

EINE PRESSEKONFERENZ

Der 12. Februar 1959 ist ein kalter Wintertag. Die Bäume im Bürger-park von Bremen sind von einer weißen Raureifschicht überzogen. Auf der dicken Eisdecke des Parksees tummeln sich Hunderte von Schlittschuhläufern.

Vor dem Portal des Park Hotels, das sich wie ein Königsschloss aus vergangenen Zeiten an die Nordflanke des Sees anschmiegt, fährt am Nachmittag dieses 12. Februars eine ungewöhnlich große Autokolonne vor. Eilig steigen die Insassen, in der Mehrzahl Männer, aus den Wagen und verschwinden in dem prachtvollen Hotelbau.

Ein Spalier von Schiffsjungen in flotten, blauen Uniformen empfängt sie in der Halle. Der Chefportier des Hauses weist sie auf die Tür des großen Sitzungssaales. Dort hängt ein Plakat mit der Aufschrift „Pressekonferenz Norddeutscher Lloyd“.

Selbst wenn man dieses Schild nicht liest, merkt man spätestens an der lockeren, burschikosen Art, mit der die Besucher in den Sesseln Platz nehmen, dass sie alle zur besonderen Gilde der Journalisten gehören. Es sind nicht nur deutsche Reporter. Korrespondenten aus fast allen Ländern der Welt sind unter ihnen. Die unkonventionellen Umgangsformen sind ihnen jedoch allen gemeinsam eigen. Sie scheinen internationales Attribut des Pressevolkes zu sein.

Es dauert nicht lange, und der große Saal ist voll. 150 Journalisten sitzen an den Tischen und blicken erwartungsvoll in eine Ecke des Raumes, in der drei Herren hinter einem Mikrofon sitzen.

Das sind die Herren vom Norddeutschen Lloyd. Die Fernseh- und Filmreporter, die in der anderen Ecke des Raumes die Kameras in Stellung bringen, richten ihr ganzes Interesse auf sie. Auch die Jupiterlampen strahlen in die Ecke. Sie vertreiben jeden nur möglichen Schatten aus den Gesichtern der drei Männer.

Jetzt erhebt sich einer von ihnen. Er ist mittelgroß und von kräftiger Statur. Die Augen sind von einer dunklen Hornbrille eingerahmt.

Es ist Richard Bertram, eines der beiden Vorstandsmitglieder des Norddeutschen Lloyd.

„Sehr geehrte Damen und Herren“, beginnt er unter dem Surren der Kameras seine Begrüßungsrede, „Ida darf Ihnen im Namen meiner Gesellschaft dafür danken, dass Sie unserer Einladung nach Bremen so zahlreich gefolgt sind. Wir haben Sie hierher gebeten, um Ihnen unser kommendes Flaggschiff, die ‚Bremen‘, vorzustellen. Der Direktor hebt den Arm und gibt einem Schiffsjungen an der Tür einen Wink. Das Licht geht aus. Der Saal liegt im Dunkel. Die Scheinwerfer schwenken herum und schleudern ihre Lichtbündel auf die Tür. Die Reporter glauben einen Moment zu träumen. Aus dem Dunkel kommt plötzlich der hellerleuchtete Bug eines Schiffes auf sie zu. Erschrocken reißen einige Journalisten die Augen auf. Wie in der effektvollen Szene eines 3-D-Films scheint das Schiff über sie hinwegfahren zu wollen. Direktor Bertram schmunzelt. Die Überraschung ist gelungen, Sie hält jedoch nicht lange an. Die Journalisten erholen sich schnell, und gleich ist ihre berufliche Neugierde wach. Sie gilt dem über drei Meter langen Modell des Ozeanriesen, das nun auf einem fahrbaren Tisch an ihnen vorbeirollt und von den Schiffsjungen in die Mitte des Saales gestellt wird. Das also ist sie, die ‚Bremen‘. Anderthalb Jahre haben sie alle darauf gewartet, sie zu Gesicht zu bekommen. Seit anderthalb Jahren liegt sie auf der Werft in Bremen-Vegesack. Und bis heute hat niemand gewusst, wie das Schiff aussehen wird, das nach einer Pause von 20 Jahren eine große Tradition auf der Nordatlantikroute wieder aufnehmen soll. Gerüchtweise hatte man vernommen, dass die ‚Bremen‘ im Gegensatz zu ihren berühmten Vorgängerinnen nur einen Schornstein bekommen soll. Die Bestätigung dieses Gerüchtes ist nun auch das erste, was die meisten Journalisten feststellen. Die moderne Stromlinienform des Schornsteins fällt jedoch nur angenehm auf. Sie beherrscht das ganze Bild des Schiffes. Richard Bertram lässt das Licht wieder einschalten, um sich den Fragen der Reporter zu stellen. Er braucht nicht lange zu warten. Ehe er sich versieht, steckt er inmitten einer heißen Diskussion um die ‚Bremen‘, die nun das fünfte Schiff mit dem gleichen Namen ist. Zuerst sind die Fragen technischer Natur. Sie beziehen sich auf Details der Organisation und der

Ausrüstung. Plötzlich aber sieht Richard Bertram, wie Pit Lorenz aufsteht, der Verkehrssachverständige einer großen Wirtschaftszeitung. Bertram kennt Lorenz seit vielen Jahren. Obwohl er ihn persönlich recht sympathisch findet, fürchtet er seine oft recht kritischen Artikel.

