



Kreuzfahrt ins Gestern

Freizeit Die „Azores“, als „Stockholm“ gebaut, versenkte die „Andrea Doria“, durchbrach die Kuba-Blockade, diente als Asyl – und war das Traumschiff der DDR. Eine Geschichte vom Durchhalten. *Von Hauke Goos und Bernhard Riedmann (Fotos)*

Der Prospekt lag seit einem halben Jahrhundert in einer Schublade in Erika Strauß' Vertiko, kein Knick, die Farben kaum verblichen: Urlauberschiff MS „Völkerfreundschaft“. Auf dem Deckblatt ein schlankes weißes Schiff unter hohem Himmel, am Schornstein das blau-rot-blaue Band der VEB Deutsche Seereederei. Im Heft ein Satz über das Sonnendeck, der für DDR-Bürger wie ein Versprechen klang und auf den zweiten Blick ein wenig nach Hohn: „Weit kann hier der Blick über den Ozean schweifen und nahe Küsten betrachten.“

Als Erika Strauß hörte, dass die „Völkerfreundschaft“ unter dem Namen „Azores“ noch heute fährt, buchte sie sofort eine Außenkabine, Nummer 404 auf der Steuerbordseite, für 1700 Euro, Einzelbelegungszuschlag inklusive. Sieben Tage Nor-

wegen, das „Land der Trolle und Fjorde“, so stand es im Katalog, von Bremerhaven würde es über Bergen, Geiranger, Fläm, Stavanger und Kristiansand zurück nach Bremerhaven gehen. Für Erika Strauß würde es ein besonderer Ausflug werden: eine zweite Reise, um die erste vor 50 Jahren zu überprüfen, zu ergänzen, komplett zu machen. Den Prospekt würde sie mitnehmen. Und nachsehen, was von ihren Träumen übrig war.

Im November 1964 durften LPG-Bauern auf der „Völkerfreundschaft“ fahren, sie hatten gerade die Kartoffelernte eingebracht, die Reise war eine Auszeichnung. Zwei Plätze waren frei geblieben. Und weil sie jemanden im Reisebüro kannten, flogen Erika Strauß und ihr Mann von Berlin-Schönefeld nach Constanța ans Schwarze Meer. „Wie ein Sechser im Lot-

to“ war das damals, sagt sie. Sie legten in Jalta, Sotschi und Suchumi an, durch Bosphorus und Mittelmeer ging es zurück nach Warnemünde.

Die „Völkerfreundschaft“ sollte ein Botschafter der DDR sein, sie sollte „von der Friedensliebe unseres Volkes, dem proletarischen Internationalismus und dem Willen nach Freundschaft mit allen Völkern künden“, schrieb damals ein begeisterter FDGB-Funktionär. An den meisten Ländern fuhr das Schiff jedoch vorbei, weil die Verantwortlichen Angst hatten, Passagiere und Besatzung könnten den Kontakt mit der Welt zur Flucht nutzen.

In der Straße von Messina, sagt Erika Strauß, wollten damals sechs Passagiere über Bord springen, fünf Männer und eine Frau. „Es war ein schöner Tag. Wir waren oben an der Reling. Wir haben gesehen, wie die



Frühstücksraum an Bord der „Azores“

Männer runtersprangen.“ Die fünf wurden von der italienischen Küstenwache gerettet und nach Frankfurt am Main ausgeflogen, Besatzungsmitglieder hielten die Frau fest.

Erika Strauß ist mittlerweile 92, sie sieht nicht mehr sehr gut, am Tag der Abreise lässt sie sich zu Hause abholen, mitten in der Nacht, in Jonsdorf, im östlichen Zipfel Sachsens, um rechtzeitig in Bremerhaven zu sein, nach nächtlichen Stationen in Dresden und Leipzig.

