

Die deutschen Schnelldampfer. T. V, "Bremen" und "Europa" - Ausklang einer Ära

Kludas, Arnold

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kludas, A. (1988). Die deutschen Schnelldampfer. T. V, "Bremen" und "Europa" - Ausklang einer Ära. *Deutsches Schiffsarchiv*, 11, 1-177. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55875-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DIE DEUTSCHEN SCHNELLDAMPFER

V. BREMEN und EUROPA Ausklang einer Ära

VON ARNOLD KLUDAS

Vorgeschichte und Planung

Als die Hamburg-Amerika Linie (Hapag) und der Norddeutsche Lloyd (NDL) 1923 ihre ersten Passagierschiffs-Neubauten nach dem Krieg in Dienst stellten, war nichts mehr so wie vor 1914.¹ Damals waren die Hapag und der Lloyd die größten Reedereien der Welt gewesen. In der Passagierbeförderung auf der Nordatlantikroute nahmen sie quantitativ und qualitativ mit Abstand den ersten Rang ein, wie die folgenden Tabellen zeigen, aus denen sich zum Vergleich auch die veränderte Situation von 1924 ablesen läßt. Diese gravierenden Verschiebungen zuungunsten der deutschen Reedereien waren natürlich die Folge des von Deutschland verlorenen Ersten Weltkriegs.

Der Kriegsausbruch im August 1914 hatte die Schiffe der deutschen Handelsflotte dort überrascht, wo sie sich auf ihren fahrplanmäßigen Reisen gerade befanden. Einige Schiffe, darunter auch Passagierschiffe, wurden gleich zu Kriegsbeginn in feindlichen Häfen beschlagnahmt. Zahllose weitere suchten in neutralen Häfen Schutz oder blieben in ihren neutralen Zielhäfen liegen, darunter Spitzenschnelldampfer des NDL und der Hapag. Fast alle diese neutralen Staaten traten im Laufe der Jahre in den Krieg gegen Deutschland ein und beschlagnahmten die deutschen Schiffe in ihren Häfen. Die größte Beute machten auf diese Art die USA, als sie im April 1917 Deutschland den Krieg erklärten. Der Versailler Vertrag bestimmte dann 1919 die Ablieferung fast aller deutschen Seeschiffe an die Entente.

Tabelle 1: Anzahl der 1913 und 1924 von nordeuropäischen Häfen (also ohne Mittelmeer - New York-Route) nach New York beförderten Passagiere.²

Reederei	1913		1924	
	Passagiere	Platz	Passagiere	Reederei
NDL	175 693	1	92 540	Cunard
Hapag	162 937	2	66 333	White Star
CGT	91 248	3	33 985	United States Lines
Red Star	89 753	4	25 713	CGT
Cunard	77 421	5	19 182	NDL
Holland-Amerika Lijn	69 747	6	11 955	Hapag
WhiteStar	48 496	7	11 953	Holland-Amerika Lijn
1962 Reisen	952 916	Gesamt	458 137	969 Reisen
Deutscher Anteil am Gesamtverkehr				
35,56%			6,80%	

Tabelle 2: Die größten Passagierschiffe der Welt in den Jahren 1914 und 1924

1914					
Name	BRT	Reederei	Passagiere	Kn	
1 BISMARCK*	56551	Hapag	3850	23	
2 VATERLAND*	54282	Hapag	3887	23	
3 IMPERATOR*	52117	Hapag	4594	23	
4 BRITANNIC	48158	White Star	2573	21	
5 AQUITANIA	45647	Cunard	3230	23	
6 OLYMPIC	45324	White Star	2584	21	
7 COLUMBUS*	34351	NDL	2766	18	
8 STATENDAM	32234	Holland-Amerika	3000	18	
9 MAURETANIA	31938	Cunard	2335	25	
10 LUSITANIA	31550	Cunard	2165	25	
11 BELGENLAND	27132	Red Star	2600	17	
12 GEORGE WASHINGTON**	25570	NDL	2679	18	

1924					
Name	BRT	Reederei	Passagiere	Kn	
1 LEVIATHAN**	59957	United States Lines	3003	23	
2 MAJESTIC**	56551	White Star	2145	23	
3 BERENGARIA**	52226	Cunard	2723	23	
4 OLYMPIC	46439	White Star	2400	21	
5 AQUITANIA	45647	Cunard	2200	22	
6 PARIS	34569	CGT	2115	21	
7 HOMERIC**	34351	White Star	2766	19	
8 COLUMBUS*	32354	NDL	1792	18	
9 MAURETANIA	30696	Cunard	1756	24	
10 BELGENLAND	27132	Red Star	2600	16	
11 EMPRESS OF SCOTLAND**	25160	Canadian Pacific	1473	17	

* Deutsches Fahrgastschiff

** Ehemaliges deutsches Fahrgastschiff

Die bald nach dem Ende der Feindseligkeiten wieder einsetzende Überseeschifffahrt begann also ohne die Deutschen. Ihre Schiffe fuhren jetzt unter den Flaggen der Kriegsgegner, deren Reedereien vor dem Kriege die Hauptkonkurrenten der Deutschen gewesen waren. Britische und amerikanische Gesellschaften stießen in das Vakuum vor, das sich nach dem Ausfall der deutschen Reedereien auf den Passagierlinien von Hamburg und Bremerhaven nach Übersee gebildet hatte, und eröffneten Liniendienste auf den ehemals von den Deutschen befahrenen Routen. Dieser Situation sahen sich die Bremer und Hamburger gegenüber, als sie 1921/22 mit bescheidenen, drittklassigen Schiffen wieder in ihre traditionellen Fahrtgebiete eintraten.

Damit sind aber noch längst nicht alle Schwierigkeiten genannt, denen die zum Wiederaufbau ihrer Positionen entschlossenen Reeder ausgesetzt waren. Ein besonderes Problem war die Finanzierung der notwendigen Neubauten. Obwohl das Deutsche Reich zur Entschädigung der kriegsbedingten materiellen Verluste der Reedereien verpflichtet war, wur-

den nur Teilbeträge vergütet; und diese wurden noch durch die große Inflation entwertet. Die Reedereien mußten sich also verschulden, um Neubauten finanzieren zu können. Noch eine andere Schwierigkeit stellte sich der Wiederaufnahme der nordatlantischen Passagierschiffahrt entgegen: die drastische Reduzierung der amerikanischen Einwanderungsquoten. Dieses Problem berührte allerdings nicht nur die Deutschen.

Am 1. Juli 1921 trat der »United States 3% Immigration Restriction Act« in Kraft. Durch dieses Gesetz wurde die Einwanderung von Ausländern auf 3% der Anzahl der im Ausland geborenen amerikanischen Staatsbürger begrenzt, wobei diese 3% auf die einzelnen Nationen bezogen wurden. In absoluten Zahlen bedeutete das eine Verringerung der Einwanderung von 1 141 000 Menschen im letzten vollen Friedensjahr 1913 auf 357 000 jährlich nach dem neuen Gesetz. Die deutsche Quote betrug danach 67 707 Menschen. 1924 wurde diese Regelung durch den »Immigration Act of 1924« noch verschärft: Jetzt durften statt 3 nur noch 2% einwandern, wodurch die Quote noch einmal um ein Drittel absank.³ Das bedeutete eine grundlegende Änderung der Geschäftsgrundlagen in der nordatlantischen Passagierschiffahrt. Noch war zudem nicht erkennenbar, ob und in welchem Maße andere Passagiere an die Stelle der ausgefallenen Auswanderer treten würden; in Frage kamen eigentlich nur Touristen. Denen konnte man aber wiederum keine Zwischendecks-Schlafsäle anbieten, sondern man hätte dann auch die III. Klasse mit Kabinen ausstatten müssen.

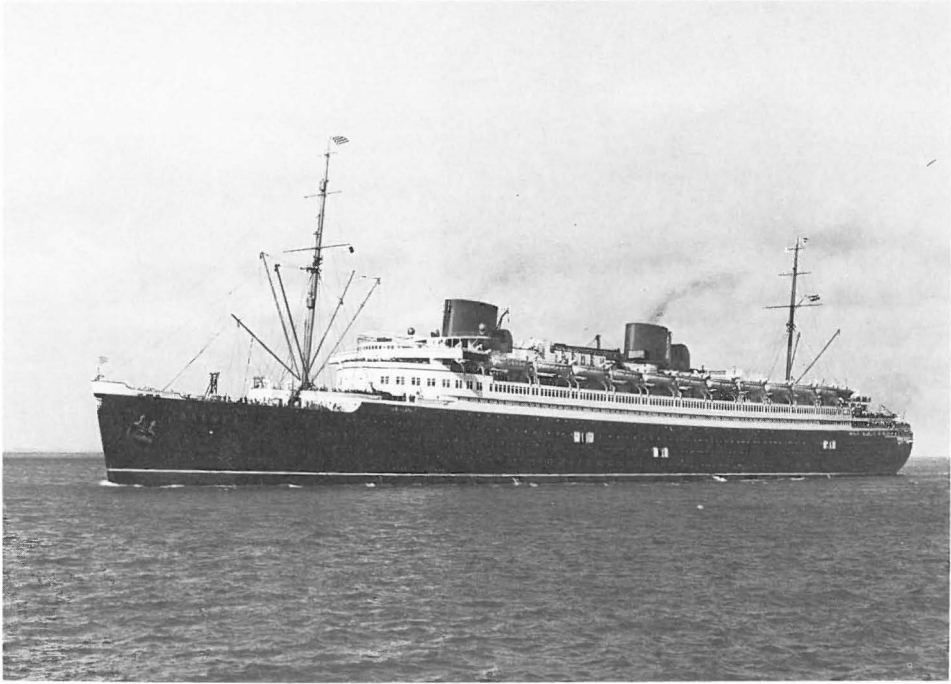
Unter solchen Umständen vollzog sich das Neubauprogramm des Norddeutschen Lloyd nach dem Krieg eher tastend. Für den New York-Dienst kamen 1923 und 1924 die 13 325 BRT großen Schwestern MÜNCHEN und STUTTGART in Fahrt, an deren Seite im Sommer 1924 allerdings ein ausgesprochenes Großschiff trat, die 32 354 BRT große COLUMBUS.⁴ Dieses Schiff war schon 1914 in Danzig auf Kiel gelegt und nach einigem nachkriegsbedingtem Hin und Her schließlich für den Lloyd fertiggebaut worden. 1925 stellte der NDL mit der 15 286 BRT großen BERLIN einen weiteren Neubau für die New York-Fahrt in Dienst. Diese vier Schiffe waren natürlich alles andere als eine homogene Flotte, und um so höher ist der Erfolg zu werten, den der Lloyd mit solchem Schiffspark errang, der in Spitzenzeiten durch ältere Tonnage unterstützt werden konnte. Hatte der NDL 1924 mit 31 858 Passagieren in beiden Richtungen 4,06% aller Nordatlantikpassagiere⁵ befördert, so waren es 1926 mit 70 114 Passagieren 7,41%; mit diesem Ergebnis rangierte der Lloyd auf Platz 4 der internationalen Reedereien hinter Cunard, White Star und United States Lines. Angesichts des unausgewogenen Schiffsparks des Norddeutschen Lloyd konnte es für diese Erfolgsziffern nur eine Erklärung geben, und das war der sprichwörtliche Lloyd-Service. Darin hatten sich die Bremer schon vor 1914 nicht übertreffen lassen, und beim internationalen Reisepublikum war die Erinnerung an die unnachahmliche Lloyd-Atmosphäre noch nicht verblaßt. Diese Faktoren führten 1926 beim Vorstand des NDL zu Überlegungen, ob man nicht durch geeignete Neubauten die eigene Position noch weiter verbessern oder gar die frühere Führungsrolle wieder einnehmen könnte.

