

fe, haben nicht sie, sondern die Beamten der Regierung die Sorgepflicht für die durch Flüchtlinge auf über drei Millionen Menschen angewachsene Bevölkerung der Hauptstadt.

Vor allem aber: Mit dem Endsieg verlören die roten Kambodschaner ihre Partner für einträgliche Geschäfte. Zum erstenmal seit Beginn des Bürgerkriegs stieg der kambodschanische Export an Kautschuk seit Jahresanfang auf über 2000 Tonnen pro Monat, eine bescheidene Größe zwar, für Lon Nol aber die wichtigste Devisenquelle.

Das Rohgummi wird auf den Farmen französischer Besitzer im Norden und Nordwesten geerntet, unter Kontrolle der Roten Khmer nach Pnom Penh gebracht, hier bearbeitet und auf Frachtern nach Europa verladen. Plantagenarbeiter, die Roten Khmer und die Regierung teilen sich in den Gewinn.

Um ihre Truppen mit Zigaretten zu versorgen, lassen die Guerillas die Tabakfelder im Norden abernten, die getrockneten Bündel in die staatliche Zigarettenfabrik von Pnom Penh schaffen und sich als Entgelt ihren Anteil in fertigen Zigaretten auszahlen. Schiffs- und Lastwagen-Konvois mit Lebensmitteln und Konsumwaren erreichen die Hauptstadt, wann immer die Roten Khmer es wollen, und sie wollen es nur, wenn sie ein lohnendes Wegegeld kassiert haben.

So gibt es in der belagerten kambodschanischen Hauptstadt — eine filmreife Kulisse französischer Kolonialprovinz — so gut wie alles zu kaufen. Zwar sind die Lebensmittelpreise seit Januar erneut um 50 Prozent gestiegen, zwar waren einige chinesische Händler, die zu früh an später dachten, nur unter militärischem Druck bereit, ihre gehamsterten Reisbestände zu verkaufen. Doch Schlange stehen muß man in Kambodscha vorerst nur nach Benzin.

Über das Kopfsteinpflaster holpern nach wie vor Eis- und Limonadenverkäufer, das Chateaubriand im „Café de Paris“ ist so saftig wie je, in den Ministerien funktionieren die Klimaanlageanlagen, und in den Swimming-pools der Villen planschen die Kinder der Reichen.

An die Wirklichkeit des Krieges erinnert die Kambodschaner in Pnom Penh nur das Donnerrollen der nahen Flächenbombardements, das oft die Fensterscheiben klirren läßt. Wie viele Zivilisten die amerikanische Luftwaffe mit ihren stupiden Flächenwürfen nach Planquadraten tötet, weiß nicht einmal die kambodschanische Führung. Die Roten Khmer haben, wie einst in Vietnam die Vietcong, längst wirksame Mittel gefunden, dem Tod aus der Luft zu entgehen.

Mitunter scheint die Schlacht um Pnom Penh gar zum Theaterkrieg zu geraten, den die Einwohner vom Logenplatz aus betrachten. Vorletzten Samstag, mittags zwischen elf und zwei, griffen mehrere Pulks amerikanischer Bomber vermutete Erdbunker der Roten Khmer auf dem Ostufer des Me-

kong an, genau gegenüber dem Königspalast. Tausende standen auf der Uferpromenade und verfolgten händeklatschend den Einsatz, Eisverkäufer und Händler mit türkischem Honig machten bei dem napalmbeleuchteten Schauspiel ihr bestes Geschäft.