Die „Azores“ wirkt klein, wie sie da in Bremerhaven am Kai liegt, überraschend klein – selbst für ein Schiff, das damit wirbt, nicht groß zu sein. Ein kühler Spätsommertag, graue Wolken über der Weser, von der Nordsee weht ein kräftiger Wind. Die „Azores“ wartet auf die letzte Reise dieser Saison. Es ist die vorerst letzte Reise von einem deutschen Hafen aus, vielleicht die letzte Reise überhaupt, wer weiß. Ihr Rumpf liegt hinter der Kaimauer verborgen, die weißen Aufbauten werden von der Passagierbrücke verdeckt; sie ist so klein, dass man sie leicht übersieht. Verglichen mit den Containerschiffen, die nebenan entladen werden, scheint es, als

wäre sie, alten Menschen ähnlich, im Laufe ihres langen Lebens zusammengeschnürt.

„Azores“, das klingt nach Atlantik, nach Ferne, besonders, wenn man es portugiesisch ausspricht: Assoresch. Namen sind wichtig im Kreuzfahrtgeschäft. Der Name steht für einen Stil, für einen Anspruch. Für eine Vorstellung davon, wie wir gern wären. Und für das Versprechen, uns für die Dauer einer Reise zu verzaubern: von jenen, die wir sind, in jene, die wir sein könnten – Geschmack und ein wenig Geld vorausgesetzt. Früher trugen Schiffe ihren Namen oft jahrzehntelang, so lange, bis Name und Versprechen verschmolzen.

Bevor die „Azores“ „Azores“ hieß, fuhr sie unter dem Namen „Athena“. Davor hieß sie „Caribe“, davor „Valtur Prima“, davor „Italia Prima“, davor „Italia I“, davor „Fridtjof Nansen“, davor „Volker“. Die „Volker“ war die ehemalige „Völkerfreundschaft“, der Stolz der DDR-Passagierschiffahrt, die „Völkerfreundschaft“ wiederum war die ehemalige „Stockholm“.

Bevor die neuen Gäste in Bremerhaven an Bord gehen, müssen sie an einer Papptafel vorbei, die gleich hinter der Sicherheitsschleuse an der Wand lehnt. Die „Azores“ ist darauf zu erkennen, der schwarze Rumpf, der leuchtend gelbe Schornstein, hinter dem Schiff spannt sich ein Regenbogen. Fast alle Passagiere stellen sich vor die Pappe und lassen sich von einem jungen Mann in Uniform fotogra-

fieren. Später, auf der echten „Azores“, werden sie ihr Porträt vor der gemalten „Azores“ kaufen. Es ist ein Bild, das gemacht wurde, bevor irgendjemand irgendetwas erleben konnte auf dieser Reise, aber das spielt keine Rolle. Das Foto soll nicht an Erlebnisse erinnern, sondern eine Erwartung illustrieren.

Was erwarten Menschen, die eine Kreuzfahrt buchen? Was erwarten Menschen, die eine Kreuzfahrt auf der „Azores“ buchen? Und was erwartet sie?

Das Motto des ersten Tages, so steht es im Bordprogramm, lautet: „Ich möchte Weltenbürger sein, überall zu Hause und überall unterwegs.“ Als die „Azores“ in Bremerhaven ablegt, ertönt aus den Lautsprechern ein Medley von Käpt'n Alfred, in dem die schöne Zeile vorkommt: „Wir fahr'n gen Osten / Wir fahr'n gen Westen / doch in der Heimat / da ist's am besten.“

Cocktail des Tages ist der „Portuscale“, ein knallblauer Mix aus Wodka, Blue Curaçao, White Cacao und Seven Up, 3,50 Euro. Auf Flaschenweine gewährt der Veranstalter 20 Prozent Rabatt. Diese Reise ist auch eine Art Lagerräumung.

