

## SCHIFFFAHRT

### ATLANTIK-LINIEN

#### Neue Segel

Hollands Stolz der Meere, der 39 000 Bruttoregistertonnen große Luxusdampfer „Rotterdam“, wird nie mehr an der Wilhelminakade in Rotterdams Hafen festmachen. Von November an soll der Star der Nordatlantik-Route von New York aus nur noch zu Vergnügungsfahrten in die Karibische See starten oder mit reichen Urlaubern an Bord auf Weitreise gehen.

Als das Schiff am 3. September 1959 zu seiner Jungfernfahrt auslief, hatte es Kronprinzessin Beatrix und Außenminister H. G. Luns an Bord. Heute wollen nicht einmal Fußballvereine auf Schiffsplanken nach Amerika reisen. Nicolaas van der Vorm, Chef der „Rotterdam“-Reederei „Holland-Ame-

Linien-Dampfer, die heute auf dem Nordatlantik Verluste einfahren.

1967 beschloß die britische „Cunard Steamship Company“, Liverpool, die auf dem Nordatlantik mit 170 000 Fahrgästen jährlich die meisten Leute beförderte, den Linienverkehr erheblich einzuschränken. Sie trennte sich von den beiden größten Passagierschiffen der Welt: Die „Queen Mary“ (81 000 Bruttoregistertonnen) wurde nach Amerika verkauft, die erste „Queen Elizabeth“ (83 000 Bruttoregistertonnen) wird in diesem Herbst stillgelegt.

Vor 30 Jahren symbolisierten die beiden Ozeanriesen Englands Weltmacht auf dem Meer. Sir Winston Churchill lobte Ende des Zweiten Weltkrieges gar, als Truppentransporter hätten sie geholfen, die „Furie des Hitlerismus“ zu bekämpfen.

Aber in der Bilanz des Jahres 1966 wogen historische Verdienste die roten Zahlen nicht auf. Ob ausgelastet

72 Panzern des Typs B nur 32 Stück ins Feld. Die motorisierten Begleitverbände — ein Jägerbataillon sowie je ein Regiment Dragoner und Kolonial-Infanterie — mußten teilweise zu Fuß antreten, weil sie keine Schützenpanzer hatten. Für die Befehlsübermittlung vom Divisions-Gefechtsstand an die Truppe fehlten Funkgeräte und geschultes Nachrichtenpersonal.

Mit einem Panzerfahrerhelm, in schwarzer Lederjacke ohne Rangabzeichen kommandierte der lange General — von seinen Offizieren „Groß-Mogalle“, „Rigaulletto“ oder „Gaulle-Pascha“ genannt — die Attacke. „Das einzige Anzeichen für seine innere Erregung“, notierte Biograph Schoenbrun, „war eine Wolke von Zigarettenrauch, die ständig über seinem Haupt schwebte.“

Schon in der ersten Nacht vertrieben de Gaulles Truppen die überraschten Deutschen aus den vorgeschobenen Stellungen. Am folgenden Tag schien der Sieg an der Somme nahe. In hartnäckigen Angriffen gegen die 57. (bayrische) Infanterie-Division beulten de Gaulles Panzer-Kürassiere den deutschen Brückenkopf um 14 Kilometer ein.

Die 3,7-cm-Panzerabwehrgeschütze der deutschen Verteidiger waren gegen die 32-Tonnen-Tanks der Franzosen machtlos. Divisions-Artillerist Oberst Fleischmann sah die Stahlkerngeschosse „wie Gummibälle“ abprallen. Divisions-Kommandeur General Blümm war so verblüfft, daß er die rollenden Stahlfestungen irrtümlich als 72-Tonner identifizierte.

Die deutschen Infanteristen begannen, sich aufs andere Flußufer abzusetzen. General von Manstein selbst eilte zur Sommebrücke in Abbeville und wies ein weichendes Bataillon zurück an die Front. Vorsorglich wurde eine motorisierte Infanterie-Division in Alarmbereitschaft versetzt.

