

Porträt

CLAUS BARDTHOLIT

Vor mehr als zehn Jahren, im Jahre 1954, kam aus Kopenhagen ein junger Mann nach Hamburg, den damals keiner der in Ehren ergrauten hanseatischen Reeder oder Schifffahrtsmanager beachtete. Heute hat der noch nicht einmal 40jährige Axel Bitsch-Christensen an der Elbe eine Schlüsselposition inne, wenn es um die Frage geht: Soll die traditionsreiche Hamburger Passagierschiffahrt sang und klanglos beerdigt werden, oder soll es einen kleinen, nicht zu gewagten Schritt voran gehen? Christensen konfrontierte die Hanseaten jedenfalls mit einer ungewöhnlichen Idee: Er will seine Passagiere für die Finanzierung eines neuen Schiffes einspannen.

Der Sohn eines Schuldirektors aus dem kleinen dänischen Städtchen Roskilde ist nun die Hoffnung der Hamburger Patrioten auf der „Hochstraße der Nationen“ — wie die Nordatlantikstrecke zwischen Nordwesteuropa und New York genannt wird — auch wieder ein neues Hamburger Passagierschiff zu sehen. Schließlich ist es eine schwärende Wunde im Herzen jedes echten Elbe-Hanseaten, daß der Bremer Lloyd bald drei Passagierschiffe unter seiner Flagge fahren hat, "während lediglich die „Hanseatic“ der deutschgriechischen Hamburg-Atlantik-Linie Hamburg als Heimathafen am Heck verzeichnet.

Noch Ende der vierziger Jahre studierte der 1926 geborene Christensen in Dänemark mit dem Ziel, Lehrer zu werden wie sein Vater. Doch dann wechselte er in die Kopenhagener Schiffsmaklerei C. K. Hansen und lernte das Schifffahrtsgeschäft. Für besondere Aufgaben holte ihn sich der griechische Reeder Eugen Eugenides, der Gründer der Home Lines, der ihn auch 1954 als Repräsentant seiner Reederei nach Hamburg schickte. Christensen wurde Verbindungsmann seines Reeders zur Hamburg-Amerika-Linie.

In Hamburg trat er damals als sehr selbstbewußter Däne auf, dem man keineswegs Deutschfreundlichkeit nachsagen konnte. Seine Erfahrungen, die er in jungen Jahren während der Besatzungszeit machte, hatten ihm diese Einstellung eingeimpft, mit der er sich unter Hamburger Schifffahrtsleuten allerdings wenig Freunde machte.

Um so enger wurde sein Kontakt zu den Hamburger Lokalreportern, mit denen er die sentimentale Sehnsucht teilte, daß Hamburg in der Passagierschiffahrt wieder eine erste Geige spielen müsse.

Als er 1954 seine Arbeit in Hamburg aufnahm, kam lediglich die alte „Italia“ der Home Lines regelmäßig nach Hamburg. Doch in Max Brauer, dem früheren Hamburger Bürgermeister, fand Christensen einen Helfer, der schließlich den entscheidenden iVnstoß zur Gründung der Hamburg-Atlantik-Linie gab.

Hauptgeldgeber waren Eugenides und Philipp Reemtsma. Axel Bitsch-Christensen wurde Geschäftsführer.

Erstes und bisher einziges Schiff der Reederei wurde die ehemalige „Empress of Scotland“, ein 30 000 Bruttoregistertonnen großes Schiff, das 1930 bei Fairfield Shipbuilding and Co. in Glasgow gebaut worden war. Innerhalb von sechs Monaten bauten die Hamburger Howaldswerke das Schiff für 40 Millionen Mark zur „Hanseatic“ um.

Christensen residierte damals im fünften Stock des Verwaltungsgebäudes der Hapag am Ballindamm. Blickte er aus dem Fenster, so sah er die Dächer der Ferdinandstraße und einen Teil des Innenhofes. Seit dem 1. November 1959 sind seine Räume in der ersten Etage des Hauses. Dreht er seinen Kopf ein wenig nach links, so hat er die hanseatische Paradeaussicht vor Augen: die Binnenalster mit dem Blick auf das Hotel Vier Jahreszeiten. Es ist — kaum ein Zufall — das Zimmer, in dem einer der berühmtesten Hamburger seinen Schreibtisch hatte: Albert Ballin.

