

AUF WUNSCH DAS MEER IM FERNSEHSCHEIN

Peter Brügge über das neue Kreuzfahrtschiff „Hamburg“

Ein stolzes Schiff, ein deutsches Schiff. Frühlingsanfang zog es erstmals voller Deutscher die Elbe hinunter, Schnee in den Rettungsbooten, und seine 23 000 PS machten weniger Geräusch als die nationale Emphase auf den Oberdecks. Zehn Tage früher fertig und dazu (mit 24 Knoten) um einen ganzen Knoten schneller als vereinbart — so wurde TS „Hamburg“ seinen vielen Erbauern und Eignern an Bord und den ebenfalls beteiligten Steuerzahlern am Ufer der blütenweißen Anlauf zur Freude an deutscher Kraft.

Noch ehe das neue 25 000-BRT-Paradeschiff der „Deutschen Atlantik Linie“ und der kapitalistischen Halbnation von seiner Patentante Marie-Luise Kiesinger und ihrem Manne, dem Bundeskanzler, zum ersten Gala-Essen betreten wurde,

habe man, „in einem Strauß schillernder Paragraphen eine Diestel“ gefunden und die Übergabe darauf statt in internationalen Gewässern lieber in nationalen feiern wollen: Das Hundertmillionenschiff wäre sonst zu einem Objekt der Export-Steuer geworden.

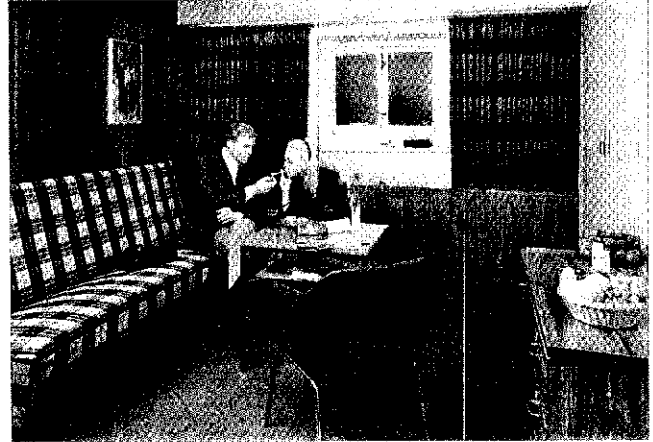
Paul Voltz vom Vorstand der „Howaldtswerke — Deutsche Werft“ würzte seine allseits als schneidig empfundene Übergabereden mit einer winzigen Prise Schadenfreude: „Gewarnt durch das Mißgeschick eines anderen Passagierschiffes, war die Werft besonders bemüht, Pannen zu vermeiden.“ Das genügte, den Vergleich mit dem immer noch nicht seetüchtigen Neubau der zweiten „Queen Elizabeth“ erwärmend anzubieten.

„Schwierigkeiten überwunden... unermüdlich... mit fester Hand...

rüstung des Ozeanriesen koordinierte.

Eine der Uhren entfiel auf den selber übrigens weitgehend mittellosen Reeder und Kapital-Fänger Christensen, den der große Geldgeber in einem Atem mit Christus und Einstein pries als einen Beweis dafür, daß die „Einzelpersönlichkeit immer größer ist als die Institution“.

Selbst Körper, der dem Stapellauf des Schiffes noch als ahnungslose Landratte mit einem braunen Hut in der Hand beigeohnt, sich diesmal aber mit Rollkragen und Prinz-Heinrich-Mütze einigermaßen seemannisch herausgeputzt hatte, bekam vor dem Mikrophon das Vaterland in die Kehle: „Schöne stolze ‚Hamburg‘... Meisterwerk deutscher Schiffbaukunst... Musterbeispiel von ‚made in Germany‘.“ Daß



Luxus-Appartement, Normalkabine auf der „Hamburg“: Holz ist nicht Holz, Messing nicht Messing

noch ehe die Politiker in die Tasten greifen konnten, hatten bereits Techniker, See- und Geldleute sich einen Premierentag lang vom patriotischen Reizklima animieren lassen, das auch ein vollklimatisierter Erholungskreuzer durchaus noch vermittelt. Sogar die Boutique an Bord, die natürlich englische Krimis und Dior-Krawatten führt, legte ins Fenster Literatur von so deutscher Thematik wie eine Biographie Nordhoffs und Aloys Schenzingers „Anilin“ („Geschichte eines deutschen Farbstoffes“).

Daß bei der Übergabe der Schiffspapiere an den dänischen Selfmade-Reeder Axel Bitsch-Christensen, beim ersten Hissen seiner Reederei-Flagge nicht, wie von den Ehrengästen erwartet, der Felsen von Helgoland, sondern ein frostloses Ende Cuxhaven in Sicht kam, wurde in dieser Stimmung ungern vergeben. Axel Bitsch-Christensen, der für Autogramme gern mit ABC zeichnet, bat um Verständnis. Im ebenfalls neuen deutschen Stabilitätsgesetz

allseits befriedigt... hervorragender Einsatz...“, frohlockte die Stimme des Werftgewaltigen über das eisige Sonnendeck. Später wurde drinnen mit deutschem Mittelklasse-Sekt auf das von der Oberklasse für die Mittelklasse unerhört steuergünstig finanzierte Werk angestoßen, das dem kleinen Verdienner nur ferne Augenweide bietet.

Und der Hamburger Zigarettenmaschinen-Hersteller, Porträtist und Allround-Mäzen Kurt A. Körber (Signatur: K A K), der mit 3,6 Millionen Mark mehr als jeder andere Privatmann für diesen nationalen Schiffsbau erübrigt hatte, verteilte namens der anderen 235 Teileigner — von denen 25 Prozent aus Bayern stammen — im Bordsalon „Hanseatic“ goldeloxierte Tischuhren für besondere Verdienste: so an den Schiffsarchitekten Georg Manner, der den bescheidenen Hilton-Luxus der „Hamburg“ zu Hause im oberbayerischen Lenggries entworfen hat; an die ehemalige Sekretärin Ilse Askevold, die — „ein Novum, auf das wir stolz sind“ — allein die gesamte Aus-

die Schrankfurniere seiner Luxuskabine nicht mal Edelholz, sondern, wie das meiste an Bord, Kunststoff made in Germany sind, wollte er dennoch kaum für möglich halten.

Es gehört zum Stil dieses schwimmenden Musterkoffers bundesrepublikanischer Produktivität, vor Künstlichkeit nicht bange zu sein. Das Bett klappt in die Wand, Blumen sind nicht lebend, Messing ist gefärbtes Aluminium, Leder nicht Leder, und was an den Wänden hängt, ist nicht Kunst — abgesehen vielleicht von einem ungemein verjüngenden Ölporträt, das der Geldgeber K A K von Hamburgs Bürgermeister Weichmann anlegte.

Und auf der Mattscheibe in ihren Kabinen, in denen sie auf das Deutsche Fernsehen auch unter dem Kreuz des Südens nicht verzichten müssen, erleben Passagiere, denen die Reederei mit bestem Willen kein Bullauge zur Verfügung stellen konnte, bei Bedarf in elektronischer Übertragung das Bild des Meeres, auf dem sie schaukeln.