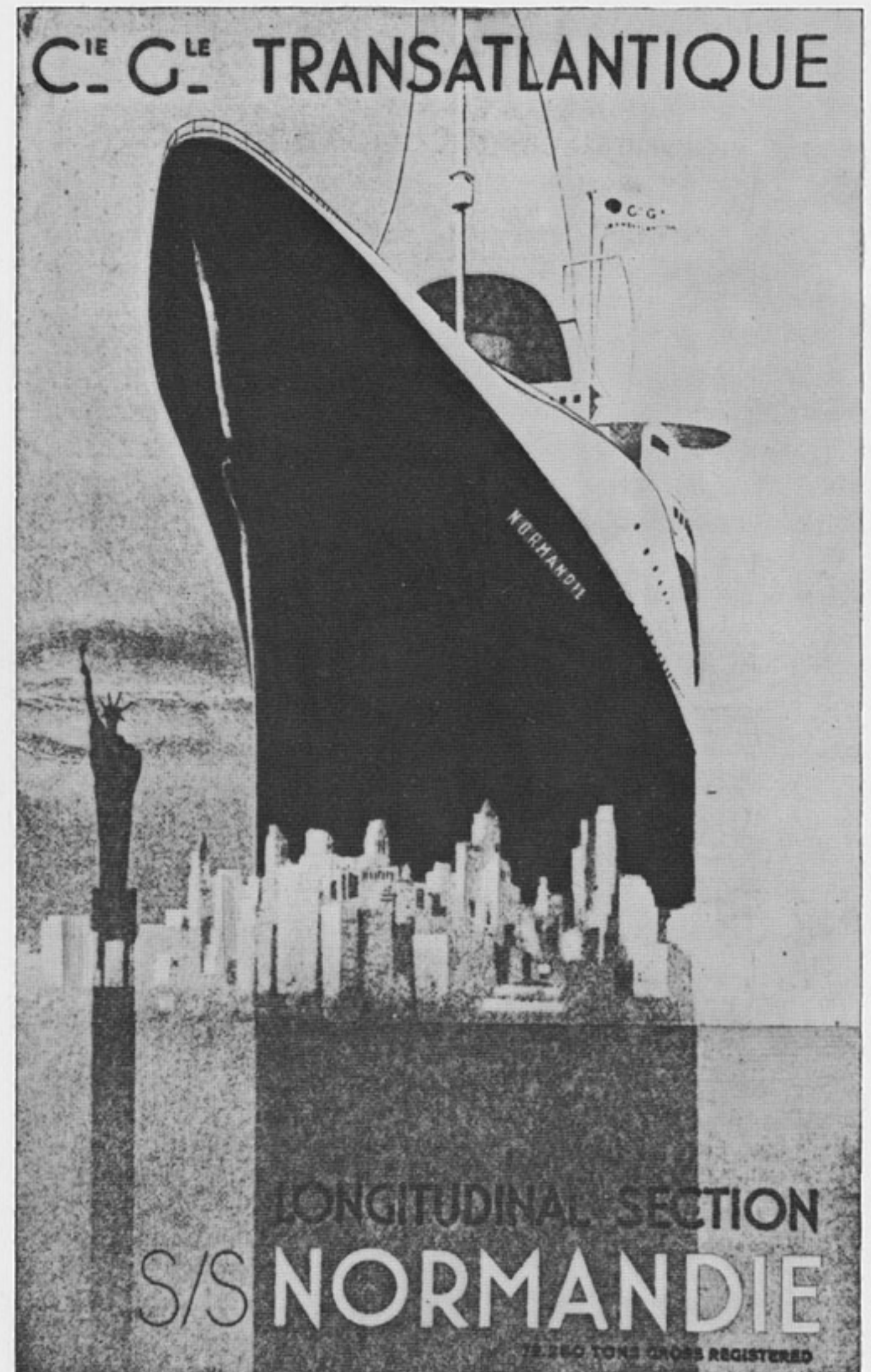


DIE NORMANDIE 1935–1947 Der Stolz der Compagnie Générale Transatlantique

James Peter Smith, Howald/Luxemburg

In den zwanziger und dreißiger Jahren entfachte zwischen den großen nationalen Reedereien ein regelrechter Wettkampf. Jeder wollte das größte und schönste Passagierschiff vorzeigen. Die damaligen Ozeandampfer waren an Komfort und Luxus fast nicht mehr zu überbieten. Die bekanntesten Künstler wurden herangezogen, um die Inneneinrichtungen prachtvoll zu gestalten. Immer wieder wurden neue Antriebstechniken entwickelt, um somit die Weltmeere in immer kürzerer Zeit zu bezwingen. Es muß wohl ein Hochgenuß gewesen sein, auf solch einem schwimmenden Palast die Ozeane zu durchqueren. Die Betreuung der Passagiere war optimal und nicht mehr steigerungsfähig. Eine der ersten Spülmaschinen überhaupt wurde übrigens auf der CHAMPOLLION installiert. Dies mag die damaligen Passagiere wohl recht wenig interessiert haben, beweist uns jedoch die moderne Ausstattung der KÜCHENEINRICHTUNGEN. Nicht nur die CHAMPOLLION sondern auch die anderen Schiffe, wie z. B. die OCÉAN, die ILE DE FRANCE, die QUEEN MARY, die italienische REX, die deutsche EUROPA und BREMEN, die CONTE DI SAVOIA usw. waren wunderschöne Schiffe. Überall wo die Reisenden hinsahen, war alles aus edlen Hölzern, schönen massiven Bronzedeckorationen, vergoldeten Schmiedearbeiten usw. Das schönste, größte und schnellste Passagierschiff war Mitte der dreißiger Jahre die französische NORMANDIE, welche in den Werften von Saint-Nazaire im Auftrag der Compagnie générale transatlantique gebaut wurde. Obwohl die NORMANDIE von Anfang an Verluste einbrachte, war sie trotzdem der Stolz der "grande Nation." Wie so oft vor- und nachher setzte Frankreich sich mit diesem Schiff ein Denkmal; ja ein richtiges Wunder war geschaffen. Bis dato war noch nie ein solches Schiff vom Stapel gelaufen: stolze 83.423 Tonnen. Um diese schwimmende Masse in Fahrt zu bringen, ließen die Planer sich etwas Besonderes einfallen und statteten den schwimmenden Palast mit 4 Elektromotoren aus, welche zusammen 160.000 PS entwickelten und pro zurückgelegte Seemeile 1,7 Tonnen Öl verbrauchten. Dieser Verbrauch entspricht einer Geschwindigkeit von 29 Knoten. Die NORMANDIE war zu dieser Zeit das siebent größte Kraftwerk Europas und vertrat Frankreich würdevoll jenseits der