

Das Museumsschiff

von Gerhard Weil



Wer von der Aussichtsplattform der neuen Attraktion Hamburgs, der Elbphilharmonie, in Richtung Hafen und Landungsbrücken hinunterblickt, sieht unter sich das weiße Motorschiff mit der roten Brückennock, die „Cap San Diego“, das 1961 gebaute, heute größte betriebsfähige Museumsfrachtschiff der Welt. Es ist 159 m lang, 21,4 m breit, hat einen Tiefgang von 8,44 m und wird mit 9.989 BRZ vermessen. Die Maschinenleistung beträgt 11.650 PS, die Höchstgeschwindigkeit 19 kn (35 km/h) mit einem Propeller. Die „Cap San Diego“ hatte insgesamt noch fünf baugleiche Schwesterschiffe, deren Namen alle mit „Cap San“ begann und auf der Seekarte zu findende Landmarken auf dem Weg nach Südamerika bezeichneten. Alle sechs Stückgutfrachter wurden von der „Hamburg Süd (Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (HSDG))“ betrieben und sicherten einen Liniendienst in dieses Seegebiet. In der Nachkriegszeit gehörte die Reederei dem Unternehmer Rudolf- August Oetker, so dass seine Reederei von den Seeleuten den Spitznamen „Pudding Line“ erhielt. Seit dem 1. Dezember 2017 gehört die Hamburg Süd zu „A.P. Møller-Mærsk“, die Schiffe fahren aber weiterhin unter dem Namen „Hamburg-Süd“.

An unserem 45. Hochzeitstag wollten wir die Internationale Garten Ausstellung IGA 2013 besuchen und eine etwas ungewöhnliche Unterkunft für die beiden Übernachtungen in Hamburg nutzen. Das Museumsschiff „Cap San Diego“ vermietet die früheren Passagierkabinen. Beim zweiten Teil meiner Seefahrtszeit 1966 habe ich auf einem Schwesterschiff, der „Cap San Marco“ als Aufwäscher angeheuert, musste dann aber auf die „Cap San Augustin“ wechseln, weil die „Marco“ wegen größerer Maschinenprobleme länger im Dock liegen musste und die Reiserückkehr mit meinem erstmaligen Semesterbeginn an der Pädagogischen Hochschule in Lankwitz kollidiert wäre. Ich kannte also das baugleiche Schiff recht genau, allerdings mit Ausnahme des Passagierbereiches, für den 12 Personen vorgesehen waren und der für einfache Mannschaften tabu war. Und genau dort zogen wir nach der Zugfahrt von Berlin und einem kurzen U-Bahntrip zu den Landungsbrücken ein.

Genau zwanzig Jahre fuhr die „Cap San Diego“ bis 1981 für die „Hamburg-Süd“ mit ca. 120 Rundreisen von etwa sechzig Tagen. Darauf wurde sie an eine spanische Reederei verkauft und unter panamaischer Flagge als „Hamburg-Süd-Charter“ eingesetzt, bis sie mit dem Namen „San Diego“ bis 1986 weiterfuhr. Dann wurde sie in „Sangria“ umbenannt und fuhr unter der Flagge von St. Vincent and the Grenadines mit Heimathafen Kingstown. Mittlerweile bestimmten Containerschiffe die internationale Seefahrt wegen der kürzeren Liegezeiten und die „Sangria“ wurde kurz vor der Verschrottung von der Freien und Hansestadt im Oktober 1986 erworben, in

Cuxhaven von vielen Freiwilligen notdürftig repariert und nach Hamburg überführt. 1989 verholte das Schiff an seinen jetzigen Liegeplatz und wurde bis 1995 durch Innenausbauten und umfangreiche Maschinenarbeiten als fahrtüchtiges Museumsschiff installiert. Es fährt heute unter der Flagge der „Stiftung Hamburger Admiralität“ mehrmals im Jahr nach Cuxhaven, durch den Nord-Ostsee-Kanal und als Flaggschiff beim Hafengeburtstag.¹

An Deck der „Cap San Diego“ wurden wir von freundlichen Freiwilligen empfangen, zu unserer Doppelkabine im Passagierbereich gebracht und staunten über den großzügigen Platz und die ganz mit hellem Echtholz gestalteten Kabinenraum mit einer Doppellkoje, Sofa, Sessel und Schreibtisch in einem geschmackvollen, zeitlosen Stil. Nachdem ich 14 Tage auf der „Cap San Marco“ in der Werft verbracht und auf die „Cap San Augustin“ in einem der Hafenbecken übergewechselt hatte, bezog ich im Mannschaftslogis eine Doppelkammer zusammen mit einem bayrischen Decksmann. Meine Arbeit bestand wie schon auf dem HAPAG-Dampfer „Hannover“ in der Mannschaftsmesse aus der Vorbereitung, Auslieferung, Abräumen und Abwasch bei den fünf täglichen Mahlzeiten.