Diese Überlegungen fanden vor dem Hintergrund des am 19. März 1926 mit der Hapag abgeschlossenen Betriebsgemeinschaftsvertrags statt, der für die nächsten 30 Jahre jegliche Konkurrenz zwischen Hapag und Lloyd dadurch ausschalten sollte, daß alle Linien gemeinsam und mit möglichst gleichem Schiffsmaterial befahren werden sollten.⁶ Zu diesem Zusammenschluß der beiden Großreedereien hatte auch die im Januar 1926 bekanntgegebene Fusion zwischen den beiden Hamburger Reedereigruppen Deutsch-Austral/Kosmos und den Stinnes-Linien ursächlich beigetragen. Durch die Bildung dieser dritten Großreederei sahen Hapag und Lloyd ihre Geschäfte zumindest beeinträchtigt, und gemeinsam glaubte man sich besser dagegen schützen zu können. Aus berechtigter Furcht vor den amerikanischen Anti-Trust-Gesetzen beschlossen Hapag und Lloyd, ihre Pläne vorläufig geheimzuhalten. Die Vorbereitungen für die gemeinsamen Liniendienste wurden

ab Mai 1926 diskutiert. Im Sommer fanden programmatische Besprechungen zwischen beiden Vorständen statt, in denen über die Verteilung des Schiffsparks beider Reedereien auf die einzelnen Routen gesprochen wurde und bei denen erstmals der Gedanke an den Bau eines verbesserten Schwesterschiffs der COLUMBUS laut wurde, dessen Planung der NDL bald vorantrieb. Die vom Lloyd beauftragte Baukommission forderte vier deutsche Werften zur Abgabe eines Angebots zum Bau eines 23-Knoten-Schiffes von 35 000 BRT auf. Es waren dies die Werften Blohm & Voss, Hamburg, F. Schichau in Danzig, die Hamburger Vulcan-Werft und die AG Weser in Bremen.

Inzwischen waren aber Schatten auf die Verbündeten von Weser und Elbe gefallen. Cuno, der Generaldirektor der Hapag, und sein Bremer Kollege Stimming bemühten sich nach Kräften um einen Ausgleich, konnten sich aber gegen Leute wie Ernst Glässel nicht durchsetzen, der von der Hapag Zugeständnisse forderte, die diese nicht geben konnte. Ende September 1926 konnten sich Stimming und Cuno nur noch ihres guten Willens versichern, der Vertrag war praktisch schon tot. Zum offenen Bruch und zu nachhaltiger Verärgerung auf Seiten des NDL führte dann im Oktober 1926 die Fusion zwischen der Hapag und der Deutsch-Austral/Kosmos/Stinnes-Gruppe, die von der Hapag in einer Zwangslage und keineswegs als Affront gegen den Lloyd vollzogen wurde. Beim Lloyd sah man das anders, und tatsächlich hatten sich nun die Kräfteverhältnisse zugunsten der Hapag verschoben. Zwischen Bremen und Hamburg brach eine neue Eiszeit aus. Die Bremer beschlossen nun einen spektakulären Alleingang in der Schnelldampferfrage.⁷

Noch im Oktober 1926 diskutierte man beim Lloyd erstmals die Möglichkeit eines Fünf-Tage-Schiffs, eines Schnelldampfers also, der die Strecke Englischer Kanal – New York in fünf Tagen zurücklegen konnte. Damit ein solches Schiff in Southampton und Cherbourg zu einer für die Fahrgäste bequemen Zeit abfahren und fünf Tage später zu einer Tageszeit in New York ankommen konnte, zu der noch eine Abfertigung durch die Behörden möglich war, mußte es mindestens 26 Knoten Durchschnitts-Dienstgeschwindigkeit laufen. Die vier Werften wurden jetzt aufgefordert, innerhalb von 14 Tagen modifizierte Unterlagen für ein 26-Knoten-Schiff einzureichen. Dabei kamen natürlich ganz andere Werte heraus. Statt eines Zweischraubenschiffs von 35 000 BRT und 23 Knoten stand jetzt ein Vierschrauben-Schnelldampfer von 46 000 BRT zur Debatte. Als sich die Gremien des NDL am 5. Dezember 1926 erneut zusammensetzten, brachte der zweite Generaldirektor, Ernst Glässel, einen neuen Vorschlag in die Diskussion. Er plädierte dafür, gleich zwei Schnelldampfer zu bestellen, mit denen dann, unter Zuhilfenahme der COLUMBUS, ein wöchentlicher Dienst zwischen Bremerhaven und New York betrieben werden könnte. Das war ein naheliegender Gedanke, der aber trotzdem Bedenken und lebhaftere Kontroversen auslöste. Kernpunkt dieser Auseinandersetzungen war die Frage der Finanzierung. Glässel konnte alle Bedenken zerstreuen. Schließlich gab es noch einmal Uneinigkeit darüber, wer das zweite Schiff bauen sollte. Daß man das erste Schiff bei der AG Weser bestellen würde, stand nicht nur aus lokalpatriotischen Gründen fest, sondern auch deshalb, weil man die Unterstützung des Bankhauses Schröder, des Hauptaktionärs der AG Weser, bei der Finanzierung der Neubauten brauchte. Das zweite Schiff hätte die Mehrheit der Lloyd-Verantwortlichen am liebsten der Schichau-Werft in Danzig gegeben oder – schon weniger gern – der befreundeten Vulcan-Werft, die allerdings das Schiff in Hamburg gebaut haben würde. Und Hamburg war das Reizwort, wie wir später sehen werden. Mit dem Gedanken, das Schiff an Blohm & Voss zu vergeben, der Hauswerft des Hauptkonkurrenten Hapag, konnten sich die Lloyd-Manager am wenigsten anfreunden. Hier setzte sich aber schließlich der Präsident des Aufsichtsrates, Philipp Heineken, mit dem Argument durch, daß man sich bei so einem Auftrag doch wohl der unerreichten Erfahrung von Blohm & Voss im Turbinenbau versichern sollte.⁸ Am Ende kam man am 13. Dezember 1926 zu dem einstimm-

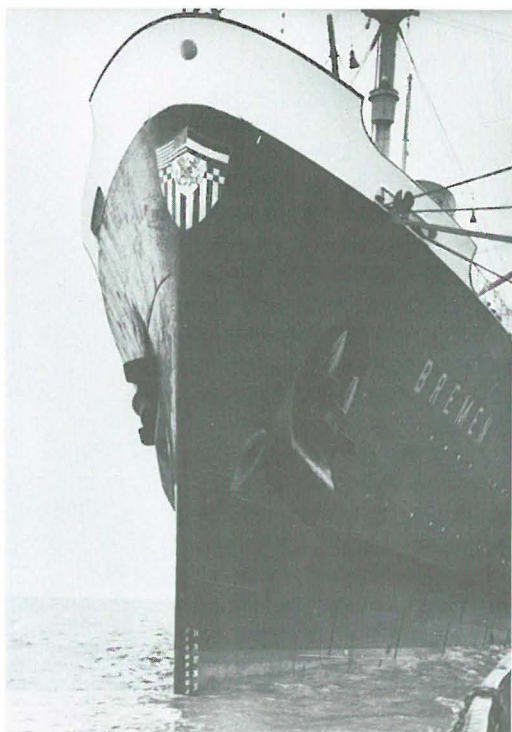


Schnelldampfer BREMEN 1930 vor der Columbuskaje. (Foto: Schemkes)

migen Beschluß, bei der AG Weser und bei Blohm & Voss in Hamburg je einen Vierschrauben-Schnelldampfer von 46000 BRT und 26,25 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit zu bestellen. Geliefert werden sollten beide Schiffe im Frühjahr 1929.

Bau und Ausrüstung

Für die beiden Werften begann jetzt der Kampf gegen die Zeit, denn die 30 Monate bis zur Ablieferung waren knapp, zumal in vielerlei Hinsicht technisches Neuland betreten werden mußte und die Schiffe noch nicht einmal richtig durchkonstruiert waren. Der Lloyd hatte sich ja erst kurz vor Auftragsvergabe für die Schnelldampferversion entschieden. Beim genauen Durchrechnen stellte Blohm & Voss-Chefkonstrukteur Dr. Süchting im Frühjahr 1927 fest, daß die geforderten Eigenschaften mit den vereinbarten Abmessungen nicht zu erreichen waren.⁹ Zeitraubende Konstruktionsänderungen waren die Folge. Gewisse Rivalitäten zwischen den beiden Werften traten zutage; so erwies es sich z. B. als nicht durchführbar, beiden Schiffen identische Antriebsanlagen zu geben.¹⁰ Im Dezember hatte das Bremer Bankhaus Schröder aus den Werften AG Weser in Bremen, Tecklenborg in Geestemünde und dem Hamburger Werk der Vulcan-Werft die Deutsche Schiff- und Maschinenbau AG (Deschimag) gebildet. Schröder kaufte dann weitere Werften und strebte ein Schiffbaumonopol an. Damit geriet er in Hamburg in einen Gegensatz zu Blohm & Voss, was zusätzliche Pikanterien in das Verhältnis Hamburg/Bremen, Hapag/Lloyd und Blohm & Voss/AG Weser brachte.¹¹ Die Hamburger Vulcan-Werft war die Wirkungsstätte Prof. Dr. Bauers gewesen, der als Turbinenfachmann nun der AG Weser zur Verfügung stand und

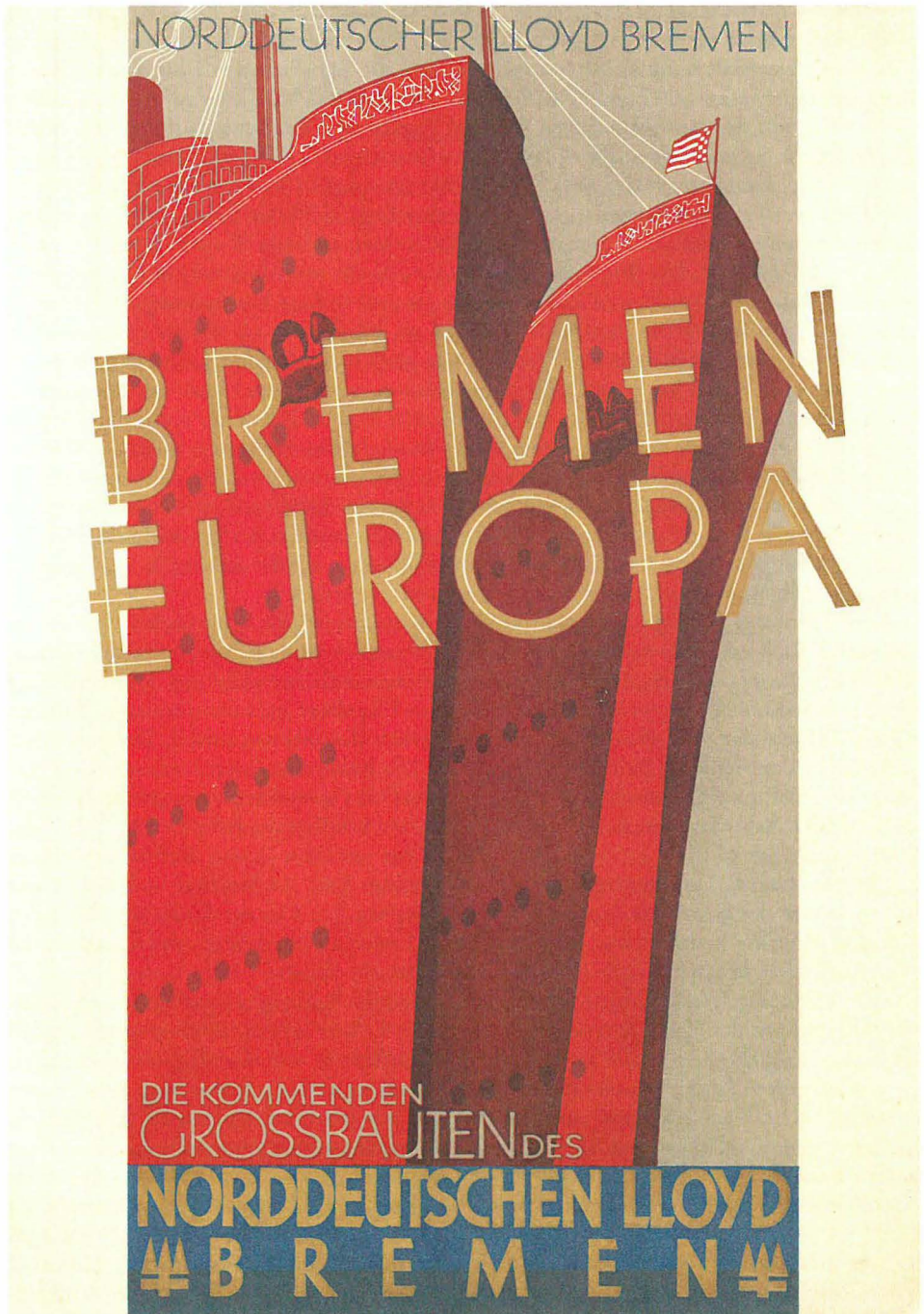


Die Bugansichten der Schwesterschiffe zeigen gewisse Unterschiede. Der größere Radius des Stevens in der Wasserlinie der EUROPA führte bei hoher Fahrt zu un erwünschter Gischtbildung. Die großen Wappenschilder wurden 1935 durch je zwei kleinere Bremer Wappen an Backbord und Steuerbord ersetzt.

