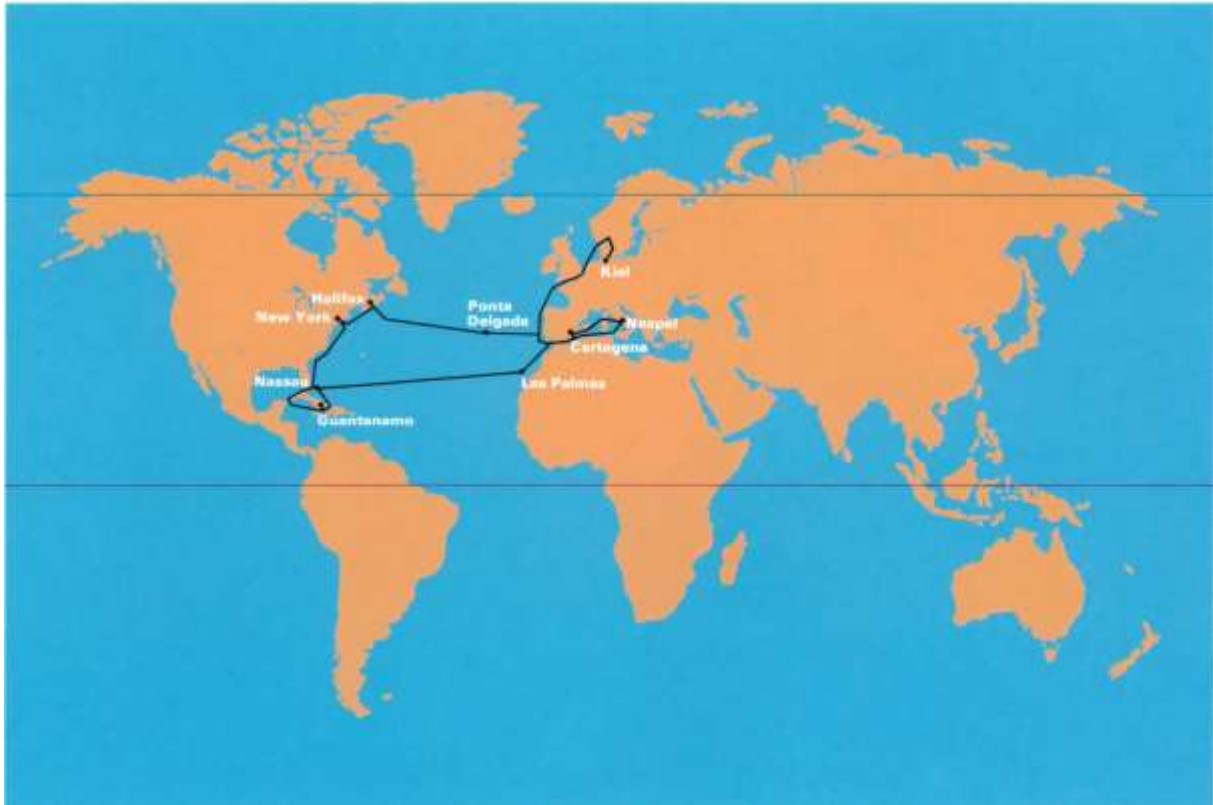
Je mehr wir jedoch auf den Atlantik kamen, umso unruhiger wurde die See. Gut eine Woche blieb alles ruhig, bis wir am Donnerstag, 4 Tage vor unserem Ankern vor Lissabon, in ein Sturmgebiet gerieten. Die alten Hasen an Bord waren schon einiges gewöhnt, doch stieß

es manchem Neuen doch gefährlich auf, wenn sich unser Dampfer etwa 45 Grad zur Seite legte. In den Kojen war nachts kein Schlaf zu finden, jeder war bemüht sich so gut wie möglich festzuklemmen, da unser Dampfer mächtig rollte. Wir sind dann gekreuzt, soweit es uns bei dem Wetter möglich war. Am Samstagmorgen war es dann geschafft, bis zu unserem Ankerplatz hatten wir noch 80 Seemeilen. Gegen 11.00 Uhr sahen wir die Küste Portugals und um 13.00 Uhr konnten wir den Anker schmeißen. Wir lagen nur noch 3 Seemeilen von der Stadt entfernt. Doch wie bei allen anderen Ankertagen, ist die Zeit bis zum Einlaufen mit Arbeiten an Oberdeck und in den eigenen Abschnitten ausgefüllt. Nur noch wenige Stunden und wir laufen in den letzten großen Hafen unserer Reise ein.

Doch wie ein jedes Mal, möchte ich wieder einige Informationen über das Land selbst geben.

Portugal liegt im äußersten Westen Europas. Seine größte Länge Nord-Süd beträgt 561 km, die größte Breite (Ost-West) nur 218 km. Die Vielfalt der Landschaftsform birgt ein sehr abwechslungsreiches Landschaftsbild und die

38. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 3 **Halifax**
Kanada
- 4 **New York**
USA
- 5 **Guantanamo**
Kuba/USA
- 6 **Nassau**
Bahamas
- 7 **Las Palmas**
Kanarische Inseln/
Spanien
- 8 **Neapel**
Italien
- 9 **Cartagena**
Spanien
- 10 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Hubert Nordheimer

Seemeilen: 20.290 sm

Besonderheiten:
Schulschiff „Deutschland“
bei der 12. Steubenparade
in New York.

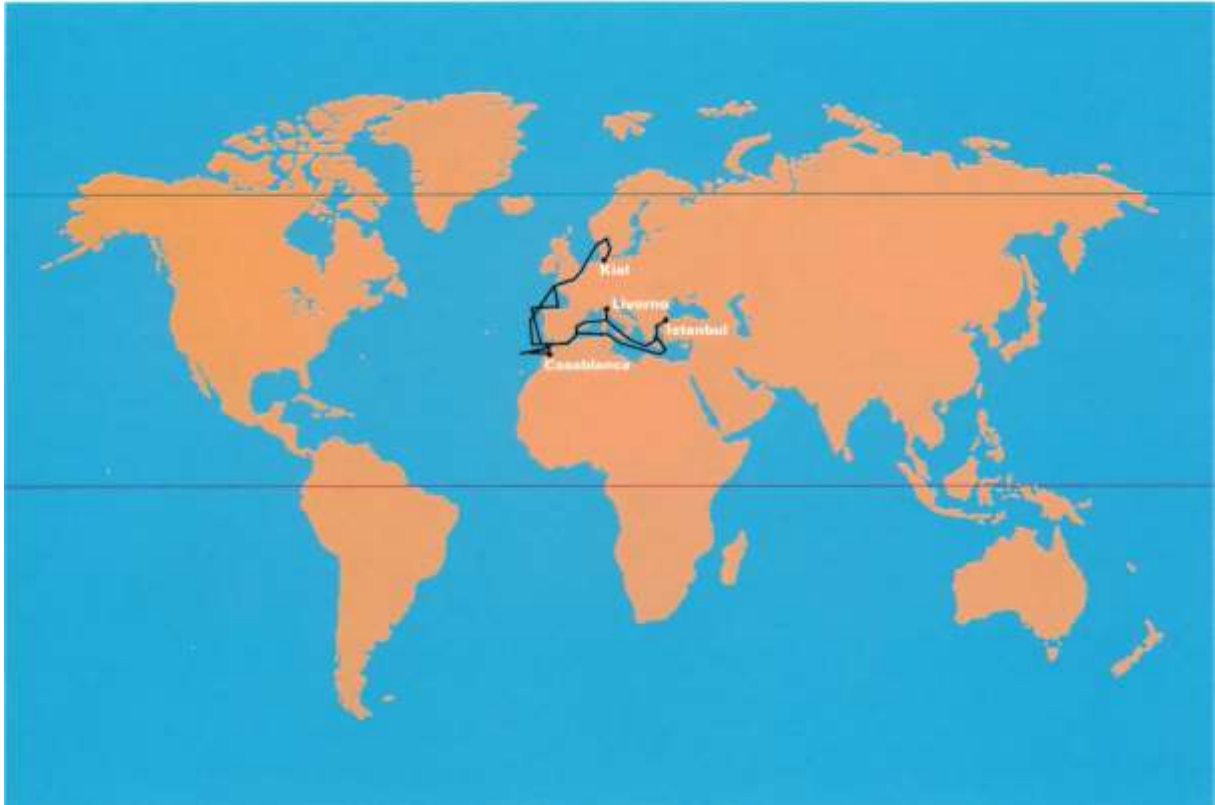


Privataudienz bei
Papst Paul VI.
am 08.11.1969
im Vatikan/Rom.



Empfang beim
Bundespräsidenten
Dr. Gustav Heinemann
am 17.12.1969.

40. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Livorno**
Italien
- 3 **Istanbul**
Türkei
- 4 **Casablanca**
Marokko
- 5 **Kiel**
Deutschland

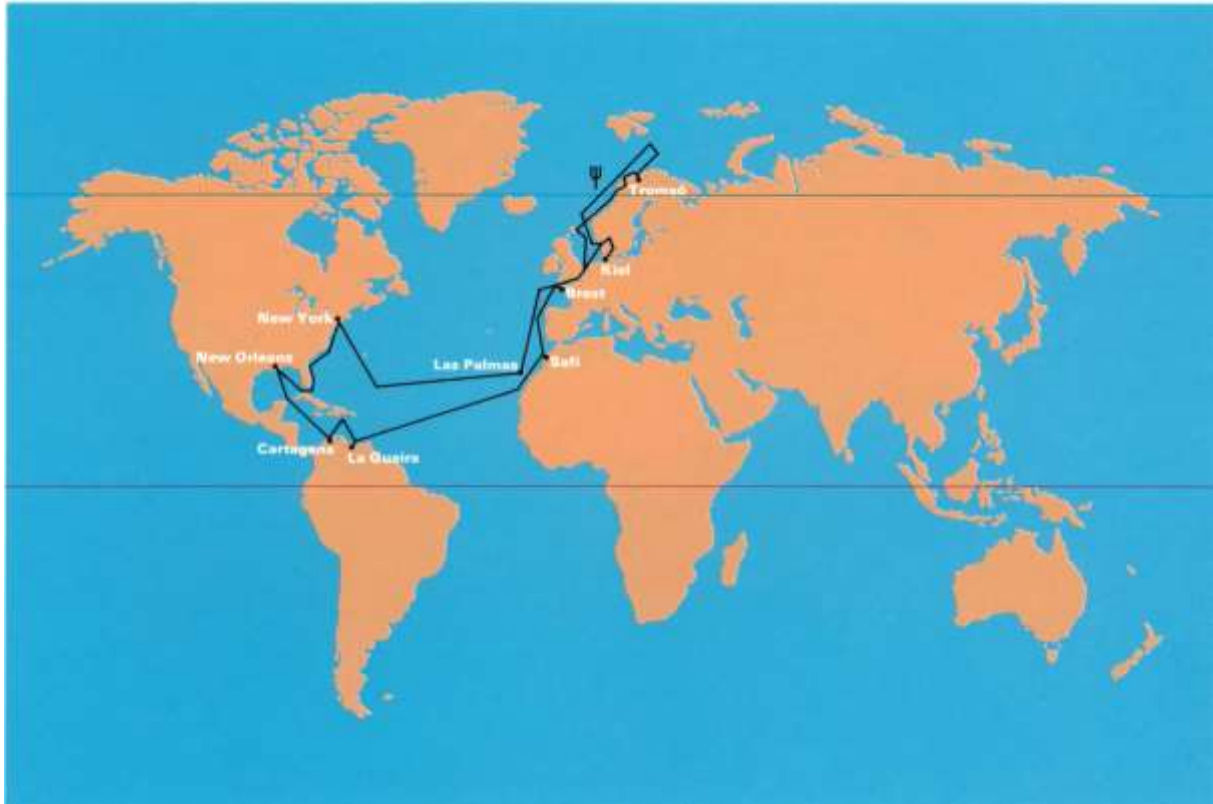


Kommandant:
Kapitän zur See
Hubert Nordheimer

Seemeilen: 12.019 sm

Besonderheiten:
In der Bucht von Gagliari,
südlich Sardinien,
treffen sich die
Schulschiffe „Deutschland“,
„Gorch Fock“ und „Ruhr“
am 24.05.1971.

41. AAR



- | | |
|---|--|
|  | 1 Kiel
Deutschland |
|  | 2 Safi
Marokko |
|  | 3 La Guaira
Venezuela |
|  | 4 Cartagena
Kolumbien |
|  | 5 New Orleans
USA |
|  | 6 New York
USA |
|  | 7 Las Palmas
Kanarische Inseln/
Spanien |
|  | 8 Brest
Frankreich |
|  | 9 Tromsø
Norwegen |
|  | 10 Kiel
Deutschland |



Kommandant:
Kapitän zur See
Karl Welz

Seemeilen: 23.748 sm

Besonderheiten:
1. Polarüberquerung.
Empfang beim
Bundespräsidenten
Dr. Gustav Heinemann
am 27.06.1972.



Erinnerung an Helmut Schmidt oder Essen bei dem Kommandanten

Was hat das Essen bei dem Kommandanten mit dem 2015 verstorbenen Altbundeskanzler und ehemaligem Verteidigungsminister zu tun?

41. AAR, New York im April 1971. Ein immer wiederkehrendes Ritual im Deck XIII H 2.

Nach dem Einlaufen in den neuen Hafen von Bord mit dem Ersten Landgang, geschriebene Briefe zur Post, eine grobe Übersicht über die Ziele der nächsten Tage verschaffen, Ansichtskarten kaufen, zurück an Bord und schreiben. Die Adressbücher (ja, die gab es einmal, kein Smartphone, Table o. ä.) raus, das Bier oder Wasser dazu und ab ging die Post. Nun galt es nur noch zu vermeiden, dass Oma und Erbtante das gleiche Kartenmotiv erhalten, - der geschriebene Zweizeiler klang immer gleich. Als alle fertig waren, stellten wir fest, eine Karte ist über. Also noch ein Bier oder Wasser raus und nochmals alle Lieben überdenken, keinen vergessen? Nein! Was nun? Viele Vorschläge kamen auf die Back, an den ehemaligen Kdt. an uns selber in den nächsten Hafen und wer weiß an wen noch. Ein Vorschlag war auch der Verteidigungsminister. Zu meinen Aktivitäten beim Bordradio „Wellenreiter“ gehörte auch das Verlesen der Nachrichten, die wir von den Funkern bezogen. Hierdurch wusste ich vom Aufenthalt unseres Ministers im Bundeswehrkrankenhaus Koblenz. Kurze Diskussion, kein weiterer Vorschlag, Abstimmung, Ergebnis: Minister. Ja in unserem Deck wurde Demokratie gelebt.

Also eine Karte an den Minister:

An den
Bundesminister der Verteidigung
Herrn Helmut Schmidt
z. Zt. Bundeswehrkrankenhaus Koblenz

Sehr geehrter Herr Minister. Wir wünschen Ihnen auf diesem Wege eine gute Besserung und bedanken uns auch dafür dass wir hier sein dürfen.

Die Unteroffiziere des Decks XIII H 2
Schulschiff Deutschland
z. Zt. New York, USA

Also die Karte zu den Anderen, ab in die Post und das war`s. Denkste.

Einige Wochen später, wir hatten Brest schon hinter uns, Musterung, 1. Division auf der Back.

Nachdem diese schon fast gelaufen war, kam noch was vom Div-Btsm: Hat jemand von Ihnen mal an den Verteidigungsminister geschrieben? Großes Raunen und leises Gelächter aus der Front, der Punkt war schon fast abgehandelt, jedoch der Blickkontakt der „Täter“ untereinander war dann der Anstoß, die Deckskameradschaft hob zögerlich die Hand, wir waren überführt.

Der Div-Btsm teilte dann mit, es wäre Post vom Minister gekommen, er hat sich für die Grüße bedankt. Die Musterung war beendet, das war`s. Denkste.

Wieder Tage später, die Sache war schon fast vergessen, eine Durchsage über die Bordsprechanlage: OMT Paika zum IO auf die Kammer.

Auf dem Weg dahin ging mir vieles durch den Kopf, was mag er wollen. An unsere Karte habe ich nicht gedacht und sollte auch vorläufig Recht behalten. Klopfen, warten, „Ja“ und ich war drin in der IO-Kammer. Nicht das erste Mal, man kannte sich, nicht immer nur aus angenehmen Gründen. Er teilte mir auf seine unnachahmliche Art kurz und knapp mit, dass mich der Kommandant heute Abend um 20:00 zum Essen erwarte. Anzug 1. Garnitur weiß, Jackett, also das volle Programm, auf See, in der Biskaya. Wenn ich Wache haben sollte, müsste ich eben tauschen, genau das war der Fall.