Beim Bordrundgang auf dem Museumsschiff fiel mir schnell auf, dass meine alten Arbeitsstätten, die Mannschaftsmesse und die Pantry ebenso verschwunden waren wie die Kombüse und die Offiziersmesse. Darin bestanden die Hauptumbauten für die Freiwilligen der gemeinnützigen „Cap San Diego Betriebsgesellschaft“ inklusive eines kleinen Bordrestaurants. Ansonsten wurde der alte Zustand des Schiffes wiederhergestellt. Wir konnten die mit allen modernen Navigationsmitteln ausgestattete Brücke besuchen und den darunter liegenden Salon für die Passagiere, auch hier alles wie in den Kabinen mit wohlgestalteten Holzeinbauten, Bücherregalen und der alten Schiffsglocke.

Auf dem Hinweg transportierten wir aus Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam Maschinen, Autos und Chemikalien – diesmal aber keine lebendigen, trächtigen Kühe, was auf vielen Reisen üblich war, wie mir alte Fahrensleute erzählten - nach Santos in Brasilien und nach Buenos Aires. Zurück kamen wir mit Rindfleisch – gekühlt bei – 1 Grad in den speziellen Kühlladeluken – mit Obst, Süßölen, Textilien und vor allem Rohkaffee in Säcken aus Brasilien. Der Decksmann aus meiner Kabine zeigte mir einmal auf der Rückfahrt einen geplatzten Sack mit Bruchkaffeebohnen. Die würden extra aussortiert und seien für die DDR bestimmt, der Preis dafür sei in Devisen viel niedriger – und so schmeckte der Kaffee im Zielland dann auch.

Ein Vorteil hatte die Arbeit auf der Pudding Line: Nicht nur der Nachtschicht war noch besser als sonst an Bord, es gab eigentlich zweimal die Woche Steak, eine Form von Rindfleisch, die mir in meinem bisherigen Leben vorher noch nie begegnet war. Der Bordkoch hatte wohl einen direkten Draht zum verantwortlichen Ladeoffizier!

Von Deck oder den Aufbauten ging der Blick direkt rüber zu der Baustelle der Hamburger Elbphilharmonie, die oben im Mittelteil noch mit einer großen Lücke offen war. Damals stand Berlin in direkter Konkurrenz mit Hamburg, bei welchem Prestigebau die Bauphase wohl noch länger als geplant dauern würde. Berlin hatte mit dem BER mit Abstand den ersten Platz gewonnen!

¹ Siehe wikipedia „Cap San Diego“

Wir verließen den Kahn und suchten den Fanshop des Museumsschiffs in einer nahegelegenen Straße. Ich kaufte ein schwarzes Basecap mit dem Namen und der Silhouette der „Cap San Diego“ farbig eingestickt. Ich trage sie noch heute, sie ist unersetzlich, weil sie laut Netzrecherche so nicht mehr produziert wird!

Ich war noch auf der „Cap San Marco“ im Schwimmdock von Blohm&Voss, als mich meine damalige Freundin Hildegard aus Kiel besuchte. Sie war mit dem Zug gekommen und ich hatte sie vom Hauptbahnhof abgeholt. Sie ist zwar ein Jahr jünger als ich, hatte aber ein Kurzschuljahr und war deshalb in Abiturvorbereitungen. Ich zeigte ihr das Schiff und meine Kabine. Hildegard wohnte in einem Heim, weil sie unter der Woche von ihrem holsteinischen Dorf nicht zum Kieler Gymnasium und zurück gelangen konnte. Wir wollten trotzdem ihren letzten Zug nach Kiel vom Hauptbahnhof nicht verpassen, alles war berechnet. „Leider“ senkte sich die „Marco“ kurz vor dem Aufbruchtermin vom Dock ins Hafengewässer, wir machten dann mit Schlepperhilfe eine kleine Hafenrundfahrt. Wieder an der Pier rannten wir tapfer durch den Elbtunnel zur U-Bahn, fuhren bis zum Hauptbahnhof: „Leider“ war der Zug pünktlich und schon weg, gemächlich machten wir uns auf den Rückweg...

