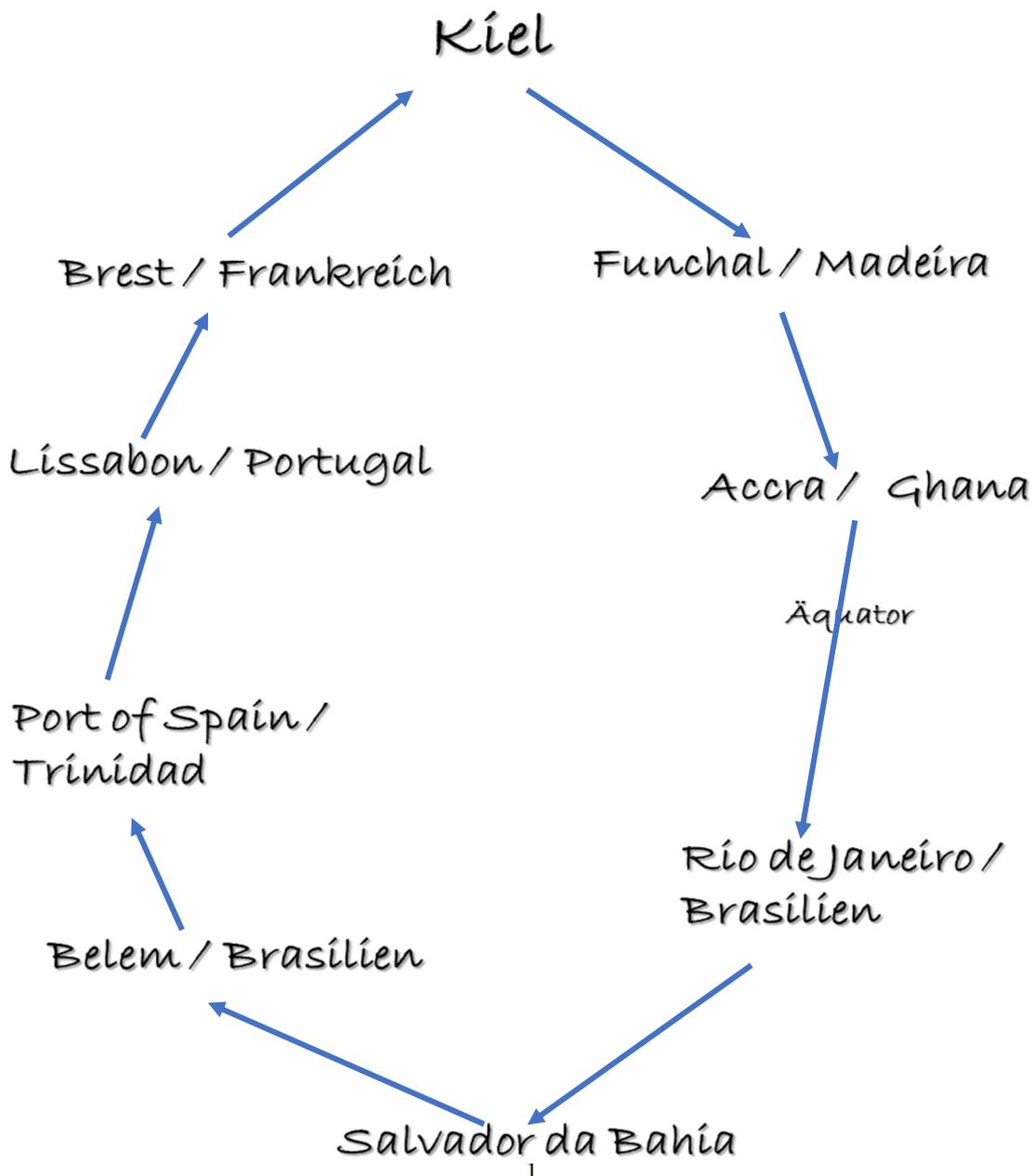


Reisebericht 37. AAR
des
Schulschiff Deutschland
vom 26. August bis zum 10. Dezember 1968