Arrabals irrsinniges Pamphlet „Picknick auf dem Felde“ wird in Kambodscha von der Wirklichkeit noch überholt. Wer will, kann mit dem Fahrrad in wenigen Minuten in die vorderste Linie fahren, Besucher sind erwünscht, Damenbegleitung ist willkommen. An den Feldtelefonen und vor den Schießscharten der Unterstände und Brückenposten sitzen dann oft junge Mädchen im zerknautschten Sarong, während die Kavaliere ihren Rausch auf dem Feldbett ausschlafen. Die Armeeführung zeigt Verständnis: „Der



Staatschef Lon Nol
„Picknick auf dem Felde“

kambodschanische Soldat ist am tapfersten, wenn er seine Familie bei sich hat.“

Die Wahrheit ist: Die Zahl derer, die noch davon überzeugt scheinen, daß die Freiheit der Welt ausgerechnet am Mekong verteidigt werden muß, wird von Tag zu Tag kleiner. Doch die Dramaturgie des Kriegstheaters verlangt es wohl, daß selbst die überflüssigen Chargen ihre Rolle bis zum Ende spielen: Gestützt auf zwei Obristen, verlas der gelähmte Marschall Lon Nol zur Feier des 1. Mai eine vorbereitete Rede. Kaum eine Hundertschaft war bereit, ihm dabei zuzuhören. Als der Wind ihm ein Manuskript-Blatt aus den zitterigen Händen riß, sahert die hundert ungerührt zu, bis ein General es mühsam aus den Blumenstauden fischte.

Der Jubel um Lon Nol, den bis vor kurzem noch sein Bruder Lon Non or-

ganisierte, ist verstummt: Der Bruder hatte sich einen Tag vorher amerikanisch empfohlen. Umringt von seinen Revolvermännern, die ihn von manchem Gegner befreit hatten, kletterte er auf dem Flugplatz Pochentong ins Flugzeug, „seine Mission“, so ließ er wissen, „sei nunmehr erfüllt“.

Wer von den möglichen Aspiranten in der Führung von Pnom Penh überhaupt noch eine Mission zu erfüllen hat, ist gänzlich unklar. Unter dem neugebildeten Nationalen Rat gibt man dem Ex-General In Tam, genannt „der Unbestechliche“, noch die meisten Chancen. In Tam, der mit Lon Nol gegen Prinz Sihanouk putschte, sich später aber mit dem Marschall überwarf und voriges Jahr auf dunkle Weise die Präsidentschaftswahl gegen Lon Nol verlor („Ich habe die Wähler gewonnen, Lon Nol die Wahlen“), lebt heute zurückgezogen in einem bescheidenen Vorstadthaus, umgeben von Affenkäfigen und Hundezwiegern.

Von seinem Rivalen Sihanouk, den die meisten Kambodschaner, auch in der Armee, als den einzigen Retter aus der Krise anerkennen wollen, hält der General nicht viel. In Tam zum SPIEGEL: „Man darf einem Tiger nicht glauben, daß er kein Fleisch isst, sowenig wie einem König, daß er den Thron nicht liebt.“

ROLLS-ROYCE

Gipfel der Distinktion

Die Versteigerung von Rolls-Royce endete mit einer Enttäuschung. Weil niemand den erhofften Preis zahlen wollte, wird die Firma jetzt an der Börse verkauft — zu 90 Pence die Aktie.

Das Gefühl, in einem Rolls-Royce zu fahren, so schwärmte einst die britische Romanschriftstellerin Brigid Brophy, sei etwa so, als werde „die Seele von Engeln himmelwärts getragen“.

Einer der ersten bundesdeutschen Rolls-Royce-Käufer, Herbert G. Styler, bestätigte: „Für mich existiert gar kein anderes Auto als Rolls-Royce, er ist der Gipfel der Distinktion. Einen Rolls-Royce-Fahrer umgibt der herrliche Nimbus gepflegter Vornehmheit.“

Vergangene Woche wurde deutlich, wie wenig der Nimbus der Vornehmheit selbst millionenschweren britischen Bossen noch wert ist. Nach der wohl denkwürdigsten Auktion der Industriegeschichte verkündete am Donnerstagnachmittag Jacob Rothschild von der Londoner Rothschild Bank:

Keiner der Teilnehmer ah der Versteigerung habe für die Automobilfabrik annähernd soviel geboten, wie Rothschild angesichts der Aktiva des Konzerns für angemessen hielt. Das Unternehmen werde daher im Wege der Aktienaussgabe an der Börse ver-

kauf. Erhoffter Erlös: 38,4 Millionen Pfund — 269 Millionen Mark.