Doch den Franzosen fehlten Reserven zum Nachstoß. Sie verloren rund 100 Panzer, vor allem durch direkten Beschuß der eilends verstärkten deutschen 8,8-cm-Flak-Batterien. Trotz alliierter Luftunterstützung geriet de Gaulles Angriff ins Stocken. Nach einem Stuka-Bombardement schließlich mußte de Gaulle sich in der Nacht zum 1. Juni vom Schlachtfeld zurückziehen. Schottische Highlander unter General Fortune lösten seine 4. Panzerdivision ab.

Mit dem „Croix de guerre“ ausgezeichnet und für seinen „bewundernswerten Wagemut“ von Generalissimus Weygand in einem Armeebefehl belobigt, konnte Charles de Gaulle das Vaterland dennoch nicht retten. Am 5. Juni rollten Hitlers Panzerdivisionen zur Großoffensive über die Somme. Zwölf Tage später retirierte der General ins englische Exil.

Charles de Gaulle verklärte 14 Jahre später, in seinen Memoiren, den Waffengang von Abbeville zum Triumph: „Auf dem Schlachtfeld weht eine Luft, die Sieg verkündet. Die Kanonen schießen frisch drauflos. In offener Feldschlacht sind die Deutschen vor uns zurückgewichen.“



Künftiges Urlauber-Schiff „Hamburg“: Kreuzen im Süden

rika Lijn“ resignierte: „Wir setzen unserer Reederei neue Segel auf.“

Auch die anderen Reederei-Bosse Westeuropas steuern ihre Komfort-Dampfer in das rettende Geschäft der Kreuzfahrten, weil sie Angst vor der drohenden Pleite im Passagierverkehr haben: Vor zehn Jahren überquerte noch eine Million Menschen den Atlantik mit einem Schiff. 1967 waren es nur noch 500 000; fünfzehn Millionen Atlantik-Reisende dagegen nahmen sich 1967 ein Flugzeug, rund fünfmal soviel wie 1958.

Jahrelang verwarfen die Skipper jeden Vorschlag, sich der Düsenkonkurrenz durch den Bau größerer Schiffe und damit billiger Passagegebühren zu erwehren.

Ende der fünfziger Jahre zum Beispiel schlug der amerikanische Hotelmillionär H. B. Cantor vor, zwei Massentransporter von 90 000 Bruttoregistertonnen Größe zu bauen, die je 6000 Personen hätten aufnehmen können. Die viertägige Überfahrt sollte nur 210 Mark kosten.

Doch Cantor fand keine Finanziere für sein 680-Millionen-Mark-Projekt, und die Reeder bauten weiter mondäne

oder nicht, die „Queen Elizabeth“ kostet ihre Reederei täglich 200 000 Mark Unterhalt. Die „Queen Mary“ dümpelt heute bereits im Hafen der kalifornischen Stadt Long Beach als Hotelschiff.

Kurz nach der „Queen Mary“ verkaufte Cunard auch die kleineren Schiffe „Carinthia“, „Caronia“ und „Sylvania“. Die beiden letzten waren erst durch teure Umbauten für den kombinierten Linien- und Kreuzfahrtenverkehr erneuert worden.

Als Englands Seeleutegewerkschaft gegen die Entlassung von 2000 Mann Besatzung protestierte, klärte „Queen Elizabeth“-Steward Jim Jones die Genossen über die Leerfahrten seines Liners auf: „Das war zuletzt ein Geisterschiff. Man konnte auf den Fluren zehn Minuten lang spazieren gehen, ohne einer Seele zu begegnen.“

Sir Basil Smallpeice, Chef der Cunard-Linie, der erst Ende 1965 die Leitung der ehrwürdigen Firma übernahm und sofort junge Verkaufsmannager engagierte, sieht auch in der neuen „Queen Elizabeth II“ ein betriebswirtschaftliches Risiko. Das 1967 von Stapel gelaufene Schiff kostet 320



**Wir glauben, die Deutschen haben keinen schlechteren Geschmack als die Franzosen.**

**(In Frankreich ist St. Raphael einer der meistgetrunkenen Aperitifs.)**

Und die Franzosen wissen was schmeckt. Und wann ein guter Aperitif schmeckt. Nicht nur vor einem guten Essen. Sogar bei einer Party. Und Leute von Format empfangen ihre Gäste mit St. Raphael. Der mit einem Stück Zitronenschale und gut gekühlt am besten schmeckt.