Also zurück ins Deck und die erste Geige weiß auf dem schnellsten Weg auf Vordermann bringen.

Die war nach dem letzten Hafen, in dem wir diese Anzugsart gebraucht haben, in die hinterste Ecke unsere reichlich vorhandenen „Kleiderschränke“ gewandert. Jetzt nur noch die Wache tauschen und unter großer Anteilnahme, Ironie, meiner Mitbewohner umziehen. Da auch der IO keinen Grund für dieses Essen genannt hatte, blieben nur Vermutungen. Schließlich einigten wir uns auf meine Funktion als Vertrauensmann der Uffz. 1. Division, an die Karte hat niemand mehr gedacht. Denkste.

Also rauf in die Höhle des Löwen. Wie immer zu früh, da gab es vom Kdt.-Stewart erst einmal einen großen Kurzen zu Beruhigung, der Kdt war natürlich noch nicht da. Jetzt gesellte sich noch ein Seekadett zu uns, gleicher Anzug wie ich und ebenso ahnungslos. Auch er war Vertrauensmann, da hatten wir endlich den Grund.

Es erschien der Kdt. und wir betraten sein Reich. Nicht schlecht, für mich war es das erste Mal in seiner Suite. Es folgte ein Spitzenessen, ausgesuchte Getränke (kein Dosenbier), angenehme Unterhaltung, Raucherlaubnis beim Kaffee/Cognac hinterher, ein wirklich angenehmer Abend.

Bei der dann folgenden Verabschiedung, natürlich einer militärischen Abmeldung, durfte der Seekadett gehen, der Kdt. bat mich noch etwas zu bleiben. Noch einen Cognac.

Da war er jetzt, der wahre Anlass. Ihm wäre gemeldet worden, dass ich an den Minister geschrieben hätte. Er habe von diesem Post bekommen, der Brief des Ministers: „An die Besatzung des Schulschiffes Deutschland“, war natürlich bei ihm gelandet. Jetzt also Butter bei die Fische und den ganzen Werdegang geschildert. Bei seiner abschließenden Bewertung dieses Vorganges meinte der Kdt., dass er es natürlich gut fand was wir uns da im Deck ausgedacht hatten; sollten wir jedoch nochmals vergleichbares planen, mögen wir ihn doch bitte vorher darüber informieren. Diesem konnte ich nur zustimmen. Dann überreicht er mir noch den Brief des Ministers zu unserer Verfügung und ich konnte abtreten.

Eine einfache Ansichtskarte aus New York an den Bundesminister der Verteidigung bescherte einem Obermaat ein exzellentes Essen beim Kommandanten des Schulschiffes Deutschland.

Der Brief von Helmut Schmidt bekam, in Plexiglas gerahmt, einen Ehrenplatz im Deck XIII H 2. Wo er jetzt ist, weiß nur der Souvenirsammler, der ihn irgendwann hat mitgehen lassen.

Norbert Paika

Wilhelmshaven liegt hinter Hamburg.....

Es ist Freitag der 19.05.1972.

Vor mir liegt ein ganz normaler Dienst im Labor. Plötzlich werde ich um 9.30 Uhr ans Telefon gerufen mit den Worten „dein Mann ist dran“! Mein Mann? Mein Mann ist mit der DEUTSCHLAND irgendwo auf dem Atlantik – bestimmt nicht am Telefon. Oder? Am Telefon höre ich dann doch die bekannte Stimme: “Schatz, wir sind in Wilhelmshaven wegen eines Krankenfalles, ab 18.00 Uhr können wir an Land – kannst Du kommen?“ „JA“, eine kurze Erklärung folgt; denn ich soll auf dem Wege aus Neumünster noch die Frau eines Kollegen mitnehmen. So weit so gut. Aufregung pur. Etwas später frage ich meinen Chef, ob ich ab Mittag frei bekäme; denn mein Mann sei in Wilhelmshaven und wir haben die Möglichkeit uns kurz zu sehen, bevor dann die Reise noch ein paar Wochen weitergehen soll. Da höre ich sie das erste Mal – die Frage: “Wissen Sie, wo Wilhelmshaven liegt?“ Als Ostseekind aus Eckernförde (ich war ja schon sooo weit herumgekommen in der Welt) antworte ich selbstsicher „Ja, hinter Hamburg“ (wo sonst)..., mein Chef meint dann, ich soll die Arbeit sofort liegen lassen und mich auf den Weg machen. Danke. Auf dem Weg zum Auto treffe ich eine Bekannte, die mir zuruft: “Wo willst Du denn so schnell hin?“ „Nach Wilhelmshaven, Norbert treffen!“ Wieder die Frage: „Weißt Du, wo das liegt?“ „Ja, hinter Hamburg“. Na, dann mal los....

Mich bei meinen Eltern abmeldend – das gleiche Frage- und Antwortspiel.., was haben die nur alle?

Jetzt nach Hause und eine Tasche packen; denn wir sollen ja übernachten....Gesagt, getan. Dann der Blick in den Spiegel: ach, du meine Güte – so losfahren? Nein, also Haare waschen, Lockenwickler eindrehen (wir haben 1972 – Föhnfrisuren kamen später!), Tasche, Papiere – fertig. Und los. Aber erstmal zum Buchhändler einen Stadtplan von Neumünster kaufen, (Navigationsgeräte gab es höchstens in Zukunftsfilmern im Kino)... und in Neumünster kenne ich mich überhaupt nicht aus, das liegt schließlich nicht an der Küste. Wie gut, das die Olympiade uns die Autobahn beschert hat. Ich komme zügig voran, die Straßenkarten liegen parat auf dem Beifahrersitz und so finde ich schnell mein Ziel in Neumünster! Wie schön, dass ich jetzt nicht mehr alleine fahren muss. Meine zukünftige Begleiterin öffnet mir die Tür und ist parat: Tasche in der Hand, Lockenwickler im Haar. Schon ist „das Eis“ gebrochen und nach der mittlerweile obligatorischen Frage „weißt Du wo“ und „ja, ich weiß – hinter Hamburg“ machen wir uns gut gelaunt und voller Erwartung auf den Weg – gen Hamburg. Irgendwann muss es rechts abgehen, Wilhelmshaven liegt an der Küste...was für Grünschnäbel wir sind. Nach gefühlten 300 Km kommen Hinweise auf Bremen, und wir auf die Idee, die Straßenkarte intensiver zu betrachten...ach – Oldenburg, ach – runter von der Autobahn. Der Weg scheint immer länger zu werden und die Zeit rast - schneller als ich fahren kann – also jetzt aber GASGEBEN!!

Gegen 17 Uhr erreichen wir unser Ziel, wir stehen auf einem Parkplatz vor der Hauptwache in Wilhelmshaven; nun heißt es erstmal: Lockenwickler raus, Haare kämmen, Lippenstift drauf und dann hin zu fassungslos guckenden Soldaten, denen wir dann erklären, was wir wollen. Wir dürfen dann reinfahren und kurze Zeit später: da liegt sie: die DEUTSCHLAND. Jetzt nur noch zu unseren Männern – endlich, nach so vielen Monaten.....

Und JA, es war schön Und JA, die Fahrt hat sich gelohnt

Und JA, Wilhelmshaven liegt hinter Hamburg ---- von Eckernförde aus.....

Renate Paika

(immer noch Eckernförde)





Aalburger Bucht - Übernahme auf See-Versorger A 1418 Mersburg - Anlauf für Versorgungsübernahme







Taufschein

Ich, Kapitän, Kommandant des Dampfers, Führer der
Kreuz, Fähr, Kanal- und Flussschiffe, genehmigt
hiermit ausdrücklich, den

Oberst. Horst-Michael Sturmhänel

als Vert. des Schiffes "Deutschland" damit
beauftragt zu haben, die Genossen während
des Falterfluges zu befragen.

Falterflüge... 17. 11. 1900
den 17. 11. 1900... 1900



Die Besitzer
AKTIV



42. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 3 **Rodman Station**
Panamazone/USA
- 4 **Callao**
Peru
- 5 **Acjutla**
El Salvador
- 6 **San Francisco**
USA
- 7 **Vancouver**
Kanada
- 8 **Acapulco**
Mexico
- 9 **Rodman Station**
Panamazone/USA
- 10 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 11 **Algier**
Algerien
- 12 **Kiel**
Deutschland

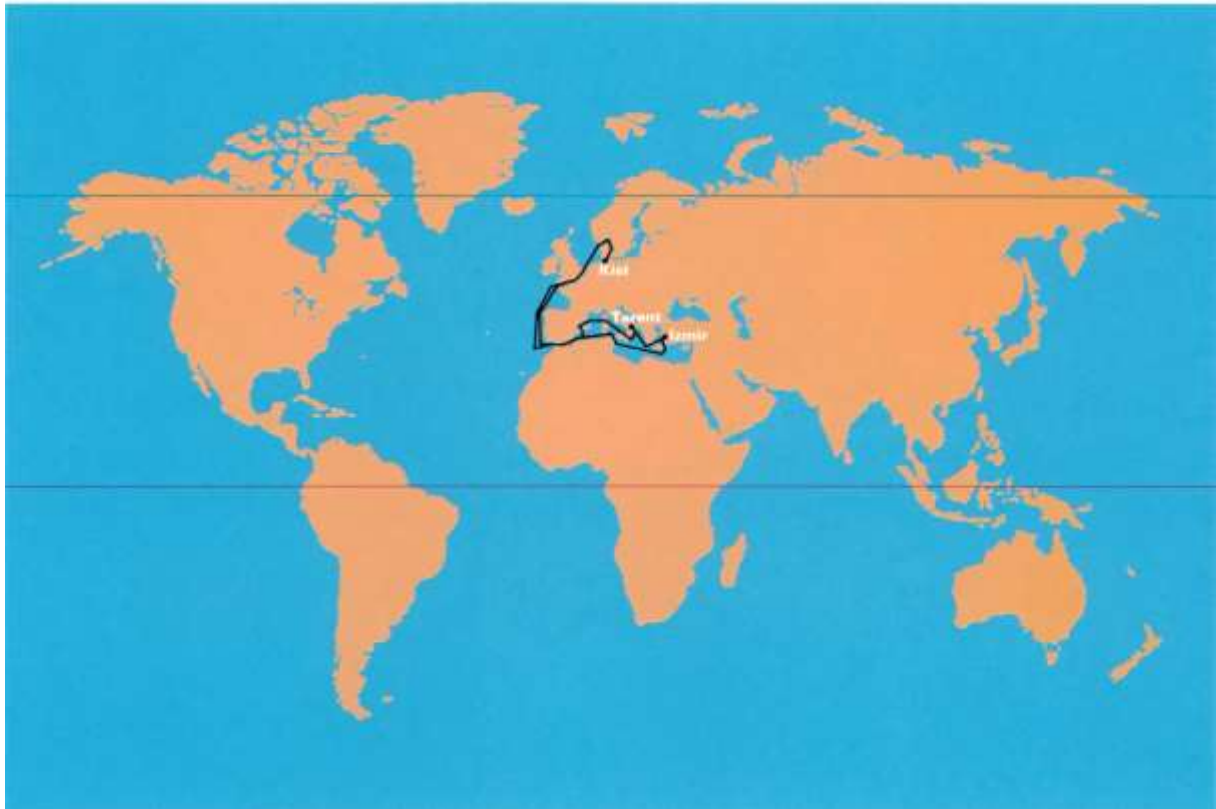


Kommandant:
Kapitän zur See
Karl Welz

Seemeilen: 28.100 sm

Besonderheiten:
5. und 6. Panamapassage.
8. und 9. Äquatorüberquerung.
25.05.1973 10. Jahrestag
der Indienststellung.

43. AAR



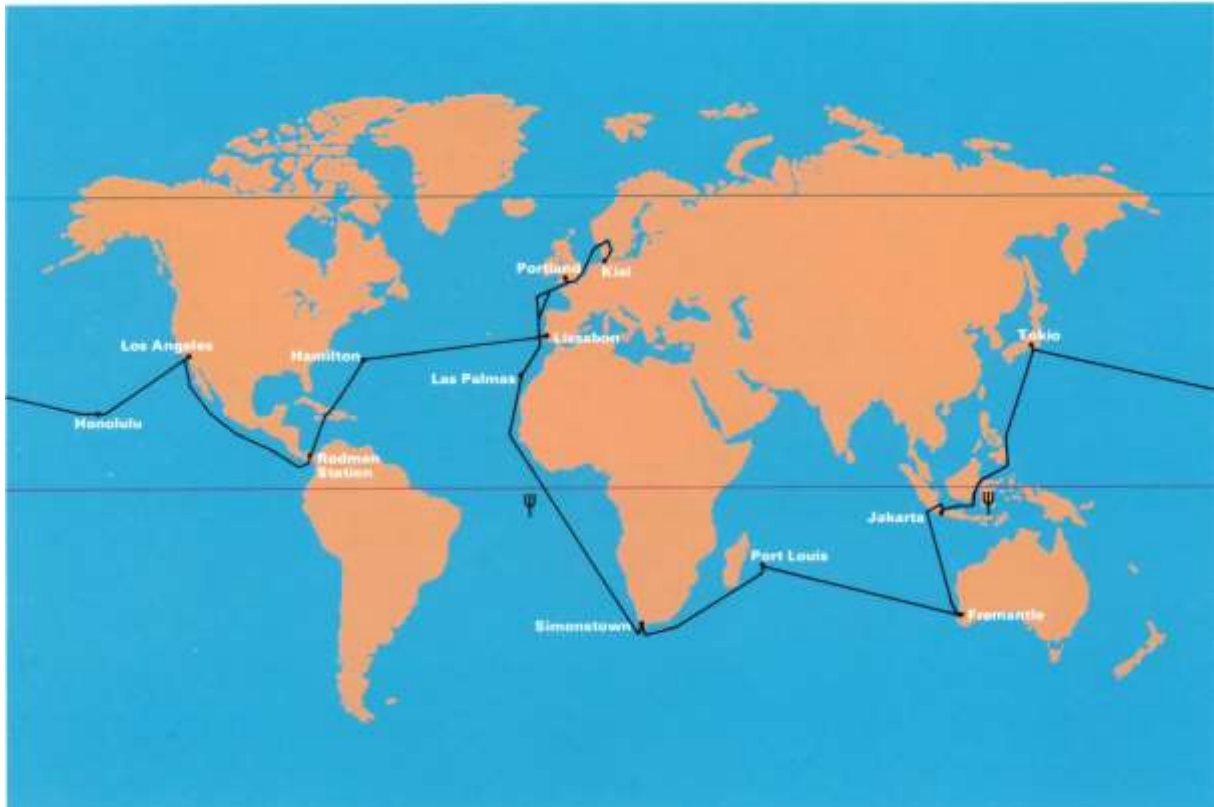
- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Izmir**
Türkei
- 3 **Tarent**
Italien
- 4 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Kurt Siewert

Seemeilen: 9.148 sm

44. AAR



-  1 **Kiel**
Deutschland
-  2 **Las Palmas**
Kanarische Inseln/
Spanien
-  3 **Simonstown**
Südafrikanische
Republik
-  4 **Port Louis**
Mauritius
-  5 **Fremantle**
Australien
-  6 **Jakarta**
Indonesien
-  7 **Tokio**
Japan
-  8 **Honolulu**
Hawaii-Inseln/USA
-  9 **Los Angeles**
USA
-  10 **Rodman Station**
Panamazone/USA
-  11 **Hamilton**
Bermudas
-  12 **Lissabon**
Portugal
-  13 **Portland**
Großbritannien