„Sagen Sie, Herr Bertram“, fragt Lorenz, „können Sie überhaupt noch eine einzige Nacht schlafen? Ich könnte mir denken, dass Ihnen die Verantwortung für die 95 Millionen, die dieses Schiff kostet, Alträume bereitet. Schließlich scheinen die Zukunftsaussichten für die Passagierschiffahrt nicht sehr rosig. Das Flugzeug, insbesondere das Düsenflugzeug, das in den nächsten Jahren in Massen aufkreuzen wird, ist eine sehr gefährliche Konkurrenz.“ Der Lloyddirektor nimmt seine Brille ab. Auf größere Entfernung kann er so besser sehen. Er sieht Lorenz genau an, als er antwortet:

„Ich bin ja leider sehr viel auf Reisen, Herr Lorenz, und muss deshalb fast jede Nacht in einem anderen Bett schlafen. Aber Sie können mir glauben, ich schlafe ganz ausgezeichnet, und zwar nicht, weil ich verantwortungslos bin, sondern weil unsere ‚Bremen‘ trotz der wachsenden Konkurrenz aus der Luft eine echte Chance hat.“

„Ist das nicht übertriebener Optimismus, Herr Bertram? Sie wissen, dass schon im vergangenen Jahr mehr Menschen mit dem Flugzeug über den Atlantik befördert worden sind als mit dem Schiff. Und diese Entwicklung geht immer noch weiter. In zwei oder drei Jahren werden wahrscheinlich bereits 70 Prozent der Reisenden das Flugzeug benutzen.“

„Sie vergessen, dass sich die Gesamtzahl der Reisenden in den letzten Jahren verdoppelt hat und auch noch weiter zunehmen wird“, unterbricht Bertram den Journalisten. „Es werden also immer noch genug Passagiere für unsere Schiffe übrigbleiben. Die Erfahrung der letzten Jahre hat das bewiesen.“

Pit Lorenz zieht skeptisch die Augenbrauen hoch: „Hoffentlich werden Sie nicht enttäuscht.“

„Das werden wir bestimmt nicht. Wir sind unserer Sache so sicher, dass wir sogar das Wagnis eingegangen sind, dem Schiff den Namen ‚Bremen‘ zu geben.“

„Wieso ist der Name ein Wagnis?“

„Weil er verpflichtet. Sie wissen vielleicht, wir haben vor hundert Jahren mit einer ‚Bremen‘ als erstem Passagierschiff angefangen. Viermal hat seit jener Zeit immer wieder eine ‚Bremen‘ eine große neue Epoche auf den Weltmeeren eingeleitet. Die ‚Bremen‘ war stets unser Schrittmacher. Das soll sie auch jetzt wieder sein.“

Der Journalist schüttelt den Kopf. Zweifelnd fragt er: „Verzeihen Sie, Herr Bertram, glauben Sie denn wirklich noch an eine ‚neue große Epoche‘ in der Passagierfahrt?“ — „Wenn schon nicht an eine Große, so aber auf alle Fälle an eine Neue,“ — „und Sie glauben, der Name ‚Bremen‘ genügt, um diese Epoche einzuleiten?“

„Nein, der Name allein tut es natürlich nicht. Er hat es nie getan. Immer waren es besondere Leistungen, die die ‚Bremen‘ an die Spitze einer neuen Blütezeit stellten. Aber so ein paar besondere Trümpfe haben wir auch diesmal im Rücken, um es ihr leichter zu machen,“ Die versammelten Reporter horchen auf. Das ist Musik für ihre Ohren. Schließlich leben sie ja von den Besonderheiten.

Aber sie müssen sich etwas gedulden. Während sie nämlich ihre Fragen nach den besonderen Trümpfen über den Lloyddirektor ausschütten, schweift Richard Bertram mit seinen Gedanken für einen Augenblick ab. In wenigen Sekunden sieht er die vier Schiffe der „Bremen-Familie“ an sich vorüberziehen. Er weiß, dass es für die fünfte „Bremen“ in der Tat schwer werden wird, nicht im Schatten ihrer berühmten Vorgängerinnen zu verblassen, denn jedes der vier Schiffe war in seinen Tagen eine Sensation,