Zum Wohl. Auf das Format der Deutschen. Und ihren guten Geschmack.



**St. Raphael**  
l'apéritif de France

Import und Vertrieb: Martini & Rossi Aktiengesellschaft 656 Bad Kreuznach

Millionen Mark und kann nur mit Staatskrediten finanziert werden.

Außer mit der „Queen Elizabeth II“, die im Spätherbst 1968 die Glasgower Werft John Brown verlassen wird, werden nur noch die „Franconia“ und die „Carmania“ für Cunard unterwegs sein. Mit den restlichen drei von sieben Schiffen will die Gesellschaft vorwiegend Urlauber auf Kreuzfahrten transportieren.

Und wo schon das stolze Britannien die Flagge streicht, geben sich auch andere Reeder geschlagen, denn immer mehr Passagiere zogen den Acht-Stunden-Flug der Sieben-Tage-Schiffsreise vor, zumal die Preise kaum noch unterschiedlich waren: Beide kosten heute rund 1900 Mark. Der entscheidende Hieb gegen die traditionelle Linienschiffahrt steht allerdings noch bevor: Im nächsten Jahr werden die ersten Jumbo-Jets mit 366, später sogar 490 Passagieren ab Frankfurt nach New York und Chicago starten.

Axel Bitsch-Christensen, Chef der Hamburger „Deutschen Atlantik Linie“, hat sich schon darauf eingerichtet. Noch in diesem Monat zieht er seine „Hanseatic“ (25 300 Bruttoregistertonnen) von der Nordatlantik-Route ab und läßt sie als Ausflugsdampfer fahren.

Fast jede seiner Kreuzfahrten war bisher zu 90 bis 95 Prozent ausgebucht und brachte Gewinn. Für die „Columbusreise“ nach Trinidad und Jamaika zum Beispiel bezahlt der Gast in der einfachsten Kabine 2800 Mark. Nur 1900 Mark bringt dieselbe Unterkunft auf der direkten Ozeanüberquerung von Cuxhaven nach New York und zurück ein.

Bitsch-Christensen wird auch seine neue „Hamburg“ (23 500 Bruttoregistertonnen), die gegenwärtig am Ausrustungskai der Deutschen Werft in Finkenwerder liegt, nicht als Linienschiff einsetzen. Ihre Jungferreise im April 1969 geht nach Südamerika. An Bord werden nur gut zahlende Premieren-Passagiere sein. Billigste Buchung: 5500 Mark.

Auch der Bremer „Norddeutsche Lloyd“ schwimmt mit seinen Dampfern „Bremen“ und „Europa“ immer stärker ins Kreuzfahrten-Geschäft ab. So unternimmt die „Europa“ Reisen zum Schwarzen Meer, ans Nordkap und über Island nach Spitzbergen. Die „Bremen“ soll 1969 vorwiegend in der Karibischen See kreuzen.

Aus Dankbarkeit für eine Bürgschaft hatte Lloyd-Chef Richard Bertram jedoch der Bundesregierung 1957 versprochen, ein Minimum von Atlantik-Überquerungen einzuhalten. Um dieser moralischen Verpflichtung — einen Vertrag darüber gibt es nicht — gerecht zu werden, wollen die Bremer im nächsten Jahr noch sieben (1968: elf) Reisen nach New York anbieten. Die Linienfahrt der „Bremen“ vom 1. August ab Bremerhaven war mit 980 Passagieren zu 90 Prozent besetzt.

Das sind jedoch nur etwa so viel Reisende, wie allein Lufthansa und Pan American World Airways an einem einzigen Tag von westdeutschen Flughäfen in die USA befördern.