

Reisebericht über Auslandsreise  
AK "Dithmarschen" (A 1409)  
vom 17. Apr - 15. Jun 70

Rio de Janeiro - Buenos Aires - Puerto Belgrano - St. Cruz de Tenerife

---

Es ist der 30. April 1970, 0.50 Uhr Ortszeit.

Wir sitzen im Funkraum und haben nicht nur unter den auch nachts hohen Temperaturen des Äquators zu leiden, sondern auch unter den Auswirkungen der Linientaufe, die uns Neptun heute mit seinem Gefolge verpaßt hat. Seit etwa 15 Stunden befinden wir uns auf der südlichen Erdhalbkugel, und während wir innerlich und äußerlich die Folgen von "Läuterungswasser" und Schmierseife spüren, bleibt Zeit, sich zu überlegen, wie wir an dieses reizende Fleckchen Erde gekommen sind.

Irgendwann mitten in dem verdammt kalten Winter dieses Jahres ging ein untergründiges Geraune durch die Decks:

"Troßschiff "Dithmarschen" fährt nach Südamerika!" Und ebenso, wie alle hofften, daß dieses Gerücht der Wahrheit entspreche, wagte doch keiner offen zu behaupten, daß unser Dampfer diese Fahrt tatsächlich machen sollte. Denn fast jedes Schiff schmückt sich mit den schönsten Hoffnungen auf erstklassige Auslandsreisen, die dann oft leider nicht wahr werden.

Nun, bei uns war es einmal anders.

Tatsächlich wurde ein Verband von vier Schiffen zusammengestellt, der eine zweimonatige "Übung in ausländischen Gewässern", so die offizielle Bezeichnung, durchführen sollte.

Es handelte sich dabei um die Fregatten "Köln" und "Emden", den Tanker "Frankenland" und um uns, den Materialversorger "Dithmarschen", der mitfuhr, um die vorgenannten Schiffe mit Ersatzteilen, Farbe, Sanitätsmaterial, Proviant und Kantinenwaren zu versorgen. Die Kantinenwaren setzen sich hauptsächlich aus Bier und anderen Getränken zusammen.

Herrlich, wird jetzt mancher denken, mit solch einer Ladung möchte ich auch dort runter fahren. Aber wer erst einmal 10.000 Kästen Bier in die Luken eingeladen und gestaut hat, bekommt ein etwas anderes Verhältnis zu diesem netten Säftchen.

Kurz und gut, am 17. April 1970 ging's los.

Drei Tage vorher war die "Frankenland" losgetuckert und wir stahlen uns an einem diesigen Freitagmorgen davon.

Vor dem "Leinen los!" kurzes militärisches Zeremoniell, Winke-winke zu Verwandten und Bekannten, die sich vereinzelt auf der Pier eingefunden hatten, und dann schoben wir ab.

Den großen Abschied, den einen Tag später die Fregatten feierten, machten wir nicht mit, dafür ist unser "Eimer" nicht spektakulär genug; aber uns war das nur recht. Je schneller wir aus dem trotz Frühling immer noch saukalten Wilhelmshaven in wärmere Breiten kamen, desto besser.

18 Tage Seefahrt lagen vor uns.

Die Schiffsführung hatte sich allerlei ausgedacht, uns zu unterhalten bzw. uns zu beschäftigen. Zu tun gibt es immer etwas auf einem Schiff. Einer der hervorstechendsten Gedanken war die Idee, den Dampfer in Farbe zu bringen, und so rannten wir dann über Oberdeck und schwenkten wild die Pinsel.

Auf der anderen Seite hatte man sich aber auch Sachen einfallen lassen, die schon mehr nach unserem Geschmack waren.

Die Schiffsführung sorgte dafür, daß die Besatzung ausgiebig unterhalten und informiert wurde. Einmal fanden natürlich Filmvorführungen am Oberdeck in unregelmäßigen Abständen bei der Besatzung großen Anklang.

Aber nicht zuletzt sorgte auch der Funkabschnitt durch die täglich von Norddeich Radio gesendete Schiffspresse und durch verschiedene unterhaltsame und informierende Sendungen über Bordradio, darunter jeden Sonntag eine Hitparade, für die nötige Stimmung unter den Leuten. Man war fast schon geneigt, an eine Fahrt auf einem Luxus-Liner zu denken.

#### Die Äquatortaufe

Unsere Navigatoren hatten genau den Zeitpunkt errechnet, wann wir den Äquator passieren würden. Am 29. April 1970 sollte die "Dithmarschen" über die Linie dampfen.

Es gibt wohl keinen Seemann, der über diesen Breitengrad gefahren ist, ohne gehörig von Neptun und seinen Trabanten in die Mangel genommen worden zu sein. Wir machten da keine Ausnahme.

Schon Tage vorher meldete sich das "Algenstudio des Unterwasserkristallpalastes". In seinen täglichen Sendungen meldete es Vorfälle an Bord, die im allgemeinen dumm aufgefallen waren und es drohte den Leuten, die gegen die Gesetze Neptuns verstoßen hatten, Sühne für den Tag der Taufe an. Am Vorabend der Taufe kam Admiral Triton mit seinem Stab an Bord, um die Besatzung zu mustern und die Ungetauften auf die Taufe vorzubereiten.

Schon hier zeigte sich, daß die Ungetauften nicht bereits waren, sich willenlos der Willkür Neptuns zu unterwerfen.

Bei seiner Ansprache wurde Triton mehrmals durch Buh-Rufe und Pfiffe unterbrochen. Seine Trabanten versuchten zwar, den Widerstand einzudämmen, aber angesichts der großen Zahl der angetretenen Ungetauften war das ein schwieriges Unternehmen.

Am nächsten Tag ging es dann los.