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 große 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. | Rio 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 Flottillenadmiral 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 übermächtig, 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 Nachmittag 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 Farbstriches, 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 "Unterwasserkrystallpalast" mit einer ersten Sendung vom Meeresgott Neptun, indem er den Kommandanten des "Seekreuzers Deutschland" aufforderte, ihm die Anzahl der noch ungetauften auf schnellstens 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 Vulkankratern 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 Alcaravaneras". 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 Hafenerlebnis 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 streifen 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 MQZ (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 genaht 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. Jhdts. 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 Königreich. 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. Jhdts.

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 große 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 Guanabarabucht ein, erhielten von Seite der brasilianischen Marine einen Ehrens Salut 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 angekommen. 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 "Carioca" (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 Flaggsignalen 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 Boa 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 Janeiro sehen, sondern auch von den negativen Seiten berichten und so führen wir dann noch durch die "Favelas", die Armenviertel Rio de Janeiro. 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 Ríos, 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 Koje. Bei unseren beiden Begleiterinnen, die uns Río 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 Guanabarábucht 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.

Dreckig 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.



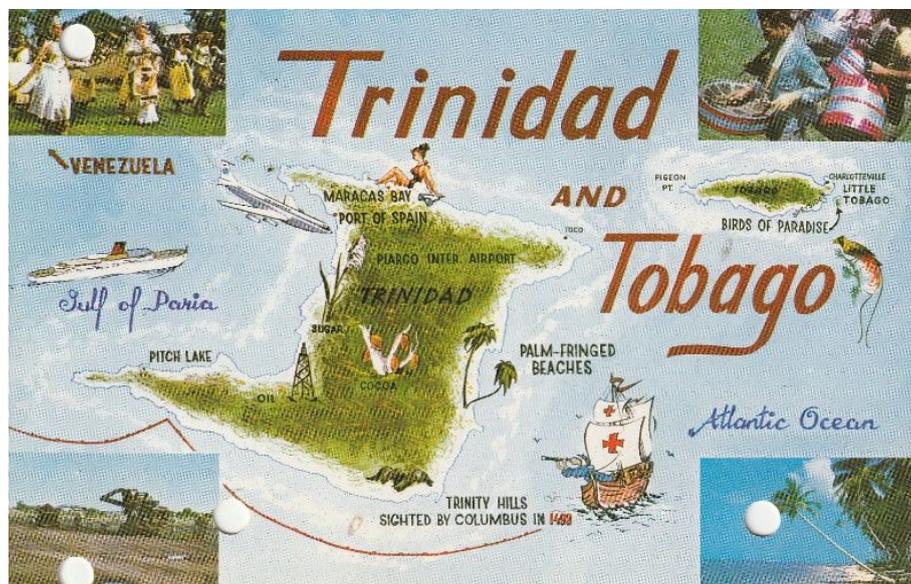
Die wenigen Tage bis nach Port of Spain verbrachten wir meistens mit Oberdeckpflege und am Anker Tag vor dem Einlaufen war unser Schiff wieder in einem repräsentativen Zustand.

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 "Dreieinigkei" 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 Einlaufstag 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.

Nach dem Mittagessen machten wir uns dann auf den Weg in die Stadt; Kamera und Fotoapparat natürlich mit dabei. Zum Glück lag die Pier nur 500 Meter von der City.