Als die Passagiere am zweiten Tag in den Frühstücksraum kommen, ist die „Azores“ bereits auf der Nordsee. Die Sonne scheint. Cocktail des Tages ist der „Sun Lover Punch“, der Spruch des Tages lautet: „Eine Reise von tausend Meilen beginnt mit dem ersten Schritt.“

8.30 Uhr: Frühsport mit Birgit am Pool.
11 Uhr: Shuffleboard mit Birgit am Pool.
11.45 Uhr: Aperitifspiele mit Birgit am Pool.
15 bis 16 Uhr: „Lernen Sie Roulette mit Katharina im Casino.“

In der Kreuzfahrtbranche gilt die „Azores“, Eigner ist eine portugiesische Reederei, mit einer Länge von 160 Metern als kleines Schiff, in der Katalogsprache heißt das „familiär“. Sie hat acht Decks, die „Pacific“ oder „Atlantic“ oder „Promenade“ heißen; sechs Runden auf Deck 4 („Mediterranean“) um die Aufbauten herum ergeben etwa eine Meile, 1,6 Kilometer.

Den rund 500 Passagieren bietet sie Kabinen in zehn Kategorien: Kabinen mit oder ohne Sichtbehinderung, mit Bullaugen oder Panoramafenstern. Die Kabinen der teuersten Kategorie haben einen eigenen, nicht einsehbaren Balkon.

Das Schiff hat auf Deck 3 das Restaurant Olissipo, auf Deck 4A gibt es ein Kasino, einen Raucherraum und ein paar Boutiquen, auf Deck 5 ein kleines Kino und auf Deck 6 die Aeolos Bar. Auf Deck 7, „Observation Deck“ genannt, kostet ein Haarschnitt 27 Euro „for Ladies“ und 24 Euro „for Men“. Für 20 Minuten Bindegewebsmassage sind 30 Euro zu zahlen. Auf dem „Calypso“-Deck gibt es hinten ein Schwimmbad mit Meerwasser. Was es nicht gibt: Surfsimulatoren, eine Kletterwand, eine Eislaufbahn, einen Golfsimu-



Cocktail des Tages ist der „Portuscale“, ein knallblauer Mix mit Curaçao zu 3,50 Euro.

* Oben: als „Völkerfreundschaft“ um 1975 am Kai in Warnemünde; unten: als „Stockholm“ nach der Kollision mit der „Andrea Doria“ 1956 vor New York.

lator, Tauchkurse – all das, womit andere Schiffe heutzutage werben.

Menschen, die auf Kreuzfahrten gehen, unterscheiden zwei Gruppen von Schiffen: jene, die einen zu interessanten Zielen bringen – und jene, die selbst das Ziel der Reise sind. Bei der „Azores“ ging es von Anfang an nicht um den Weg, sondern ums Ankommen. Im April 1945 für die Schweden-Amerika-Linie auf Kiel gelegt, sollte sie im Transatlantik-Dienst Göteborg und New York verbinden – und Menschen aufs Schiff locken, die lieber fliegen würden. Die „Stockholm“ sollte intimer als ihre Vorgänger sein, sie sollte weniger Luxus bieten und mehr Atmosphäre.

Als sie im September 1946 vom Stapel lief, lobten Fachleute ihren elegant geeigneten Bug und das geschwungene Heck – die „Stockholm“ war eher eine große Jacht als ein kleiner Ozean-Liner. Heute, 68 Jahre später, ist der Bug ersetzt und das Heck durch ein „duck tail“ verkleidet. Die „Azores“ ist eine Überlebende, das hat sie mit vielen ihrer Passagiere gemeinsam.

Am Nachmittag wird im Bordkino ein Film über die „Völkerfreundschaft“ gezeigt. In den Sechziger- und Siebzigerjahren konnten die Urlauber auf dem Brückendeck mit dem Luftgewehr schießen (fünf Schuss eine Mark), im Veranda-Café gab die Bordkapelle ein Solidaritätswalkkonzert unter dem Motto „Dem Frieden die Freiheit“.

Am 27. Oktober 1962, die Amerikaner testeten in Cape Canaveral gerade die neue Interkontinentalrakete „Titan II“, ignorierte die „Völkerfreundschaft“ die Kuba-Blockade der Amerikaner; Präsident Kennedy selber verhinderte, dass das Schiff aufgebracht wurde. Unter dem Jubel der Kubaner lief die „Völkerfreundschaft“ in Havanna ein.