sich mit der Antriebsanlage des Bremer Neubaus profilieren wollte. Diese Rivalität zeigte sich auch bei einer anderen Gelegenheit. Bei Schleppversuchen in der Hamburger Schiffbau-Versuchsanstalt hatte sich herausgestellt, daß die vorgesehenen Linien der Schnelldampfer unbefriedigende Ergebnisse lieferten. Dr. Süchting kam jetzt auf den Gedanken, den bereits von dem amerikanischen Admiral Taylor an US-Kriegsschiffen praktizierten Bugwulst auf die geplanten Schnelldampfer zu übertragen.¹² Die Schleppversuche zeigten sofort bessere Resultate, so daß die Linien der BREMEN und EUROPA in einer Versuchsreihe festgelegt wurden. Den Bremern genügte das allerdings nicht; sie ließen in Berlin weitere Schleppversuche¹³ machen und bauten schließlich einen anderen Wulstbug, auf den noch zurückzukommen ist. Der Bugwulst war aber nur eine der schiffbautechnischen Neuerungen beim Bau der BREMEN und EUROPA. Das gesamte äußere Erscheinungsbild brach in einer Weise mit herkömmlichen Bauausführungen, wie man es nie vorher gesehen hatte. Der Vorsteven war als ausfallender Plattenstevan gestaltet und leicht nach vorn geneigt, im Gegensatz zum bisher bei Schnelldampfern üblichen, messerscharf senkrecht abfallenden Dampferstevan. Die Brückenfront war zum ersten Mal im Schiffbau stromlinienförmig ausgebildet, ebenso wie die Schornsteine, die – besonders in der ersten, niedrigen Form – das damals fast futuristische Design der beiden Schiffe unterstrichen. Mit dieser revolutionären Formgebung leiteten die Dampfer eine neue Ära der Schiffsarchitektur ein. Diese war auch an Einzelheiten erkennbar, wie der charakteristischen Art der Promenadendeckverglasung. Dem neuartigen äußeren Erscheinungsbild entsprach die technische Ausstattung, deren Einzelheiten in der Tabelle 3 zusammengestellt wurden.¹⁴

Für die künftigen Fahrgäste – 2200 sollten auf jedem der Schiffe Platz finden – gab es nun allerdings Wichtigeres als moderne Technik. Diese setzten sie als selbstverständlich voraus. Weit mehr Beachtung schenkten die Passagiere verständlicherweise den Kammern und Gesellschaftsräumen, die während der fünftägigen Überfahrt ihr unentrinnbares Zuhause waren. Infolge der von jeher lebhaften Konkurrenz der internationalen Dampferlinien waren die Ansprüche des Reisepublikums hoch. Die Reedereien hatten schon immer versucht, ihre Mitbewerber durch besonderen Komfort oder spezielle Leistungen zu übertreffen. Ihren Höhepunkt hatte diese Entwicklung in den Schiffen der IMPERATOR-Klasse der Hamburg–Amerika Linie gefunden, die unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg in Fahrt gekommen waren. Die repräsentierten in allerbestem Sinn Architektur und Kultur des Grand Hotels der victorianischen bzw. wilhelminischen Ära. Der auf diesen Schiffen in der I. Klasse erreichte Komfort und Service war kaum noch zu überbieten, wenn man einmal von technischen Nuancen, speziell im sanitären Bereich, absieht.

Der Norddeutsche Lloyd hatte während seiner ganzen 70jährigen Geschichte stets in den vorderen Reihen der Passagierreedereien gestanden. Es war für ihn selbstverständlich, daß diese neuen Schiffe auch in der Innenarchitektur erstklassig und einmalig sein sollten. An eine Weiterentwicklung des vor dem Kriege praktizierten Stils dachte man dabei nicht, zumal der erste Nachkriegsneubau eines großen Transatlantikdampfers, die französische ILE DE FRANCE¹⁵, 1927 schon die Maßstäbe eines neuen Einrichtungsstils auf Dampfern gesetzt hatte. Man knüpfte beim Lloyd an die Ausführungen an, mit denen der Münchner Architekt Paul Ludwig Troost schon die vor dem Kriege nicht mehr fertiggewordene erste COLUMBUS (die spätere HOMERIC) gestaltet hatte. Auch die Einrichtung der 1924 fertiggestellten zweiten COLUMBUS stammte von Troost, dem jetzt die Gestaltung des Blohm & Voss-Baus EUROPA übertragen wurde¹⁶, während der Auftrag für die BREMEN an den Düsseldorfer Architekten Fritz August Breuhaus vergeben wurde.¹⁷ Während Troost auf der EUROPA sämtliche Räume der I. und II. Klasse entwarf und auch noch in der III. Klasse wirkte, übernahm Breuhaus nur einzelne Räume der I. Klasse, während die übrigen Einrichtungen von fünf weiteren namhaften Architekten gestaltet wurden, darunter Bruno



Mit diesem aufwendig gedruckten Farbprospekt kündigte der Norddeutsche Lloyd 1928 die bevorstehende Indienststellung seiner Schnelldampfer Neubauten an.



Der Ballsaal der BREMEN wurde von dem Düsseldorfer Architekten Fritz August Breuhaus entworfen. (Aus zeitgen. Prospekt des NDL)

Paul und Rudolf Alexander Schröder, die schon vor 1914 Schiffsräume für den Lloyd entworfen hatten. Zwei Faktoren bestimmten die Arbeit der Architekten ganz wesentlich: Einmal die Forderung der Reederei, sämtliche Speisesäle aller Klassen auf einem Deck unterzubringen, und zum anderen die Möglichkeit, alle Gesellschaftsräume der I. Klasse auf dem Hauptpromenadendeck durch eine mittschiffs verlaufende Längsachse miteinander zu verbinden. Dieser Mittelachse standen normalerweise die Schornsteinschächte im Wege. Auf den Hapag-Dampfern VATERLAND und BISMARCK hatte die Werft Blohm & Voss zum ersten und bislang einzigen Mal die Schornsteinschächte geteilt und seitlich versetzt durch die Passagierdecks geführt, ehe sie sich im Schornstein wieder mittschiffs vereinten. Diese Idee griff man für die BREMEN und EUROPA wieder auf. Die Anordnung ermöglichte nicht nur den hoteltechnisch wünschenswerten Mittelgang in den Kabinendecks, sondern eröffnete den Architekten Gestaltungsfreiheit für eine 160 m lange Flucht eleganter Gesellschaftsräume. Man darf den Innenarchitekten der BREMEN und EUROPA uneingeschränkt attestieren, daß ihre Schöpfungen nicht hinter dem Anspruch zurückblieben, den die Ingenieure mit ihren schiffbaulichen, maschinentechnischen und ausrüstungsmäßigen Höchstleistungen erhoben hatten.

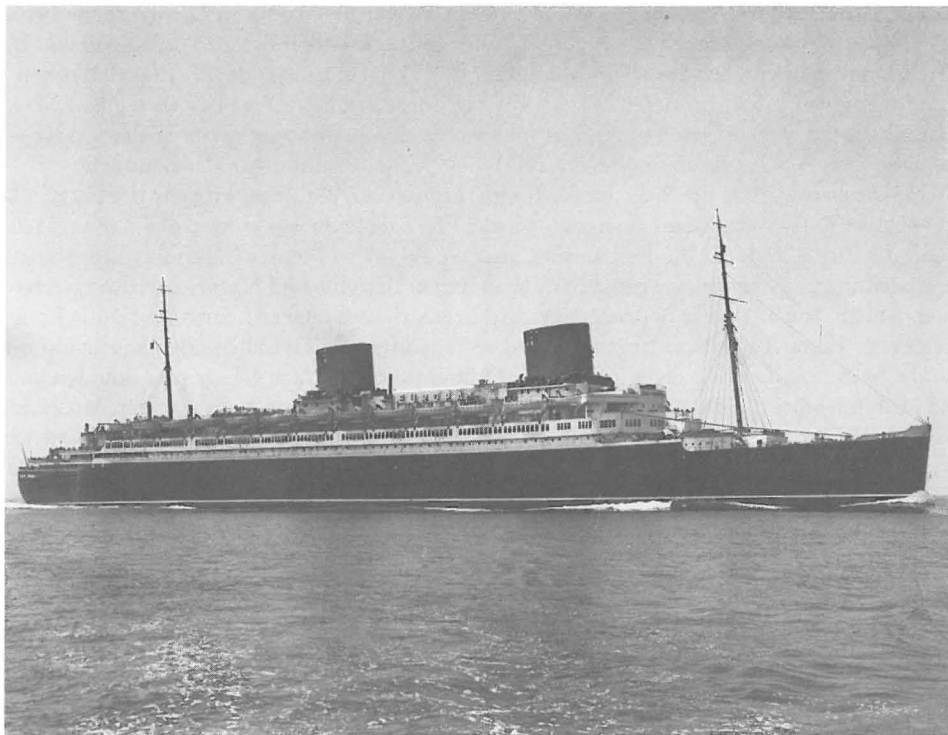
Doch noch lagen die Schiffe auf den Helgen und wuchsen trotz gelegentlicher Streiks der Werftarbeiter planmäßig heran. Hinter den Kulissen jedoch geschah Außerplanmäßiges. Am 28. Februar 1928 hatte der US-Senat einer Entschädigung der deutschen Reedereien für die im April 1917 in US-Häfen beschlagnahmten Schiffe zugestimmt; der NDL rechnete mit 100 Mio. Mark.¹⁸ Der Lloyd plante, mit diesen Zahlungen seine im Zusammenhang mit dem Schnelldampferbau aufgenommenen Verbindlichkeiten zu reduzieren. Die Hapag hatte eine noch höhere Zahlung zu erwarten. Generaldirektor Cuno war der Ansicht, daß man diese Gelder nicht für Prestigemaßnahmen gegeneinander ausgeben sollte und suchte

erneut Verhandlungen mit dem Norddeutschen Lloyd. Basis der neuen Gespräche war der Vertrag von 1926, also ein gemeinsames Befahren aller Routen mit einem gleichwertigen Schiffspark. Das führte zu der Hamburger Forderung, einen der beiden im Bau befindlichen Schnelldampfer im Tausch gegen zwei Hapag-Dampfer der ALBERT-BALLIN-Klasse an die Hapag abzutreten. Jede Reederei hätte dann neben dem Schnelldampfer über zwei 21 000 BRT große Nordatlantik-Schiffe verfügt. Am 19. März 1928 berieten Vorstand und Präsidium des NDL über die Hamburger Vorschläge, und man war schließlich bereit, darauf einzugehen, weil *eine ausreichende Nutzung der Schiffe im Passagierverkehr schon jetzt kaum noch möglich erscheine*.¹⁹ Im Mai war dann davon keine Rede mehr. Die Suche nach einem Kompromiß wurde durch bremische Forderungen erschwert. Unter Hinweis auf die bremischen Hafengebäude für die kommenden Schnelldampfer in Bremerhaven (Columbuskaje und -bahnhof; Nordschleuse) brachte der Lloyd seine Verpflichtung ins Spiel, diese Anlagen auch nutzen zu müssen. Eventuell wäre man zu einer Abgabe der EUROPA an die Hapag bereit, wenn dieses Schiff von Bremerhaven aus fahren würde. Das schien der Hapag aber ebensowenig annehmbar wie die Forderung, dem Lloyd außer den beiden BALLIN-Dampfern zwei weitere Schiffe abzutreten.²⁰ Auch ein letzter Einigungsversuch scheiterte im September 1928 an der Frage der Abtretung der EUROPA.