 14 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Kurt Siewert

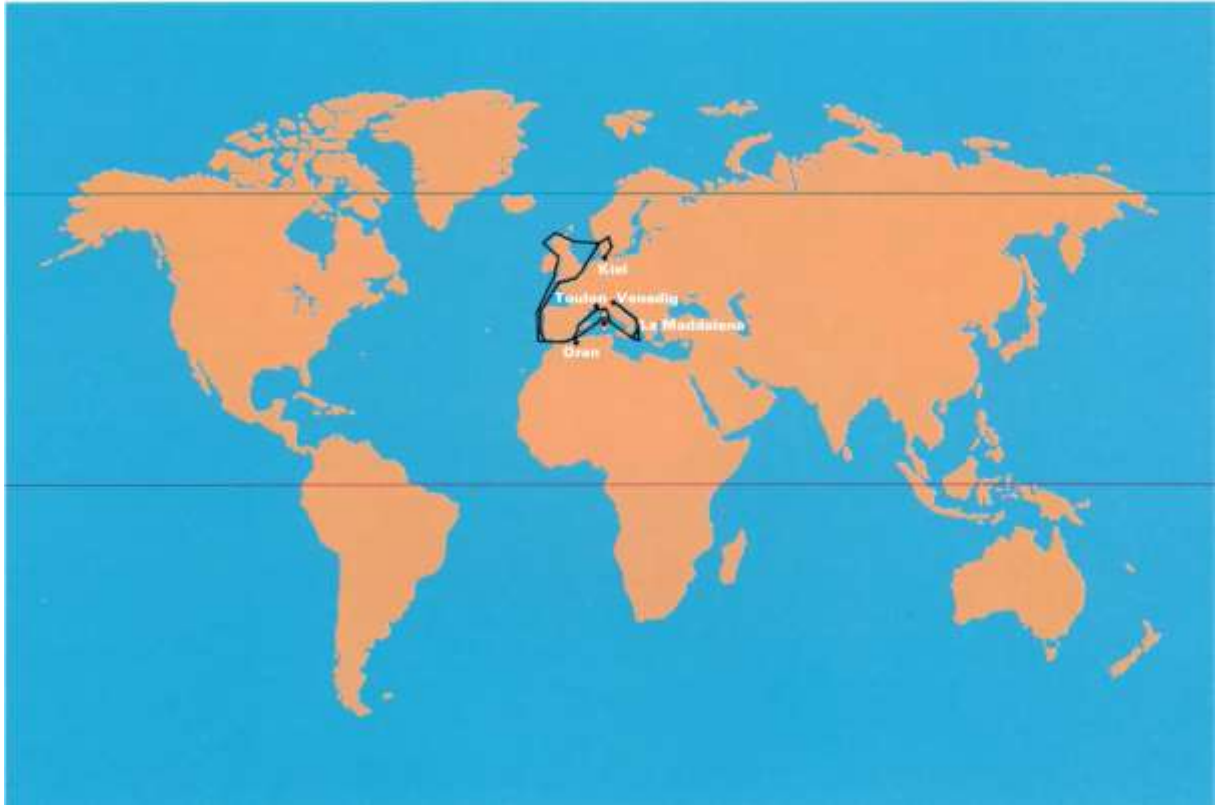
Seemeilen: 38.369 sm

Besonderheiten:
2. Weltreise der „Deutschland“.
Einzige Umrundung
Kap der Guten Hoffnung.
Zum 2. Mal in Südostasien.
7. Panamapassage.
10. und 11. Äquatorüberquerung.
Alle 5 Kontinente wurden angelaufen.

Schul-S., Deutschland
44. AAR



45. AAR



1 **Kiel**
Deutschland

2 **Toulon**
Frankreich

3 **Venedig**
Italien

4 **La Maddalena**
Italien

5 **Oran**
Algerien

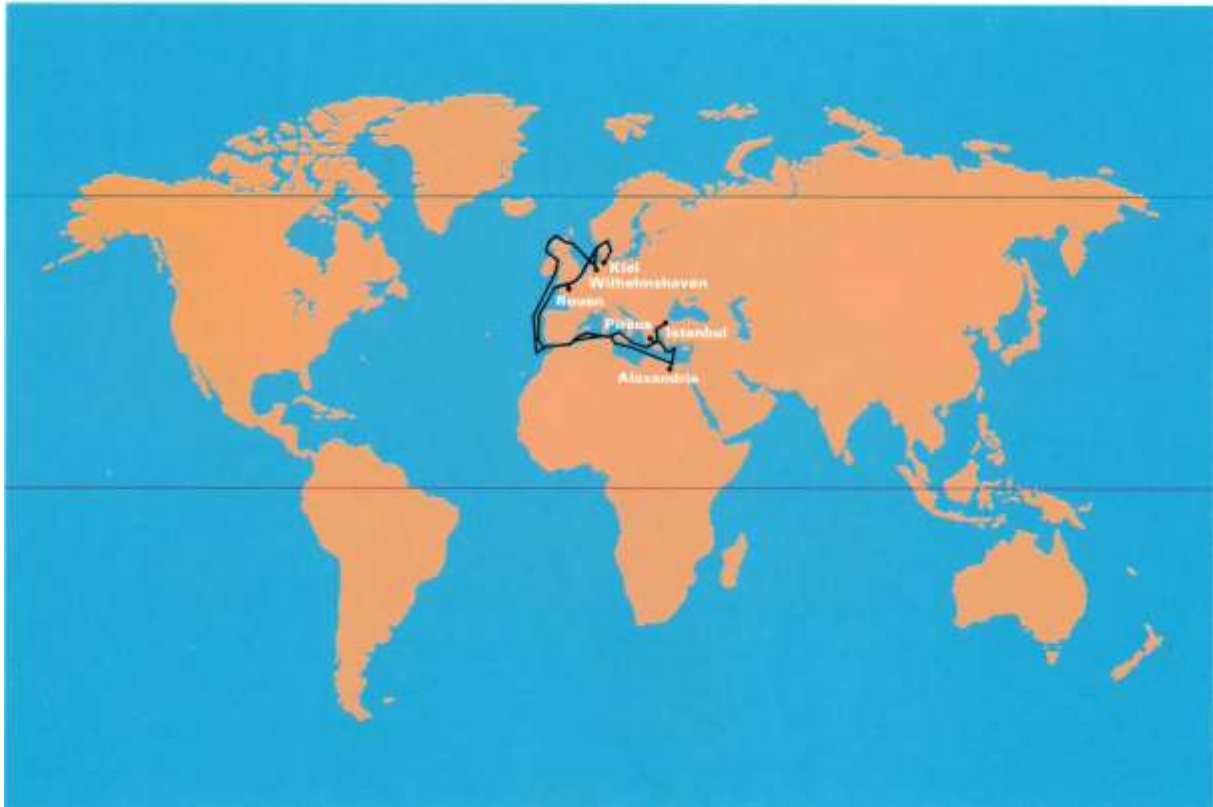
6 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Kurt Siewert

Seemeilen: 14.157 sm

46. AAR



1 **Kiel**
Deutschland

2 **Rouen**
Frankreich

3 **Piräus**
Griechenland

4 **Istanbul**
Türkei

5 **Alexandria**
Ägypten

6 **Wilhelmshaven**
Deutschland

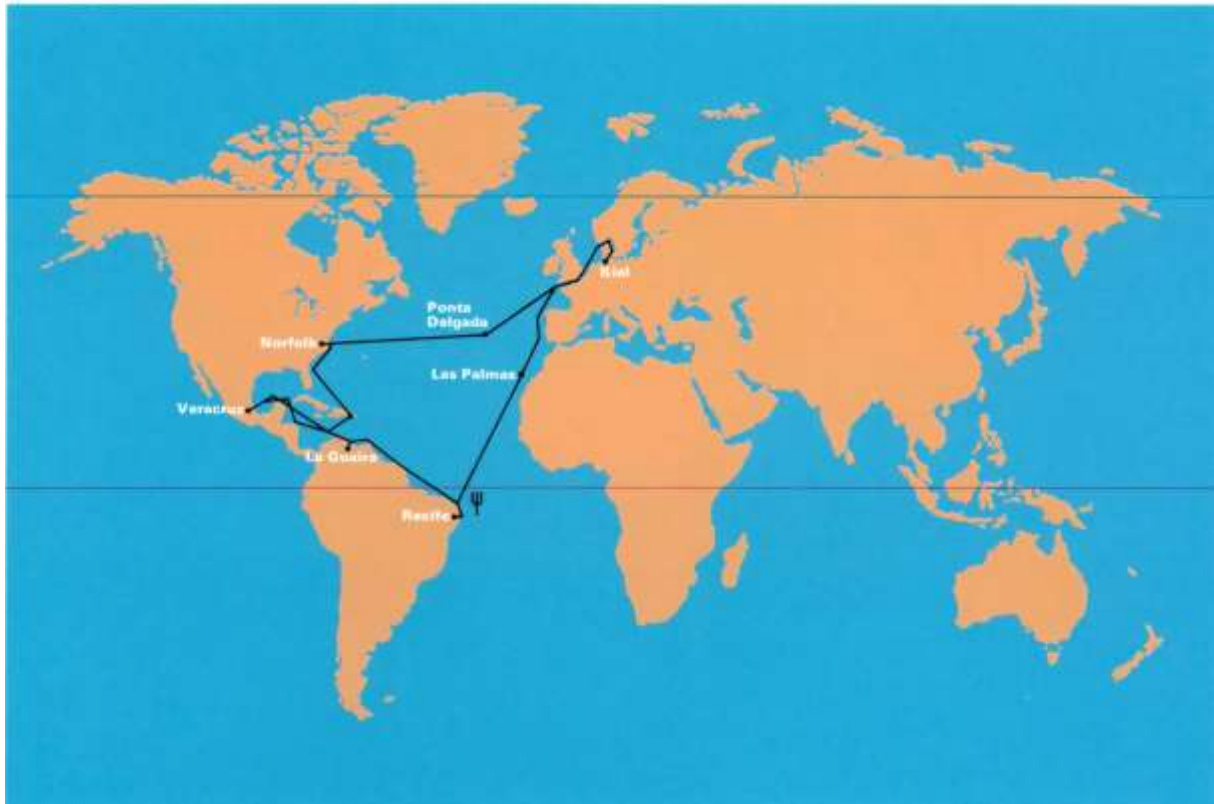
7 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Kurt Siewert

Seemeilen: 15.339 sm

47. AAR



1 **Kiel**
Deutschland

2 **Las Palmas**
Kanarische Inseln/
Spanien

3 **Recife**
Brasilien

4 **La Guaira**
Venezuela

5 **Veracruz**
Mexico

6 **San Juan**
Puerto Rico

7 **Norfolk**
USA

8 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal

9 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Kurt Siewert

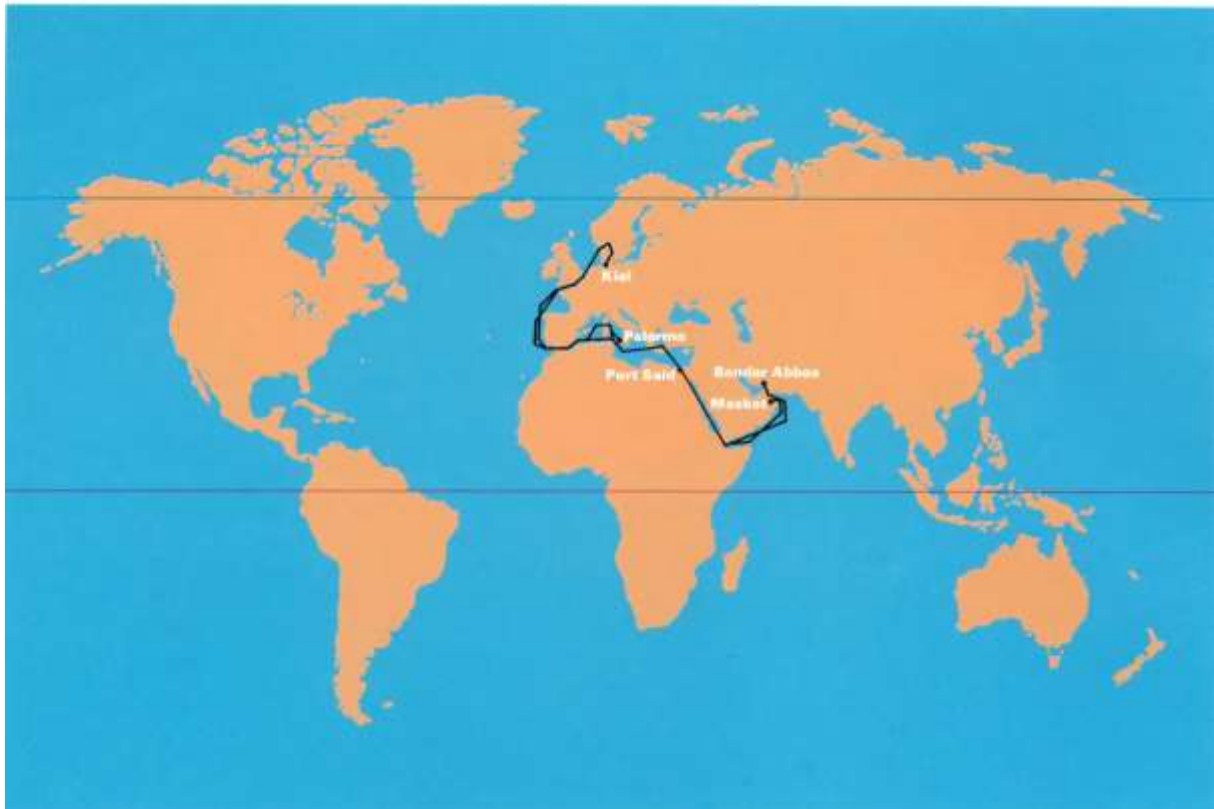
Seemeilen: 20.589 sm

Besonderheiten:
12. Äquatorüberquerung.

Urheberrechtlich geschützt ?

Zwei rundherum zufriedene Besatzungsangehörige gibt es am Sonntag, den 6. Februar auf Schulschiff "Deutschland", das sich zu dieser Zeit am Westausgang des Aralkanals ^{und in der B.} befindet. Die glücklichen sind die beiden Bordmeteorologen, von der Besatzung große und kleine Folke genannt. Ihre Wetter- und Seegangsvorhersage paßt wie die Faust aufs Auge. Und das nun stimmt die gesamte übrige Besatzung nicht gerade sehr fröhlich; sogar die ganz alten ^{haben es!} Haven sehen die Stirn kraus: Windstürken bis zu acht, Bauaufort in der Biskaya. Dazu eine Dünung, die sich in zwei Schlechtwetterwachen im Atlantik aufgebaut hat. "Da wird unsere Deutschland wieder versuchen, eine Eskimorolle zu machen" höhelt ein Seemann; ein anderer bemerkt, daß Neptun wohl eine Abmagerungskur nötig hat, wenn wir das Wetter hinter uns haben. Und tatsächlich: Die "Deutschland" rollt von einer Seite auf die andere wie ein Stehaufmännchen. 30, ja 35 Krängung sind keine Seltenheit, 47° die stärkste gemessene Seitwärtsbewegung. Das führt bei manchen natürlich zu der Überlegung, ob man ganz normal am Boden längelaufen oder nicht lieber die Wände dazu benutzen soll. Zum Rollen kommt das starke Stampfen des Schiffes. Das Vorschiff schlägt auf und ab wie ein Fahrstuhl, der bei jedem Ende seiner Fahrt hart abgebremst wird. Eine nicht sehr wagenfreundliche Bewegung, der unsere Junge massenweise zum Opfer fallen. Der gefragtste Mann an Bord ist der Doktor, von dem viele annehmen, daß er irgendwelche Wundermittelchen gegen die Seekrankheit hat. Der Run auf Plastikfluten und Eimer ist gewaltig. Das Oberdeck muß wegen der überkommenden See gesperrt werden. Nur die offene Brücke, 14 Meter über der Wasseroberfläche, ist noch betretbar. Sie wird Zufluchtsort für viele, die in frischer Luft das alleinige Heilmittel sehen.

48. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Port Said**
Suezkanal/Ägypten
- 3 **Maskat**
Oman
- 4 **Bandar Abbas**
Iran
- 5 **Port Said**
Suezkanal/Ägypten
- 6 **Palermo**
Italien
- 7 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Kurt Siewert

Seemeilen: 15.439 sm

Besonderheiten:
2. und 3. Suezpassage.