Im Film ist zu sehen, wie ein junges Paar dem Kapitän zum Geburtstag ein paar Blumen in die Hand drückt („überreichen einen nie welkenden Chrysanthenstrauss und die Verpflichtung ihrer Kollegen vom VEB Kunstblume Sebnitz, für 100 000 Mark mehr Exportgüter zu produzieren“). Schwarz-Weiß-Aufnahmen zeigen Walter Ulbricht auf Ägyptenreise (eigens für ihn wurde eine der Einheitskabinen zu einer Luxuskabine umgebaut), kurz darauf begegnet das Schiff, so heißt es im Film, „einem Teil der 6. amerikanischen Kriegsflotte, berüchtigt durch den Überfall auf den Libanon – der Friede begegnet dem Krieg“.

Als die „Azores“ am Morgen des dritten Tages in Bergen einläuft, steht die Sonne bereits über dem Schiff. An der Pier gegenüber hat die „AIDA luna“ festgemacht, 2008 gebaut, 250 Meter lang, sie bietet Platz für 2000 Passagiere. Kaum jemand an Bord würde gern auf die „AIDA luna“ wechseln, das versichern sich alle immer wieder. Aber warum eigentlich nicht?

Axel Schmidt, der Vertriebsleiter von Ambiente Kreuzfahrten, dem Veranstalter, hat sich über die Frage, was Menschen auf ein Schiff wie die „Azores“ zieht, viele Gedanken gemacht. Er hat versucht, das Schiff zu verstehen, seine Geschichte, seine Vergangenheit, er hat sich bemüht, für all das Begriffe zu finden. Ambiente Kreuzfahrten ist ein Tochterunternehmen der SPD, vielleicht haben die ein besonderes Gespür dafür, wie wichtig Tradition ist.

Schmidt vermarktet das Schiff als „gehobene Mittelklasse“, im Kreuzfahrtgeschäft ist das untere Kategorie. Das Captain's Dinner habe man abgeschafft, sagt Schmidt, weil zweimal sechs Glückliche, die mit dem Kapitän speisen dürfen, 400 Neidische erzeugten. Die Kleiderordnung ist leger, alle Vorgaben sind Empfehlungen, ohne Verbindlichkeit. Es gibt manchen in der Besatzung, der so viel Lässigkeit bedauert. Der sich wünscht, dass die Passagiere sich für ein Galadinner fein machen. Weil Müßiggang etwas Besonderes ist, etwas, das sich vom Alltag abhebt. Und weil Feinmachen eine Haltung ausdrückt. Zum Schiff. Zu den anderen Passagieren. Zum Leben. Zu sich selbst.

Einmal, am Anfang der Reise, stellt Schmidt sich vor die Gäste und kündigt

das Galadinner an. Und liest dann die Speisekarte der „Völkerfreundschaft“ vor, vom 25. Juni 1975: Zum Abendessen, sagt er, gebe es „Gemischte Wurstplatte zum Rollmops“. Nicht alle lachen.

„Wir arbeiten mit den weichen Faktoren“, sagt Schmidt. Er hat sich den Slogan „maritim & persönlich“ ausgedacht. „Maritim“, sagt Schmidt, versuche, mit dem Schiff zu punkten. „Die Botschaft ist: Ich fahre auf einem Schiff, nicht auf einem Hochhaus.“ Persönlich, auf der anderen Seite, soll den Charakter beschreiben, die Software, so nennt Schmidt das. Gastlichkeit, Gemütlichkeit, die legere Atmosphäre, „das Reisen mit persönlicher Note“.

Die „Azores“ ist ein unmögliches Schiff. Sie ist zu alt, um gegen die zahlreichen Neubauten konkurrieren zu können; andererseits ist sie zu oft renoviert worden, um glaubhaft mit ihrem Alter zu werben. Sie ist zu klein, um mit günstigen Preisen gegen die großen Konkurrenzschiffe bestehen zu können, und zu groß, um Exklusivität als Luxus zu verkaufen. Sie ist ein kleines Hotel, mit dem Komfort einer großen Pension.