Inzwischen waren die beiden Schiffe an zwei aufeinanderfolgenden Tagen vom Stapel gelaufen, die EUROPA am 15. August 1928 in Hamburg und die BREMEN am 16. August in Bremen. Ines Glässel, die Tochter des Lloyd-Direktors, taufte die EUROPA, nachdem der amerikanische Botschafter Schurmann dem Schiff, das er als *das letzte Wort im Schiffbau* bezeichnet hatte, Glück und eine lange Fahrzeit zum gegenseitigen Wohl Deutschlands und der USA gewünscht hatte.²¹ Die BREMEN wurde vom Reichspräsidenten Paul von Hindenburg getauft, der in seiner Taufrede ausführte: *Möge das Schiff den deutschen Willen zur friedlichen Mitarbeit unter den Völkern auf die Meere bringen, ... und möge es uns mahnen, daß nur zusammengefaßte Kraft und einiges Wollen uns den Wiederanstieg und die Selbstbehauptung in der Welt verbürgen*.²²

Nach diesen eindrucksvollen Stapelläufen zweifelte niemand daran, daß die EUROPA wie vorgesehen am 24. April 1929 und die BREMEN vierzehn Tage später, am 8. Mai, auf ihre Jungfernenreisen gehen würden. Doch solche Berechnungen ließen die angespannte Konfliktsituation zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern der Werftindustrie außer Betracht. Die unbefriedigenden Erfolge der Arbeiter in den bereits erwähnten kleineren Streiks und die Ablehnung neuer Forderungen der Gewerkschaften (Arbeitszeitverkürzungen, höheres Urlaubsgeld, bis zu 25% Lohnerhöhungen) durch die Arbeitgeber im September 1928 mündeten schließlich am 1. Oktober 1928 in einen Streik, der alle deutschen Seeschiffswerften betraf und die Arbeit an den beiden Schnelldampfern zum Erliegen brachte. Erst im Januar 1929 konnte man sich wieder ans Werk machen. Natürlich war es unmöglich, das verlorene Vierteljahr aufzuholen. Der Lloyd hoffte aber, beide Schiffe wenigstens im Sommer 1929 in Fahrt bringen zu können. Aber auch dabei machte ein unvorhergesehenes Ereignis einen Strich durch die Rechnung.

Um 3 Uhr am Morgen des 26. März 1929 entdeckte ein Kontrollposten an Bord der EUROPA Brandgeruch. Die Werftfeuerwehr war in wenigen Minuten zur Stelle, fand aber eine außerordentlich schwierige Situation vor. Im Stadium der Endausrüstung lagen alle möglichen brennbaren Materialien auf den Gängen und in den Räumen herum, so daß die Flammen reiche Nahrung fanden. Da auch noch überall Türen fehlten, konnte der herrschende Wind das Feuer regelrecht anheizen. Die Berufsfeuerwehr rückte mit einem Zug aus der Hafenvache an, der sofort Großalarm auslöste und damit fast die gesamte Hamburger Feuerwehr auf die Werft holte; auch von der Wasserseite her bekämpften Spritzen-dampfer den Brand. Durch das Gewicht des Löschwassers bestand vorübergehend die



Schnelldampfer EUROPA im Jahr 1936 mit verlängerten Schornsteinen. Die Katapultanlage zwischen den Schornsteinen ist bereits ausgebaut worden. (DSM)

Gefahr des Kenterns, so daß das Schiff geräumt werden mußte. Erst nachdem man den Rumpf geflutet und auf Grund gesetzt hatte, konnten die Feuerwehrleute wieder an Bord gehen. Aber erst abends um 19 Uhr hatte man die Flammen unter Kontrolle. Die Brandursache konnte nie ermittelt werden.

Die EUROPA machte den Eindruck eines gesunkenen Schrotthaufens; an eine Jungferreise war in absehbarer Zeit nicht zu denken, wenn das Schiff denn überhaupt jemals fahren würde. Die Werft war davon aber fest überzeugt und bestellte schnellstens Ersatz für die ausgeglühten Platten. Danach machte man sich an die Hebung des Schiffes, was Blohm & Voss ohne fremde Hilfe bis zum 14. April 1929 schaffte. Danach begannen im Schwimmdock die Aufräumarbeiten und das Verschrotten von rund 7100 t ausgeglühten Stahls. Nach dem Wiederaufbau der verwüsteten Decks konnte der Dampfer am 14. Juli ausgedockt werden. Man war jetzt wieder so weit wie beim Stapellauf, und man machte sich mit Hochdruck an die Ausrüstungsarbeiten, um das Schiff zu Beginn der Saison 1930 an den Norddeutschen Lloyd abliefern zu können.

Indienststellung und »Blaues Band«

Die BREMEN ging indessen zügig ihrer Fertigstellung entgegen. Am 24. Juni konnte dieses größte bis dahin in Bremen gebaute Schiff von der Bauwerft nach Bremerhaven überführt werden. Die Weser war für diese Fahrt allein der BREMEN reserviert, die von einer Armada

von Schleppern durch das enge Fahrwasser bugsiert wurde – vorbei an Zehntausenden von Zuschauern, die gekommen waren, um diesem eindrucksvollen Ereignis beizuwohnen. In Bremerhaven übernahm das Schiff Brennstoff und Proviant, ehe es am 27. Juni zur Abnahmeprobefahrt auslief. Im tiefen Wasser vor der norwegischen Küste bewies die BREMEN, daß sie die geforderte Geschwindigkeit spielend erreichte, sie sogar um mehr als zwei Knoten übertraf. Am 5. Juli übernahm der NDL den Schnelldampfer von der Bauwerft.

Inzwischen wartete die Welt auf die Jungferreise – auf die Beantwortung der Frage, ob die BREMEN das Blaue Band gewinnen würde. Für Fachleute war es klar, daß nur ein Malheur die BREMEN daran hindern konnte, aber die Presse wollte sich durch solche profanen Feststellungen nicht um eine ganze Serie spannender Berichte und Nachrichten bringen lassen. Am 16. Juli 1929 war es dann soweit: In Bremerhaven hieß es Leinen los für die Jungferreise. Einen Tag später begann nach dem Anlaufen der Zwischenhäfen Southampton und Cherbourg dann die eigentliche Atlantiküberquerung. Nach 4 Tagen, 17 Stunden und 42 Minuten hatte die BREMEN das Ambrose-Feuerschiff vor New York erreicht. Mit 27,83 Knoten war sie neue Inhaberin des Blauen Bandes. Der im Jahr 1909 aufgestellte Rekord des Cunard-Dampfers MAURETANIA, der 26,06 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht hatte, war gebrochen. Nach 22 Jahren hatte wieder ein deutsches Schiff die Auszeichnung für die schnellste Atlantiküberquerung errungen. Auch auf der Rückreise schaffte die BREMEN erwartungsgemäß eine neue Bestzeit. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 27,91 Knoten lief sie in 4 Tagen, 14 Stunden und 30 Minuten vom Ambrose-Feuerschiff bis zum Eddystone-Leuchtturm. Wegen der auf diesem Kurs vorherrschenden Winde und Meeresströmungen war die Überfahrt in West-Ost-Richtung stets leichter als umgekehrt gewesen, weshalb die in unterschiedlichen Richtungen erzielten Rekordergebnisse nicht gleich zu werten waren. Für das Blaue Band war nach einem ungeschriebenen Gesetz stets die Fahrt in Ost-West-Richtung maßgebend.

Tabelle 3: Die Hauptdaten der BREMEN und EUROPA²⁴ zum Zeitpunkt der Indienststellung

	BREMEN	EUROPA
Bauwerft	AG Weser	Blohm & Voss
Bauort	Bremen	Hamburg
Baunummer	872	479
Bestelldatum	14. 12. 1926	13. 12. 1926
Kiellegung	18. 6. 1927	23. 7. 1927
Stapellauf	16. 8. 1928	15. 8. 1928
1. Probefahrt	27. 6. 1929	22. 2. 1930
Ablieferung	5. 7. 1929	17. 3. 1930
Antritt der Jungferreise	16. 7. 1929	19. 3. 1930
Geplante Baukosten in Mark ca.	48 000 000	48 000 000
Tatsächliche Baukosten in Mark ca.	65 000 000	65 000 000
BRT	51 656 (ab 1936 51 731)	49 746
NRT	21 583	20 308
Tragfähigkeit in t bei 9,75 m Tiefgang	9 500	8 200
max. Tragfähigkeit in t	14 565	12 840
Größtes Displacement in Seewasser t	55 600	56 390
Displacement bei 9,75 m Tiefgang t	51 860	
Länge über alles in m	286,10	285,52
Länge zwischen den Loten in m	270,70	270,70

Länge in der WL bei 9,75 m Tiefgang	277	278,20
Registrierte Länge (Germ. Lloyd)	273,91	271,33
Größte Breite über Außenhaut	31,06	31,12
Breite auf Spanten	31,00	31,00
Seitenhöhe bis Hauptpromenadendeck in m	24,20	24,20
Wasserdichte Abteilungen	15	15
Vertragstiefgang m	9,75	9,75
Schottentiefgang (Freibord) m	10,33	10,25
Getriebeturbinen, dreistufig, Anzahl	4	4
Hersteller	Deschimag	Blohm & Voss
Wasserrohrkessel, Anzahl	20	24
Hersteller	AG Weser/Vulcan	Blohm & Voss
Heizfläche m ²	17 050	16 800
Druck atü (bar)	23	22 [*]
Überhitzung auf °	370	370
Brennstellen für Ölfeuerung, Anzahl	227	240
PSw lt. Vertrag für 26,25 Kn	84 000	84 000
PSw tatsächlich für 26,25 Kn	87 000	
Upm dabei Turbine/Schraube	1800/180	1800/180
PSw lt. Vertrag für 27 Kn	105 000	105 000
PSw maximal	130 000	136 400
Dienstgeschwindigkeit Kn	26–27	26–27
Maximale Ø-Probefahrtsgeschwindigkeit ^{**}	27,40	27,67
Maximale Probefahrtsgeschwindigkeit ^{**}	28,80	28,91
Größte Stundengeschwindigkeit auf See	29,06	29,01
Anzahl der Wellen und Propeller	4	4
Täglicher Brennstoffverbrauch t	800–1000	800–1000
Bunkervorrat t	7552	
Passagiere I. Klasse	811	860
Passagiere II. Klasse	500	500
Passagiere Touristenklasse	300	305
Passagiere III. Klasse	617	600
Passagiere gesamt	2228	2265 ^{***}
Wasserdichte Abteilungen	15	15
Zahl der Decks / davon durchlaufend	11/6	11/6
Besatzung	1000	990
davon seemännisch		110
davon Maschinenpersonal		170
davon Verwaltung		20
davon Küchenpersonal		170
davon Bedienung		430
davon sonstiges Personal		90

* Blohm & Voss nennt nur 21.

** Vgl. Schiffbau, Heft 8, 1930.

*** Blohm & Voss nennt 2224, an anderer Stelle 2291. Auch für die BREMEN gibt es abweichende, offizielle Daten (z.B. bei I. Ing. Deelwater; DSM-Archiv IIIA 893). Diese kleinen Abweichungen beruhen offenbar darauf, daß Kinder- bzw. Dienerbetten unterschiedlich gezählt wurden.

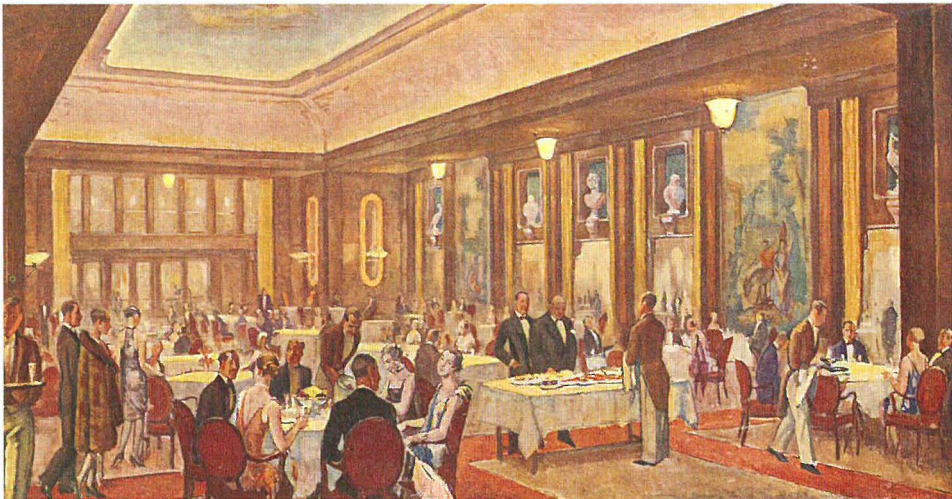
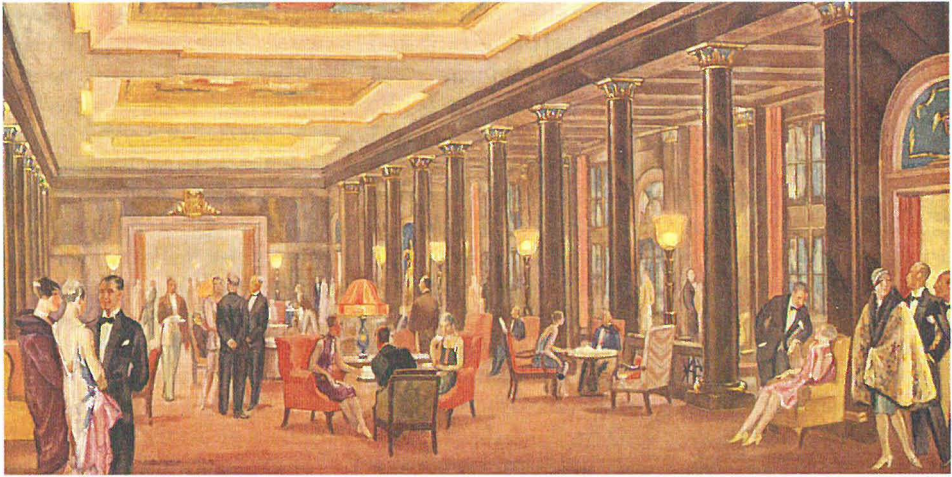
Während am Sieg der BREMEN über die 22 Jahre ältere und für eine geringere Geschwindigkeit konzipierte MAURETANIA von vornherein kein Zweifel bestehen konnte, versprach der Geschwindigkeitsvergleich zwischen den neuen Schwesterschiffen des Norddeutschen Lloyd eine spannende Geschichte zu werden. Die EUROPA hatte am 22. März 1930 den Ausrüstungskai ihrer Bauwerft Blohm & Voss verlassen, um ihre Probefahrt anzutreten. Wie ein Jahr zuvor an der Weser hatten sich auch am Elbufer Zehntausende von Menschen eingefunden, um die erste Ausfahrt des neuen Riesenschiffes mitzuerleben. Auch die EUROPA erfüllte alle an sie gestellten Anforderungen und wurde am 17. März 1930 vom Norddeutschen Lloyd übernommen. Zwei Tage später verließ sie Bremerhaven zur Jungfernfahrt nach New York und trat am 20. März die Transatlantikreise von Cherbourg nach New York an. Mit 29,71 Knoten stellte sie einen neuen Rekord auf und übernahm das Blaue Band von ihrer Schwester BREMEN. In 4 Tagen, 17 Stunden und 6 Minuten war die EUROPA eine gute halbe Stunde schneller beim Ambrose-Feuerschiff angekommen.²³