Weltmeere. Bereits die erste Überquerung von Le Havre nach New York brachte dem Schiff und ihren Erbauer große Ehre, denn in nur 4 Tagen, 3 Stunden und 28 Minuten schaffte es der Kapitän, den Atlantik zu überqueren. Diese Zeit entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30,31 Knoten. In New York wurde der Welt schönstes Schiff am 3. Juni 1935 mit großem Triumph empfangen und erhielt für diesen neuen Rekord das Blaue Band zugesprochen. Die Maße der NORMANDIE waren 313 x 35,8 x 11 Meter, der Höhenunterschied zwischen dem Kiel und der Kommandobrücke betrug 39 Meter. Es ist fast unvorstellbar, daß 2000 Passagiere, von einer 1300köpfigen Besatzung betreut, jeden nur erdenklichen Komfort und Luxus genossen. Ob Turn- oder Schwimmhalle, ob Theater oder Wintergarten, alles war vorhanden, um den Passagieren die Überfahrt so angenehm wie möglich zu gestalten. Die prunkvollen Säle waren mit reinstem Marmor ausgelegt, die Schönheit der Wanddekorationen war nicht mehr zu übertreffen. Der Speisesaal der ersten Klasse hatte genau die selben Abmessungen wie die Spiegelgalerie des Schlosses von Versailles. Nur 4 Jahre lang erfreute sich Frankreich an den glorreichen Ozeanüberquerungen der NORMANDIE, denn im August 1939 wurde der Deutsch-Russische Pakt geschlossen und darauf hin (so verschiedene Historiker) schien ein Krieg unabwendbar. Am 23. August desselben Jahres war die letzte Fahrt des Schiffes. Viele der Passagiere waren Flüchtlinge, Amerikaner, welche nach Hause zurückkehrten, oder gar Franzosen und Juden, welche sich absetzten. La Garanderie, Kapitän der NORMANDIE, hatte erfahren, daß das Pan-



zerschiff DEUTSCHLAND sowie der Kreuzer EMDEN sich in den Gewässern um Neufundland befanden, und aus diesem Grund versuchte er, seinen Kurs geheimzuhalten. Nach der üblichen Zwischenstation in Southampton und nachdem das Schiff den Leuchtturm von Bishop Rock hinter sich gelassen hatte, begegnete die NORMANDIE unerwartet dem deutschen Passagierschiff BREMEN, welches auch regelmäßig den Atlantik überquerte. Letztgenanntes Schiff war wegen seiner Eleganz und Schnelligkeit bekannt, doch dem französischen Ozeanriesen unterlegen und somit konnte dieser an der BREMEN vorbeiziehen, und nach 3 Stunden war das deutsche Passagierschiff nicht mehr zu sehen. Da La Garanderie einen stündlichen Kriegsausbruch befürchtete und von den deutschen Kriegsschiffen