Gegenüber den anderen Hafenstädten gab es hier doch einen großen Unterschied; kolonialzeitliche Häuser beherrschten das Straßenbild, ab und zu durch Hochhäuser unterbrochen. Auf den Straßen herrschte ein reges Treiben und neugierig schaute man hinter uns her, fielen wir in unseren weißen Uniformen, zwischen den dunkel gekleideten Einheimischen, doch sehr auf. Da hier englisch gesprochen wurde, gab es für uns keine größeren sprachlichen Schwierigkeiten und schnell war der eine oder andere Kontakt hergestellt. Unter der Führung eines Einheimischen wanderten wir durch die Straßen dieser Stadt, vorbei an dem "Red House", dem Regierungssitz, an der Hauptpost vorbei zur katholischen und anglikanischen Kathedrale und der

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 Auslaftag 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

unterschiedlichsten Sitten und Bräuche mit sich. Die bedeutesten Städte sind Lissabon, die Hauptstadt an der Tejo Mündung, Porto am Fluss Douro, die dem weltbekannten Wein ihren Namen verlieh, und Coimbra, am Mondego, eine der ältesten Universitätsstädte Europas.

Die Bevölkerung des portugiesischen Mutterlandes zählt etwa 10 Millionen Einwohner. In frühester Zeit war dieser fruchtbare Teil der iberischen Halbinsel nacheinander von Kelten, Phöniziern und Römern besetzt. Nach Gründung der portugiesischen Nation (1143) und Vertreibung der Araber entwickelte sich das Land sehr schnell, und vom 15 bis zum 17. Jahrhundert wurde Portugal zu einer bedeutenden Weltmacht. Portugiesisch ist die Sprache von 100 Millionen Menschen, 30 Millionen Portugiesen im Mutterland, den Nachbarinseln und den Überseeprovinzen Mozambique, Angola, Guinea, Kap Verde, Sao Tom und Principe, Timor, Macau und 70 Millionen Brasilianer.

Doch nun will ich mich etwas näher mit Lissabon beschäftigen. Lissabon ist seit siebenhundert Jahren die Hauptstadt Portugals und vor Jahrtausenden von den Arabern gegründet worden.

Die Araber, die letzten "Eindringlinge" machten die Stadt zum blühenden Handelszentrum. Vom heutigen Vorort Belem aus, stachen die Karawanen der Entdecker wie, Bartholomäus Dias, Vasco da Gama, Pedro Alvares Cabral (auf dessen Spuren wir in Brasilien waren), Zartog, Gomez und andere große Helden der Zeit, in See.

In einem eigenwilligen Auf und Ab erstreckt sich die Stadt über die Hügel am rechten Tejo Ufer, zehn Kilometer von der Atlantikküste entfernt. Schlicht und urtümlich gibt sie sich in ihren malerischen alten Vierteln,

kosmopolitisch in den breiten Alleen der modernen Stadtteile, immer voller Farbe und Licht, milde in ihrem Klima und freundlich in der Gastfreundschaft ihrer Bewohner. Als einer der bedeutesten Seehäfen der Welt, bietet sie dem Ankömmling ein einmaliges Bild mit ihrer Wasserfront an der breiten Tejo Mündung, die abgeschlossen wird durch die majestätische Hängebrücke, der größten Europas.

Denselben Eindruck erhielten wir, als wir am 19. November unseren Anker lichteten und in langsamer Fahrt die Tejo Mündung unter der Hängebrücke hinauf, an unseren Liegeplatz, an der "Estada Marítima da Rocha" zusteuerten. An Steuerbordseite erblicken wir die Christusstatue, eine Nachbildung der Christusstatue in Rio de Janeiro. Mit 21 Schuss Salut passieren wir auf Backbordseite den Turm von Belem, eine im 16. Jahrhundert erbaute Festung. Sie diente damals als Wachposten an der Hafeneinfahrt und als Abfahrtsplatz der Entdeckerschiffe; dieser Turm wurde das Wahrzeichen Lissabons.