Obwohl die technischen Daten der BREMEN und EUROPA (s. Tabelle 3) deutlich belegen, daß die Schiffe trotz geringer Unterschiede in jeder Beziehung gleichwertig waren, rankten sich von Anfang an Legenden um die Wertigkeit der beiden Schnelldampfer. Die bei Blohm & Voss in Hamburg gebaute EUROPA stand in der öffentlichen Aufmerksamkeit immer ein wenig im Schatten ihrer bei der AG Weser gebauten Schwester. Das hat eine ganze Reihe von Gründen. Die BREMEN war das erste Schiff und konnte fast ein Jahr lang ihren frischen Ruhm konkurrenzlos strahlen lassen. Auch stand der Mentalität der Bremer und Bremerhavener die an der Weser gebaute BREMEN verständlicherweise näher als die Hamburgerin EUROPA. Diese Mentalität wirkte natürlich auch im Norddeutschen Lloyd, zumal gerade damals, um 1930, die Beziehungen zwischen Hapag und Lloyd – und damit zwischen Hamburg und Bremen – auf dem tiefsten Punkt angelangt waren. Diese emotionelle Bevorzugung der BREMEN führte schließlich in weiten Kreisen zu der festen Überzeugung, daß die EUROPA ein schlechteres Schiff gewesen sei als die BREMEN – was sicher nicht mehr als eine unbeweisbare Behauptung ist. Man könnte natürlich darüber zur Tagesordnung übergehen. Da es aber die Tatsachen im Kampf gegen griffige Legenden meistens schwer haben, sollen hier wenigstens die am häufigsten wiederholten einschlägigen Behauptungen²⁵ einmal bei Lichte betrachtet werden.

Daß die EUROPA rund 2500 t schwerer war als die BREMEN, ist allgemein bekannt, ebenso die Tatsache, daß sie deswegen einige PS mehr brauchte als die BREMEN, um die gleiche Geschwindigkeit zu fahren. Daraus nun aber »abzuleiten«, daß die EUROPA rund 50% mehr an Leistung aufwenden mußte, ist absurd. Unter solchen Bedingungen hätte der Lloyd das Schiff sicher nicht übernommen. Auch die Behauptung, die EUROPA sei wegen ihres zu hohen Brennstoffverbrauchs oft für Kreuzfahrten eingesetzt worden, hält einfachen Nachprüfungen nicht stand. Tatsache ist, daß die EUROPA infolge ihrer schwereren Bauweise in schwerem Wetter länger »gedampfen« konnte, also das bessere Schlechtwetterschiff war.²⁶ Es ist auch nicht richtig, daß die EUROPA stets wesentlich langsamer über den Atlantik gefahren sei als die BREMEN. Nach den jährlichen Meldungen des NDL an die Atlantic Conference²⁷ war die EUROPA im Durchschnitt der Jahre 1930–1938 mit 26,01 Knoten gelaufen, die BREMEN dagegen 26,53. Wenn man bei der EUROPA das mit 24,85 Knoten besonders schlecht bewertete Jahr 1933 wegläßt, verbessert sich der Durchschnitt auf 26,17 Knoten. Um diese 0,36 Knoten dürfte die EUROPA allerdings in diesem Geschwindigkeitsbereich tatsächlich hinter der BREMEN zurückgeblieben sein, sofern man einmal unterstellt, daß der Lloyd der EUROPA keinen höheren Ölverbrauch zugestanden als der BREMEN, was angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Lage in den dreißiger Jahren nicht unwahrscheinlich ist. – Gern wird auch behauptet, daß die EUROPA wegen eines Baufehlers so stark hecklastig gewesen sei, daß sie im Vorschiff ständig geflutete Ballasttanks

fahren mußte. Diese Behauptung steht allerdings im Widerspruch zu einer anderen, wonach die EUROPA, um Gewicht und damit Treibstoff zu sparen, immer nur soviel Heizöl mitnahm, daß sie damit eine Atlantiküberquerung schaffte. Selbstverständlich nahm auch die BREMEN nur für eine Strecke Treibstoff mit; die Bunkertanks beider Schiffe waren gar nicht für die doppelte Menge ausgelegt. – Eine weitere Legende besagt, daß man bei Blohm & Voss anfangs nicht die geforderte Zahl von Fahrgästen untergebracht hätte, wodurch der Lloyd auf jeder Reise Mindereinnahmen durch fehlende ca. 270 Fahrgäste gehabt habe, und das Schiff deshalb bald habe umgebaut werden müssen. Tatsache ist hingegen, daß der NDL wegen des anfänglichen Ansturms auf BREMEN und EUROPA in beiden Schiffen die Passagierkapazität änderte. Auf weitere Beispiele soll hier verzichtet werden, wenn auch der hamburgisch-bremischen Parität zuliebe ein Gegenbeispiel nicht unerwähnt bleiben soll, daß nämlich die EUROPA auf ihrer Jungferreise auf Anweisung des Lloyd die letzte Nacht hindurch nur noch mit halber Kraft gelaufen sei, um die BREMEN beim Blauen Band nicht gar zu weit hinter sich zu lassen.²⁸ Tatsächlich ist aber bekannt, daß die EUROPA auf ihrer Jungferreise sehr viel ungünstigere Wetterbedingungen antraf, als die BREMEN sie im Juli 1929 hatte, und daß man deswegen bis zur letzten Stunde bangen mußte, ob der Rekord gelingen würde. Auch die erste Heimreise wurde durch langanhaltendes Schneegestöber, durch Nebel und später durch hohen Seegang beeinträchtigt, so daß an ein Rekordergebnis in West-Ost-Richtung nicht zu denken war. Dafür hatte die EUROPA gleich auf ihrer ersten Rundreise die Gelegenheit gehabt, ihre Qualitäten als Seeschiff zu beweisen; trotz des schlechten Wetters traf sie planmäßig in Cherbourg ein. Die EUROPA hat auch später nie den Versuch gemacht, den Rekord in West-Ost-Richtung zu brechen. Wirtschaftliche Vernunft verbot vollkommen zu Recht weitere Wettfahrten zwischen den beiden Schwesterschiffen, deren fahrplanmäßige Geschwindigkeit zwischen 26 und 26,5 Knoten lag, und die höhere Fahrtstufen nur zum Aufholen von meist wetterbedingten Verspätungen liefen. Außerdem war es dem Norddeutschen Lloyd sicher ganz recht, für beide Schiffe einen Rekord vorweisen zu können; für die EUROPA das Blaue Band in Westrichtung, und für die BREMEN die schnellste Reise in Ostrichtung. Diese Ostrichtung hatte für das Blaue Band keine Bedeutung, trotz immer wieder zu hörender gegenteiliger Behauptungen. Als Inhaberin des Blauen Bandes galt stets nur das Schiff, das die schnellste Reise in der Richtung Europa–USA, also in Westrichtung, gemacht hatte.²⁹ Von 1930 bis 1933 war die EUROPA dieses Schiff.

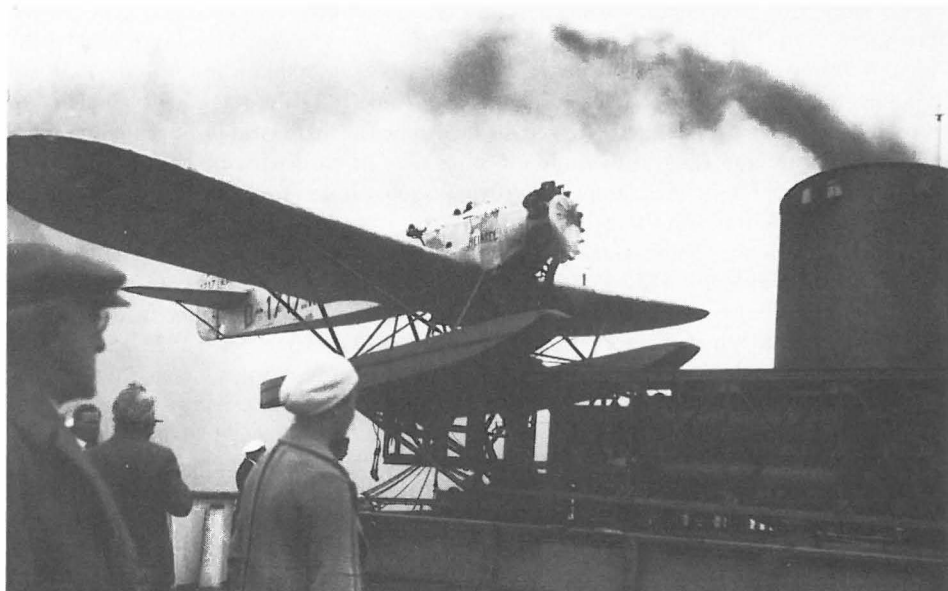
Doch BREMEN und EUROPA erregten nicht nur mit ihrem modernen Erscheinungsbild, ihren zeitgemäßen Einrichtungen oder durch ihre Geschwindigkeit Aufsehen, sondern wiesen eine weitere Besonderheit auf. Auf den obersten Decks der Dampfer war zwischen den beiden Schornsteinen ein 27 m langer, drehbarer Preßluftkatapult der Firma Heinkel aufgestellt, mit dem ein 3,5 t schweres Flugzeug gestartet werden konnte. Diese ungewöhnliche Einrichtung hatten sich die Deutsche Reichspost, die Deutsche Lufthansa und der Norddeutsche Lloyd gemeinsam ausgedacht, um die Postlaufzeit zwischen Europa und den USA zu verkürzen. Dies sollte dadurch erreicht werden, daß ungefähr einen Tag vor der Ankunft des Schneldampfers in New York – oder auf der Rückreise Cherbourg – ein Flugzeug mit Luftpost durch den Katapult gestartet werden sollte, um dem Schiff voranzufliegen.³⁰ Mit den ersten Flügen mußte man sich 1929 erst einmal an die Möglichkeiten dieses neuen Flugdienstes herantasten. Neun Flüge wurden im ersten Betriebsjahr ausgeführt, die zwar Schlagzeilen machten, die Laufzeit der Post aber nur um wenige Stunden verkürzten. Die durchschnittliche Flugstrecke zwischen dem Schiff und New York hatte 1929 nur 278 km betragen, in der Gegenrichtung waren es 387 gewesen.³¹ Schon 1930 betrug die durchschnittliche Entfernung bei 17 Flügen von der BREMEN nach New York 462, 1931 waren es 662 Kilometer; in der rückenwindbegünstigten Gegenrichtung sogar



