

## RÜSTUNG

## CITY OF HAVANA

## Schiff der Träume

Das Schiff hatte ursprünglich keinen Namen. Es lief als „Landing Ship Dock“ (Landungsboot-Mutterschiff) unter der taktischen Bezeichnung LSD. Und wie die Droge gleichen Namens erwies es sich als ein Schiff der Träume und der Alpträume: für die bundesdeutsche Marine.

1962 wurde der Dampfer, der seit 1955 „City of Havana“ hieß, aus Amerika erworben. Vier Jahre lang rostete er an deutschen Piers. 1966 wurde er versteigert. Aber immer noch, bekannte ein Bonner Marine-Sprecher letzte Woche, „verfolgt er uns“.

Das macht ein jetzt dem Bundestag zugestellter Bericht des Bundesrechnungshofes deutlich, der den Wehretat durchleuchtet. Er birgt unverhüllte Kritik am Führungsstab der Marine:

- ▷ Die Marine habe den „Kauf des Schiffes nicht genügend vorbereitet“ und somit übersehen, „wie unvorteilhaft der Kauf war“.
- ▷ Die Marine habe die „City of Havana“ für den Einsatz als Landungsboot-Mutterschiff angeschafft, obwohl „nicht damit zu rechnen (war), daß in absehbarer Zeit eine militärische Besatzung für das Schiff zur Verfügung stehen würde“.
- ▷ Die Marine habe das Schiff „über-eilt und wiederum ohne gründliche Prüfung der Wirtschaftlichkeit“ für 400 000 Mark zum Wohnschiff umgebaut.
- ▷ Die Marine habe es schließlich versäumt, „rechtzeitig die Folgerungen aus einer als falsch erkannten Beschaffung zu ziehen“.



Marine-Inspekteur Zenker  
Vier Jahre lang...

Was der Bundesrechnungshof eine „falsch erkannte Beschaffung“ nennt, gleicht einer Militärposse. Und Kubas Fidel Castro machte sie möglich. Denn als er 1960 mit den Amerikanern brach, konnte die „City of Havana“ — 1943 in USA gebaut, 1944 bei der Normandie-Invasion dabei, nach dem Kriege eingemottet und dann zur Autofähre umgemodelt — nicht mehr zwischen der Insel und dem Florida-Hafen Jacksonville verkehren.

So wollten die Amerikaner den alten Kasten loswerden. Das traf sich mit dem Wunsch der aufwärts strebenden deutschen Marine, die gerade auf der Suche nach zwei Landungsboot-Mutterschiffen war. Bonn wollte diese Schiffe zuerst bauen lassen. Doch dafür hätte man eine Bauzeit von fünf bis sechs Jahren einkalkulieren müs-

sen. Die „City of Havana“ aber war sofort zu haben.

Im August 1961 reiste eine deutsche Gutachter-Kommission in die Staaten. Was sie berichtete, nährte beim Führungsstab die Zuversicht, das Schiff „mit gutem Gewissen“ kaufen zu können. Die Marine ging davon aus, daß die Rückverwandlung der Autofähre zum LSD etwa sechs Millionen Mark kosten würde. Im Februar 1962 machte das Verteidigungsministerium das Geschäft perfekt. Im Mai traf die alte Dame aus Westindien in Deutschland ein.

Und schon gab es Schwierigkeiten: Die „City of Havana“ hatte einen zu dicken Bauch. Sie konnte die Schleuse von Wilhelmshaven, wo sie stationiert werden sollte, nicht passieren.

Der plumpe Exote wurde nach Bremerhaven umgeleitet. Dort lag er, nur Ratten an Bord, bis Ende 1963. Denn erst konnten sich, wie der Bundesrechnungshof jetzt feststellt, „die beteiligten Stellen im Führungsstab der Marine... nicht über die militärischen Forderungen zum Um- oder Rückbau einigen“ — zumal aus den anfangs geschätzten Umbaukosten von etwa sechs Millionen mittlerweile 30 Millionen (fast soviel wie ein LSD-Neubau) geworden waren. Dann wurde das gesamte amphibische Aufbauprogramm der Marine zusammengestrichen; im neuen Marine-Konzept gab es keine LSD-Einheiten mehr.