Am Spätnachmittag gingen wir zur Elbphilharmoniebaustelle, wo sich meine Frau Hildegard dann in die Sonne setzte, während ich allein fotografierend durch die Speicherstadt zum „Maritimen Museum Hamburg“ weiterlief, vor dem am Grasbrook sich ein Denkmal des berühmten Piraten Klaus Störtebecker befand, der hier hingerichtet worden sein sollte. Es handelt sich um einen einmaligen Fall, in dem eine Stadt ihrem eingeschworenen Feind und einem hingerichteten Verbrecher ein Denkmal errichtet hat.

Im riesigen Kaispeicher B wird die Sammlung des ehemaligen Managers des Springer Verlags Peter Tamm vor allem mit Bildern und Schiffsmodellen, aber auch mit einem Schiffsführungssimulator gezeigt. Hoherfreut fand ich auch ein Modell der „Cap San Diego“!

18 Tage und Nächte benötigten wir ohne Zwischenhalt von Rotterdam bis Santos, dem brasilianischen Kaffeehafen und Hafen für die Mehrmillionenstadt Sao Paulo und das nahe VW-Werk. Auf der Mitte der Strecke begann mein bayrischer Kammernmitbewohner die weißen Kabinenwände mit Fotos von alpinen Almwiesen aus irgendwelchen Zeitschriften zu pflastern. Er konnte den immergleichen Blick aufs Wasser nicht mehr ertragen. Außerdem wurde es im Warteraum der jungen, blonden Schiffsärztin während ihrer Mannschaftssprechstunde eng. Alle hatten wegen der Klimaanlage Erkältungserscheinungen – sie war (neben den unsichtbaren Passagieren) die einzige Frau an Bord!

Endlich in Santos nahm ich ein paar Tage frei und fuhr mit dem Bus ins nahe Sao Paulo zu entfernten Verwandten meines Urgroßvaters. Eine Stadt mit so vielen Wolkenkratzern hatte ich als Berliner nur in Hongkong und Singapur gesehen. Ich besuchte mit den Verwandten die Deutsche Schule, wo die Enkelin unterrichtet wurde, und fuhr über Land zum Schlangeninstitut „Butantan“, wo diverse Giftschlangen gehalten und öffentlich „gemolken“ wurden.

Den Abend verbrachten wir draußen auf den Aufbauten an einem gemütlichen Tisch mit Blick auf die Hafenseite. Es kamen noch große Containerschiffe elbaufwärts, die

im Vergleich zu unserer Schiffsschönheit eckig-kantig-plump, aber fast doppelt so lang und mit höheren Containerladekanten geradezu furchteinflößend wirkten. Aber direkt neben uns starteten kleinere, grell beleuchtete Passagierkähne, die abendliche Besucher zu den gegenüberliegenden Zelten des Musicals „Der König der Löwen“ brachten und später wieder abholten.

Wir wechselten mit einer mitgebrachten Flache Wein dann den Standort und blickten elb-abwärts und auf das hell leuchtende Hamburger Centrum.

In Buenos Aires fuhren wir durch die Stadt mit einer uralten, von den Engländern gebauten U-Bahn, die leider nirgendwo auf den Bahnsteigen oder in den Wagen Streckenpläne aufwies. Man konnte aber dafür immer in Fahrtrichtung sitzen, weil die Lehnen klappbar waren. Der einzig käufliche Stadtplan dieser Riesenstadt zeichnete die U-Bahnstrecke sehr versteckt in hellrosa auf. Einmal in einer Vorstadt verliefen wir uns trotz Karte unter meiner Führung prächtig, weil ich die Himmelsrichtung nach Pfadfinderart mit der Sonne bestimmen wollte. Leider hatte ich übersehen, dass auf der Südhalbkugel die Sonne mittags nicht im Süden, sondern im Norden steht! Schmuck gewandet, besuchte ich mit einigen Bordkameraden das berühmte Opernhaus von Buenos Aires, das „Teatro Colon“ an der Avenida 9 de Julio aus dem Jahre 1908. Wir hatten Plätze auf einem Rang direkt an der Balustrade, gesungen wurde auf Italienisch, das Programmheft war in Spanisch und ich schief, ich muss es zu meiner Schande gestehen, nach einem langen Arbeitstag in der zweiten Hälfte der Vorstellung ein, schön unbemerkt auf die Vorderkante gestützt. Beim lauten Schlusssauftritt wurde ich wieder wach und applaudierte heftig.

An einem anderen Abend besuchten wir noch eine berühmte Tangobar – ohne dort zu tanzen – und eines der vielen Assado-Restaurants. Dabei wird nur Rindfleisch, am Spieß am Holzkohlenfeuer gebraten, in riesigen Portionen mit Weißbrot serviert, dazu kräftigen argentinischen Rotwein.