Am Abend gibt es panierte Wildfleisch-Kroketten im Kartoffelnest, gebratene Lammkeule mit Minzsoße und den Salat Chicago. Motto des dritten Tages: „Ein Leben ohne Freude ist wie eine weite Reise ohne Gasthaus.“ Cocktail des Tages: „Singapore Sling“ – Gin, Cherry Heering, Zitronensaft und Sodawasser.

Erika Strauß hat das Schiff, das sie kannte, mit dem Schiff verglichen, auf dem sie nun fährt, sie hat den Prospekt von 1964 gegen die Wirklichkeit von heute gehalten. Es ist ein wenig so, als würde man seiner Jugendliebe wiederbegegnen. Wer ist besser über die Runden gekommen?

Zweimal am Tag, vormittags und nachmittags, läuft ein Matrose durch die Gänge des Schiffs und wischt die Fingerabdrücke von den glänzenden Handläufen: Agus, Vater einer kleinen Tochter, die zu Hause in Jakarta lebt. „Überall Messing“, sagt Erika Strauß anerkennend, „sehr, sehr geschmackvoll. Das ist schön. Das ist noch der alte Stil.“

Erika Strauß war 34 Jahre alt, als die damalige „Stockholm“ vor der amerikanischen Atlantikküste, in der Nähe des Feuerschiffs „Nantucket“, mit dem italienischen Passagierschiff „Andrea Doria“ zusammenstieß, am 25. Juli 1956. 51 Menschen starben damals.

Am Bord der „Andrea Doria“: 1134 Passagiere, 572 Mann Besatzung, 401 Tonnen Fracht, 522 Gepäckstücke, 1754 Postsäcke und 9 Automobile, darunter ein Chrysler Norseman, ein von den Turiner Designern Ghia gefertigtes Einzelstück.

Beide Schiffe waren in dichtem Nebel mit viel zu hoher Geschwindigkeit unterwegs. Um 23.09 Uhr bohrte sich der Bug



„Ich war auf der „Andrea Doria“, sagte das Mädchen, „wo bin ich jetzt?“



Landgang in Norwegen: Gemischte Wurstplatte mit Rollmops

der „Stockholm“ wie eine Axt in den Rumpf der „Andrea Doria“, unterhalb des Erste-Klasse-Ballsaals. Fast zehn Meter tief drang das Vorschiff der „Stockholm“ in den Rumpf der „Andrea Doria“ ein; das Loch, das die Form eines auf der Spitze stehenden Dreiecks hatte, war oben rund zwölf Meter breit.

Ein Matrose, der auf der „Stockholm“ die Mannschaftsquartiere sauber machte, hörte kurz nach dem Zusammenstoß die Stimme eines Mädchens: „Wo ist Mama?“ In den Trümmern am Bug fand er die 14-jährige Linda Morgan, in einem zerrissenen Schlafanzug. Der Name stand nicht auf der Passagierliste der „Stockholm“. „Ich war auf der ‚Andrea Doria‘“, sagte das Mädchen. „Wo bin ich jetzt?“

Der Vorsteven der „Stockholm“ hatte sich in die Kabine 52 geschoben, in der Linda und ihre Schwester Joan schliefen. Joan wurde von den Stahlmassen zermalmt, Linda wurde mit der Matratze aus ihrem Bett geschleudert – sie landete auf der „Stockholm“, rund 25 Meter hinter der Bugspitze.

Als die „Stockholm“ zwei Tage später mit langsamer Fahrt in den Hafen von New York einlief, fehlten 21 Meter vom Vorschiff – vom Namen waren nur noch die Buchstaben „STOCKHO“ sichtbar.