Da beschloß die Marine, die „City of Havana“ als Wohnschiff zu nutzen. So geschah es, doch wieder stimmte die Rechnung nicht. Entgegen dem Vorschlag von 200 000 Mark kostete der Umbau 400 000 Mark.

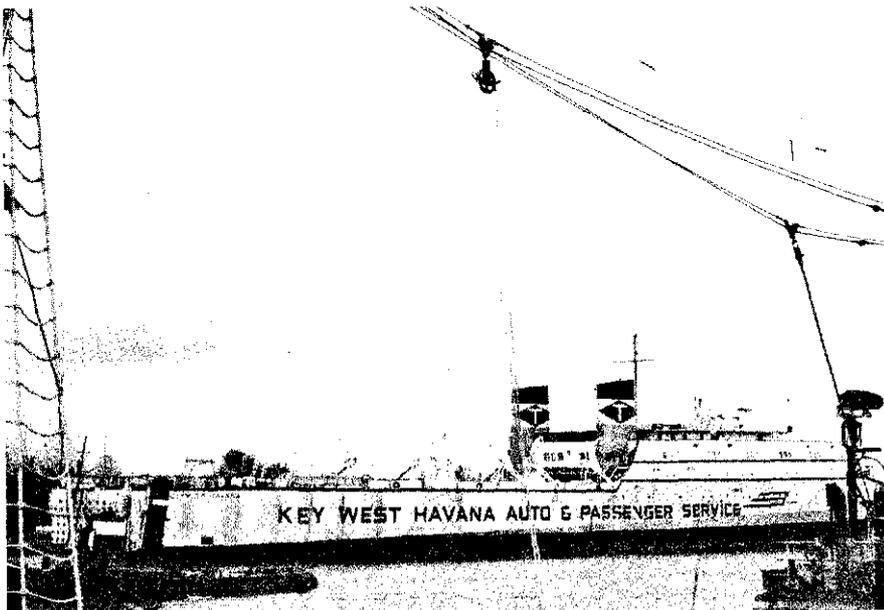
Und nachdem das umgebaute Schiff schließlich nach vorübergehender Liegezeit in Hamburg als Wohnschiff für das 7. Schnellbootgeschwader nach Kiel verholt worden war, verwehrten Militärärzte den Matrosen den Einzug: Die hygienischen und sanitären Einrichtungen seien unzureichend.

Endlich verging der Marine die Lust am LSD. Anfang 1965 beantragte Inspekteur Karl-Adolf Zenker die „Aussonderung“. Und es schien, als sei nun der „City of Havana“ ein Schicksal beschieden wie so manchem alten Pott: unter griechischer Flagge weiterzufahren. Sie wurde an den griechischen Reeder Spyros S. Typaldos verkauft.

Aber Typaldos geriet mit den Raten in Verzug. So mußte der Dampfer gemäß Handelsrecht schließlich unter den Hammer. Erlös: 1,5 Millionen Mark — 1,2 Millionen weniger als der Preis, zu dem die Marine das Schiff erstanden hatte.

Nach Auffassung des Bundesrechnungshofes hätte die Bundesmarine ihr LSD-Abenteuer noch in Ehren überstehen können, wenn es sich zwei Jahre eher von der „City of Havana“ getrennt hätte: „Dadurch wären Ausgaben vermieden und wäre wahrscheinlich ein höherer Verkaufserlös erzielt worden.“

LSD rauscht derweil unter britischer Flagge. Umgetauft in „Celtic Ferry“, verkehrt der Dampfer für die Londoner „Atlantic Steam Navigation“ auf der Route Felixtowe—Antwerpen.



... an deutschen Piers verrostet: „City of Havana“ in Bremerhaven (1962)