Pünktlich um 10.00 Uhr machten wir an der Pier fest, von hunderten von Menschen begrüßt. Nach der üblichen Divisionsmusterung, mit den üblichen Ermahnungen, ging die Freiwache an Land. War unsere Post aus der Heimat beim Einlaufen nicht da, so hofften wir auf jeden Fall, dass sie am Abend da ist. Am nächsten Morgen hieß es früh aus der Koje klettern; denn die große Fahrt nach Fatima, dem Wallfahrtsort, sollte starten. Mit drei Bussen begaben wir uns um 07.30 Uhr auf die 150 km lange Fahrt. Das Wetter war freundlich und es herrschte ein klarer Himmel. Nach einem kleinen Umweg durch die Stadt, wobei unser Reiseleiter die Geschichte der Stadt und seiner Gründung

erzählte, kamen wir bald aufs Land. Noch immer waren die Nachwirkungen der großen Überschwemmung aus dem letzten Jahr zu sehen. Ganze Felder standen noch unter Wasser und, so erläuterte unser Reiseleiter, würde es noch zwei bis drei Jahre dauern, bis die Äcker wieder zu bestellen sind. Doch weiter ging die Fahrt vorbei an Oliven- und Eukalyptusbäumen. Hatten wir am Anfang der Fahrt noch nicht so sehr darauf geachtet, so fiel uns im Laufe der Fahrt immer wieder eine Baumart auf, die bis zu den Abzweigungen der großen Äste geschält war. Von unserem Guide erfuhren wir, dass dies Korkeichen seien. Diese, so fuhr er fort, dürfen jedoch nur alle neun Jahre einmal geschält werden, geschieht dies früher, erkennt der erfahrene Händler dies sofort und würde sich weigern in Zukunft von diesem Mann noch die Rinde der Korkeiche zu kaufen.

So wechselten sich die Bilder während der Fahrt schnell und häufig, mal weite kahle Flächen, dann wieder große Wälder, so verlief unsere Fahrt nach Fatima. Nach 2 1/2 Stunden hatten wir den Ort erreicht und vor dem großen Platz der Basilika hielten wir an. Wir waren zuerst über die Größe der Basilika und des Platzes überrascht, schnell holten wir unsere Fotoapparate hervor, um diese ersten Eindrücke nicht so schnell zu vergessen. Wir überquerten den Platz, vorbei an Gläubigen, die auf dem über den ca. 400 Meter langen Platz zu der kleinen Kapelle, die links von der Basilika stand, auf Knien rutschten. Dies ist eine Art der Selbstbuße, die die Betroffenen auf sich nehmen. Neben der kleinen Kapelle steht die große Eiche, an der im Jahre 1917 die Mutter Gottes, in Gestalt einer Jungfrau, den drei Kindern erschienen ist. Noch heute ist, was die Mutter Gottes den Kindern erzählt hat, noch nicht gänzlich bekannt. Es

hat auf jeden Fall etwas mit der katholischen Kirche zu tun. Nach einem kurzen gemeinschaftlichen Gottesdienst fuhren wir zu einem nahegelegenen Kloster, das unter deutscher Leitung stand, um u.a. portugiesische Priester für eine Missionarstätigkeit im Ausland vorzubereiten. Das Mahl war klein, kräftig und sättigend, und so verabschiedeten wir uns dankend mit einer kleinen Spende von dem Kloster und gleichzeitig auch von Fatima.

Unser nächstes Ziel war ein kleines Fischerdorf an der Küste mit Namen Nazare. Hier durften wir uns in die Zeit vor 30 bis 40 Jahren zurückversetzt fühlen. Frauen in ihren alten Trachten, wobei das Besondere dabei ist, das unter dem Kleid sieben Unterröcke getragen werden. Die Männer arbeiteten am Strand, waren mit dem Ausbessern der Netze, dem säubern der Fischerboote oder sonstigen Tätigkeiten beschäftigt, während die Frauen mit dem sortieren der Fische beschäftigt waren, die auf den großen am Strand ausgestellten Trockenständen zum Trocknen ausgelegt sind. Ein leicht komischer Geruch lag in der Luft; das ganze Leben und Treiben dieses Fischerdorfes spielt sich nur am Strand ab. Nachdem die Fischer mit ihren Booten von der Fahrt zurückgekommen sind, die Fänge ausgeladen sind, werden die Boote mit Menschenkraft an Land gezogen, welche eine körperliche Anstrengung. Für uns waren die Motive genial zum Fotografieren und so mancher Film wurde vollgeknipst. Nach einer Stunde Aufenthalt verließen wir das Fischerdorf, hieß es doch auf in Richtung Lissabon; denn wir mussten spätestens um 20.00 Uhr wieder an Bord sein, da sowohl in der katholischen wie evangelischen Kirche in Lissabon ein Gottesdienst stattfinden sollte. So