Es ist der vierte Tag, Motto: „Nur Reisen ist Leben, wie umgekehrt das Leben Reisen ist.“ Cocktail des Tages ist der „Tequila

Sunrise“. Am fünften Tag steht Helene Mierscheid auf der Bühne in der „Show Lounge Calypso“ auf Deck 4A und macht einen Witz über den Berliner Flughafen. Draußen liegt die Südküste Norwegens. Die meisten Gäste sind um die siebzig, so alt wie das Schiff, auf dem sie unterwegs sind. Unter Walter Ulbricht, sagt Mierscheid, wäre das nicht passiert. „Wenn Ulbricht gesagt hätte: Niemand hat die Absicht, einen Flughafen zu bauen – zwei Tage später wäre er fertig gewesen.“

Mierscheid hat früher mal in der Politik gearbeitet. Auf der „Azores“ ist sie als Entertainerin gebucht, Kabarett, Comedy, solche Sachen. Der Katalog der „Azores“ versammelt unter dem Stichwort „Entertainment“ die Adjektive niveaull, abwechslungsreich, renommiert, kurzweilig, nett, flott.

Vor ihrem Auftritt hat Mierscheid auf jeden Stuhl einen Zettel legen lassen, die Gäste sollen ihre Sorgen notieren und den Zettel dann in eine Box werfen. „Traumabewältigung“ nennt sie das.

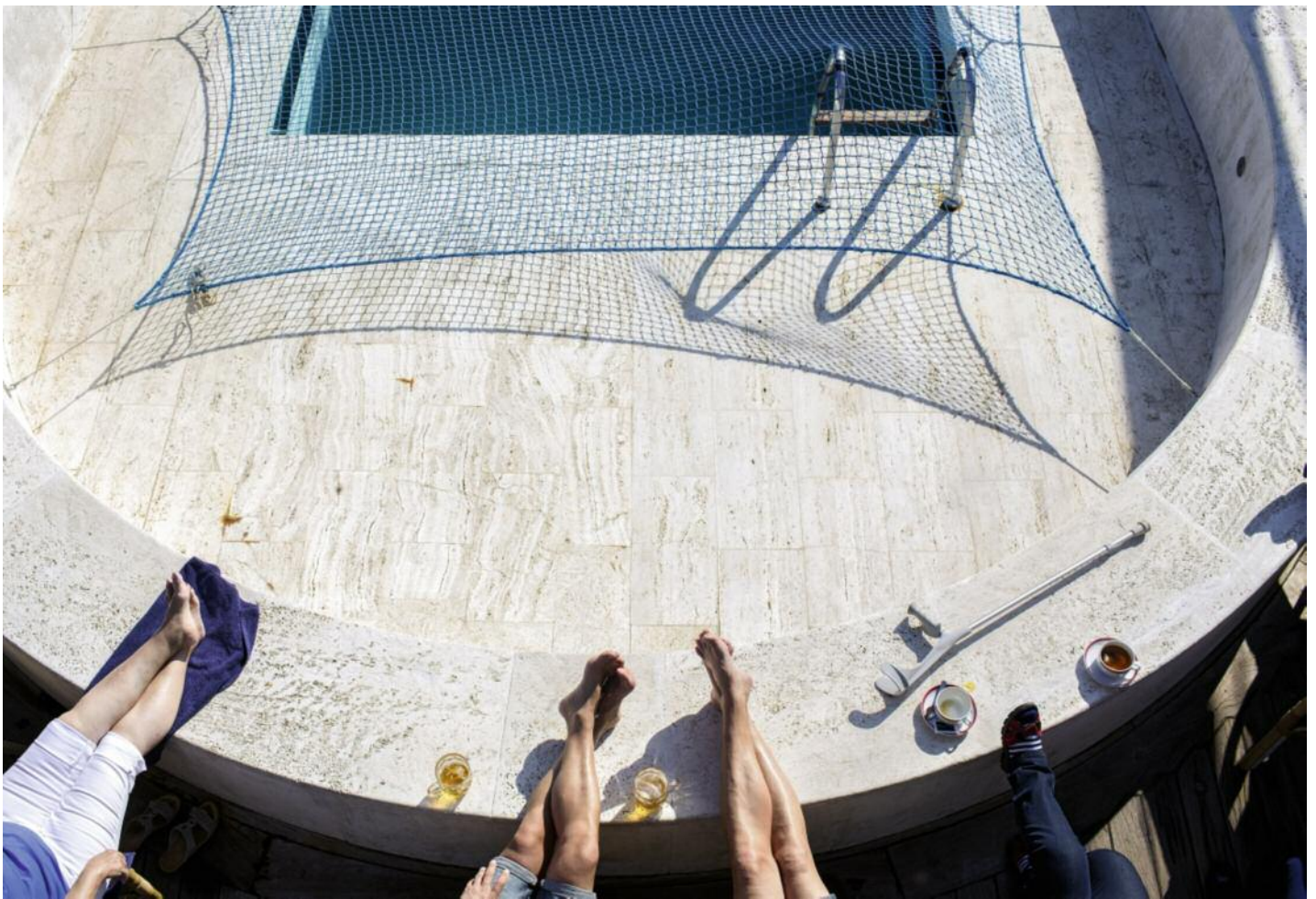
Auf der „Azores“, sagt Mierscheid, bekommen die Gäste ein Gesicht. Und eine Geschichte. „Auf dem Schiff fahren Menschen, die wahrgenommen werden wollen.“ Vielleicht haben sie Angst, auf einem Hotelschiff wie der „AIDAluna“ verloren zu gehen. „Die ‚Azores‘ ist eine ältere Dame, ein bisschen aufgetakelt, ein bisschen zu viel Schmuck – aber sie möchte