„Die schöne Hamburgerin“, wie die Hanseatic oft genannt wird, hat ihrem Geschäftsführer, den Geldgebern und nicht zuletzt auch dem Senat manchen Kummer bereitet. 1959, dem ersten vollen Betriebsjahr nach ihrer Indienstellung, erreichte sie eine Durchschnittsbelegung von 65,5 Prozent, im nächsten Jahr waren es 69,5 Prozent, doch sank die Auslastung im Nordatlantikverkehr auf 60 Prozent und darunter, während man in Bremen beim Norddeutschen Lloyd 80 und mehr Prozent der Plätze verkaufte.

Damals legte Christensen in einem Exposé vom 16. April 1962 dem Hamburger Senat einen detaillierten Plan zum Bau eines zweiten „Mu- So hartnäckig Widerstand geleistet wurde, so hartnäckig hat Christensen in all den Jahren seine Pläne weiter verfolgt. Immer wieder hat er versucht^ den Lloyd in Bremen zu einer Zusammenarbeit zu gewinnen. Der Lloyd aber zeigte nur geringes Interesse, weil er zwei Schiffe im Einsatz hatte. '

In der Zwischenzeit forcierte Christensen mit der Hanseatic das Kreuzfahrtengeschäft und arbeitete seine Schulden ab. Bei einer kontinuierlichen Geschäftsentwicklung sollen die letzten Fremdmittel 1969 aus der Bilanz verschwunden In diesem Sommer scheint sich nun auch das Blatt zugunsten von Axel Bitsch-Christensen zu wenden. Mit einer zwar nicht neuen, aber von ihm mit Vehemenz vorgetragenen Idee hat er jetzt zum ersten Male Aussicht auf Erfolg. In persönlichen Briefen fragte er einige seiner Touristikkunden, ob sie nicht Miteigentümer an einer neu zu gründenden Reederei — GmbH & Co. KG — werden wollen. Jeder Teilhaber soll 100 000 Mark oder ein Mehrfaches dieser Summe investieren.

Drei Hamburger Werften arbeiten bereits seit Wochen an den Entwürfen für ein neues Passagierschiff, während Christensen seinen künftigen Kompagnon eine verlockende Rechnung aufmacht. Schiffsgröße: 20 000 BRT; Baukosten, einschließlich Erstausrüstung, Finanzierungskosten und Zinsen: 85 Millionen Mark.

30 Millionen Mark sollen Eigenkapital sein, 55 Millionen Mark durch Fremdmittel finanziert werden.

Christensen rechnet mit einer 1. Hypothek von 21 Millionen Mark, deren Marktzins von 7 Prozent durch Zinszuschüsse Hamburgs auf 5 Prozent reduziert werden soll; die zweite Hypothek von 10 Millionen Mark soll die Werft und die Zuliefererindustrie geben. Ein zwanzig Jahre laufendes Darlehen von 24 Millionen Mark soll die Bundesregierung zu einem Zinssatz von 2,5 Prozent geben.

Ein vorläufiger Einsatzplan des Schiffes sieht für den Nordatlantikdienst 102 Tage, für Kreuzfahrten in Westindien 127 Tage, für Nordlmdreisen 28 Tage, für eine Weltreise 90 Tage und für die Jahresüberholung 18 Tage vor.

Bei einer normalen Geschäftsentwicklung glaubt Christensen mit diesem neuen Schiff Betriebsüberschüsse von 11 Millionen Mark im Jahr einfahren zu können. Vorsichtshalber hat er jedoch in seine Berechnungen für die Kapitalgeber nur neun Millionen Mark eingesetzt. In zwanzig Betriebsjahren will er 65 Millionen Mark an die Gesellschafter auszahlen. Bei einem Gesellschafteranteil von nur 50 000 Mark entspräche das einer Summe von rund 215 000 Mark. Daß die Teilhaber daneben noch steuerliche Vorteile haben sollen, versteht sich am Rande. Außerdem hat das Schiff nach 20 Jahren noch einen erheblichen Wert.

Der Erfolg dieser in der Geschichte der deutschen Schifffahrt einmaligen Aktion ist verblüffend. Ein Drittel der von ihm angeschriebenen Geldgeber hat sich nach Christensens Angaben bereits fest verpflichtet, ein Drittel habe positiv geantwortet mit der Bitte um weitere Erläuterung und nur ein Drittel negativ reagiert.

Im Hamburger Rathaus allerdings trifft Christensen wieder auf seinen alten Gegner im Ringen um ein Hamburger Passagierschiff, auf den Professor Weichmann, Vom Sessel des Bürgermeisters aus kann das Projekt jedoch eine ganz andere Perspektive haben als vom Sessel des Finanzsenators. Claus Bardtholit