war dieser ereignisreiche Tag bald vorüber, doch noch immer hatten wir keine Post aus der Heimat erhalten. In den nächsten Tagen machten wir dann ausgedehnte Spaziergänge durch die herrliche Stadt, immer wieder etwas Neues zu bestaunen und zu fotografieren.

Schon bald neigte sich unser Aufenthalt dem Ende zu und der letzte Tag wurde noch einmal voll genossen. Inzwischen hatten wir Kameraden der holländischen, englischen und amerikanischen Marine kennengelernt, die drei Tage nach uns eingelaufen waren. So manches fröhliche Hallo wurde gewechselt, war die sprachliche Verständigung auch meistens sehr schwer, so kamen wir jedoch alle bestens miteinander aus.

Am Montag, dem 25. November verließen wir um 10.00 Uhr Lissabon, noch einmal hatten wir den herrlichen Blick auf die Stadt und die Brücke, doch langsam verschwand all dieses im Dunst, unser Kurs lautete Brest.

Unser größter Wunsch war nur, hoffentlich hält sich die Biscaya ruhig, hatten wir vom letzten Sturm vor Lissabon doch noch genug. Unsere Hoffnung wurde erfüllt, und am 27. November gegen 18.00 Uhr ankerten wir vor Brest, dem französischen Marinehafen. Noch einmal wurde die letzte Schiffspost auf dieser Reise abgefertigt. Der 28. November war hereingebrochen, ein kühler doch klarer Tag. Um 10.00 Uhr haben wir dann im Hafen festgemacht. Grund für das Anlaufen von Brest war, dass wir auf der Reise einen französischen Offizier an Bord hatten, den wir hier nun wieder "ablieferen".

Für uns Sanitäter gab es hier eine besondere Überraschung, unser "alter" Zahnarzt von der letzten Reise stand auf einmal bei uns in der Schreibstube. Die Wiedersehensfreude war sehr groß, hatte man doch nicht mehr damit gerechnet einen Vorgesetzten, der inzwischen Zivilist geworden war, wiederzusehen.

Doch eine Frage beschäftigte uns umso mehr, welche Wache hatte in diesem Hafen Landgang. Da die 3. Wache an diesem Tag Tageswache hatte, also Anwesenheit, war ich als Angehöriger der 3. Wache davon betroffen; also keinen Landgang. Um 10.00 Uhr gab unser Erster Offizier über die Schiffslautsprechanlage die Urlaubsregelung bekannt. Obwohl eigentlich Wache, hatte ich doch noch den ganzen Tag frei. Schnell zogen wir uns um und 20 Minuten später waren wir dann auch schon an Land.

Je länger wir durch die Stadt spazierten, umso mehr Gefallen haben wir an ihr gefunden. War sie doch ganz anders als die übrigen Häfen unserer Reise. Was uns sehr imponierte war die große Freundlichkeit und das höfliche Entgegenkommen dieser Menschen. Bald hatten wir auch Anschluss gefunden und unter der Führung eines französischen Kameraden machten wir dann einen "zünftigen" Stadtbummel. Der Abschluss bildete dann ein großes Tanzfest in den Gebäuden der Marine. Kurz vor Zapfenstreich kamen wir wieder auf dem Schiff an, müde und hungrig fielen wir in die Kojen. Am nächsten Morgen hatten wir dann doch noch Zeit unsere Post zu erledigen. Wie in allen anderen Häfen liefen wir um 10.00 Uhr aus. Drei Hurras für unseren französischen Offizier, der traurig auf der Pier stand. An der "Eigernordwand" unseres Schiffes wehte ein großes Laken mit großen grünen

Buchstaben "Au Revoir Antoine". "Schade" hörte man von vielen sagen, hier wären wir gerne noch ein paar Tage geblieben.