Am eigentlichen Hochzeitstag fuhren wir mit der U-Bahn und Bussen zum Gartenschaugelände nach Hamburg-Wilhelmsburg. Was wir für ein Tagesticket für den ÖPNV bezahlen sollten, war den Hinweisen an den Landungsbrücken nicht zu entnehmen bzw. zu verwirrend. Chance für einen Obdachlosen, der eine korrekte Beratung mit dem Verkauf einer Obdachlosenzeitung verband: Ein gegenseitiger, guter Deal!

Die IGA selbst war nicht schlecht, aber auch nichts Besonderes. Sie wertete die etwas verrufene Gegend kräftig auf, die 1962 besonders unter der Flutkatastrophe gelitten hatte.

Am Beginn der Rückreise war es dann wieder soweit, die Mannschaftsräume mussten ausgegast werden. Das war bei jeder Reise in die Tropen üblich und besonders in Räumen, die mit Lebensmitteln zu tun hatten. Das war die Messe und die Pantry. Wer abends noch Hunger verspürte, holte sich in der Pantry Brot und Belag. Knipste er das Licht plötzlich an, sah er die Kakerlaken ins nächste Versteck rennen. Nun unterscheiden sich Schiffsräume von Räumen an Land darin, dass an der Decke alle Versorgungsleitungen und Rohre offen von Raum zu Raum laufen, wie bei uns in Kellerräumen. Das sind die Straßen für die Kakerlaken. Ich erhielt den Auftrag, alle offenen Geschirregale mit Handtüchern abzudecken. Nach Dienstschluss kamen die Decksarbeiter mit Masken und einem Gasequipment. Am nächsten Morgen waren der

Fußboden und alle waagerechten Flächen in der Pantry schwarz von Kakerlakenleibern! Mit Besen und Schaufel durfte ich zu Werke gehen. In der Messe war es etwas besser, aber immer noch genug zu tun.

Bei der Recherche zu diesem Text habe ich gelesen, dass die „Cap San“-Schiffe einige der wenigen Schiffe waren, die von Architekten entworfen wurden. Sonst übernahmen das eher Ingenieure. Die „Cap San“-Schiffe wurden „die weißen Schwäne des Südatlantiks“ genannt, und bis heute beeindruckt die Schönheit ihrer Linienführung, ihr Design. Gezeichnet hatte sie der Hamburger Architekt Cäsar Pinnau. Er entstammte einer Tischlerfamilie und studierte nach einer Tischlerlehre beim Vater Architektur und Innenarchitektur in Berlin und danach in München an der Staatsschule für angewandte Kunst in München. In Düsseldorf und Berlin entwarf er Villen und auch den Passagiertrakt des Luftschiffes „Hindenburg“ und für Luxus-Liner, u.a. den Schnelldampfer „Bremen“. 1937 trat Pinnau in die NSDAP ein, wohl um Aufträge zu bekommen. Er wurde von Albert Speer „entdeckt“ und arbeitete an der Renovierung des Reichspräsidentenpalais, an der Innengestaltung der Neuen Reichskanzlei, der Japanischen Botschaft im Tiergarten. Auch an den Entwürfen der Nord-Süd-Achse in Berlin war Pinnau beteiligt.

Nach dem Krieg verhinderte seine Arbeit für Speer öffentliche Aufträge, aber Pinnau wurde u.a. Hausarchitekt des Bielefelder Unternehmers Rudolf-August Oetker, besonders für dessen Reederei „Hamburg-Süd“. Für die „Santa“-Schiffsklasse entwarf er die Inneneinrichtung, für die „Cap“-Schiffe ab 1955 das Gesamtdesign im sogenannten New Look ebenso wie die „Cap San“-Schiffe, die besonders auffielen, weil sie auf den ersten Blick keinen Schornstein aufwiesen – die Abgase wurden durch die achterlichen Lademasten abgeführt.

Es muss noch erwähnt werden, dass Rudolf-August Oetker, Enkel des Dr. Oetker Nahrungsmittelkonzerngründers Dr. August Oetker seit Anfang der 1930er Jahre Mitglied der Reiter-SA war. 1942 meldete er sich zur Waffen-SS und kämpfte an der Ostfront und wurde im Juli 1947 vom Entnazifizierungs-Hauptausschuss für den Stadtkreis Bielefeld als unbelastet entnazifiziert.

Ich hatte also für die Reederei eines Altnazis gearbeitet auf dem schönen Schiff, das von einem Altnazi entworfen wurde. Ich kam ja gerade von einem Gymnasium, das ein ehemaliger Nazi als Oberstudiendirektor geleitet hatte! Wundern sich noch Leute über die sogenannten „68ziger“?