Kurz vor dem Backen und Banken, gegen 11.00 Uhr, tauchten plötzlich Neptuns Trabanten auf, griffen sich die wegen Aufrüherei für "Vogelfrei" erklärten, sperrten sie in Käfige und setzten sie bis zum Beginn der eigentlichen Taufe einer Spezialbehandlung aus, die mancher von ihnen nur leicht angeschlagen überstand.

Nach dem Essen war der Rest der Ungetauften reif. In einem Kral zusammengepfercht, warteten sie darauf, endlich vom Dreck der nördlichen Halbkugel gereinigt zu werden. Die Planer des Parcours hatten ihrer Phantasie freien Lauf gelassen. Der mit Schmierseife eingeriebene Aufstieg zum Thron Neptuns und das mit zwei kräftigen Tauftrabanten besetzte Taufbecken waren noch das wenigste.

Der Spaß begann erst richtig beim Arzt, der einem zum besseren Befinden Läuterungspillen, bestehend aus allen möglichen genießbaren und ungenießbaren Gewürzen der Kombüse, verabreichte. Damit die Verdauung besser klappte, gab es obendrein noch Speckschnüre, ca. 50 cm lang, die jeder zu schlucken hatte und die anschließend wieder herausgezogen wurden. Damit alles besser rutschte, kredenzte er noch ein Läuterungswässerchen, das entfernt an den "Schwarzen" Trunk erinnerte.

Wer das überstanden hatte, befand sich plötzlich in einem etwa 10 Meter langen, aus Segeltuch gefertigten Schlauch wieder, 6 ATU Wasserdruck sorgten für ein besseres Hindurchkroben, und waren besonders angenehm, wenn der Schlauch von den Trabanten zugeedrückt wurde. Die Wracks, die aus dem Windsack gekrochen kamen, landeten schließlich beim Friseur, der sie mit einem äußerst angenehmen Wurzelbesen und reichlich Schmierseife wieder auf Hochglanz polierte. Erst nach dieser zarten Prozedur war man würdig, vor das Antlitz der beiden Göttlichkeiten, Neptun und Thetis, zu treten. Hier wurde man nach seiner Meinung über das göttliche Paar gefragt, und bei richtiger Antwort hatte man die unwahrscheinliche Ehre, Thetis' Busen küssen zu dürfen, den sie sich vorher ausgiebig mit starkem Senf eingeschmiert hatt. Mit einem guten Schluck lauwarmen 75 %igen Wodkas wurde man danach in den erlauchten Kreis der Getauften aufgenommen.

Am Abend wurde die Taufe kräftig gefeiert.

#### Die Auslandshäfen

Nach 18 Tagen Seefahrt waren wir alle landreif. Verständlicherweise sahen wir in unserem ersten Auslandshafen Rio de Janeiro mit großen Erwartungen entgegen. Die Besatzung wurde langsam unruhig, als am 5. Mai 1970 der Zuckerhut und der Corcovado mit der weltbekannten Christus-Statue aus dem Morgendunst auftauchten.

Rio versprach ein Höhepunkt zu werden. Und das wurde es auch. Zwei Stunden nach Einlaufen waren wir an Land und wir erlebten ein Stadt, die sich nach europäischen Maßstäben nicht messen läßt. Wir spürten die drückende Hitze, die über der Stadt lag, nicht mehr, wir sahen nur noch das Gewühl von Autos und Menschen, das so ganz ohne Ordnung zu sein schien und sich doch selbst regulierte. 96 Stunden Rio bei Tag und bei Nacht mit seinen Schönheiten, Zuckerhut, Corcovado, Ipanema, Copacabana und seinen nächtlichen Attraktionen, waren ein Eindruck, der bei uns immer haften bleiben wird.

Wir hatten fünf Tage Zeit, an Rio zu denken, dann lag das nächste Ereignis vor uns, Buenos Aires.

Hier wirkte alles viel europäischer. Nicht nur, daß das Herbstklima unserem hier entspricht, die ganze Stadt wirkt geordneter, strenger und zeigte weitaus weniger Temperament als Rio. Trotzdem hatte die Stadt ihre Reize, die uns nicht zuletzt durch die dort lebenden Deutschen erschlossen wurden. Wir bekamen zahlreiche Einladungen von Deutschen Clubs, darunter auch von einem Club ehemaliger Angehöriger des Panzerschiffes "Graf Spee".

Überhaupt kümmerte man sich so liebevoll um uns, daß wir beim Auslaufen das Gefühl hatten, von zuhause wegzufahren.

Weiter ging es nach Süden. Unser Ziel war der argentinische Marinestützpunkt Puerto Belgrano nahe Bahia Blanca.

An sich bot dieser Ort nicht viel, aber wir hatten dort die Gelegenheit, eine Estancia zu besichtigen und an einem ASADO - einem echt argentinischen Rind- und Hammelfleischessen - teilzunehmen. Man kann sagen, die Besatzung langte ganz schön zu, denn das am Spieß gebratene Fleisch schmeckte vorzüglich. Auch dem Vino Tinto sprach man kräftig zu, doch auch der schmeißt einen deutschen Seemann nicht so leicht um.

Puerto Belgrano war unser südlichster Punkt, von hier aus ging es wieder auf Heimat kurs. Zwanzig Tage Seefahrt, unterbrochen durch einen dreitä-

gigen Aufenthalt in St. Cruz de Tenerife, wo wir unter die Touristen fielen, brachten uns nach fast zweimonatiger Reise nach "Schlicktown" zurück.

Das Marinemusikkorps spielte zum Empfang und als dann die Musikanten mit uns bei einem guten Schluck deutschen Bieres zusammen saßen, merkten wir, daß wir wieder in der Heimat waren.