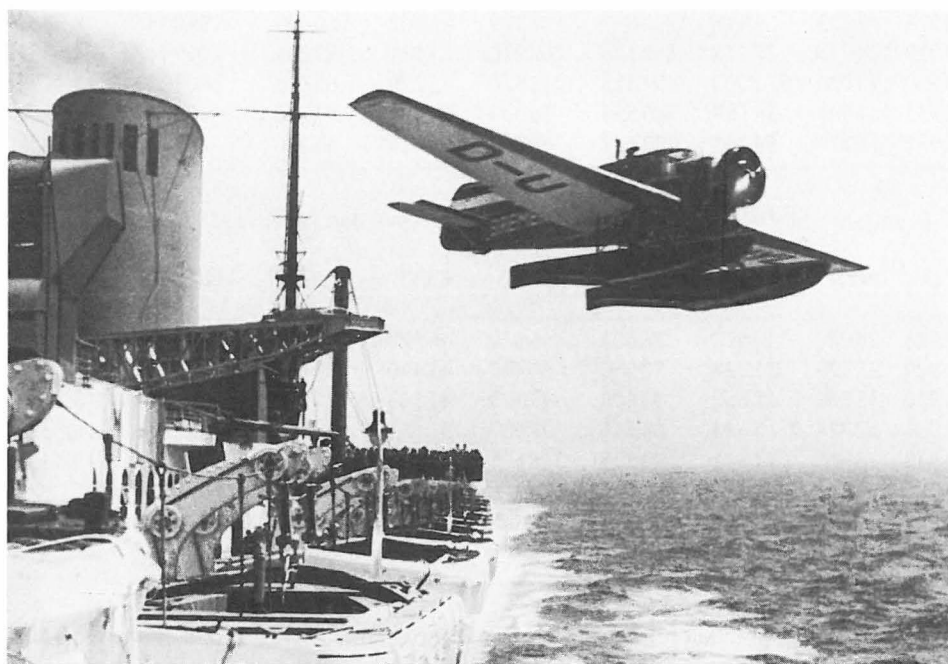
Gesellschaftshalle (oben) und Speisesaal der EUROPA. Die Einrichtung dieses Schiffes wurde von dem Münchner Architekten Paul Ludwig Troost entworfen. (Aus zeitgen. Prospekt des NDL)

1374 bzw. 1437 km. Damit waren schon deutliche Vorteile zu erzielen, die von der internationalen Postkundschaft auch genutzt wurden.

Ein tragisches Unglück überschattete diesen erfolgreichen Postdienst. Am Morgen des 5. Oktober 1931 waren der Pilot Simon und sein Funker Wagenknecht mit ihrer He 12, die den Namen NEW YORK trug, von der BREMEN gestartet. Am Nachmittag landete man in Sydney auf Nova Scotia, um aufzutanken, und startete abends bei besten Wetterverhältnissen zum Weiterflug nach New York. Über der Cobequid Bay brach der Funkkontakt mit der Maschine ab, die am nächsten Tag im Watt gefunden wurde. Offenbar hatte der Pilot wegen eines Motorschadens niedergehen müssen, hatte aber natürlich das Schwimmerflugzeug im Watt nicht ohne Bruch aufsetzen können, so daß die Maschine sich überschlug. Beide Piloten fanden den Tod. Bei dem Unglücksflug hatte es sich um die letzte der jährlich 18 fahrplanmäßigen Expeditionen gehandelt; während des Winters fanden keine Starts statt.



Das Postflugzeug der BREMEN, eine Heinkel He 12 mit Namen NEW YORK, kurz vor dem Start auf dem Katapult. (Sammlung Rolf Meinecke)



Neue und leistungsfähigere Maschinen vom Typ Junkers Ju 47 traten 1932 an die Stelle der He 12. Hier das Postflugzeug BREMEN nach dem Start vom Schnelldampfer BREMEN. (Hapag-Lloyd AG)

1932 nahm man den Betrieb wieder auf, und 1933 konnten die Flugleistungen mit neuen Maschinen vom Typ Junkers Ju 46 erheblich gesteigert werden. Die durchschnittliche Flugentfernung von der BREMEN nach New York betrug 808 km und konnte 1934 auf 1335 km erhöht werden, in der Gegenrichtung sogar auf 2102 Kilometer. Im folgenden Jahr wurden diese Flüge dann eingestellt, weil die Deutsche Lufthansa mit Hilfe schwimmender Luftstützpunkte eine Flugpostverbindung über den Atlantik einzurichten begann. Die Katapulte der beiden Schnelldampfer wurden ausgebaut; an ihre Stelle traten zusätzliche Garagen für die Autos von Passagieren.

Das internationale Reisepublikum erwies den neuen Dampfern einen lebhaften Zuspruch. Ab Frühjahr 1930 konnte der Norddeutsche Lloyd einen ca. 10täglichen Schnelldampferdienst zwischen Bremerhaven und New York anbieten, in dem neben BREMEN und EUROPA auch die COLUMBUS Dienst tat. Dieses Schiff war 1929 bei Blohm & Voss umgebaut und in seiner Silhouette den Schnelldampfern angeglichen worden. Mit ihrer neuen Turbinenanlage schaffte die COLUMBUS 22–23 Knoten. Wie attraktiv der neue Express-Dienst des Lloyd war, läßt sich am besten aus der Passagierstatistik der North Atlantic Conference ablesen. In diesen Zahlen sind natürlich die Leistungen aller Schiffe der genannten Reedereien enthalten, trotzdem wird aber deutlich erkennbar, welche internationalen Verschiebungen sich durch die Indienststellung der BREMEN und EUROPA ergaben.

Tabelle 4³²: Gesamtpassagierbeförderung Europa–USA 1928 bis 1932

Jahr	NDL	Hapag	Cunard	White Star	CGT	USL	Gesamt ³²	NDL-Anteil
1928	92 533	74 815	202 810	147 379	86 902	80 349	1 060 747	8,72%
1929	104 549	77 158	202 176	157 940	83 311	80 288	1 069 117	9,78%
1930	145 003	70 000	171 303	112 870	82 279	65 408	1 002 353	14,47%
1931	117 599	54 189	105 534	76 335	63 768	43 310	685 456	17,16%
1932	116 870	54 751	103 182	60 549	53 310	33 270	642 709	18,18%

Gesamtpassagierbeförderung I. Klasse Europa–USA in den Jahren 1928 bis 1932

Jahr	NDL	Hapag	Cunard	White Star	CGT	USL	Gesamt ³²	NDL-Anteil
1928	24 988	19 572	76 503	56 579	46 578	33 228	337 221	7,41%
1929	28 576	21 324	72 950	50 467	43 446	33 460	332 916	8,58%
1930	38 586	18 682	58 608	43 179	41 163	29 627	293 202	13,16%
1931	32 724	15 648	34 539	22 937	31 534	18 446	197 984	16,53%
1932	28 515	11 311	24 295	8 601	24 170	12 010	148 973	19,14%

³² Gesamtzahl der von den Mitgliedern der Atlantic Conference beförderten Passagiere. Die italienische Italia-Gruppe gehörte der Konferenz nicht an.

Diese Zahlen sprechen für sich und stellen dem Norddeutschen Lloyd ein Zeugnis aus, auf das er mit Recht stolz sein durfte. Nicht nur in Deutschland, in aller Welt blickte man voll Bewunderung auf die deutschen Schnelldampfer. Den Tenor der internationalen Beurteilung traf 1934 eine britische Stimme: *Ships of beauty, record breakers, leaders of their*

*country's maritime revival, the BREMEN and the EUROPA have added a new, yet significant, chapter to the history of transatlantic travel.*³³

Daß sich der Lloyd mit diesen Neubauten nicht nur freundliche Kommentare einhandeln würde, war vorauszusehen. Schon 1926, als der NDL sieben Jahre nach Versailles seine Schnelldampfer bestellte, empfand man in Großbritannien den Vorsprung der britischen Reedereien gegenüber den deutschen in der transatlantischen Passagierschiffahrt als *a too-slim margin for the victors in such a costly war*.³⁴ Für die Konkurrenz war es sicher ärgerlich, daß die Deutschen, denen man 1919 ihre gesamte Überseeflotte weggenommen hatte, wenige Jahre später wieder »da« waren. Etwas länger wäre man schon gern ohne diese lästige Konkurrenz unter sich geblieben; wenigstens so lange, bis die abgelieferten deutschen Spitzenschiffe, die jetzt als Flaggsschiffe der britischen und amerikanischen Großreedereien liefen, aufgebraucht gewesen wären. Doch nun zwangen die beiden deutschen Superschiffe die Konkurrenz zum Handeln. Die deutschen Dampfer waren ja nicht nur schneller, sondern sie waren in jeder Hinsicht zeitgemäßer und wirtschaftlicher als die in ihrer technischen und architektonischen Konzeption 15 Jahre alten Großschiffe der Briten und Amerikaner. Die sprunghaft wachsenden Marktanteile der Deutschen bewiesen das eindringlich. Das verdroß besonders die Franzosen, die als erste in den zwanziger Jahren wieder große Passagierdampfer in Dienst gestellt hatten: 1921 die 35 000 BRT große PARIS und 1927 den 43 000-Tonner ILE DE FRANCE. Die durch diese Schiffe gewonnene Position der Cie. Générale Transatlantique (CGT) wurde von BREMEN und EUROPA sofort beeinträchtigt. Der CGT drohte auch noch von einer anderen Seite Gefahr: Die Italiener hatten als erste auf die deutsche Herausforderung reagiert und zwei 50 000 BRT große Schnelldampfer auf italienischen Werften bestellt, die REX und die CONTE DI SAVOIA³⁵, übrigens die ersten Schnelldampfer Italiens. Nachdem also der Norddeutsche Lloyd auf der Kanalroute französische Marktanteile an sich gebracht hatte, drohte diese Gefahr nun auch von den Italienern, die ab Genua fahren würden. Die CGT reagierte spektakulär und bestellte in St. Nazaire einen 80 000 BRT großen Schnelldampfer mit 30 Knoten Dienstgeschwindigkeit. Auch die Engländer bestellten in Clydebank, Newcastle, ein gleichartiges Schiff. Ein neuer Wettkampf um das Blaue Band war programmiert.

Wie aus den Tabellen 4 und 5 hervorgeht, sanken die Passagierzahlen auf dem Nordatlantik ab 1931 geradezu erschreckend ab. Im französischen Parlament gab es deshalb lebhaft Debatten über den Sinn und die Finanzierung des französischen Superliners. Die Bremer Weser-Zeitung berichtete im Januar 1932 ausführlich darüber. Im Mittelpunkt standen dabei die Behauptungen des französischen Marineministers, daß Deutschland mit dem Bau der BREMEN und EUROPA dem Wettrüsten in der internationalen Handelsschiffahrt einen neuen Impuls gegeben und daß die deutsche Regierung das mit Subventionen unterstützt habe. Generaldirektor Glässel vom NDL nahm dazu Stellung und wies darauf hin, daß der Bau der beiden Lloydschiffe wegen der Ablieferung der deutschen Handelsflotte aufgrund des Versailler Vertrages aus technischen und wirtschaftlichen Gründen unabweisbar gewesen sei. Daraus folge, daß nicht Deutschland, sondern andere Länder das Wettrüsten begonnen hätten, für die schiffahrtswirtschaftlich gesehen ein Zwang dazu nicht vorgelegen habe. Diese Argumentation war nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen, weil die ausländischen Spitzenschiffe – abgesehen von der MAURETANIA – noch wenigstens zehn Jahre Lebenserwartung hatten. Für Glässels Gründe sprach auch die Tatsache, daß die beiden deutschen Schiffe vom NDL ohne jede Subvention gebaut worden waren, während die Italia-Reederei, die CGT, Cunard und die United States Lines ihre als Antwort auf die deutschen Schiffe gedachten Großbauten nur mit Hilfe ihrer Regierungen finanzieren konnten. Die falsche Behauptung, auch BREMEN und EUROPA seien mit staatlicher Unterstützung gebaut worden, ist in der ausländischen Literatur so verbreitet, daß sie noch in jüngsten

Veröffentlichungen wiederholt wurde.³⁶ Tatsache ist hingegen, daß die Finanzierung der beiden Schnelldampfer vom Norddeutschen Lloyd allein gesichert wurde, und Tatsache ist außerdem, daß die Bestellung dieser Dampfer 1926 eine durchaus vertretbare Entscheidung darstellte. 1925 hatte die Regierung der Vereinigten Staaten beschlossen, die deutschen Reedereien für die 1917 beschlagnahmten Schiffe zu entschädigen. Nicht weniger als 27249000 Dollar wurden dem Lloyd zugestanden³⁷, fast 100 Millionen Reichsmark also, mit denen die für den Bau der Schnelldampfer aufgenommenen Kredite hätten getilgt werden können. Zudem gaben die in den zwanziger Jahren ständig steigenden Fahrgastzahlen durchaus Anlaß zu der optimistischen Einschätzung, daß die Dampfer sich amortisieren würden.

Zwei Ereignisse machten dann allerdings alle Hoffnungen zunichte. Der »Schwarze Freitag« vom Oktober 1929 an der New Yorker Börse stürzte die internationale Wirtschaft in die schwerste bis dahin erlebte Krise. Die Tabelle 4 zeigt den Einbruch bei den Fahrgastzahlen auf der Nordatlantikroute. Wenn auch der NDL mit seinen populären Schnelldampfern relativ am besten abschnitt, so waren die absoluten Zahlen unter dem Strich ab 1931 doch rot. Die Hoffnung des Lloyd, diese sich anbahnende Durststrecke mit Hilfe der amerikanischen Entschädigungszahlungen überbrücken zu können, zerrann ebenfalls bald. Zwar war den Bremern im Juli 1930 die erste Rate in Höhe von 7,34 Mill. Dollar ausgezahlt worden, aber damit hatte es dann leider sein Bewenden. Deutschland konnte wegen der Wirtschaftskrise die Reparationen nicht mehr zahlen; dem Youngplan zur Zahlungsregelung von 1930 folgten 1931 das Hoover-Moratorium und schließlich die Aufhebung des Youngplans. Außenpolitisch war das zwar ein Erfolg für Deutschland, für die deutschen Reedereien hatte das aber die fatale Folge, daß weitere Raten der amerikanischen Entschädigungszahlungen mit dem neuen Reparationsmodus verrechnet wurden, die Reeder also praktisch leer ausgingen. Das Zusammentreffen dieser Umstände machte nicht nur dem Norddeutschen Lloyd zu schaffen. Die Hamburg-Amerika Linie war davon genauso betroffen. Schon im März 1930 hatten die Vorstände beider Gesellschaften deshalb einen neuen Vertrag abgeschlossen, der wieder einmal zum Ziel hatte, die Konkurrenz zwischen Hapag und Lloyd zu beseitigen.³⁸ Beide Gesellschaften blieben zwar selbständig, erhielten jedoch einen personengleichen Vorstand und sollten alle Dienste gemeinsam betreiben. Die Erträge oder Verluste sollten zu gleichen Teilen auf beide Reedereien übertragen werden. Gelten sollte der Vertrag 50 Jahre. Zu den ersten gemeinsamen Maßnahmen gehörten angesichts der katastrophalen Situation auf dem Nordatlantik drastische Fahrpläneinschränkungen. Zu weitergehenden Vereinbarungen reichte es jedoch kaum, wenn man einmal von gemeinsamen Vorstellungen bei der Regierung absieht. Im November 1930 z.B. verlangte die Reichsregierung die vorzeitige Rückzahlung der eigentlich bis 1935 laufenden Schiffbaukredite; sowohl die Hapag als auch der Lloyd waren aber inzwischen so verschuldet, daß sie dieser Forderung einfach nicht nachkommen konnten.

Unter solchen negativen wirtschaftlichen Vorzeichen gingen die ersten drei Dienstjahre der Schnelldampfer zu Ende. Drei Ereignisse bleiben noch nachzutragen. Die BREMEN hatte am 24. April 1930 im Englischen Kanal eine Nebelkollision mit dem britischen Tanker BRITISH GRENADIER, an der das deutsche Schiff schuldlos war. Die erste schiffbauliche Veränderung an den Schiffen wurde 1931 nötig, weil sich herausstellte, daß von den zu niedrigen Schornsteinen Rußpartikel und Qualmwolken auf die Promenadendecks niedergingen. Die Verlängerung der Schlotte um 5 m brachte die gewünschte Abhilfe. Das Jahresende 1932 wurde von dem unerwarteten Tod des Kommodore Johnsen überschattet. Der Kapitän der EUROPA war bei der Ankunft in New York mit akuter Blinddarmentzündung ins Krankenhaus eingeliefert worden, das er nicht mehr lebend verlassen sollte. Sein Nachfolger als Kapitän der EUROPA wurde Oskar Scharf, während Leopold Ziegenbein, Kapitän der BREMEN, Johnsens Nachfolger als Kommodore des Norddeutschen Lloyd wurde.

BREMEN und EUROPA in den Jahren von 1933 bis zum Kriegsausbruch

Ab 1933 begann sich die internationale Schifffahrt von der schweren Krise zu erholen, die seit 1929/30 auf der Weltwirtschaft gelastet hatte. Das war allerdings ein sehr langsamer Prozeß, und die Passagierschifffahrt kam eigentlich auch weiterhin aus den Sorgen kaum heraus. In Deutschland war Anfang 1933 eine Koalition unter Führung der Nationalsozialisten an die Regierung gekommen, denen im Nachhinein die Schuld an der kritischen Entwicklung der deutschen Passagierschifffahrt bis 1939 angelastet wird. Wir werden sehen, ob das einer kritischen Prüfung standhält. Auf den ersten Blick scheint wirklichetwas daran zu sein, daß das internationale Reisepublikum nach dem Regierungsantritt der Nationalsozialisten deutsche Passagierschiffe boykottierte. Die Passagierzahlen des Norddeutschen Lloyd auf der Nordatlantikroute gingen 1933 gegenüber dem Vorjahr von 116 870 auf 77 494 Personen zurück. So unbestreitbar diese Zahlen sind, so zweifelhaft ist aber auch der Versuch, dafür die deutsche Regierung verantwortlich zu machen. Ein zweiter Blick zeigt nämlich, daß 1933 das erste volle Betriebsjahr von vier großen Konkurrenzschiffen war. Die Italiener hatten Ende 1932 die bereits erwähnten Schnelldampfer REX und CONTE DI SAVOIA in Fahrt gesetzt, die den deutschen Schiffen BREMEN und EUROPA gleichwertig waren, und die jetzt genauso vom Bonus ihrer Neuheit profitierten wie drei Jahre zuvor die deutschen Dampfer. Die Italiener hatten zudem noch den Vorteil, mit diesen Schiffen auf der beliebten Mittelmeerroute zum ersten Mal Spitzenschnelldampfer anzubieten, wobei sie besonders beim amerikanischen Reisepublikum Marktanteile gewannen. Zwei weitere Schiffe hatten die United States Lines 1932/33 auf der Linie New York–Hamburg in Dienst gestellt, die nach europäischer Vermessung fast 30 000 BRT großen Schwesterschiffe MANHATTAN und WASHINGTON.³⁹ Die Italiener und Amerikaner waren die einzigen, die 1933 einen Zuwachs an Fahrgästen verzeichnen konnten, während alle anderen Reedereien erhebliche Einbrüche hinnehmen mußten. Insgesamt verringerte sich die Zahl der 1933 von den Konferenz-Reedereien über den Atlantik beförderten Passagiere von 642 709 im Jahr 1932 auf 467 620 im Jahr 1933. Wenn man diese Zahlen in Beziehung zueinander setzt, dann ergibt sich: Der Gesamtverkehr ging um 27,24% zurück, während der Anteil des NDL am Gesamtverkehr nur um 1,61% schrumpfte.

Diese Entwicklung setzte sich 1934 noch einmal fort. Der NDL beförderte 65 276 statt 77 494 Passagiere im Vorjahr, der Gesamtverkehr 1935 war noch einmal niedriger als 1934, nämlich 460 128 zu 467 620. Während der Gesamtverkehr nur um 1,6% abgenommen hatte, verlor der Lloyd 2,38% Anteil an diesem Gesamtverkehr. Die einzigen Gewinner waren, wie gesagt, die Italiener und Amerikaner mit ihren Neubauten.

1935 war zum ersten Mal seit 1929 wieder ein Ansteigen der Passagierzahlen auf dem Nordatlantik zu verzeichnen, und zwar um 8,25%. Der Lloydanteil am Gesamtverkehr war 14,49%, immerhin 0,3% mehr als 1934. Bei diesen Zahlen ist zu berücksichtigen, daß die Franzosen im Mai 1935 ihren 80 000 BRT großen Superliner NORMANDIE in Dienst gestellt hatten, der sich erwartungsgemäß als neuer Fahrgastmagnet erwies. Mit der QUEEN MARY kam im Mai 1936 der zweite große Superliner in Fahrt und beanspruchte erfolgreich Tribut. Die Gesamt-Passagierzahlen im Nordatlantikverkehr waren 1936 gegenüber 1935 um 20% auf 597 649 gestiegen. Der Anteil des Lloyd daran war 15,18%, also plus 0,7% gegenüber 1935. Sehen wir uns auch noch die Vergleichszahlen für die Jahre 1937 und 1938 an, in denen alle großen Nordatlantik-Neubauten in Dienst waren (1938 kam als letzte die 36 000 BRT große NIEUW AMSTERDAM der Holland-Amerika Lijn in Fahrt). 1937 gab es 658 771 Passagiere bei den Konferenz-Reedereien, 10,22% mehr als im Vorjahr. Der NDL hielt daran 14,16%, also 1% weniger als 1936. Das letzte volle Betriebsjahr vor dem Zweiten

Weltkrieg brachte mit 567 943 Fahrgästen 13,79% weniger Gesamtaufkommen. Der NDL büßte nur 0,91% ein, sein Anteil am Gesamtverkehr war jetzt 13,25%. Die vorstehenden Zahlen und Fakten dürften die Behauptung widerlegen, daß es in den Jahren 1933–1938 einen nennenswerten Boykott deutscher Passagierschiffe gegeben hätte.⁴⁰

Tabelle 5: Gesamtpassagierbeförderung Europa–USA 1933 bis 1939

Jahr	NDL	Hapag	Cunard/White Star	CGT	USL	Gesamt	NDL-Anteil	
1933	77494	38216	70072	49782	42831	38513	467620	16,57%
1934	65276	40231	118269	(Nach	42604	47187	460128	14,19%
1935	73171	47431	134343	Fusion	54070	43849	498068	14,69%
1936	90724	53657	167351	mit	65327	45296	597649	15,18%
1937	93332	56040	192640	Cunard	84839	47737	658771	14,16%
1938	75249	50080	149069	Zahlen	47012	46357	567943	13,25%
1939	26801	28915	98045	dort)	29314	27679		

Gesamtpassagierbeförderung I. Klasse Europa–USA 1933 bis 1939

Jahr	NDL	Hapag	Cunard/White Star	CGT	USL	Gesamt	NDL-Anteil	
1933	18273	6700	20856	14190	18421	16237	119167	15,33%
1934	14588	7106	36271	(Nach	18313	20754	123656	11,80%
1935	15816	8443	39809	Fusion	22084	19170	133064	11,89%
1936	20619	10235	50795	mit	27797	19481	162402	12,70%
1937	22197	11003	52726	Cunard	33913	19077	172274	12,88%
1938	13898	8139	36619	Zahlen	22924	17857	132137	10,52%
1939	8135	3883	25003	dort)	13420	10317		

Im Sommer 1933 kam es noch einmal zu einem Wettrennen zwischen den Schwesterschiffen BREMEN und EUROPA. Der Grund dafür war ein bevorstehender Rekordversuch der Italiener, die mit ihrer REX offenbar planten, auf der Route Gibraltar–New York das Blaue Band zu gewinnen. Diese imaginäre Trophäe war zwar bisher stets auf der Strecke Englischer Kanal–New York erworben worden, wohin man aber den italienischen Dampfer kaum dirigieren konnte. Sollte die REX also auf der Route Gibraltar–New York eine bessere Durchschnittsgeschwindigkeit laufen als die EUROPA, so bestand kein Zweifel, daß man den Italienern das Blaue Band zuerkennen würde. Bei dem enormen Prestigewert dieses internationalen Geschwindigkeitsrekords konnte es dem Lloyd natürlich nicht recht sein, in dieser Beziehung an die zweite Stelle zu treten. So beschloß man, zumindest die Marke zu erhöhen, die von den Italienern zu überbieten sein würde. Im Juni 1933 durften BREMEN und EUROPA noch einmal zeigen, was in ihnen steckte. Das Ergebnis war allerdings weniger spektakulär als erwartet. Auf der westlichen Route gelang es nur der EUROPA, ihre Leistung zu verbessern. Auf der Strecke Cherbourg–Ambrose lief sie vom



Die EUROPA vor der Skyline von New York. (DSM)