ernst genommen werden. Wir sind alle nicht mehr schön, das ist das Motto, unter dem sich alle versammeln. Aber wir fahren zusammen in den Urlaub.“

Motto des Tages: „Reisen ist in jedem Augenblick geboren werden und sterben.“ Cocktail des Tages: „BBC“, ein Mix aus Baileys Irish Creme, frischen Bananen, Ananassaft und Kokosnusscreme. Die beiden häufigsten Sätze: Wetter kann gar nicht besser sein. Man sieht sich.

Auf Deck 5 wartet DJ Lutz jeden Abend darauf, die Passagiere mit flotten Rhythmen zu unterhalten. DJ Lutz heißt eigentlich Lutz Scheffler, er hat ein freundliches Gesicht, bemerkenswert schwarze Haare und ein leicht melancholisches Lächeln, das eine Zahnücke freilegt. Bei der Arbeit trägt er am liebsten eine schmale weiße Krawatte zum schwarzen Hemd. An Land betreibt Scheffler die Firma Fetensound, man kann ihn engagieren für Hochzeiten, Vereinsfeiern, Autopräsentationen. Einmal im Jahr macht er auf einem Kreuzfahrtschiff Musik. Scheffler bittet darum, sein Alter nicht zu nennen. Er befürchtet, dass er sonst von Diskotheken nicht mehr gebucht wird.

In der DDR hat Scheffler eine Ausbildung zum SPU abgeschlossen, zum „Schallplattenunterhalter“. Drei Fragen, sagt er, sind das Geheimnis für einen gelungenen Abend. Was habe ich für Gäste? Worauf reagieren sie? Was läuft aktuell? Was die



Sonnenbad am Schiffspool: „Sprechen Sie Deutsch?“

Altersstruktur auf der „Azores“ angehe, sagt Scheffler, laute die Antwort eindeutig: deutscher Schlager. Stimmung macht er am wirkungsvollsten mit Helene Fischer („Atemlos“) oder DJ Ötzi („Ein Stern, der deinen Namen trägt“), Erholung bringen Walzer oder Foxtrott. Dazu Oldies, „was sie aus den Fünfziger- und Sechzigerjahren kennen, die Leutchen“.

Insgesamt steht DJ Lutz vor einer ähnlichen Herausforderung wie die Betreiber von Kreuzfahrtschiffen überhaupt: ein Publikum zu amüsieren, dessen Vergnügen darin besteht, vom Immergleichen überrascht zu sein.