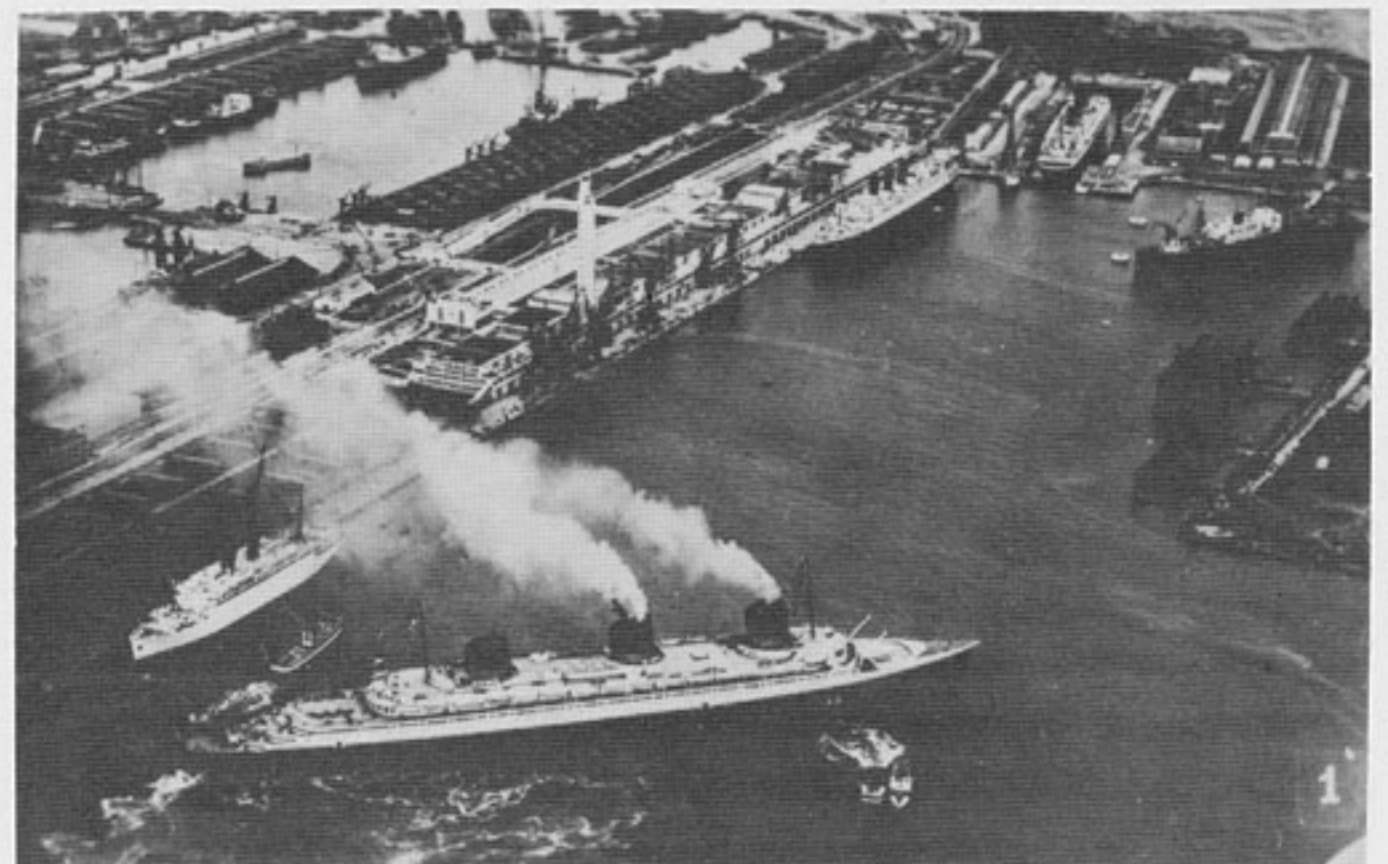


Abb. 1: Manövrieren im Hafen von Le Havre