Doch von nun an wurden die Tage und Stunden bis zum Einlaufen in Kiel gezählt. Am Sonntagabend standen wir vor Helgoland, bereit für den viertägigen Schießabschnitt, der am Montag beginnen sollte. Für uns Sanitäter war der Aufenthalt vor Helgoland immer mit viel Arbeit verbunden; denn wir mussten, wie vor Ende jeder Reise, von allen Besatzungsmitgliedern Blut abzapfen, das dann, von einem Schnellboot wieder zum Bundeswehr-Lazarett Hamburg gebracht, dort untersucht wurde, um festzustellen, ob nicht einer der Kameraden an Bord eine Infektionskrankheit mit nach Hause bringt.

Trotz eines vorhandenen Nebels absolvierten die Kadetten das 40 mm Schießen mit noch sehr guten Ergebnissen. Wir ankerten und warteten auf den nächsten Tag, an dem Flottillenadmiral Dr. Flaxenberg wieder an Bord kommt, um sich über den Ausbildungsstand der Kadetten zu orientieren. Doch ein dummer Unglücksfall zwang uns dazu, noch um 21.00 Uhr am Montagabend Wilhelmshaven anzulaufen, einer der Kadetten war aus seiner Hängematte gefallen und hatte sich dabei das Schlüsselbein gebrochen. Ein weiterer Kadett verließ dann noch das Schiff, der Vater war am Nachmittag verstorben. Mit diesen Beiden haben auf dieser Reise vorzeitig 7 Mann das Schiff verlassen. Am nächsten Morgen, zurück im Schießgebiet nordwestlich von Helgoland, konnte das Schießen fortgesetzt werden. Nach der

Manöverkritik durch den Admiral, wurde dieser wieder von einem Schnellboot abgeholt und wir konnten unsere Reise fortsetzen. Am nächsten Morgen begann der letzte Seetörn für uns, der Marsch um Skagen mit der obligatorischen Besichtigung durch den Kommandeur der Marineschule Mürwick, Flottillenadmiral Ostertag. Am 8. Dezember haben wir dann in der Eckernförder Bucht geankert, Admiralsbesichtigung überstanden und Zollformalitäten erledigt.

Unserem Schiffsarzt wurde dann über die Marinesanitätsstaffel Eckernförde die Ergebnisse der Blutuntersuchungen mitgeteilt. Einige von den Besatzungsmitgliedern hatten "auffällige" Werte, so dass seine Untersuchung im Bundeswehr-Lazarett Hamburg notwendig wurde.

Der Einlauftag war gekommen und wie bei allen anderen Reisen standen wir in "Paradeaufstellung" an Oberdeck, um unsere Lieben in Kiel an der Tirpitzmole begrüßen zu können.

Abspann:

Dies war nun auch das Ende meiner Bordzeit auf "Schulschiff Deutschland". Nach einem kurzen Urlaub über Weihnachten werde ich am 3. Januar 1969 zur Marineversorgungsschule List versetzt, um dort mit der fachlichen Maaten-Ausbildung zu beginnen, an der sich dann der militärische Maaten-Lehrgang an der Marineunteroffiziersschule in Plön anschließt. Um die

fachliche Maaten-Ausbildung als Sanitäter abzuschließen geht es dann noch für drei Monate zum Bundeswehrlazarett nach Bad Zwischenahn.