48. AAR

Schulschiff "Deutschland"

vom 07.06.1977 bis 30.08.1977

Juni				Juli				August			
7	10.00 A	Kiel aus		20				1			
8				21				2	10.00 B		
9				22				3			
10				23				4			
11				24				5			
12				25				6			
13				26				7			
14				27	16.00 B	Ankom	14 Std	8	09.00 B		
15				28	Passage			9			
16				29	06.00 B	Ankom	11 Std	10			
17				30				11			
18				31				12	10.00 B		
19				1				13			
20	06.00 C	Ankom	55 Std	2				14			
21	09.00 C			3				15			
22				4				16	09.00 A		
23				5				17			
24				6				18			
25	10.00 C			7				19			
26				8				20			
27	15.00 B	Ankom	11 Std	9				21			
28	Passage			10				22	09.00 A		
29				11				23			
30				12				24			
1				13				25			
2				14				26	18.00 A		
3				15				27			
4				16				28	10.00 A		
5				17				29			
6	10.00 B	Ankom	23 Std	18				30	16.00 A		
7	09.00 B			19							
8				20							
9				21							
10	10.00 D			22							
11	09.00 D/2			23							
12				24							
13				25							
14				26							
15	10.00 D/2			27							
16				28							
17				29							
18				30							
19											

Schulschiff "Deutschland"

An Bord, 10. Juli 1977

Tagesbefehl für die Zeit von

Montag, 11.07. - Freitag, 15.07.77

Dienst gemäß Seeroutine B 1 mit folgenden Abweichungen:

Montag, 11.07.77

06.00 Uhr	Wecken
06.30 Uhr	Frühstück
07.10 Uhr - 07.50 Uhr	Reinschiff, danach Besatzung sich klarmachen zur Passieraufstellung. Einlaufanzug weiß kurz
ca. 08.15 Uhr	Besatzung auf Passieraufstellung
09.00 Uhr	Beider Abbas fest, danach Dienst nach Weisung der Divisionsoffiziere u. Sonderbefehl für den Hafen Beider Abbas.
	Landgang und Übergang auf Hafentroutine C 4 nach Weisung IO.

Freitag, 15.07.77

Dienst nach Hafentroutine C 4 mit folgenden Abweichungen:

09.00 Uhr	Ausscheiden mit Reinschiff
09.15 Uhr	Vollzähligkeitsmusterung ohne Schwimmweste. Anschließend Besatzung sich umziehen in Auslaufanzug (wie Einlaufanzug)
ca. 09.50 Uhr	Besatzung auf Passieraufstellung
10.00 Uhr	Sesklar, Anschließend Dienst gemäß Seeroutine B und Wochendienstplan der Divisionen.

1 x O-Messe
1 x PUQ-Messe
1 x UO-Messe
1 x Schwarzes Brett
1 x Brücke/Wache

f.d.R.d.A.
(Allkemper)
Obermaat

gez. (von Hahn)
Fregattenkapitän

Schulschiff "Deutschland"

An Bord, 27. Juli 1977

- Erster Offizier -

B e f e h l

für den Aufenthalt in Port Said

1. Landgang

- a) Landgang haben nur die Freiwachen
- b) Am Freitag, den 29.07.77 Landgangsbeginn ab 10.00 Uhr, auch an anderen Tagen ab 10.00 Uhr
- c) Während des Aufenthaltes in Port Said wird kein Urlaub gewährt.
- d) Landgangsschluß wie in Kiel

2. Anzug

a) an Bord

- Khaki, lange Hose, kurzärmliges Hemd, schwarze Halbschuhe/Segeltuchschuhe, Schiffchen
- Anzug für Sonderdienste nach Weisung

b) bei Wache
WO/WaD/MdW

Posten

Posten Kajüte

Ehrenwache

Fallreepsgasten

- Dienstanzug weiß, bzw. kurzärmliges weißes Hemd, weiße Hose nach Weisung WO
- weiße Hose, weißes Hemd, Seestiefel, 2 halbe Schläge, Tellermütze, Koppel,
- Anzug wie MdW
- weiße Hose, weißes Hemd, Seestiefel, 2 halbe Schläge, Tellermütze, Koppel, Gewehr,
- weiße Hose, weißes Hemd, weiße Halbschuhe, Schirmmütze,

c) an Land

Offz/PUO/Offz

Mannschaften

- Dienstanzug weiß, bzw. kurzärmliges weißes Hemd, weiße Hose,
- weiße Hose, weißes Hemd, schwarze Schuhe

d) offizielle Veranstaltungen

Offz/PUO/Offz

Mannschaften

-) Dienstanzug gem. Programm

e) Zivilerlaubnis

- keine

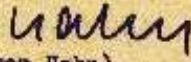
3. Protokoll

Für die protokollarischen Besuche gilt der "Ständige Befehl A 3". Bei allen Empfängen und offiziellen Besuchen sind Schanz sowie Seiten- und Aufbaudecks an StB-Seite zu räumen.

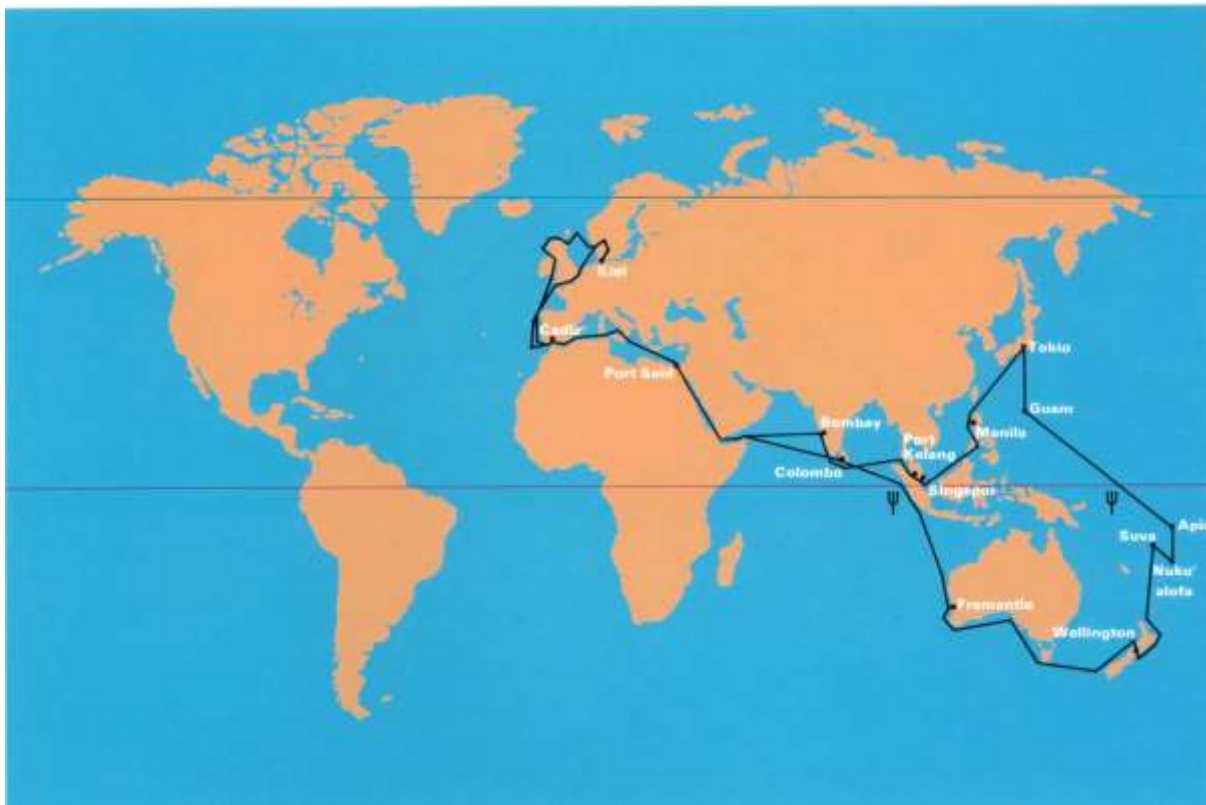
4. Routine an Bord gem. "Ständiger Befehl C 4".

Verteiler:

+, IO, DO I - IV, KO,
O-Messe, PUO-Messe,
Mt-tagesraum, Wache,
Schwarzes Brett,


(von Hahn)
Fregattenkapitän

49. / 50. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Port Said**
Suezkanal/Ägypten
- 3 **Bombay**
Indien
- 4 **Port Kelang**
Malaysia
- 5 **Singapur**
Singapur
- 6 **Manila**
Philippinen
- 7 **Tokio**
Japan
- 8 **Guam**
Marianen/USA
- 9 **Apia**
West-Samoa
- 10 **Nuku'alofa**
Tonga-Inseln
- 11 **Suva**
Fidji-Inseln
- 12 **Wellington**
Neuseeland
- 13 **Fremantle**
Australien



- 14 **Colombo**
Sri Lanka
- 15 **Port Said**
Suezkanal/Ägypten
- 16 **Cadiz**
Spanien
- 17 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Gerhard Krancke

Seemeilen: 39.954 sm

Besonderheiten:
Längste Reise der „Deutschland“.



Bundespräsident
Dr. Walter Scheel
und Außenminister
Hans-Dietrich Genscher
in Tokio an Bord.

Besuch des Bordchores beim
Kaiser Hirohito
im Kaiserpalast/Tokio.
König Tufa áhau tupa lädt
100 Besatzungsmitglieder
zur Tongan Feast ein.
König von Tonga in Nuku'alofa
an Bord.

Am 25. Mai 1978 feiert die
„Deutschland“ 15-jähriges Jubiläum
in Suva/Fidji-Inseln.
Zum 3. Mal in Südostasien.
Zum 1. Mal in der Südsee.
4. und 5. Suezpassage.
13. und 14. Äquatorüberquerung.

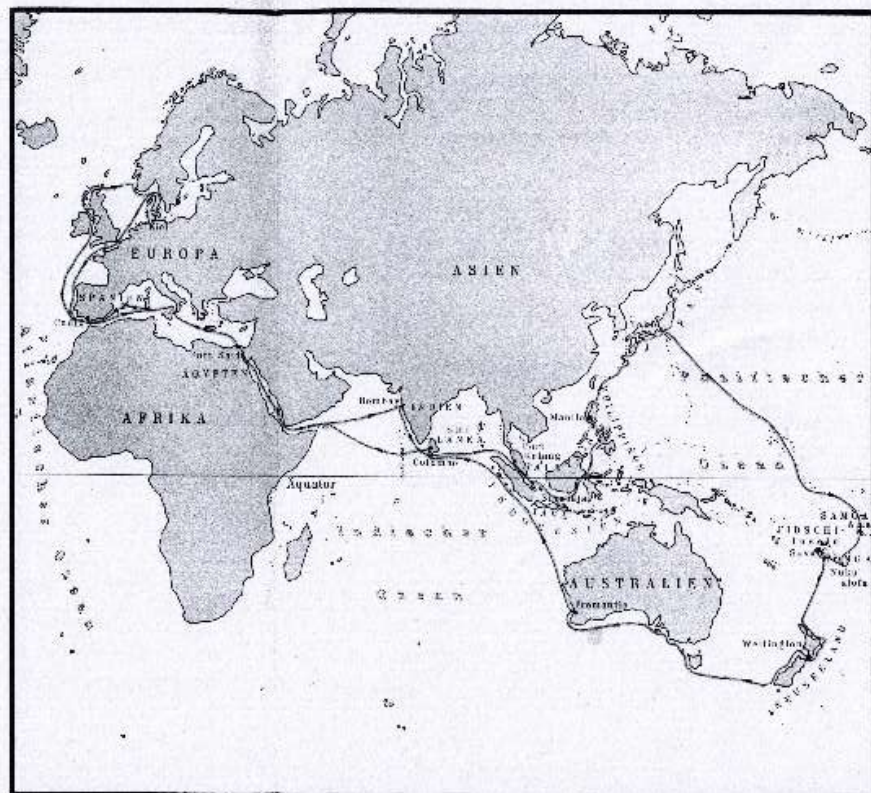
49./50.

Auslandsausbildungsreise des Schulschiffes "DEUTSCHLAND"

vom 01. Februar bis zum 30. August 1978



HAFEN	DATUM		TAGE		SM
	UN	AUS	SEF	HAFEN	
Kiel		30.02.			
Port Said	14.02.	15.02.	14		4072
Rangoon	27.02.	03.03.	12	4	3041
Port Kelang	13.03.	17.03.	10	4	2293
Sourabaya	21.03.	23.03.	4	4	267
Manila	05.04.	07.04.	9	4	380
Tokio	17.04.	21.04.	10	4	214
Apia	18.05.	16.05.	32	4	1508
Auge'atofu	01.05.	22.05.	2	4	528
Suva	25.05.	31.05.	3	5	431
Wellington	09.06.	13.06.	4	4	1821
Premantle	20.06.	30.06.	13	4	3548
Colombo	11.07.	18.07.	14	4	3487
Port Said	01.08.	02.08.	15		3673
Cadix	06.08.	14.08.	8	4	2141
Schiffsgebiet	14.08.	18.08.	4		500
Kiel		30.08.	12		500
gesamt			151	49	30.027



Äquatorlinie am 18.05.1978
auf 160° östlicher Länge

Zu Gast beim König von Tonga

Können Sie sich etwas vorstellen, was mehr nach Südsee schmeckt als ein Festessen mit dem König von Tonga auf seiner eigenen Koralleninsel? Man nehme: strahlenden Sonnenschein, blaues Wasser, weißen Sandstrand und hübsche Bathütten, gebe dazu ein üppiges Mahl mit Fisch und Fleisch und serviere alles zusammen als Empfang des Königs Taufa áhau Tupu des Vierten, der mit dieser Geste das historische Ereignis feiert, nach 100 Jahren wieder einmal ein deutsches Kriegsschiff zu Besuch zu haben.

Am Sonntagmorgen um 9 Uhr wurden 100 Offiziere, PUOs und Kadetten der „Deutschland“ auf ein einheimisches Landungsboot verladen und in zehnmütiger Fahrt auf die kleine Königsinsel gebracht, die dem Hafen von Nukualofa auf Tongatapu gerade gegenüberliegt. Hosen hochgekrempelt, wateten wir durch das knietiefe Wasser an Land. Vor uns lag der weiße, geschwungene Strand, der üppige Palmenwald und davor eine Lichtung mit sorgfältig gepflegten Bambushütten, einer mit Kokoschalen verzierten Theke unter einem dichten Blätterdach und umgekippten Holzkanus zum Sitzen. Kräftige, kraushaarige Tonganer schleppten in geflochtenen Beuteln geheimnisvoll schwere Sachen herbei, es roch nach Rauch und gebratenem Fleisch. Weißgekleidete Mädchen kicherten im Hintergrund, während sie den Festplatz mit Hibiskusblüten schmückten. Am Waldrand war eine Art Laubengang aufgebaut, leichte Stützen, mit Palmwedeln schattig abgedeckt und mit Bastmatten ausgelegt. Das Ende der 100 m langen Tafel bildete der Baldachin, der dem König und seinen Ehrengästen vorbehalten war. Es sah alles sehr verheißungsvoll aus, die Vorbereitungen liefen auf Hochtouren, doch ohne Hektik und Spannung. Wir hatten noch ein paar Stunden Zeit, und so verteilten wir uns am Strand, zogen unsere Badehosen an und planschten im flachen Wasser zwischen den Korallen. Andere wanderten am Ufer entlang, suchten Muscheln und farbige Schnecken und fotografierten die traumhafte Szene. Einige hatten einen Strick gefunden, der von einem Baumstamm geradewegs ins Wasser lief. Sie zogen ihn ein und waren nicht schlecht erstaunt, als am Ende, kräftig gegenanrudern,



eine riesige Wasserschildkröte zum Vorschein kam, ein Haustier offenbar, vielleicht zum Eierlegen?

Dann hieß es: „Umziehen in Weiß! Der König kommt!“ Und bald schon standen wir in strahlender Uniform am Strand und warteten auf die Ankunft des Monarchen. Ein schmuckes Motorboot glitt heran, ein flacheres Landungsboot kam ihm entgegen, übernahm die Ehrenpersonen und brachte sie bis nahe ans Ufer. Dann schleppten sechs Männer eine Stelling herbei und legten sie zwischen das Boot und den trockenen Sand, damit der König trockenen Fußes ans Ufer käme. Mit dem ganzen Gewicht seiner 220 Kilogramm (!) schritt der 60jährige Herrscher gelassen über die Stelling in den Inselfand. In breiter Front, aber in respektvoller Entfernung, standen die Soldaten und knipsten, was die Kameras hergaben. Der Kommandant ging dem König entgegen, begrüßte ihn und begleitete ihn, flankiert von tonganesischen Soldaten, in seine Hütte am Versamm-



Schulschiff Deutschland - 49./50. AAR

Ägypten, Indien, Malaya, Indonesien, Philippinen, Japan, Westsamoa, Tonga, Fidschi, Neuseeland, Australien, Sri Lanka, Spanien
 Kiel 1.3., Port Said 14.2., Bombay 27.2.-3.3., Port Kelang 13.3.-17.3., Surabaya 21.3.-25.3., Manila 3.4.-7.4., Tokio 17.4.-21.4., Apia 12.5.-16.5., Nuku'alofa/Tongatapu 19.5.-23.5., Suva 26.5.-31.5., Wellington 9.6.-13.6., Fremantle 26.6.-30.6., Colombo 14.7.-18.7., Port Said 1.8.-2.8., Cadix 10.8.-14.8., Kiel 30.8.



