Die BREMEN erringt das Blaue Band

Peter König, Bremen

Große Schiffe bewegen viele Menschen. Am 22.Juli 1929 traf ein Dampfer in New York ein, der in den folgenden Tagen 70000 Besucher zählte. Zu sehen gab es ein futuristisch anmutendes Schiff: Windschnittig niedrige Schornsteine krönten den weißen Aufbau, dessen elegant geschwungene Front durch großzügige Fenster einen Panoramablick auf die See bot. Der mächtige und gleichzeitig schlanke Bug war an der Spitze durch einen kleinen Wappenschild gekrönt, der auf rot-weißem Grund einen Anker und einen Schlüssel zeigte. Denn der Sitz der Reederei war in Bremen, das Schiff war in Bremen gebaut worden, und auch sein Name lautete BREMEN.

Die BREMEN des Norddeutschen Lloyd war zu diesem Zeitpunkt das größte, schönste und modernste Handelsschiff, das unter deutscher Flagge fuhr. Auf ihrer gerade vollendeten Jungfernfahrt hatte sie das legendäre „Blaue Band" für die schnellste Atlantiküberquerung gewonnen. Vier Tage, 17 Stunden und 42 Minuten, nachdem sie Cherbourg verlassen hatte, erreichte sie das 3164 Seemeilen entfernte Feuerschiff AMBROSE CHANNEL vor der Mündung des Hudson River. Dort musste gestoppt werden, um den Lotsen für die Einfahrt nach New York an Bord zu nehmen. Damit hatte die „Bremen" den seit 20 Jahren bestehenden Geschwindigkeitsrekord der englischen MAURETANIA gebrochen.

Für manche Radiohörer in Deutschland war das zwar eine Sensation, aber keine große Überraschung mehr. Nicht nur die Abreise des Schiffes aus Bremerhaven war von fast allen Radiostationen live übertragen worden, dank neuartiger Funktechnik konnte sich auch während der Überfahrt täglich ein mitreisender Reporter der „Nordischen Rundfunk AG" von Bord der BREMEN melden. Er berichtete vom Forschritt der Reise, von aufkommendem Nebel, der die Fahrt verlangsamte und vom spektakulären Start des Postflugzeugs, das einige hundert Seemeilen vor der amerikanischen Küste mittels eines Katapults von der BREMEN aus gestartet wurde, ohne dass diese ihre Fahrt verlangsamen musste. Das Flugzeug flog mit der Post dem Schiff voraus nach New York und verkürzte damit die Laufzeit eines Briefes zwischen Berlin und New York auf 5 Tage.

Schon durch ihre Jungfernfahrt war die BREMEN weltberühmt geworden. Für deutsche Prominente wie Marlene Dietrich und Max Schmeling war es eine Prestigefrage, über den Atlantik mit der BREMEN zu reisen. Die Innenausstattung im modernen Stil des Art Deco glich der eines mondänen Hotels. *„Die Architektur der BREMEN befreit uns von einer Zeit, in der wir nicht leben wollen und führt uns in die Großartigkeit unseres Zeitalters, in dem wir atmen und nicht ersticken wollen"* – so fasste Fritz August, Innenarchitekt des Schiffes, die Maxime seiner Arbeit zusammen. Erstickt war man auf älteren Dampfern in der Enge des Zwischendecks, in dem in die Auswanderer unter erbärmlichen Bedingungen nach Amerika gelangt waren. Die modernen Gestalter der zwanziger Jahre meinten im überladenen Schwulst der Luxuskabinen aus der Kaiserzeit ebenso wenig atmen zu können. Von beidem fehlte auf der BREMEN jede Spur.

Sie war kompromisslos modern, und sie war darin zu extrem geraten. Die niedrigen Schornsteine, die ihre elegante Silhouette prägten, mussten um fünf Meter erhöht werden, da der Ruß in großen Flocken über das Sonnendeck trieb und bei ungünstigem Wind Abgase in die Lüftungssystem eingesaugt wurden. Die gewaltigen Dampf-

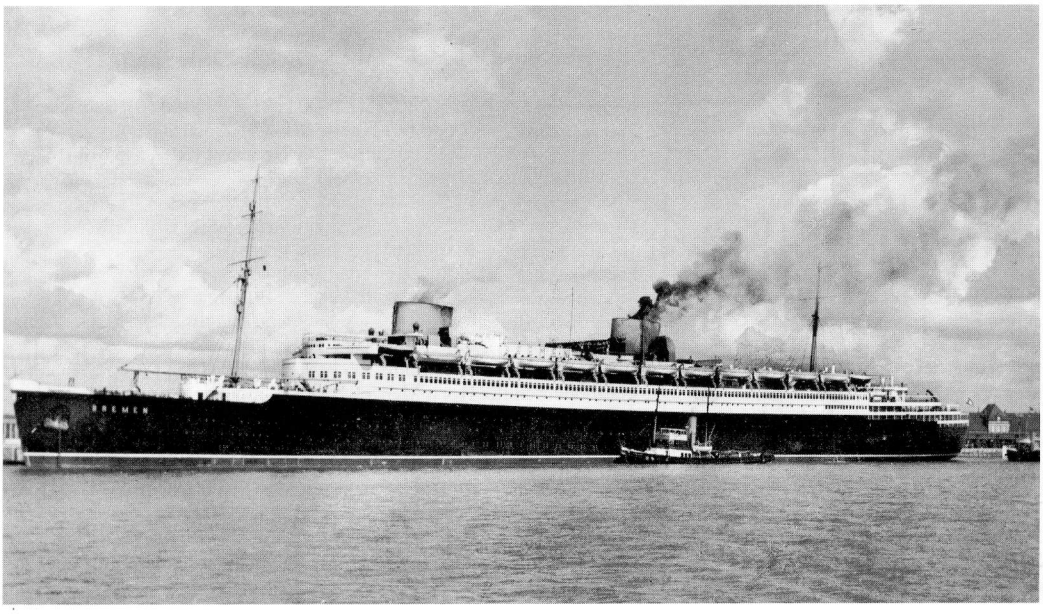

Abb. 1: Die BREMEN beim Auslaufen zu ihrer Rekordfahrt. Später wurden die eleganten flachen Schornsteine um mehrere Meter erhöht, da der Rauch ansonsten das Sonnendeck verdunkelte (Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven).