

# E I N N E T T E S W O R T Z U M S C H L U S S

Von Walter Vehrs

Selbst wenn eigentlich schon alles gesagt ist, so stelle ich mich heute auf Bitten von unserem Horst Witt noch einmal ans Pult, um Sie alle, liebe Anwesenden, nicht nur zu begrüßen, sondern an ein denkwürdiges Ereignis zu erinnern.

Wenn am Sonntag, den 1. Dezember diesen Jahres an Ihrer/Euer aller Adventskranz die erste Kerze entzündet wird, so jährt sich an diesem Tage zum 40. Male auch die letzte Ankunft unserer schönen „Hamburg“ -unter dem Namen „Hanseatic“ fahrend-an der Hamburger Überseebrücke. Was die Zukunft für das Schiff und vor allen Dingen seine Besatzung bringen würde, das steht zu diesem Zeitpunkt in den Sternen.

Und noch heute werde ich oft gefragt, wie die Deutsche-Atlantik-Linie so schnell dem Niedergang anheimfallen konnte. Wenn sich die alten „Hanseatic“ und „Hamburg“-Fahrer in meinen vielen Ordnern schlaue lasen, so wurde wieder und wieder deutlich, dass Vieles, was im fernen Hamburg geschah, im wahrsten Sinne des Wortes an ihnen vorbeigefahren ist. Wir waren damit beschäftigt, den Bordbetrieb am Laufen - und die Passagiere bei guter Laune zu halten. Geahnt haben wir alle was - und in allen Messen und Kammern haben wir darüber spekuliert, was mit den Schiffen und letztendlich mit uns passiert. Und so sollte es uns alle heute eigentlich noch interessieren, weshalb wir so plötzlich auf der Straße standen.

Ich habe mich lange dagegen gesträubt, dieses Thema aufzugreifen. Und heute frage ich mich, warum eigentlich nicht? Allerdings werde es tunlichst vermeiden, bis ins Detail zu gehen oder mit Unmengen an Zahlen um mich zu schmeißen. Sie oder ihr würdet mich verfluchen!

Schmeißen wir lieber noch einmal die Leinen unser schönen Liner los, um die eine oder andere Reise 1972/73 zu erwähnen, welche für diesen Aufsatz von Bedeutung werden wird. So befindet sich Mitte Juli 73 die „Hanseatic“ unter dem Kommando von Kapitän

Peter Werner auf ihrer Spitzbergen-Kreuzfahrt - und die „Hamburg“ unter Kapitän Peter Lohmeyer auf ihrer zweiten Ostasien-Cruise.

Just zu diesem Zeitpunkt wird in der Öffentlichkeit bekannt, dass die Deutsche-Atlantik-Linie unter den bestehenden Strukturen in seiner Gänze keinerlei Chance zum Überleben haben würde. Darunter litten gleichwohl ebenso die Unternehmenstöchter Star-Tours Reisedienst wie auch die hauseigene Werbeagentur AFM.

Schnell kommt es zur Unruhe im Kreise der bundesweit an der Reederei beteiligten Kommanditisten, der Hamburger Wirtschaft im allgemeinen wie auch der von der Situation aufgeschreckten Senatspolitik. Soweit werde ich Ihnen, werde ich euch, die ihr einst aktiv an Bord und an Land tätig waren, weißgott nichts Neues berichten. Und doch bildet diese letzte Phase eines nach ABC-´s Worten: „wunderbaren Traums, den wir alle gelebt haben“, einen schleichenden Prozess in sich.

Kaum einer unter Ihnen und Euch wird sicherlich heute noch wissen, dass sich der langsame, wie am Ende unaufhaltsame

Niedergang der Reederei bereit sehr früh abzeichnet. Genau zum Ende des Wirtschaftsjahres 1972 tauchen die ersten dunklen Wolken hinter der Flagge mit dem „Hanseatic“-Kreuz auf, als der rapide Verfall des US-Dollars erstmals merklich in Form roter Zahlen in den Büchern am Ballindamm sichtbar wird.

Gerade diese Währung aber sollte es sein, die bei der „Hamburg“ auf der Haupt-, wie bei der „Hanseatic“ auf der Teil-Einnahmeseite steht. Tag für Tag ändert sich bei den Wechselkursen der Stand des US.-Dollars gegenüber der D-Mark zum Negativen. Sein Verfall begründet sich in der Hauptsache im derzeit herrschenden Vietnam-Krieg. Erstmals ziehen zu diesem Zeitpunkt, wenn auch noch nicht so ganz fühlbar, die Ölpreise an. Mit der Dollareinnahme

- wie der D-Mark Ausgabe gerät die DAL anfangs nur mit unserer schönen „Hamburg“ erstmals in schwieriges Fahrwasser. Um aus diesen heraus zu kommen, lässt ABC während des planmäßigen Werftaufenthalts bei HDW in Hamburg auf dem Liner zehn weitere Luxuskabinen einbauen.

Dessen Kosten belaufen sich auf 2,75 Mio. Mark, die in den nächsten vier Jahren im USA-Dienst wieder herein gefahren werden sollen. Dass die „Hamburg“ rein von der US.-Westküste operieren soll, begründet sich darin, um somit dem stetig wachsenden Konkurrenzdruck in Port Everglades und neuerdings Miami auszuweichen.

Dieses Vorhaben erklärt ABC auf einer Pressekonferenz in Hamburg am 18. September 1972.

Dadurch endet die diesjährige Silvesterkreuzfahrt, welche am 27. Dezember 72 in Cuxhaven beginnt, nicht mehr im Ausgangs -, sondern am 22. Januar 1973 in Los Angeles als Zielhafen. Von hier aus soll die „Hamburg“ zu interessanten Zielen im Pazifik wie Atlantik mit seinen Nebenmeeren aufbrechen. Sämtliche Preise für alle Fahrtprogramme auf der „Hamburg“ wurden um 10% angehoben, um somit Rücklagen für die Werftbesuche des Liners in den Staaten zu schaffen, dessen Kosten allein über 100 % derer in Deutschland ausmachen. ABC erklärt, dass die reinen Überführungsfahrten seiner Schiffe schon Unsummen verschlingen, und selbst ein Besatzungstausch per Flugzeug rechne sich für ihn. In der Hauptsache aber muss das Schiff richtig Geld verdienen, um erst einmal die aufgetretenen Defizite zu verringern.

Zum Ausgleich wird die „Hanseatic“ von Frühjahr bis Winter 1973 das bisher gemeinsam ausgefahrene, europäische Kreuzfahrten-Programm alleine übernehmen.

Dennoch kann zu diesem Zeitpunkt die im Vergleich noch recht gut fahrende „Hanseatic“ die anhaltend aufkommenden Verluste nicht mehr allzu lange wettmachen. Und das, obwohl sie allein bis September 1972 für das laufende Betriebsjahr einen Überschuss von 6 Mio. DM erwirtschaftet. Die Reederei macht erstmals die Erfahrung, dass die linearen Abschreibungen bei beiden Schiffen nicht die gesetzten Ziele erreichen werden. Sollte ich hier die genauen Zahlen beschreiben wollen, wäre es dieses das langweiligste Treffen überhaupt.

Ohne an dieser Stelle ABC glorifizieren zu wollen, so ist es dennoch

eine spannende Geschichte, wie ein Mann bis zuletzt versucht, sein Unternehmen gegen alle Widrigkeiten inner-und außerhalb seines Hauses zu retten.

Mit großer Sorge verfolgt unser Reeder in diesem Zeitraum zugleich die derzeit laufenden Tarifverhandlungen der Gewerkschaften ÖTV und DAG. Deren Lohnforderungen für bundesdeutsche Seeleute reichen weit über 10% des monatlichen Einkommens hinaus.

Alle Anwesenden des heutigen Abends werden sich erinnern, dass Axel Bitsch-Christensen selber kein Freund von Gewerkschaften war. Dennoch akzeptiert er bislang die von ihnen ausgehandelten Tarif-Verträge und zahlte dementsprechende Heuern und Gehälter. Mit den Tarifabschlüssen 1972 aber sieht sich ABC nun gezwungen zu handeln.

So wird das Personalgefüge an Bord zuerst einmal gründlich restrukturiert: Was einerseits bedeutet, dass viele Heuerverträge gewandelt oder gar generell neu ausgearbeitet werden - und andererseits, dass sich das auf den jeweiligen Schiffen eingesetzte wie eingespielte Stammpersonal plötzlich in der Rotation wiederfindet. Somit fährt die Belegschaft auf der „Hamburg“ wie auch auf der „Hanseatic“ -und umgekehrt. Gerhard Pukrup erklärte es mir einmal so: „Was anfangs von uns auf der „Hamburg“ fuhr, war uns „Hanseatic“-Fahrer nur „Bääääh“ -und wir auf unserem „Pudel“ waren für die nur „Pfui“! Am Ende waren wir alle Scheisse!“

So weit - so gut. Alle Planungen erfahren ihre Umsetzung. Am Tag nach Weihnachten übernimmt Kapitän Peter Lohmeyer die „Hamburg“, um sie über den Atlantik, durch den Panama-Kanal und entlang der amerikanischen Westküste nach Los Angeles zu bringen. Einige Passagiere nutzen die Gelegenheit, diese Reise auch in Teilstrecken zu buchen. Etliche Passagiere verlassen das Schiff bereits in Port Everglades; andere steigen in Montego Bay oder in Acapulco von der „Hamburg“ aus.

Für die Betreuung der Passagiere an Bord ist bestens gesorgt: Dafür stehen die Namen: Dieter Wolf als Staff-Kapitän; Harald

Hofmann als Chief-Ingenieur, Herbert Markhoff als Staff-Ing.; Uli Gumpert als Funkoffizier; Dr. Peter Klüver als Schiffsarzt; Ewald Godehus als Oberzahlmeister; Leo Zachlod als 1. Zahlmeister; Hans-August Dölle als 2. Zahlmeister; Rolf Marx als Leitender Obersteward; Karl-Heinz Maack und Franz Speth als Oberstewards; Wilhelm Behrens als Leitender Oberkoch und Martin Eichhorn als Gepäckmeister.

Richard Wunsch und Bob Arno waren Cruise-Direktoren, und Peter Hagmann assistierte. Mit Ruth Anderson, Erika von Wehren und Louise Clayton als Hostessen waren die „Kindermädchen für Erwachsene“ gestellt.

Im Kreuzfahrt-Büro fanden sich Bodo Gläser, Annemarie Hasselbach und Harald von Roques de Maumont. Für die künstlerische Leitung an Bord zeichnete Horst Braun verantwortlich. Ihm unterstellt waren die Künstler Julio Calatrava bis Shari und Dahl. Alle dazwischen liegenden Künstler aufzuführen, könnte

langweilig sein.

Die Bordkapellen bestanden aus Fritz Becker mit Lena Smit -sowie den „Kings“.

Zudem engagierte ABC mit Pastor Theodor Mundt und Reverend Carrol Shuster als evangelische Bordgeistliche, mit Dr. Engelbert Monnerjahn als katholischen Bordpfarrer auch einen jüdischen Bordgeistlichen namens Dr. Morris Goldstein. Für das absolute Seelenheil an Bord der „Hamburg“ war also gesorgt...!

Übrigens: Es ist eines der letzten Male, denn nachdem sich auf der „Hanseatic“ wenige Monate später der evangelische Pastor mit dem katholischen Pfarrer ganz gewaltig „in die Haare“ bekam, wurde der Gottesdienst bei der Deutschen-Atlantik-Linie schließlich ökumenisch.

Als die „Hanseatic“ am Dienstag, den 3. Oktober 1972 Cuxhaven in Richtung Port Everglades verlässt, nehmen nur 76 Passagiere an der Überfahrt über den Atlantik teil. Ihnen stehen im Speisesaal -Aalleine 26 Stewards zur persönlichen Verfügung. Aus der Not

heraus geboren wird zu diesem Zeitpunkt der Slogan: Be our guest!“ Ab sofort ist der Ausschank aller Getränke an Bord Tag und Nacht frei. erinnert ihr euch noch, was das für ein großer Fehler werden sollte...???

Die Monate ziehen ins Land. Beide Schiffe, die „Hamburg“ genauso wie die „Hanseatic“ fahren ihre Kreuzfahrt-Routen ab. Seit dem 15. Oktober 1972 operiert die „Hanseatic“ von Port Everglades aus, von wo aus sie die Karibische Inselwelt in etlichen Reisen befährt. Hier ist im Gegensatz zur „Hamburg“ die Stimmung an Bord weitaus besser.

So verfassen schon während der „Äquatorial-Afrika-Fahrt“ 1972 Richard Wunsch und Horst Braun für ABC eine Memorandum, um endlich eine Verbesserung der Gestaltung des Bordprogramms auf der „Hamburg“ in die Wege zu leiten. An Bord gibt es auf dieser Fahrt nämlich erstmals richtig Ärger zwischen den Passagieren und der Kreuzfahrtleitung.

Thematisiert wird darin unter anderem, dass die Hostessen nicht in der Lage sind, ein „Rubber-Bridge-Turnament“ ( geschweige denn ein Skat-Turnier) aufzuziehen. Für letzteres stellte sich ein Mannschaftsmitglied in seiner Freizeit zur Verfügung. Die Filmauswahl sollte endlich verbessert werden, den die Streifen sind den Passagieren größtenteils längst bekannt. Weiterhin sollten die Bordkapellen nur noch für eine Saison engagiert werden, denn wenn die Musiker länger an Bord sind, ließe ihre Leistung automatisch nach. Einen ganzen Absatz widmeten sich Wunsch und Braun

auch dem „Night-Club“. Zitat:

„Der Night-Club“ auf der „Hamburg“ wird immer ein Sorgenkind bleiben. Umso mehr, wenn im gegenüber liegenden „Atlantic-Club“ vor einem großen Stammpublikum eine wunderschön einsatzfreudige Kapelle spielt.

Es hat auch keinen Zweck, den „Atlantic-Club“ vorzeitig zu schliessen, um den Night-Club zu füllen, da man damit die Gäste nur verärgert. Mehr als die Hälfte von ihnen wandert nämlich nicht

wie erhofft, in den Night-Club sondern ins Bett. So wird ein Minder-  
aber kein Mehrumsatz erzielt. Die Idee, den für den Night-Club

vorgesehenen Pianisten nicht durchgängig spielen zu lassen,  
sondern mit anderen musikalischen Mitteln abzuwechseln, wird  
inzwischen praktiziert." Zitat -Ende.

Der Reisebericht in seiner Gesamtheit als Rundumschlag dürfte  
ABC ganz gewaltig zu denken und zu großer Sorge Anlass  
gegeben haben.

Vier Monate später ist die „Hamburg“ auf ihrer „Großen Südsee-  
Ostasienkreuzfahrt“ unterwegs. Sie beginnt am 29. März und dauert  
bis zum 29. Mai 1973. Für 15.430 D-Mark Passagepreis in einer  
einfachen Aussenkabine fliegt „König Passagier“ von Frankfurt aus  
via Kopenhagen mit SAS nach Los Angeles. Von hier aus besucht  
er neben der traumhaften Inselwelt der Südsee auch Bali, Singapur,  
Bangkok, Hongkong, Nagasaki, Kobe und Tokio, bevor es über  
Hawaii nach Los Angeles zurück geht.

Eine Anschlussfahrt mit gleichen Zielen soll folgen, bevor das Schiff  
von der US-Westküste ihre „66-Days-Cruise“ startet, welche durch  
den Panama-Kanal über New York nach Island, Norwegen und an  
Nordeuropas Küsten ins Mittelmeer führen wird.

Am gleichen Tage verlässt die „Hanseatic“ Florida mit Kurs auf die  
Karibik und späterer Weiterfahrt via New York zum Zielhafen  
Genua. Von hier aus startet die „Schöne Hamburgerin“ zur  
Osterkreuzfahrt in das Heilige Land. Zum letzten Male sollte die  
„Hanseatic“ in ihrem ursprünglichen Heimathafen Haifa am 22./23.  
April 1973 festgemacht haben. Die ehemalige „Shalom“ wird  
niemals wieder dorthin zurückkehren.

In Hamburg brauen sich derweil sehr dunkle Wolken über dem  
Ballindamm zusammen. Alle Planungen der Wirtschafts-und  
Rentabilitätsrechnungen der Liner bleiben weit hinter den  
Erwartungen zurück. Da kommt unserem Axel zur Zufall zu Hilfe.  
Sein Freund und Reeder der Home-Lines, Nicos Vernicos  
Eugenides, hat unlängst seine durch ein Feuer an Bord schwer  
beschädigte „Homerich“ aus der Fahrt nehmen müssen. Da bietet  
sich der Verkauf der „Hanseatic“ an die Home-Lines geradezu an,  
wollte ABC wenigstens die „Hamburg“ weiterhin in Fahrt halten. Für

ABC eine absolute „Win-win-Situation“ oder „Sanierung durch  
Verkauf!“ Seiner Reederei hiermit Luft verschafft zu haben, ist  
Axels große Hoffnung in diesen Tagen, denn die Verluste belaufen  
sich mittlerweile auf 15 Mio. DM. Innerhalb einer Woche sind die  
Verkaufsverhandlungen getätigt und die Verträge unter Dach und  
Fach.

Als Übergabetermin für die „Hanseatic“ wird Dienstag, der  
25. September 1973 in Genua vereinbart. Damit ist genug Zeit  
vorhanden, die „Hamburg“ planmäßig in Italien zu erwarten. Alle  
weiteren Reiseziele des Liners sind gleichzeitig gestrichen. Somit  
kann die „Hamburg“, mit ihrem neuen Namen „Hanseatic“  
versehen, das Kreuzfahrtenprogramm ihrer Vorgängerin nahtlos  
und ohne Terminüberschneidung fortsetzen.  
Ausgerechnet ein Freitag, der 13. (Juli 1973) soll es sein, an dem  
ein großes Hamburger Boulevardblatt in dicken Lettern vermeldet:

„Hanseatic“ -ab nach Panama!“

Auf einer ganzen Seite widmet sich die Redaktion der Reederei, den Linern, den Kapitänen, den Passagieren und letztendlich auch ABC. Unter der Schlagzeile: „Der Boss - ein Mann, der jetzt viele Freunde braucht!“ wird mit erster unverhohlener Süffisanz deutlich, was man wirklich in hanseatischen Kreisen von Axel Bitsch-Christensen hält.

Das Thema an sich wäre auch nicht weiter hochgekocht, würden sich nicht einige Kommanditisten der Deutschen-Atlantik-Linie Sorgen um ihre Jahre zuvor für den Ankauf der „Hanseatic“, wie auch für den Bau der „Hamburg“, aufgebrachten Einlagen machen. Bisher sind nur einige wenige der Geldgeber in der Hauptsache ABC und seinen Stellvertretern „auf die Füße“ getreten. Mit gezielten Informationen an die Presse jedoch ändert sich die Situation, als diese mit ihrer Berichterstattung das wenige an Fundament, das ABC noch unter seinen Füßen hat, zum Bröckeln bringt. Jetzt werden auch jene Geldgeber aufgeschreckt, welche es sich leisten können, mit ihren DAL-Kommanditeinlagen allein den jeweiligen Steuerberater zu beschäftigen.

Axel hofft zu diesem Zeitpunkt schon auf Hilfe von Seiten Hapag-Lloyd. Er spricht bereits von einer „Endlösung“, während die Hamburger Bürgerschaft das Thema unterdessen zu einem Politikum macht. Der Senat sei gefordert zu handeln, bevor seine für die „Hamburg“ geleisteten Bürgschaften im Wert von mehr als 30 Millionen DM angebrochen werden müssen. ABC wie der Senat favorisieren eine mehrheitliche Übernahme von Ha-Lo. Von deren Vorstandsseite kommt allerdings nur die Phrase zurück, „dass man die Bitte, die man an Hapag-Lloyd herangetragen habe, ernsthaft prüfen wolle...!“

Allein diese Aussage bringt ABC die Erkenntnis, dass man zwar verhandeln wolle, er selbst am Tisch aber nicht mehr willkommen sei. Zu tief war die Kluft zwischen ihm und dem Norddeutschen Lloyd, als er 1968 die Zusammenarbeit mit der Bremer Reederei aufgibt. Diese war seinerzeit von dem damaligen Verkehrsminister Georg Leber mit initiiert worden. Weiterhin wird inzwischen mehrfach berichtet, dass die „Hamburg“ auch längst verkauft sei, was die Reederei jedes Mal umgehend dementieren muss.

Als die Hapag, ein Haus mit traditionell guten Verbindungen zu ABC, mit dem Lloyd 1970 fusioniert, gerät der Reeder somit ungewollt zwischen die Stühle. Nichtsdestotrotz und als wenn überhaupt nichts los wäre, veröffentlicht die Deutsche-Atlantik-Linie am 24. Juli den Entwurf des Fahrplans für das Jahr 1974 einschließlich der Silversterreise 1975. Gedruckt wird allerdings ganz kurzfristig nur der Reiseprospekt für den Herbst 73 bis Frühjahr 1974. Erste Besatzungsmitglieder der „Hanseatic“, die wissen, dass sie nach der Übergabe keine Aufgabe auf der „Hamburg“ mehr bekommen werden, kündigen.

Ich persönlich möchte an dieser Stelle anführen, dass sich bis auf Axel Bitsch-Christensen weder der Hamburger Senat, noch die

Bürgerschaft oder gar sonst wer zu diesem Zeitpunkt im Geringsten Sorgen um euer aller Arbeitsplatz macht, der binnen kürzester Zeit auf dem Spiel steht. Ein Fakt, welcher in heutiger Zeit als Undenkbar zu betrachten ist!

Erst am 17. September 1973 wird von Seiten der Reederei bekannt gegeben, dass allen ca., 1000 Mitarbeitern der DAL (einschl. Star-Tours und AFM) vorsorglich zum Jahresende gekündigt werde, und ein Sozialplan noch zu erstellen sei. In einem Presseartikel der „Neuen Cuxhavener Zeitung“ am 18. September, äußert sich ein Barkeeper allerdings dahingehend, dass ihm längst schon seine Kündigung ins Haus geflattert sei, und dass man auf die Aussage der Reederei, soziale Härten vermeiden zu wollen, längst nichts mehr gäbe. Nicht wenige der Besatzungsmitglieder fühlen sich zutiefst verschaukelt.

Am 28. September 73, drei Tage nachdem beide Liner nebeneinander unter dem Namen „Hanseatic“ an der Statione Marittima in Genua gelegen haben, meldet sich Hapag-Lloyd. Mit einem „Anstandsangebot“ von 50 Mio. D-Mark sei man bereit, die „Hamburg“/„Hanseatic“ zu kaufen. Wohlwissend, dass das Schiff allein bereits 70 Millionen Mark wert ist.

In einem allerletzten Versuch, die „Hamburg/Hanseatic“ zu retten, in dem er das Schiff in Dänemark bei der K/S Nordline unterzubringen gedenkt, scheitert ABC endgültig. Mit der Verweigerung der Gefolgschaft an diesem Vorhaben von allen Seiten der ihm bislang Nahe stehenden gibt ABC entnervt auf. Er tritt zum 1. Oktober aus der Geschäftsführung der DAL zurück, um bei allen weiteren Verhandlungen nicht mehr im Wege zu stehen. Günter Sternberg und Gilbert von Holtzapfel übernehmen die alleinige Geschäftsführung der DAL -mit Zustimmung des Beirates unter dem Vorsitz von Dr. Kurt A Körber.

Am gleichen Tage verfassen Sternberg und von Holtzapfel einen Brandbrief an die hauseigenen Passagiere, um frisches Geld in das Unternehmen zu bekommen. Die Reaktion darauf ist mehr als verhalten.

Daran ändern auch die speziellen Fahrpreis-Rabatte für diesen Kreis der Kunden nichts mehr.

Gut einen Monat später, am 7. November 1973, vermelden Günter und Liselotte Powalla an Bord der „Hamburg“/„Hanseatic“ den mitreisenden Passagieren, während der „Großen Orientfahrt“ spontan einen rechtsgültigen Verein namens „Freunde der Hanseatic“ gegründet zu haben. Ziel des Vereins: Sammeln von Geld! Wurden auf der vorhergehenden Reise für 625 tausend DM Anteile gezeichnet, so lag man am zweiten Tag der Großen Äquatorialfahrt schon bei rund 1,4 Mio. DM. Man hofft auf weitere Gelder bis Fahrtende, um das Schiff zu retten.

Unterstützt wird das Ehepaar Powalla nach Kräften von den Herren Imhoff, Schiele, Freiburger und Kocher. Beitrittserklärungen können in Kabine 40 ober bei Oberzahlmeister Gerhard Pukrop abgegeben werden.

Es sollte am Ende nicht reichen! Mit dem letzten Tag der Reise, am Samstag, den 1. Dezember 1973 endet nicht nur eine der

schönsten Fahrten im Programm, sondern zugleich auch jeglicher Betrieb am Ballindamm 25.

Kapitän Peter Werner unterzeichnet seinen letzten Reisebericht in dreifacher Ausfertigung für seinen Staff-Kapitän Kamlade, seinen leitenden Ing. Hofmann und OZM Pukrop.

Inzwischen am Reiherstieg aufgelegt, soll die „Hanseatic“ noch einmal für eine Schlagzeile gut sein, als das „Hamburger Abendblatt“ am 3. Dezember vermeldet, dass das Schiff für 67,5 Mio. DM an eine japanische Reederei verkauft worden sei. Hapag-Lloyd, sie hofft bislang noch, die „Hanseatic“ günstig zu übernehmen, kommentiert es so: „Der von den Japanern offerierte Preis ist für ein privatwirtschaftliches Unternehmen wie Ha-Lo nicht vertretbar.“

Später sollte sich herausstellen, dass es gar keine Japaner gab, die sich für die „Hanseatic“ interessierten. Dafür tun es die Russen, die über ein Stroh-Unternehmen namens Robin-International-Shipping-Cooperation mit Sitz in Monrovia/Liberia verfügen. Unter diesem Namen hatten sich die Sowjets bereits im Sommer 73 die bei Cunard Verluste einfahrenden Liner „Franconia“ und „Carmania“ gesichert. Nun wollen sie auch die „Hanseatic“.

Da man von den Japanern nichts mehr hört - und sämtliche ihnen eingeräumte Vorbehaltsfristen verstrichen sind, wird die „Schöne Hamburgerin“ am 13. Dezember 1973 schließlich für 62 Millionen DM an die Sowjets verkauft. Am 10. Februar 1974, einem Sonntag, verlässt unsere schöne „Hamburg“ erstmals unter ihrem neuen Namen „Maksim Gorkyi“ unter sowjetischer Flagge den Hamburger Hafen.

„Wir brauchten Zeit, um die DAL umzubauen - aber die hatten wir nicht!“, sagte ABC später einmal in einer Sendung von Carlheinz Hollmann. Und weiter: „Wir lebten in einem Paradies - aber jedes Paradies hat seine Schlange! Und so wurden auch wir daraus vertrieben!“

Mit welchem Erfolg, das sollte Jahre später zeigen, als ein einziges Schiff

namens „Astor“ die gesamte Flotte der HADAG in den Abgrund riss. Aber angeblich konnten die Hanseaten in Hamburg ja immer alles besser ....!

Im Vergleich gesehen stelle ich fest: 1973 fehlten ABC am Ende 5 Millionen DM. Für diese bürgte der Senat nicht mehr - aber er tut es für das bald nachfolgende Flaggschiff der Hadag in weitaus höheren Dimensionen. Ein Schelm, der Böses dabei denkt.

Die Elbphilharmonie übrigens sollte auch nur 70 Millionen Euro kosten -ob das Zehnfache für dessen Bau reichen wird...? Für unsere „Hamburg“ fehlten damals nur 2,5 Millionen Euro. Wir lernen also daraus, dass sich auch in der Politik die Zeiten ändern! Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!