Was ich auch in dieser Zeit intensiv kennenlernen durfte und was sehr prägend war, ist die erlebte und gelebte vorbehaltlose Kameradschaft an Bord; und dies war völlig unabhängig davon, wer, wie, wo an Bord tätig war.

Diese beiden Berichte hat der Gefr. / OGefr. SA 81 Rosenbohm auf beiden Reisen gefertigt. Dazu hat er abends in der Schreibstube, soweit die Zeit es zuließ, die Schreibmaschine gequält und die Ereignisse des Tages oder der Vortage niedergeschrieben.

Im Oktober 2018:

Zu den Reiseberichten der 36. + 37. Auslandsausbildungsreise (AAR):

Nachdem die während der beiden Reisen beschriebenen Blätter 50 Jahre in meiner "Deutschlandkiste" geschmort hatten, habe ich mir vor wenigen Monaten vorgenommen, diese vom "alten" Format abzuschreiben, was einen enormen Zeitaufwand bedeutete. Mit der heutigen modernen Software war es dann nicht ganz so schlimm, aber die "moderne" Software ist doch nicht immer in der Lage gewesen, mit alten Schreibmaschinentypen geschriebenes zu erkennen. Da so mancher Begriff oder die Bezeichnung einer Ethnie nicht mehr in der heutigen Sprache verwendet werden sollte (z.B. wegen Diskriminierung u.ä.), habe ich dann die Begriffe umgeschrieben bzw. neu beschrieben.

Es hat mir viel Freude gemacht, habe ich doch die beiden Reisen in Gedanken noch einmal erleben dürfen, bzw. sind mir Sachverhalte, die bei mir völlig "verschwunden" waren, wieder eingefallen.

Resümee:

Als Ergebnis der Zeit an Bord muss ich feststellen, dass ich vor allen Dingen gelernt hatte, mit Vorurteilen vorsichtiger umzugehen; denn die Menschen, die ich auf diesen Reisen kennengelernt hatte, haben mir oft gezeigt, dass man Dinge aus der Distanz oder auch aus Unkenntnis der tatsächlichen Gegebenheiten, falsch bewertet. Sie hatten mir auch gezeigt, dass man auch mit "Wenigem" auskommen kann und das "Geld" nicht immer alles ist.

Besonders beeindruckt hatten mich die Menschen auf Trinidad und Tobago, die mir gezeigt hatten, dass man Menschen, die eine andere Religion, eine andere Ethnie oder eine andere kulturelle Herkunft haben, mit Respekt und Ehrlichkeit begegnen und ein Miteinander immer möglich sein sollte.

Eine abschließende Bemerkung:

Nach dem Spruch: „Man sieht sich im Leben immer zweimal“ muss ich hierzu positiv hinzufügen, dass mein Schiffsarzt, OSA Dr. van Edig mich auch noch während meiner weiteren Dienstzeit begleitet hatte. Nach meinem Krankenpflegepraktikum am Bundeswehrkrankenhaus Bad Zwischenahn wurde ich zum Marineamt - Abteilung Admiralarzt der Marine, versetzt, wo er in einer anderen Abteilung Referent war. Nach meiner Zeit dort, begann ich mit meiner Bootsmann-Ausbildung in Westerland und Plön. Meine neue

Verwendung war dann Sanitätsmeister auf Zerstörer 5; mein Geschwaderarzt war natürlich Flottillenarzt Dr. van Edig.

Dienstzeitende:

Nach 44 Jahren und fünf Monaten, davon 12 Jahre als Soldat auf Zeit und 32 Jahre und 5 Monate als Beamter, bin ich dann aus der Bundeswehr ausgeschieden.

Von der Marine bin ich nie richtig losgekommen; war es in Dienststellen des Zentralen Sanitätsdienstes, der Zentralmilitärischen Dienststellen oder zum Schluss im Bundesministerium der Verteidigung, ich hatte immer mit „diesem Verein“ zu tun;

darum erinnere ich mich immer sehr gerne daran !!!