Daß Rolls-Royce Motors Ltd. überhaupt meistbietend zur Versteigerung angeboten wurde, ist das Ergebnis einer gigantischen Fehlspekulation seiner früheren Manager. Im Februar 1971 mußte die damalige Firma Rolls-Royce Ltd. Konkurs anmelden. Der Konzern, der 90 Prozent seines Umsatzes mit Flugzeugmotoren machte, hatte sich an einem Jet-Auftrag für den „Tristar“ der US-Firma Lockheed übernommen.

Englands konservativer Premier Edward Heath teilte daraufhin das Unternehmen in zwei Teile: Den Defizit-Bereich Großtriebwerksbau ließ er unter dem Namen „Rolls-Royce (1971) Ltd.“ verstaatlichen. Der profitable Bereich Autobau aber wurde dem Konkursverwalter Nicholson als „Rolls-Royce Motors Ltd.“ zum Verkauf überlassen.

Mit der Versilberung des Kleinods der britischen Industrie beauftragte Nicholson Rothschilds. Die City-Banker entschieden sich für die Versteigerung. Jeder Interessent, der Rolls-Royce en bloc kaufen wollte, mußte sein Angebot bis zum 1. Mai, elf Uhr, in einem versiegelten Umschlag bei Rothschild in der Londoner City abgeben.

Um zu verhindern, daß Rolls-Royce in ausländische Hände — etwa Deutschlands Daimler-Benz oder Japans Mitsubishi — gerät, hatte sich Konkursverwalter Nicholson eine sinnreiche Sperre ausgedacht. Ein ausländischer Erwerber sollte zwar sämtliche Anlagen erwerben, aber nicht den Namen Rolls-Royce verwenden dürfen.

Damit aber waren Ausländer als Auktionsteilnehmer so gut wie ausgeschlossen. Denn ohne den Namen Rolls-Royce — das beste, was die Firma überhaupt anzubieten hat — wäre ein Erwerb der Firma sinnlos gewesen: Entgegen der landläufigen Meinung und einer seit 50 Jahren betriebenen Eigenwerbung ist ein Rolls-Royce nicht „der beste Wagen der Welt“.

So registrierte der amerikanische Motor-Journalist Ken W. Purdy bei dem Modell „Corniche“, das in der Bundesrepublik nicht unter 147 000 Mark zu haben ist, „mehr Schlingern, mehr Reifenquietschen und stärkeres Untersteuern in hart gefahrenen Kurven als bei anderen Wagen der Gran-Turismo-Klasse“.

Selbst britischen Testern erschien es etwas „extrem“, daß bei der Staatskarosse Phantom V zuerst das rechte Vorderrad entfernt werden muß, bevor die Zündkerzen ausgewechselt werden können.

„Der Anspruch, die besten Autos der Welt zu bauen“, urteilt Purdy, sei längst von Rolls-Royce auf die Firma Daimler-Benz übergegangen. Deren Autos seien „ebenso bequem, technisch aufwendiger, besser im Fahrverhalten, schneller und, im Fall des 600er Pullman, sogar größer“ als ein Rolls-Royce.

Dennoch wächst die Gemeinde der Rolls-Royce-Bewunderer ständig. 2473 Luxuswagen verließen 1972 das Werk in Crewe — mehr als jemals zuvor in der 69jährigen Firmengeschichte. Meistgekauftes Modell ist der Silver Shadow

den von Rolls-Royce-Werkern weitgehend in Handarbeit hergestellt.