Auslaufen Kiel 12.78
 Bombay 27.2.-3.3. / Port Kelang 13.3.-17.3.
 Surabaya 21.3.-25.3. / Manila 3.4.-7.4.
 Tokyo 17.4.-21.4. / Apia 12.5.-16.5.
 Nuku'alofa 19.5.-23.5. / Suva 26.5.-31.5.
 Wellington 9.6.-13.6. / Fremantle 26.6.-30.6.
 Colombo 14.7.-18.7. / Cadix 10.8.-14.8.
 Einlaufen Kiel 30.8.8.



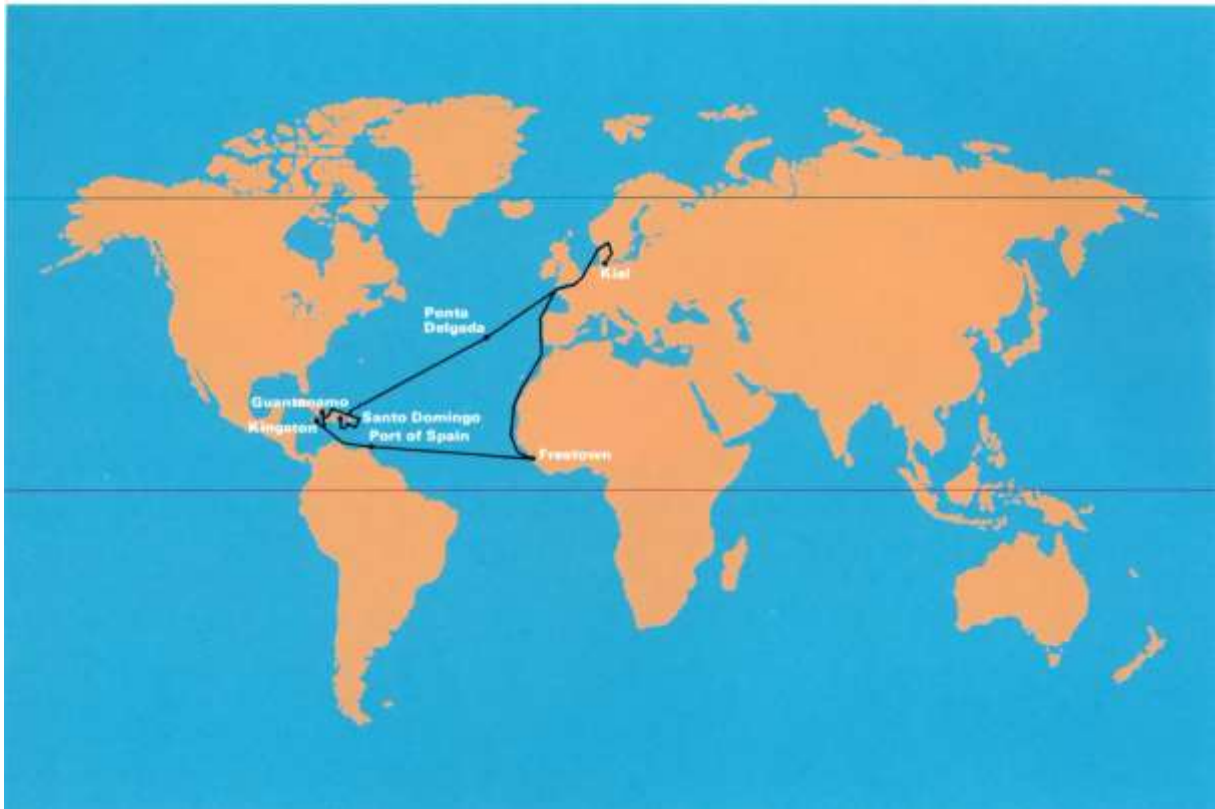
unter den Laubengang, und der König begab sich an die Spitze der Tafel. Wir waren nun schon ganz schön hungrig, verteilten uns willig zu beiden Seiten der langen Tafel und hockten uns im Schneidersitz vor die niedrigen Tische. Weißgekleidete Mädchen knieten sich dazwischen, hoben die Gaze hoch und enthüllten die Köstlichkeiten des Landes: Da gab es gebackene Brotfrucht, die wie Pommes frites schmeckten, Yam-Wurzeln, mehlig wie Kartoffeln, Taroblätter in Kokosnußcreme, gebackene grüne Bananen und dazu Langusten, Fisch und Spanferkel. Zur Erfrischung zwischendurch lagen da Papayas, Avocados und Melonenstückchen und junge Kokosnüsse mit kühlem, süßem Saft. Wir bekamen eine halbe Bambusschale als Teller und ließen uns von den Mädchen von allem geben, was unser Auge reizte. Mit Messer und Gabel legten sie vor, und wir aßen mit den Fingern. Über eine Stunde zog sich das Naschen an all den Leckerbissen hin. Dann griff der König zum Mikrofon und begrüßte seine Gäste. Er erinnerte noch einmal an die unvergessene Überführung eines gefallenen königlichen Vorfahren durch ein deutsches Schiff

von Australien nach Tonga vor einhundert Jahren und unterstrich die Bedeutung des Augenblicks, der die traditionelle Freundschaft unserer beiden Länder mit neuem Leben erfüllte. Unser Kommandant antwortete mit dem Hinweis auf den Beinamen „Friendly Isles“, den Tonga mit Recht führe und dankte für die Gastfreundschaft. Die Kadetten formierten sich und sangen deutsche Shanties und der einheimische deutsche Generalkonsul versuchte sich in einer deutschsprachigen Rede. Schließlich erhob sich der König, und wir waren entlassen.

Der Abschluß kam gerade rechtzeitig, denn bald löste sich ein tropischer Regen, der uns alle unter das einzig feste Dach unter der Theke scheuchte. Wir waren froh, als das Landungsboot uns abholte und wieder zum Schiff zurückbrachte. Zurückblickend sahen wir die kleine Palmeninsel wie auf flüssigem Silber gegen den hellen Horizont schwimmen, und was uns blieb, war die Erinnerung an eine Mischung von Reichtum und Einfachheit, von Würde und Freiheit, wie es sie anscheinend nur noch in der Südsee gibt.



51. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Freetown**
Sierra Leone
- 3 **Port of Spain**
Trinidad und Tobago
- 4 **Kingston**
Jamaica
- 5 **Guantanamo**
Kuba/USA
- 6 **Santo Domingo**
Dominikanische Republik
- 7 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 8 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Gerhard Krancke

Seemeilen: ca. 16.085 sm

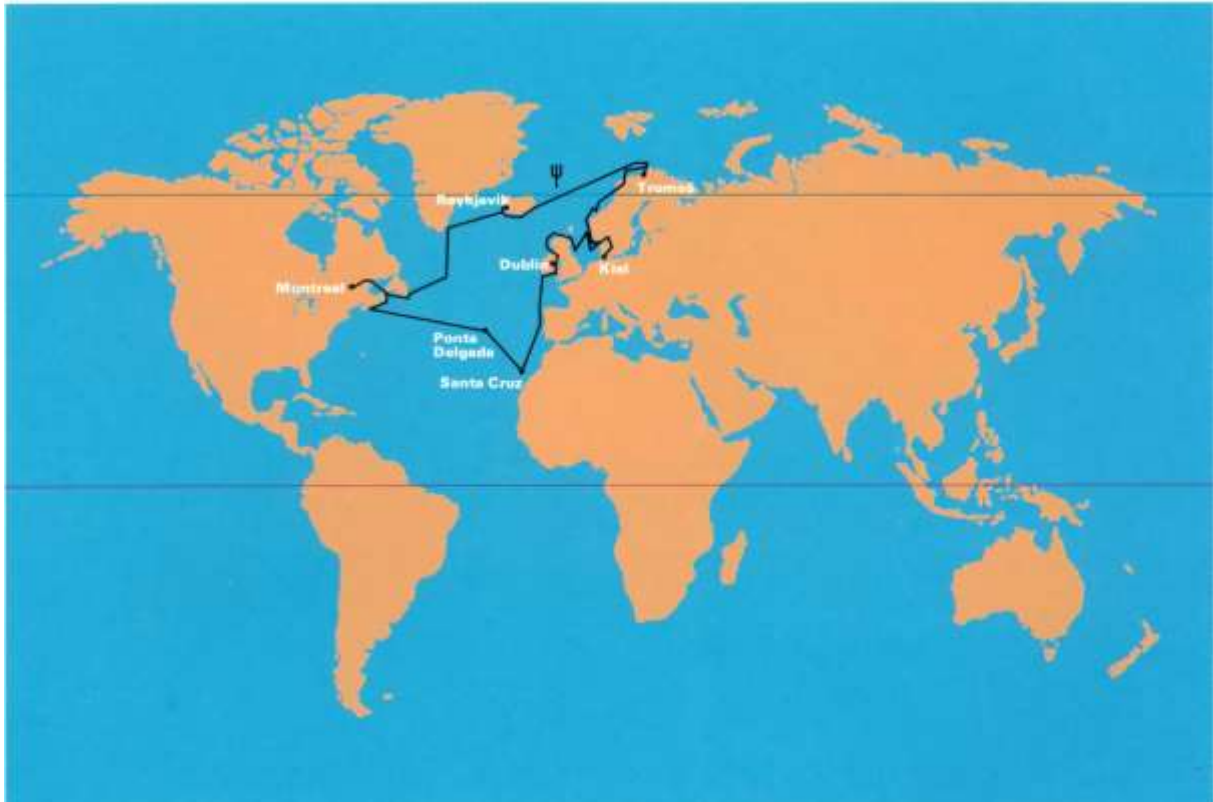
Besonderheiten:
 Bundeskanzler
Helmut Schmidt
in Santo Domingo zu
einem Staatsempfang
an Bord.



Geirangerfjord 1979



52. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Tromsø**
Norwegen
- 3 **Reykjavik**
Island
- 4 **Montreal**
Kanada
- 5 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 6 **Santa Cruz/
Teneriffa**
Kanar. Inseln/Spanien
- 7 **Dublin**
Irland
- 8 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Gerhard Krancke

Seemeilen: ca. 15.984 sm

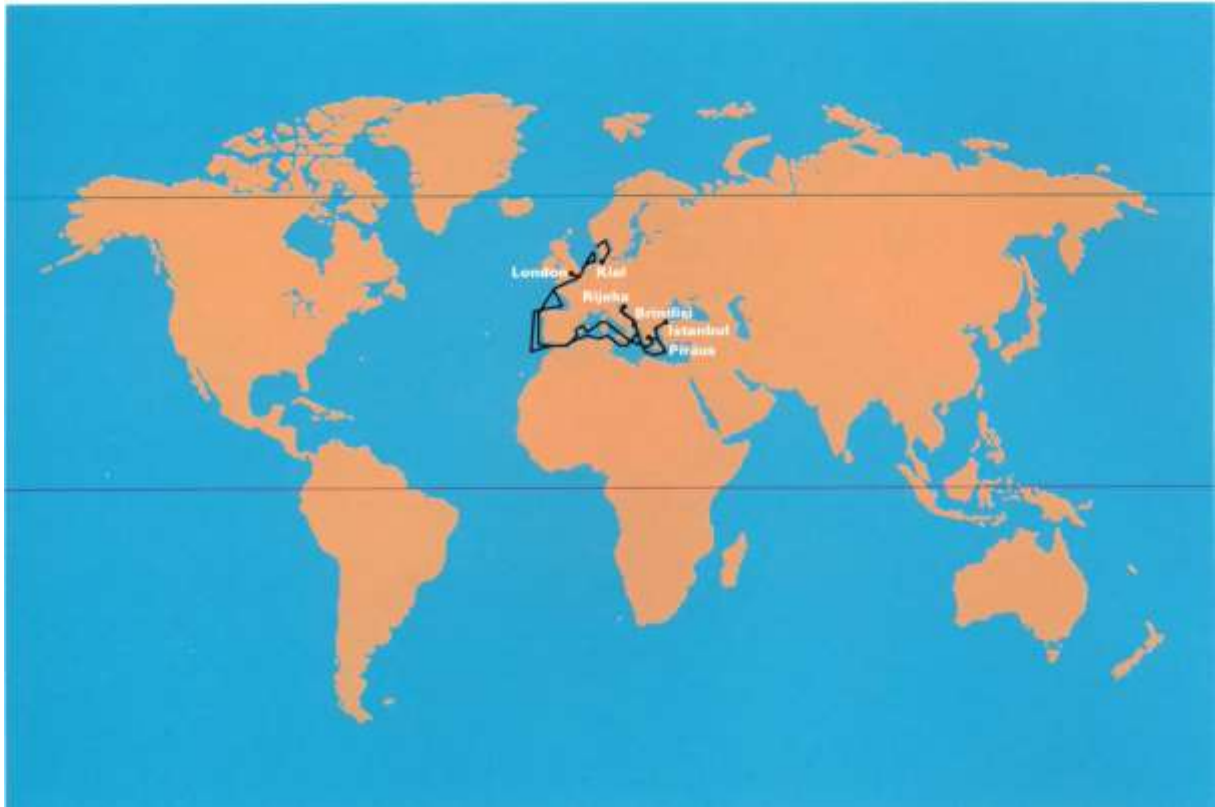
Besonderheiten:
2. Polarüberquerung.



Grönland 1979



53. AAR



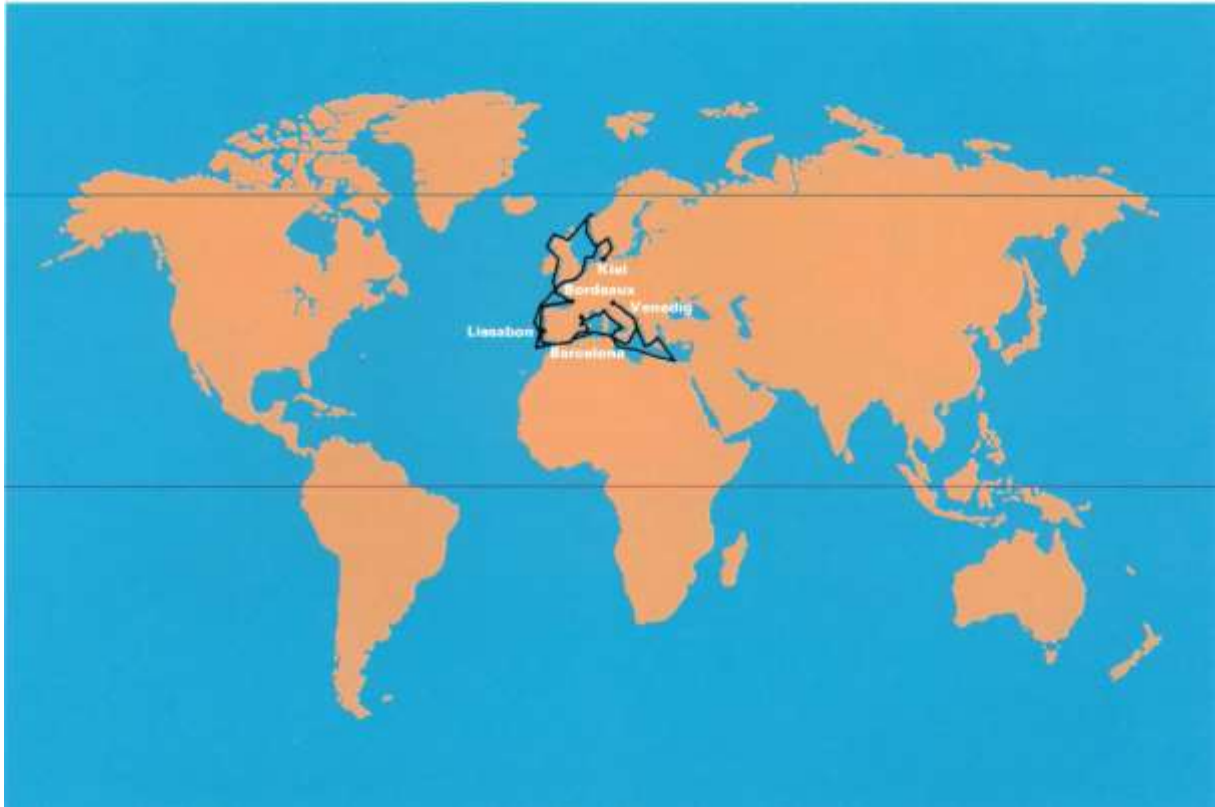
- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Bordeaux**
Frankreich
- 3 **Barcelona**
Spanien
- 4 **Venedig**
Italien
- 5 **Lissabon**
Portugal
- 6 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Gerhard Krancke

Seemeilen: 14.272 sm

54. AAR



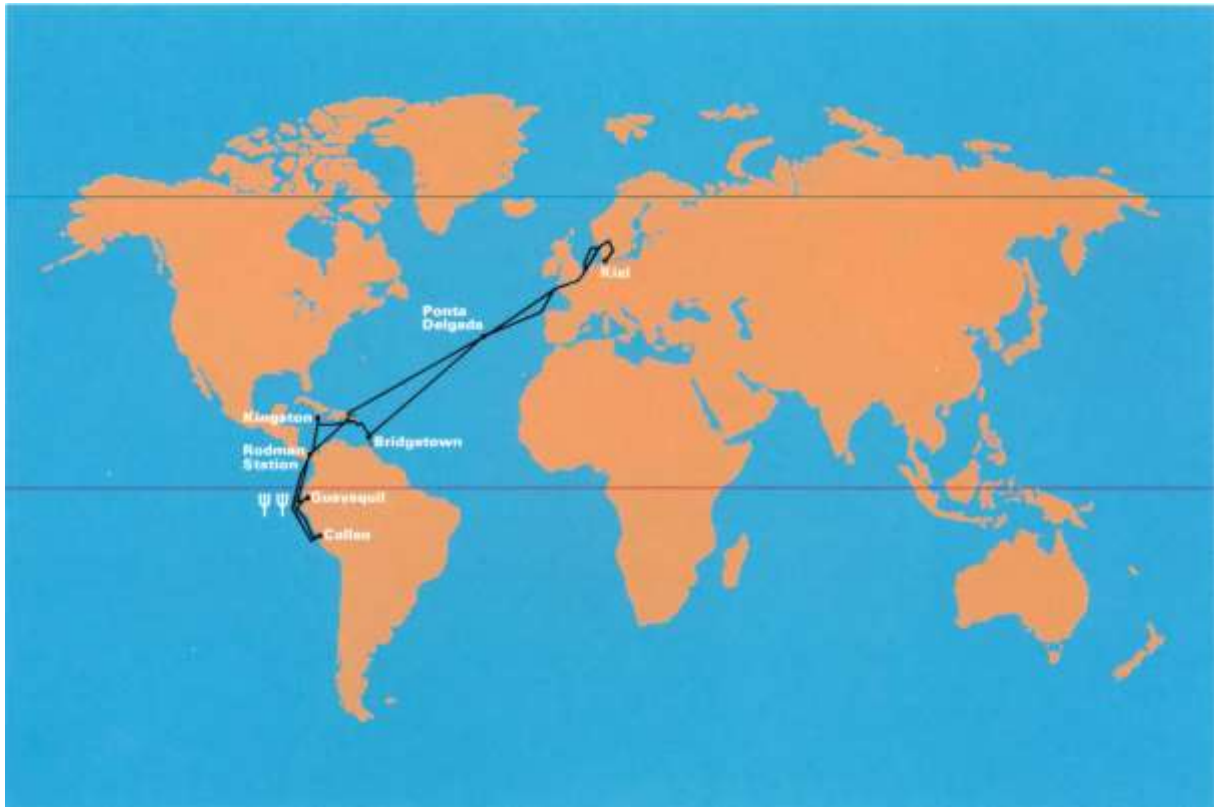
- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Bordeaux**
Frankreich
- 3 **Barcelona**
Spanien
- 4 **Venedig**
Italien
- 5 **Lissabon**
Portugal
- 6 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Gerhard Krancke

Seemeilen: 16.001 sm

55. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 3 **Bridgetown**
Barbados
- 4 **Kingston**
Jamaica
- 5 **Rodman Station**
Panamakanal/USA
- 6 **Guayaquil**
Ecuador
- 7 **Callao**
Peru
- 8 **Rodman Station**
Panamakanal/USA
- 9 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 10 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Dieter Leonhard

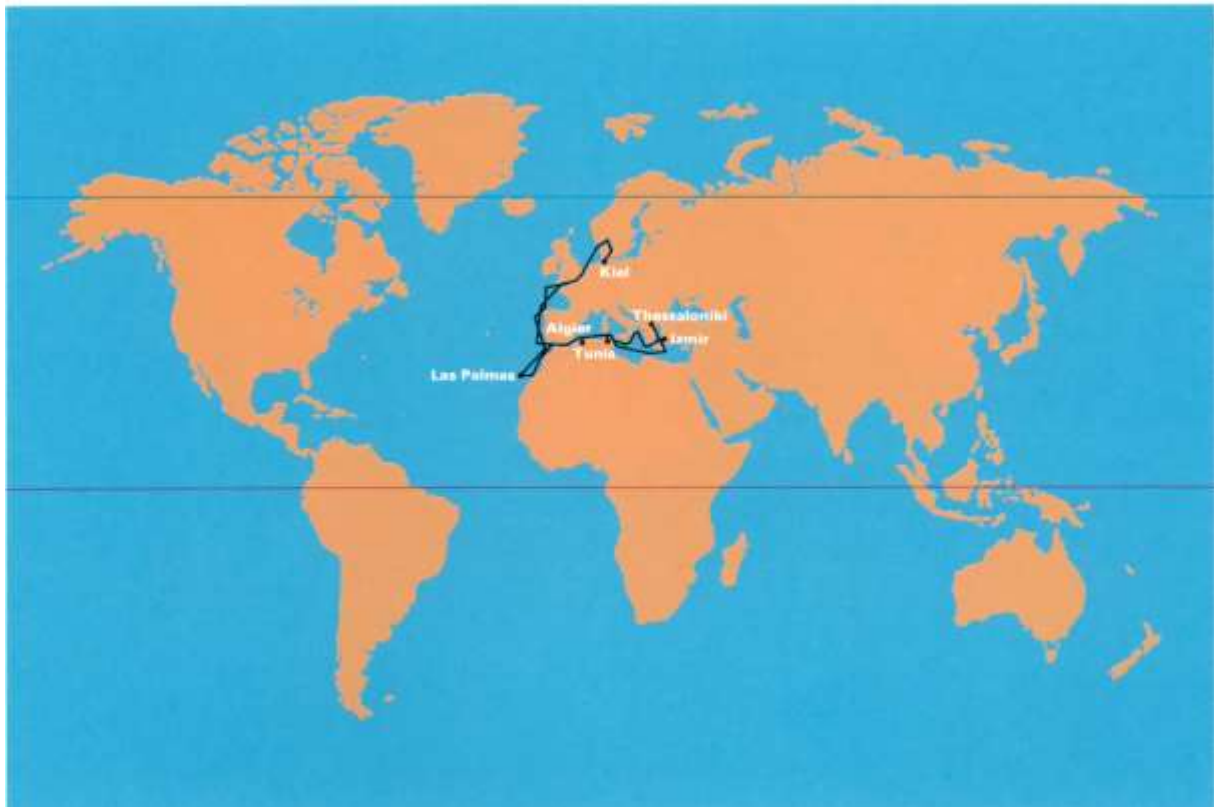
Seemeilen: 16.403 sm

Besonderheiten:



Bundespräsident
Dr. Karl Carstens
in Kingston/Jamaica zu
einem Staatsempfang
an Bord.
Präsident von Peru
zu Gast an Bord.
8. und 9. Panamapassage.
15. und 16. Äquatorüberquerung.

56. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Las Palmas**
Kanarische Inseln/
Spanien
- 3 **Tunis**
Tunesien
- 4 **Thessaloniki**
Griechenland
- 5 **Izmir**
Türkei
- 6 **Algier**
Algerien
- 7 **Kiel**
Deutschland



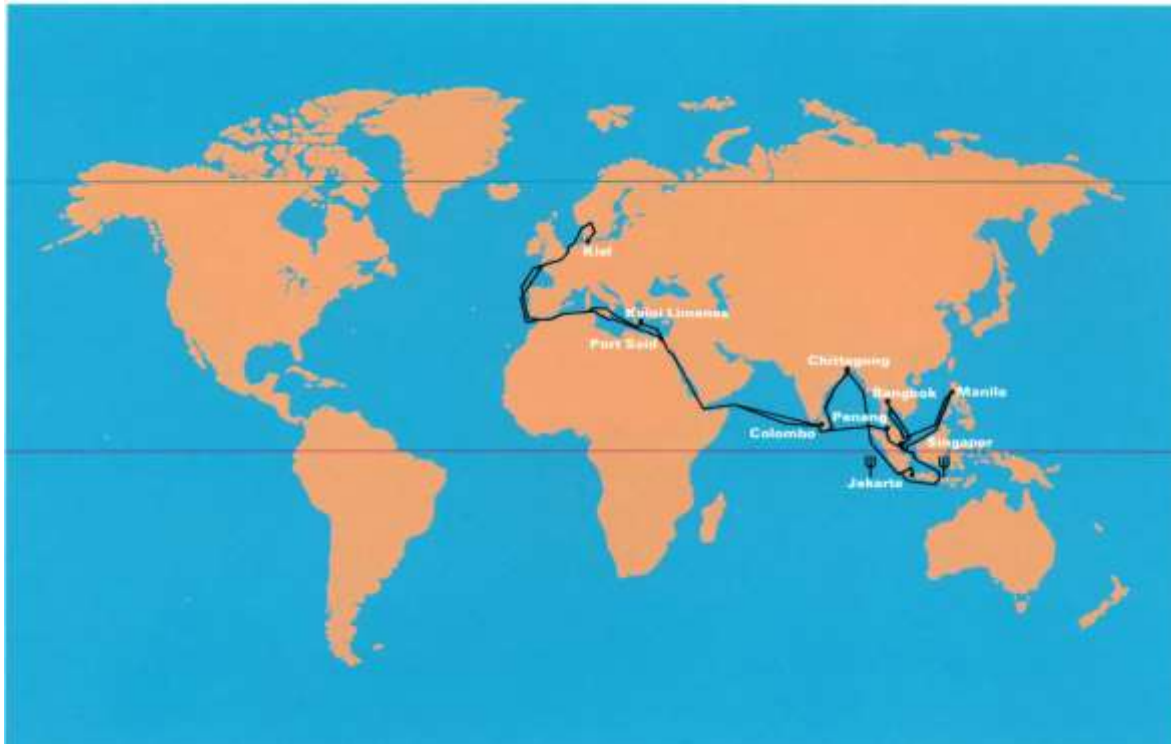
Kommandant:
Kapitän zur See
Dieter Leonhard

Seemeilen: 11.870 sm

Besonderheiten:
Gesamte Reise wurde mit
Minentransporter „Sachsenwald“
durchgeführt.

Kommandant
Korvettenkapitän Walter Joop
IWO:
Kapitänleutnant Christoph Dröge

57. / 58. AAR



- | | |
|---|---|
|  | 1 Kiel
Deutschland |
|  | 2 Port Said
Suezkanal/Ägypten |
|  | 3 Colombo
Sri Lanka |
|  | 4 Chittagong
Bangladesh |
|  | 5 Jakarta
Indonesien |
|  | 6 Singapur
Singapur |
|  | 7 Penang
Malaysia |
|  | 8 Manila
Philippinen |
|  | 9 Bangkok
Thailand |
|  | 10 Colombo
Sri Lanka |
|  | 11 Port Said
Suezkanal/Ägypten |
|  | 12 Kaloi Limenes
Kreta/Griechenland |
|  | 13 Kiel
Deutschland |

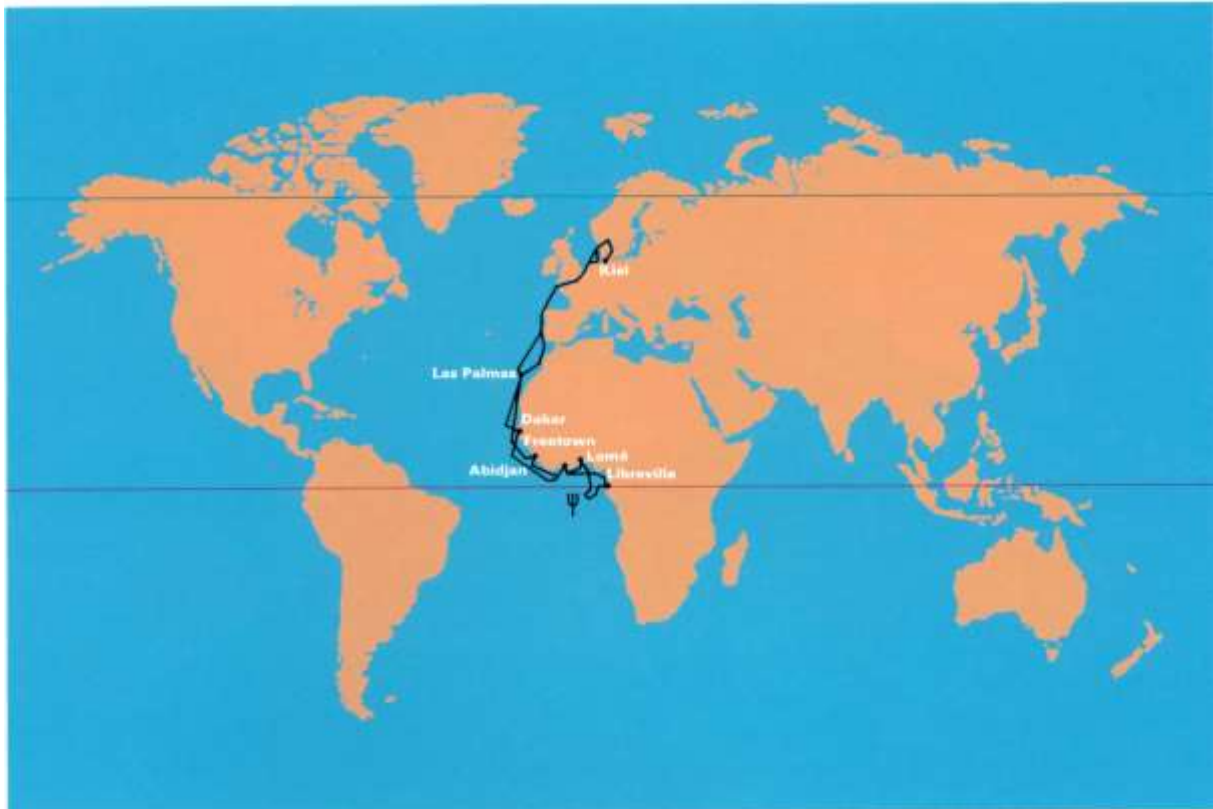


Kommandant:
Kapitän zur See
Dieter Leonhard

Seemeilen: 31.040 sm

Besonderheiten:
Zum 4. Mal in Südostasien.
6. und 7. Suezpassage.
17. und 18. Äquatorüberquerung.
25.05.1983: 20. Jahrestag
der Indienststellung
in Singapur.
Besuch des Inspektors der
Marine
Vizeadmiral Ansgar Bethge.

59. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Las Palmas**
Kanarische Inseln/
Spanien
- 3 **Freetown**
Sierra Leone
- 4 **Abidjan**
Elfenbeinküste
- 5 **Lomé**
Togo
- 6 **Libreville**
Gabun
- 7 **Abidjan**
Elfenbeinküste
- 8 **Dakar**
Senegal
- 9 **Las Palmas**
Kanarische Inseln/
Spanien
- 10 **Kiel**
Deutschland

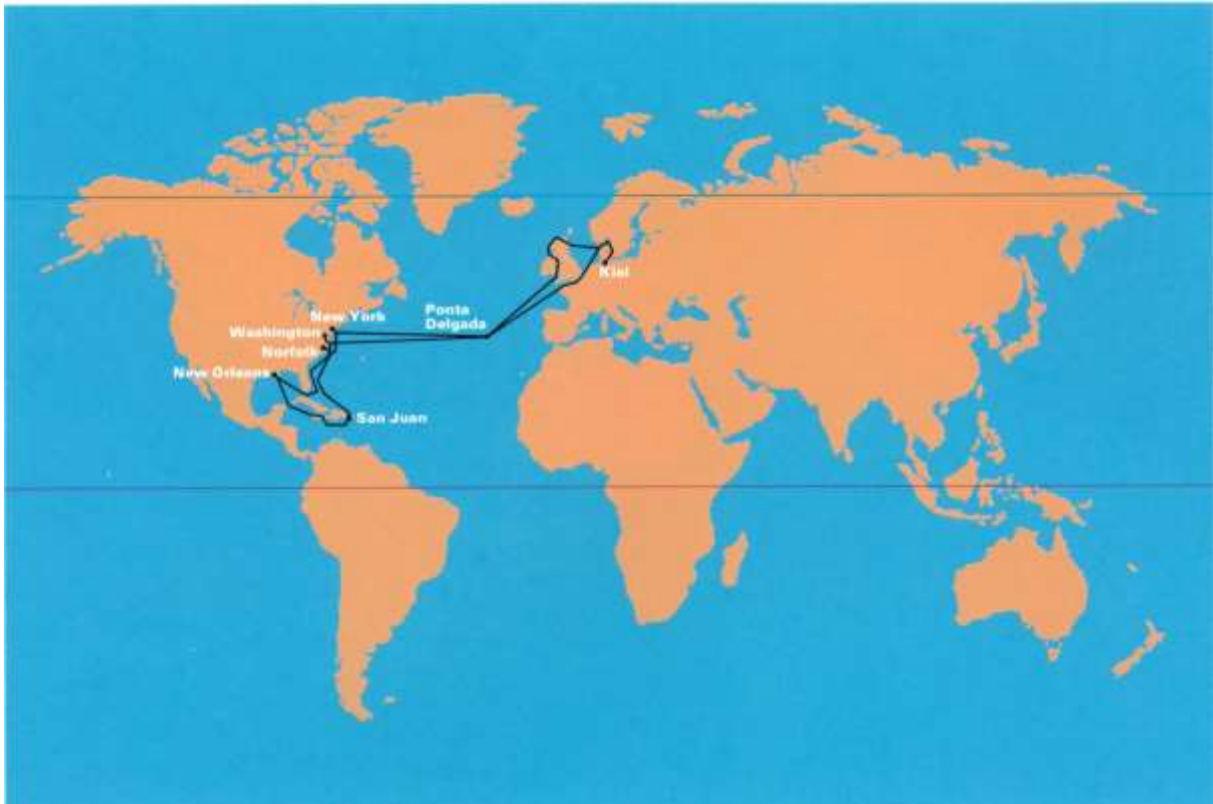


Kommandant:
Kapitän zur See
Wulf Plesmann

Seemeilen: 14.072 sm

Besonderheiten:
19. Äquatorüberquerung.

60. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 3 **Washington**
Alexandria/USA
- 4 **Norfolk**
USA
- 5 **San Juan**
Puerto Rico
- 6 **New Orleans**
USA
- 7 **New York**
USA
- 8 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal
- 9 **Kiel**
Deutschland

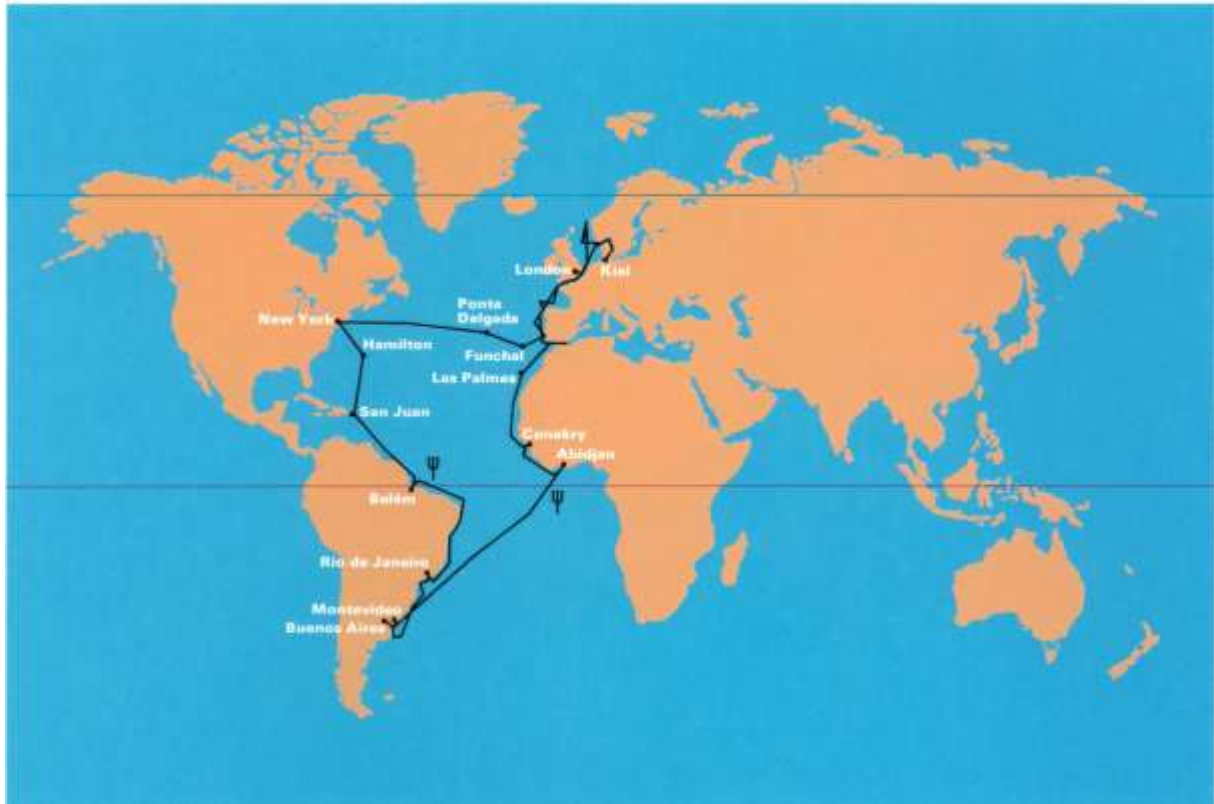


Kommandant:
Kapitän zur See
Wulf Plesmann

Seemeilen: 16.554 sm

Besonderheiten:
Zu Gast bei der
Weltausstellung
in New Orleans.

61. / 62. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Las Palmas**
Kanarische Inseln
Spanien
- 3 **Conakry**
Guinea
- 4 **Abidjan**
Elfenbeinküste
- 5 **Montevideo**
Uruguay
- 6 **Buenos Aires**
Argentinien
- 7 **Rio de Janeiro**
Brasilien
- 8 **Belém**
Brasilien
- 9 **San Juan**
Puerto Rico
- 10 **Hamilton**
Bermudas
- 11 **New York**
USA
- 12 **Funchal**
Madeira/Portugal
- 13 **London**
Großbritannien



- 14 **Kiel**
Deutschland



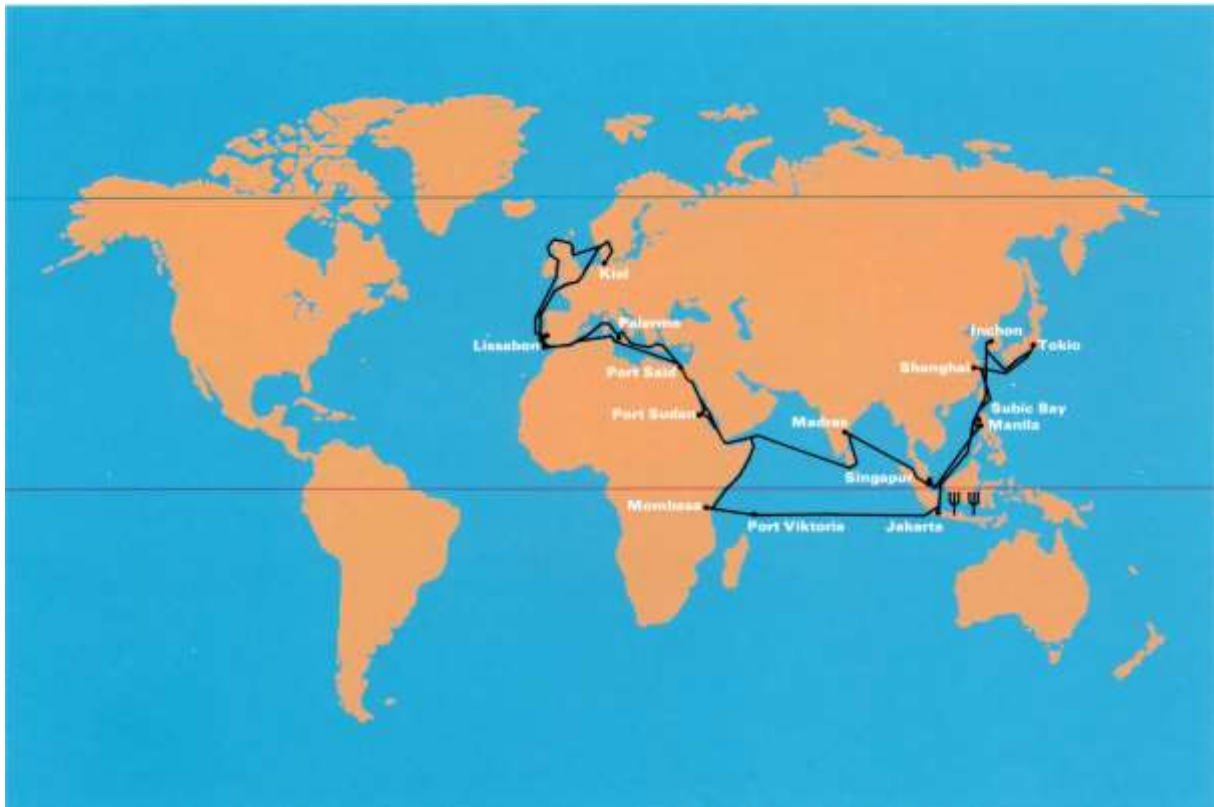
Kommandant:
Kapitän zur See
Wulf Plesmann

Seemeilen: 25.222,3 sm

Besonderheiten:
20. und 21. Äquatorüberquerung.
Montevideo:
Besuch und Kranzniederlegung
am Ehrenmal der Gefallenen
des Panzerkreuzers
„Admiral Graf Spee”.
Staatssekretär Würzbach
von Hamilton bis New York
an Bord.
Fregatte „Braunschweig”,
Versorger „Offenburg”
im Verband mit der „Deutschland”.
Verband nimmt an den
Feierlichkeiten zum
100. Geburtstag
der Freiheitsstatue in
New York teil.



63. / 64. AAR



-  1 **Kiel**
Deutschland
-  2 **Palermo**
Italien
-  3 **Port Said**
Suezkanal/Ägypten
-  4 **Port Sudan**
Sudan
-  5 **Madras**
Indien
-  6 **Singapur**
Singapur
-  7 **Manila**
Philippinen
-  8 **Subic Bay**
Philippinen
-  9 **Inchon**
Süd-Korea
-  10 **Tokio**
Japan
-  11 **Shanghai**
China
-  12 **Jakarta**
Indonesien
-  13 **Port Viktoria**
Seychellen

-  14 **Mombasa**
Kenia
-  15 **Port Said**
Suezkanal/Ägypten
-  16 **Lissabon**
Portugal
-  17 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Franz Hermann Köhler

Seemeilen: 31.395 sm

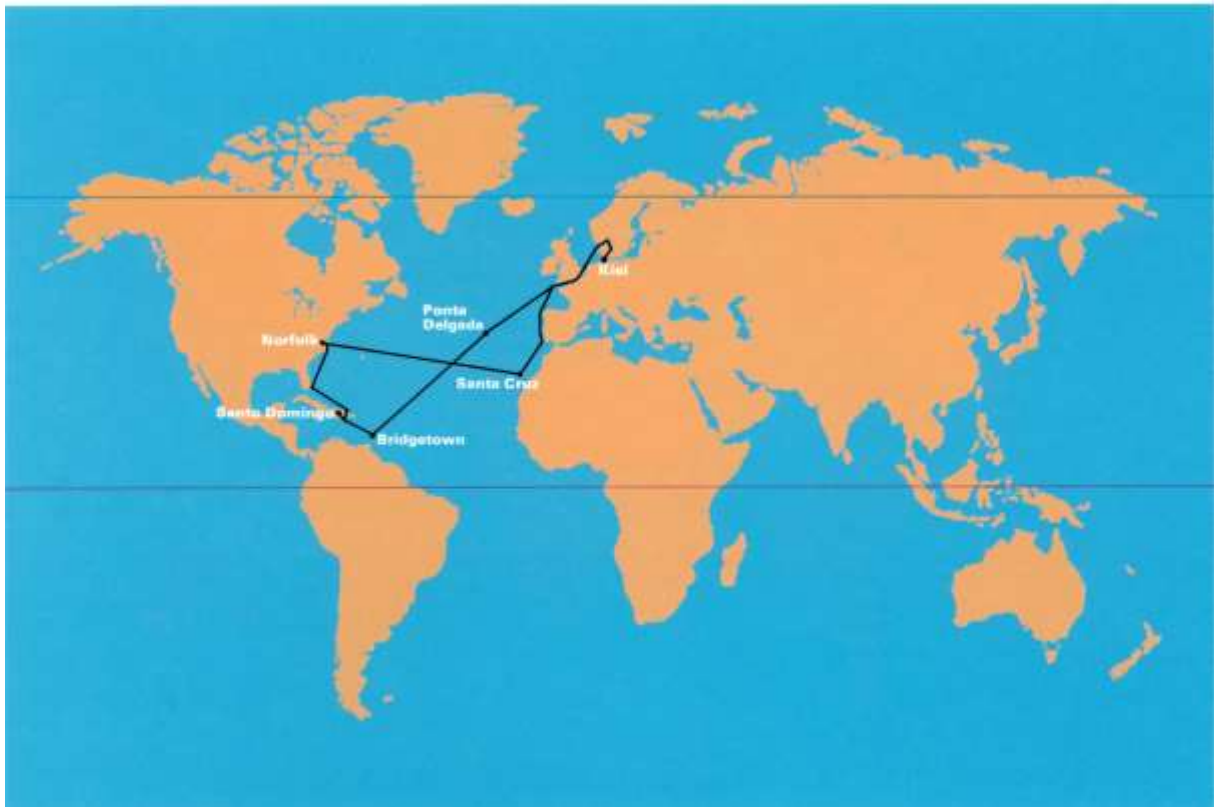
Besonderheiten:
8. und 9. Suezpassage.
Zum 4. Mal in Südostasien.
22. und 23. Äquatorüberquerung.



Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl
in Shanghai an Bord.
1. Besuch der Bundesmarine
in China.

Hilfeleistung in See für
MS „Mimi K.“.
Untergang der „Mimi K.“
17.04.1987 – 10.24 Uhr.