Kreuzfahrer sind das Gegenteil von Entdeckungsreisenden. Sie wollen sehen, was sie schon kennen. Fjorde, Stabkirchen und Wasserfälle werden so lange fotografiert, bis sie aussehen wie im Katalog. Und die Fremde ist ein Landausflug. Geschlafen wird in der Geborgenheit der Kabine.

Motto des Tages: „Der kürzeste Weg zu sich selbst führt um die Welt herum.“ Cocktail des Tages: „Mexican Colada“.

Am Abend des siebten Tages verabschieden sich Crew und die Leute der Veranstalterfirma Ambiente von den Passagieren. Ambiente war mit einem Team auf jeder Reise dabei, Kreuzfahrt Direktor, Animateurin, Reiseleiter, ihre Fotos hängen gegenüber der Rezeption an der Wand, jedes steckt in einem kleinen Rahmen. Es gibt Sekt, Ambiente-Vertriebsleiter Axel Schmidt dankt

für die schöne Saison und für die Zusammenarbeit, manche haben Tränen in den Augen. „Jede Kultur ist anders, aber niemals falsch“, lautet das Tagesmotto. Cocktail des Tages ist der „Ambiente“: Wodka, Apricot Brandy mit Bananencreme, Ananassaft und Erdbeersirup. Zum Galadinner (Kleidungsvorschlag: festlich) wird Ente oder Filet vom Rind serviert. „Sprechen Sie Deutsch?“, will jemand von einer ukrainischen Kellnerin wissen. Die junge Frau antwortet lächelnd auf Deutsch, mit einem kleinen Gedicht. „Hüben und drüben/ hübsche Büsche mit üppigen Blüten.“

„Das Schiff hat eine Seele“, sagt Kapitän Filipe Sousa, ein Portugiese. Er zieht in seiner Bürokabine einen Ordner aus dem Regal, in Klarsichthüllen hat er abgeheftet, was Passagiere ihm an Erinnerungsstücken von früher geschenkt haben: Fotos der „Völkerfreundschaft“, Aufnahmen der Kabinen, der Speiseräume, Postkarten. Manche haben ihm einen Brief geschrieben, einer überreichte drei bunte Wimpel aus Kuba.

Sousa stammt aus Lissabon, er ist noch nicht lange auf der „Azores“, nach dieser Reise wird er ein anderes Schiff übernehmen. Die „Azores“ sei „angenehm“, sagt er höflich, sie sei aber vor allem alt, sie habe „ihre Eigenarten“. Manchmal, wenn der Wind von vorn bläst, zittert das Schiff. „Man muss es wie einen Oldtimer behandeln.“

Ende der Achtzigerjahre wäre das Schiff beinahe verschrottet worden. Es hatte mehrere Monate lang beschäftigungslos aufgelegt, eine Zeit lang diente es Flüchtlingen im Hafen von Oslo als Unterkunft. Das Schiff wurde dann nach Italien verkauft und noch einmal modernisiert. Der Besitzer ließ die Aufbauten erneuern, größere Kabinen einrichten, einen neuen Schornstein aufsetzen. In den Jahren danach fuhr die „Italia Prima“ für Neckermann Seereisen.

Was aus den Andenken wird, wenn er das Schiff verlässt? „Ich lasse die Sachen an Bord“, sagt Kapitän Sousa. „Sie gehören zum Schiff.“

Ein Schiff, 70 Jahre alt, es hieß „Athena“, „Valtur Prima“, „Italia I“, „Völkerfreundschaft“, „Stockholm“. Es durchfährt die Ozeane, es fährt durch die Zeit. Die Menschen kommen an Bord mit Erwartungen, sie verlassen das Schiff mit Erinnerungen. Das letzte Tagesmotto der vorerst letzten Reise der „Azores“ lautet: „Die beiden schönsten Dinge sind die Heimat, aus der wir stammen, und die Heimat, nach der wir wandern.“

Gegen Mittag läuft das Schiff wieder in Bremerhaven ein.



Videoporträt: Der Schallplattenunterhalter Lutz Scheffler

spiegel.de/sp482014dj
oder in der App DER SPIEGEL