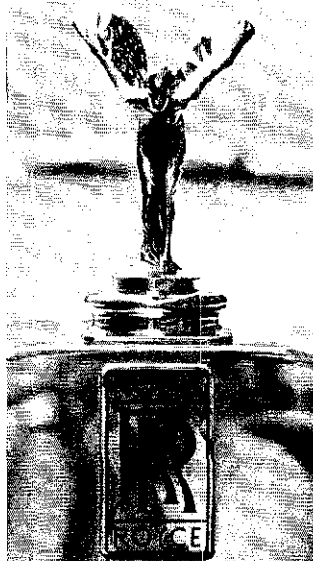
Der patriotische British-Leyland-Boss Lord Stokes war es auch, der während der letzten Woche ausländische Interessenten zusätzlich von einem Rolls-Royce-Erwerb abschreckte. In Zeitungsanzeigen warnte er potentielle Bieter aus dem Ausland, er werde die Fertigung von Rolls-Royce-Karosserien einstellen, falls die Firma in nicht-britische Hände gerate. Diese Furcht indes war überflüssig. Schon die erste Durchsicht der Kauf-Offerten ergab: Sämtliche Bewerber waren Briten.



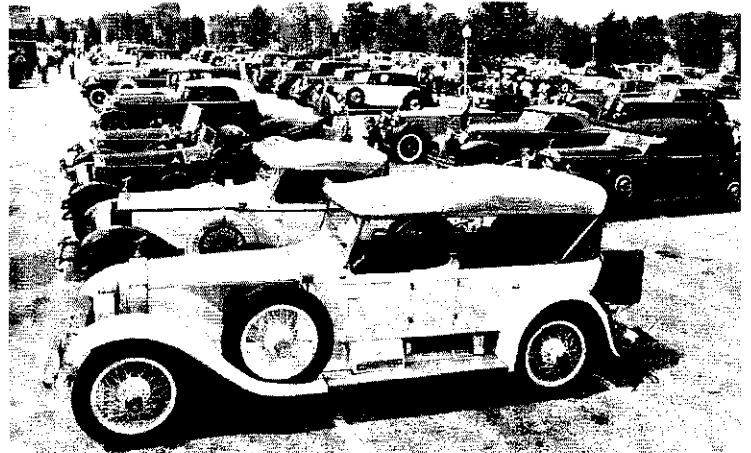
Rothschild



Silver Shadow



Emily



Treffen amerikanischer Rolls-Royce-Fans

Rolls-Royce-Versteigerer, Emblem, Produkte: „Herrlicher Nimbus gepflegter Vornehmheit“

(Preis in der Bundesrepublik: ab 106 000 Mark) mit einer für die Firma geradezu revolutionären Technik. Als erster Rolls-Royce verfügt er über vier voneinander unabhängig aufgehängte Räder mit Scheibenbremsen. Selbst die elektrische Uhr, einst laut Rolls-Royce-Werbung die einzige Lärmquelle bei Tempo 100, tickt neuerdings leiser — sie stammt von Kienzle.

Auch die Karosserie des Rolls-Royce Silver-Shadow sowie des bis auf den Kühlergrill identischen Bentley ist nicht Rolls-Royce-made. Sie wird auf Spezialmaschinen des „Mini“-Produzenten British Leyland gepreßt. Lediglich die Karossen für die teureren Modelle wer-

Als aber Konkursverwalter Nicholson dann zusammen mit den Rothschilds die Offerten näher prüfte, wurde die Runde im Auktionszimmer immer stiller: Keiner der Interessenten hatte mehr als 35 Millionen Pfund geboten. Auf 40 bis 50 Millionen Pfund aber hatten City-Insider den Wert von Rolls-Royce geschätzt.

Um eine Verschleuderung der nationalen Institution zu verhindern, entschlossen sich Nicholson und die Rothschild-Banker zum Verkauf an der Börse. Bis zum Donnerstag dieser Woche haben Interessenten Gelegenheit, über ihre Hausbanken Rolls-Royce-Aktien zu ordern. Stückpreis: 90 Pence.