65. AAR



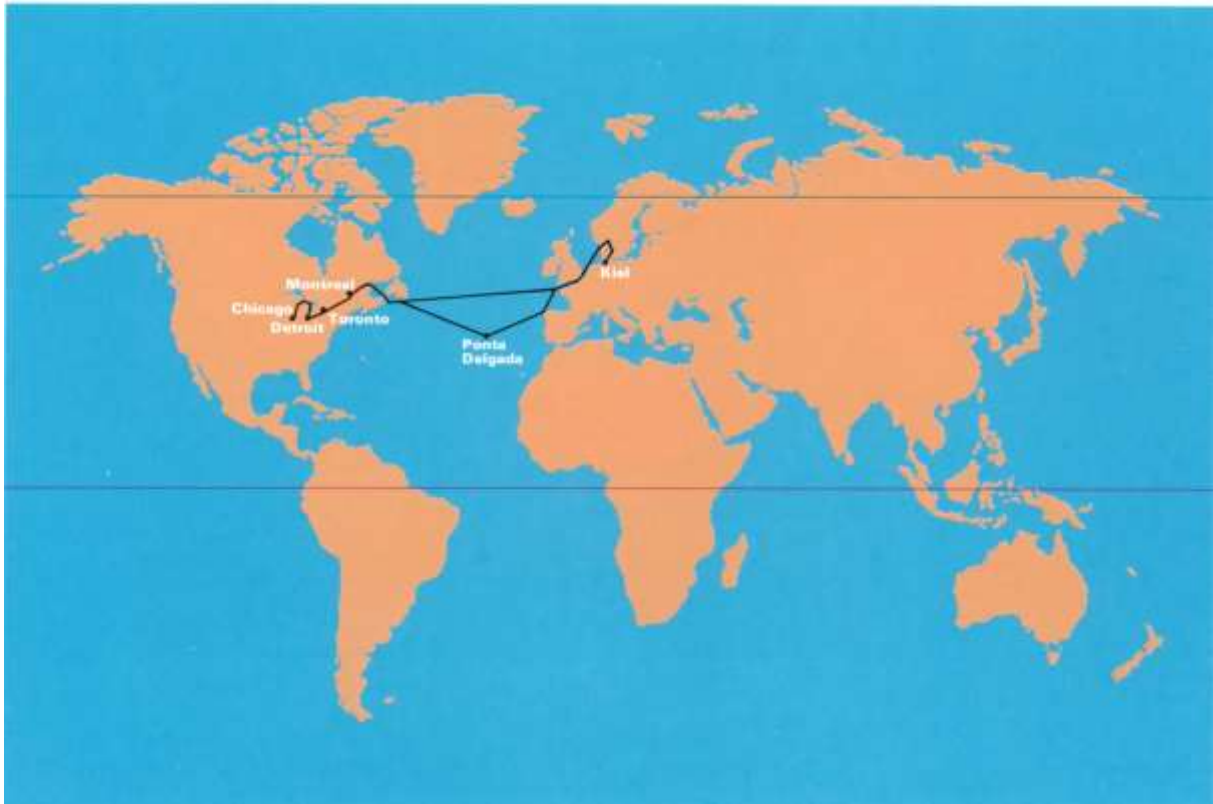
- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Santa Cruz/
Teneriffa**
Kanar. Inseln/ Spanien
- 3 **Norfolk**
USA
- 4 **Santo Domingo**
Dominikanische
Republik
- 5 **Bridgetown**
Barbados
- 6 **Ponta Delgada**
Azoren/ Portugal
- 7 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Franz Hermann Köhler

Seemeilen: ca. 13.373 sm

66. AAR



1 **Kiel**
Deutschland



2 **Ponta Delgada**
Azoren/Portugal



3 **Montreal**
Kanada



4 **Toronto**
Kanada



5 **Detroit**
USA



6 **Chicago**
USA



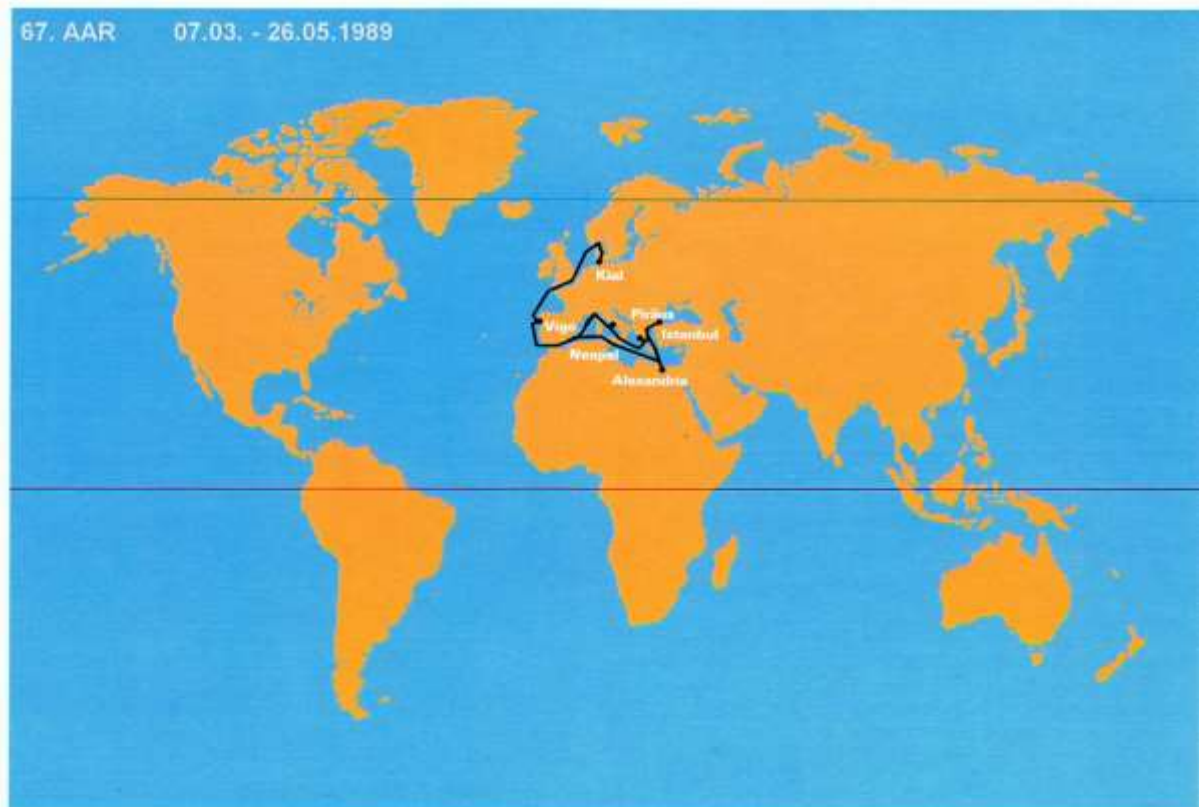
7 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Franz Hermann Köhler

Seemeilen: ca. 10.268 sm

67. AAR



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Alexandria**
Ägypten
- 3 **Istanbul**
Türkei
- 4 **Piräus**
Griechenland
- 5 **Neapel**
Italien
- 6 **Vigo**
Spanien
- 7 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Franz Hermann Köhler

Seemeilen: 13.159 sm

68. AAR

68. AAR 04.7. - 12.09.1989



- 1 **Kiel**
Deutschland
- 2 **Funchal**
Madeira/Portugal
- 3 **Edinburgh**
Großbritannien
- 4 **Tromsø**
Norwegen
- 5 **Kopenhagen**
Dänemark
- 6 **Kristiansand**
Norwegen
- 7 **Kiel**
Deutschland



Kommandant:
Kapitän zur See
Franz Hermann Köhler

Seemeilen: ca. 12.500 sm

Besonderheiten:
3. Polarüberquerung
Letzte Auslandsausbildungsreise

An Bord der "Deutschland" auf der letzten AAR

Ein Kurzbericht über die tragischen Ereignisse im Skagerrak am 8. September 1989

Auf der 68. und letzten Auslands-Ausbildungsreise (AAR) der "Deutschland" war der letzte Auslandshafen Christiansand in Norwegen verlassen worden und man befand sich zusammen mit dem Tender "Werra", der ebenfalls für die Kadettenausbildung eingesetzt war, vor dem letzten Seewochenende bei absolut ruhiger See, warmen Temperaturen und einer etwas diesigen Sicht im Skagerrak auf dem Heimweg. In Kiel sollte ein feierlicher Empfang am Dienstag, den 12. September 1989, stattfinden.

Am Freitagabend, den 8. September 1989, während des Abendessens ging an Bord der Notruf der dänischen Küstenwache ein. Ein norwegisches Flugzeug mit über 50 Passagieren war in der Nähe der beiden Schulschiffe abgestürzt. Sofort begann die Suche nach Überlebenden. An der Unglücksstelle unweit der "Deutschland" lagen zwischen zahlreichen Trümmern bereits einige Fischerboote, und zwei dänische Hubschrauber kreisten über dem gespenstisch ruhigen Wasser.

Der Kommandant der "Deutschland" wurde zum Einsatzleiter der gesamten Suchoperation bestimmt. Alle Beiboote der "Deutschland" wurden bemannt und die Suche nach hoffentlich Überlebenden begann. Es folgten dramatische, schreckliche Stunden mit der Suche bis zum Dunkelwerden gegen 22 Uhr. Leider wurden von den Beiboote und den Booten der "Werra" nur Leichen und Leichenteile geborgen, insgesamt von 31 Personen. Die Leichen wurden auf die "Werra" gebracht, die damit noch in der Nacht nach Hirtshals geschickt wurde.

Wie konnten nun die Zeitungsartikel so schnell bereits am Samstag in den Zeitungen (Bild und Kieler Nachrichten) erscheinen? Die letzte Etappe der "Deutschland" wurde ab Christiansand von drei Reportern begleitet, einem von Radio Schleswig-Holstein (RSH), einem von den Kieler Nachrichten (KN) und einem von der Bild-Zeitung. Eigentlich wollten sie von dem letzten feierlichen Einlaufen in Kiel berichten, was natürlich so nicht mehr stattfinden konnte. Nun schickten sie bereits von Bord Berichte vom Absturz an ihre Redaktionen.



Erprobungsfahrten

Probefahrten Schulreisen SEF AAG DESEX

Erprobungsfahrt:

England-Rundfahrt
vom 03.08. – 01.09.1963

Kommandant:

Kapitän zur See Herwig Collmann

Warmwassererprobung

vom 29.01. – 20.03.1964

Kommandant:

Kapitän zur See Herwig Collmann

Häfen:

Gibraltar/Britische Kronkolonie

Monrovia/Liberia

Abidjan/Elfenbeinküste

Santa Cruz/Teneriffa

Kanarische Inseln/Spanien

Kaltwassererprobung

vom 28.04. – 29.06.1964

Kommandant:

Kapitän zur See Herwig Collmann

Häfen:

Haakonvern/Norwegen

Seemeilen der 2. und 3. Fahrt

19.862 sm

Schulreise MOS

vom 08.11. – 19.11.1971

Kommandant:

Kapitän zur See Karl Welz

Häfen:

Cherbourg/Frankreich

Seemeilen:

2.332 sm

Schulreise MOS

vom 27.11. – 07.12.1972

Kommandant:

Kapitän zur See Karl Welz

Häfen:

Oslo/Norwegen

Seemeilen:

1.621 sm

Tiefwassermeile

vom 28.11. – 09.12.1981

Kommandant:

Kapitän zur See Dieter Leonhard

Häfen:

Bergen/Norwegen

Seemeilen:

1.489 sm

ISEX

vom 17.10. – 21.10.1983

Kommandant:

Kapitän zur See Wulf Plesmann

Seemeilen:

856,9 sm

Reservisten- und

Schießausbildung Ostsee

vom 25.10. – 29.10.1983

Kommandant:

Kapitän zur See Wulf Plesmann

Häfen:

Flensburg

Seemeilen:

588,3 sm

Nautische Einweisung

OA-Crew VII/83

vom 31.10. – 04.11.1983

Kommandant:

Kapitän zur See Wulf Plesmann

Seemeilen:

1.163,2 sm

Nautische Einweisung OABL

vom 05.12. – 09.12.1983

Kommandant:

Kapitän zur See Wulf Plesmann

Seemeilen:

1.037,9 sm

Schießabschnitt MwaS - B -

vom 13.12. – 18.12.1983

Kommandant:

Kapitän zur See Wulf Plesmann

Seemeilen:

331,7 sm

ISEX

vom 23.01. – 27.01.1984

Kommandant:

Kapitän zur See Wulf Plesmann

Seemeilen:

1.068,8 sm

SEF 841

vom 06.02. – 17.02.1984

Kommandant:

Kapitän zur See Wulf Plesmann

Häfen:

Newcastle/Großbritannien

Seemeilen:

2.328 sm

AAG 713/84

vom 15.10. – 29.10.1984

Kommandant:

Kapitän zur See Wulf Plesmann

Häfen:

Wilhelmshaven/

Wochenende an der Jade

Den Helder/Niederlande

Rendsburg/Patenschaftsbesuch

Seemeilen:

1.776 sm

AAG 128/84

vom 26.11. – 31.11.1984

Kommandant:

Kapitän zur See Wulf Plesmann

Häfen:

Kopenhagen/Dänemark

Seemeilen:

849 sm

Desex 1/86

vom 31.01. – 02.02.1986

Kommandant:

Kapitän zur See Wulf Plesmann

Häfen:

El Ferrol/Spanien

Seemeilen:

5.306 sm

AAG 707/86

vom 20.10. – 02.11.1986

Kommandant:

Kapitän zur See

Franz Hermann Köhler

Häfen:

Kopenhagen/Dänemark

Seemeilen:

1.965 sm

Besonderheiten:

Verteidigungsminister

Manfred Wörner

zum Empfang an Bord

Nautische Einweisung OABL

vom 01.12. – 05.12.1986

Kommandant:

Kapitän zur See

Franz Hermann Köhler

Seemeilen:

747 sm

ISEX

vom 19.01. – 21.01.1987

Kommandant:

Kapitän zur See

Franz Hermann Köhler

Seemeilen:

112 sm

GUNEX

mit Ausländischen OA's

vom 26.01. – 30.01.1987

Kommandant:

Kapitän zur See

Franz Hermann Köhler

Seemeilen:

452 sm

Einzel Ausbildung

vom 25.01. – 29.01.1988

Kommandant:

Kapitän zur See

Franz Hermann Köhler

Seemeilen:

291 sm

Schießabschnitt

vom 08.02. – 11.02.1988

Kommandant:

Kapitän zur See

Franz Hermann Köhler

Seemeilen:

301 sm

SSich Ausbildung/Neustadt

vom 15.02. – 19.02.1988

Kommandant:

Kapitän zur See

Franz Hermann Köhler

Seemeilen:

367 sm

Anlaufhäfen

Europa:

Britische Kolonie	Gibraltar	2 x
Dänemark	Kopenhagen	2 x
Frankreich	Brest	3 x
	Cherbourg	
	Toulon	
	Rouen	
	Bordeaux	
Griechenland	Pyräus	2 x
	Thessaloniki	
	Kaloi Limenes/ Kreta	
Großbritannien	London	2 x
	Portland	
Irland	Dublin	
Island	Reykjavik	
Italien	Venedig	2 x
	Neapel	
	Livorno	
	La Maddalena	
	Brindisi	
	Palermo	2 x
	Tarent	
Jugoslawien	Rijeka	
Niederlande	Den Helder	
Norwegen	Oslo	
	Tromsö	2 x
	Bergen	
	Haakonsværn	
Portugal	Lissabon	4 x
Madeira	Funchal	3 x
Azoren	Ponta Delgada	14 x
Spanien	Barcelona	
	Cadiz	
	Cartagena	
Kanarische Inseln	Santa Cruz/ Teneriffa	3 x
	Las Palmas	9 x
Türkei	Istanbul	3 x
	Izmir	2 x

Afrika:

Algerien	Algier	2 x
	Oran	
Ägypten	Alexandria	
	Port Said	9 x

Elfenbeinküste	Abidjan	4 x
Gabun	Libreville	
Ghana	Accra	
Guinea	Conakry	
Kenia	Mombasa	
Liberia	Monrovia	
Marokko	Casablanca	
	Safi	
Mauritius	Port Louis	
Seychellen	Port Viktoria	
Senegal	Dakar	2 x
Sierra Leone	Freetown	2 x
Sudan	Port Sudan	
Südafrikanische Republik	Simonstown	
Togo	Lomé	
Tunesien	Tunis	

Asien:

Bangladesh	Chittagong	
China Volksrepublik	Shanghai	
Indien	Bombay	
	Madras	
	Cochin	
Indonesien	Jakarta	3 x
Iran	Bandar Abbas	
Japan	Tokio	4 x
	Osaka	
Jemen Volksrepublik	Aden	
Malaysia	Port Kelang	
	Penang	
Oman	Maskat	
Philippinen	Manila	4 x
	Subic Bay	
Singapur	Singapur	3 x
Sri Lanka	Colombo	3 x
Süd-Korea	Inchon	
Thailand	Bangkok	

Australien/ Pazifische Inseln:

Australien	Fremantle	2 x
Fidji-Inseln	Suva	
Marianen/ USA	Guam	
Neuseeland	Wellington	
Tonga-Inseln	Nuku'alofa	
West-Samoa	Apia	

Amerika:

Argentinien	Buenos Aires	
	Puerto Belgrando	
Bahamas	Nassau	
Barbados	Bridgetown	2 x
Bermuda	Hamilton	3 x
Brasilien	Rio de Janeiro	2 x
	San Salvador/ Bahia	2 x
	Belém	2 x
	Recife	
	Santos Sao Paulo	
Canada	Vancouver	2 x
	Montreal	2 x
	Halifax	
	Toronto	
Columbien	Cartagena	2 x
Chile	Valparaíso	
Dominikanische Republik	Santo Domingo	2 x
El Salvador	Acajutla	
Equador	Guayaquil	2 x
Jamaika	Kingston	3 x
Kuba/ USA	Guantanamo	
Martinique	Port de France	
Mexico	Veracruz	
	Acapulco	
	Mazatlan	
Panama/ USA	Rodman Station	9 x
	Balboa	
Peru	Callao	2 x
Puerto Rico	San Juan	3 x
Trinidad und Tobago	Port of Spain	2 x
Uruguay	Montevideo	
USA	New York	4 x
	New Orleans	3 x
	Norfolk	3 x
	San Francisco	2 x
	Charleston	
	Houston	
	San Diego	
	Los Angeles	
	Detroit	
	Chicago	
	Alexandria/ Washington	
	Honolulu	2 x
Venezuela	La Guaira	3 x