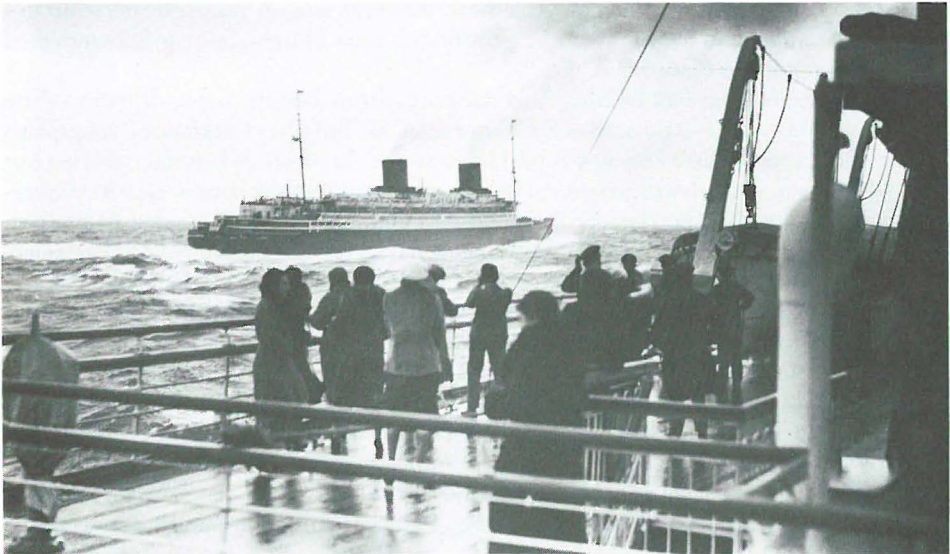
27. Juni bis zum 2. Juli 1933 mit 27,92 Knoten Durchschnitt die neue Rekordzeit von 4 Tagen, 16 Stunden und 48 Minuten; damit war sie ganze 18 Minuten schneller als bei ihrer ersten Rekordfahrt drei Jahre zuvor. In entgegengesetzter Richtung hatte die BREMEN schon vom 10. bis 15. Juni die neue Rekordgeschwindigkeit von 28,51 Knoten gelaufen. Das Blaue Band blieb also weiter bei der EUROPA, die es aber nur noch einen guten Monat behielt: Im August 1933 durchlief die REX die Strecke Gibraltar–Ambrose-Feuerschiff in 4 Tagen, 13 Stunden und 58 Minuten und gewann mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 28,92 Knoten das Blaue Band.

Der anhaltende Konjunkturerinbruch in der nordatlantischen Passagierschifffahrt führte im Herbst 1933 zu organisatorischen Konsequenzen, die Teil eines Gesamtanierungsplans für die völlig verschuldete Hapag-Lloyd-Union waren. In dieser Arbeit interessieren nur die Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Nordatlantikverkehr hatten. Das Reichsverkehrsministerium, die Hansestädte Bremen und Hamburg sowie die beiden Reedereien beurteilten die Aussicht auf einen kostendeckenden oder gar gewinnbringenden Passagierverkehr über den Nordatlantik sehr skeptisch. Den von Jahr zu Jahr sinkenden Fahrgastzahlen standen Neubauaktivitäten ausländischer Reedereien gegenüber, die den zu verteilenden Kuchen bis 1936 noch einmal verkleinern würden. Diese Neubauten entstanden ausnahmslos mit massiver Unterstützung der Regierungen Großbritanniens, der USA, Italiens und Frankreichs. Dagegen konnten die nicht subventionierten deutschen Schiffe kaum anwirtschaften. Die weiter oben bereits genannten Ausgangsschwierigkeiten der deutschen Reedereien hatten inzwischen dazu geführt, daß sie auf dem Weg über staatliche Bürgschaften und Kredite weitgehend vom Staat kontrolliert wurden. Dieser Staat hatte ein Interesse daran, daß Deutschland in der nordatlantischen Passagierfahrt weiterhin Flagge zeigte, er war also zur Stützung dieses Betriebszweiges bereit. Dafür mußten Hapag und NDL ihre Nordatlantikdienste im September 1935 in die »Nordatlantik-Gemeinschaft Hapag-Lloyd« einbringen, die jetzt einen gemeinsamen Fahrplan für den New York-Dienst beider

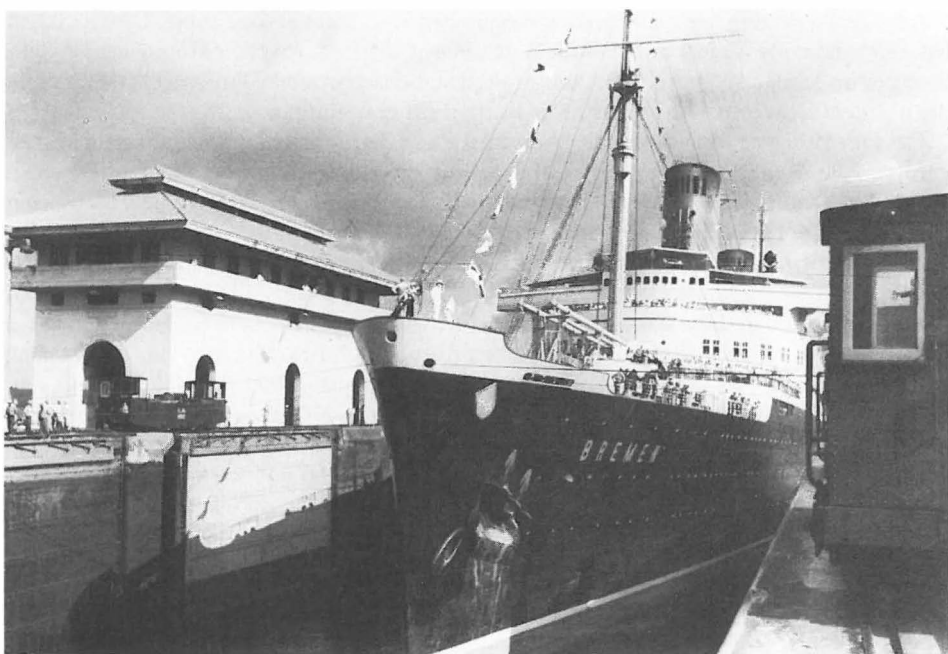
Reedereien aufstellte und durch Einsparungen im Pierbetrieb und den Landorganisationen die wirtschaftliche Lage zu verbessern versuchte. Die neue Gemeinschaft sollte in zweijährigem Wechsel vom NDL und der Hapag geführt werden; für die beiden ersten Jahre übernahm der Lloyd das Kommando. Schon am 1. Januar 1935 traten aber neue Vereinbarungen mit dem Reich in Kraft, die im Laufe des Jahres 1935 zur Gründung von zwei Betriebsgesellschaften für den Nordatlantikdienst führten: der Hamburger Nordatlantikdienst GmbH und der Bremer Nordatlantikdienst GmbH. *Die Schiffe bleiben Eigentum der beiden Reedereien, Führung der Dienste auf Charterbasis weiterhin unter Flagge und dem Namen von Hapag und Lloyd. Das Reich wird die Fortführung dieser Dienste in ähnlicher Weise erleichtern, wie es in immer steigendem Ausmasse bei den ausländischen Wettbewerbslinien für den Nordatlantikverkehr geschieht.*⁴¹

Ab 1934 setzte die Atlantic Conference eine Vereinheitlichung der Passagierklassen durch, die einem geradezu chaotischen Durcheinander ein Ende machte. Während der zwanziger Jahre hatten sich für die einzelnen Passagierklassen Bezeichnungen eingeführt, die von den Reedereien oft zu einer gewissen Irreführung des Publikums mißbraucht wurden. Die oberste Preisklasse hieß entweder I. Klasse oder Kabinenklasse, danach folgte die II. Klasse. Verwirrend war dann wieder das Angebot der unteren Klassen, die als III. Klasse oft mit der Touristenklasse verwechselt wurde. Diese Bezeichnungen erschwerten auch die Einteilung der verschiedenen Passagierschiffe in unterschiedliche Preiskategorien, die von der Conference nach einem Schlüssel unter Berücksichtigung der Größe, des Alters und der Geschwindigkeit sowie der Abfahrtschäfen vorgenommen wurde. Während BREMEN und EUROPA zuerst die I. Klasse, II. Klasse, Touristenklasse und III. Klasse führten, gab es ab Frühjahr 1934 nur noch drei Klassen, nämlich die I. Klasse, die Touristenklasse und die III. Klasse. Anfang 1936 einigte man sich dann international darauf, die I. Klasse als Kabinenklasse zu bezeichnen.⁴²

1936 trat der populäre Kommodore Leopold Ziegenbein in den Ruhestand. Sein Nachfolger als Kapitän der BREMEN wurde Adolf Ahrens. Für die beiden Schnelldampfer wurde



Bei Windstärke 8 passiert die EUROPA das Kreuzfahrtschiff GENERAL VON STEUBEN. (Sammlung Kludas)



Die BREMEN auf ihrer großen Südamerika Kreuzfahrt 1939 in einer Schleuse des Panamakanals. Die BREMEN war das größte Schiff, das bis dahin den Kanal durchfahren hatte, und sie hielt diesen Rekord bis in die siebziger Jahre. (Sammlung Kludas)

die wirtschaftliche Situation immer schwieriger. Wegen der strengen Devisenbewirtschaftung konnten deutsche Touristen kaum zur Hebung des Geschäfts beitragen. BREMEN und EUROPA waren hauptsächlich auf ein internationales Publikum angewiesen, trafen dabei, wie wir gesehen haben, aber in wachsendem Maße auf die Konkurrenz ausländischer Reedereien. Die Auslastungsquoten der Dampfer waren entsprechend niedrig: Auf den 36 Reisen des Jahres 1936 hatte die BEMEN durchschnittlich 1053 Fahrgäste befördert, das war ungefähr die Hälfte ihrer Kapazität. Auf den 38 Reisen 1937 brachte sie es auf den gleichen Durchschnitt. 1938 sah es schlechter aus; nur 855 Fahrgäste bevölkerten im Jahresdurchschnitt die Decks der BREMEN.⁴³ Seit 1936 versuchte man, dieses schlechte Ergebnis durch Zwischenreisen zu verbessern. Außerhalb der Sommersaison ließen die Schnelldampfer gelegentlich Transatlantikreisen ausfallen und fuhren stattdessen mit amerikanischen Touristen in die Karibik oder nach den Bermudas.⁴⁴ Viertägige Kurzreisen nach den Bermudas waren besonders beliebt. Am 2. Februar 1938 verließ die BREMEN den Hafen von New York, um eine 90tägige Weltreise anzutreten, die in Gemeinschaft mit dem amerikanischen Veranstalter Raymond Whitecomb durchgeführt wurde. Eine weitere große Kreuzfahrt begann am 11. Februar 1939 in New York und führte rund um Südamerika; bei dieser Gelegenheit durchfuhr die BREMEN als bis dahin größtes Schiff den Panamakanal. Auf diesen Reisen verdienten die Schiffe willkommene Devisen; ihre Hauptaufgabe blieb jedoch weiterhin der nicht kostendeckende Transatlantikdienst. Im Winter 1938/39 wurden beide Schnelldampfer mit einer Klimaanlage ausgerüstet, ein Indiz dafür, welche Bedeutung man Kreuzfahrten beimaß.⁴⁵

Die EUROPA konnte sich zweimal durch Rettungstaten hervortun. Im Dezember 1934 hatte sie in einer mehr passiven Rolle die Aktion unterstützt, in der die NEW YORK der

Hapag die Besatzung des sinkenden norwegischen Dampfers SISTO rettete. Die EUROPA hatte sich dabei als Windschutz vor die Retter gelegt. Zwei Jahre später konnte der Schnelldampfer im Januar 1937 drei Besatzungsmitglieder des deutschen Tankers OLIFER retten, der in einem schweren Wintersturm vor Borkumriff gestrandet war.

Das Jahr 1939 war von vornherein überschattet von den politischen Ereignissen in Mitteleuropa. Alle Welt befürchtete einen Krieg, und entsprechend gering war die Reiselust. Während in normalen Jahren auf dem Nordatlantik im Frühsommer die Hochsaison begann, lähmte 1939 abwartende Spannung das Passagegeschäft. Besonders hart traf es den Norddeutschen Lloyd, der in den Monaten bis zum Beginn des Krieges nur ein Drittel seiner Passagierzahlen von 1938 erreichte und sogar von der Hapag überrundet wurde. Mit welchen Emotionen diese Zeit überfrachtet war, wird aus einem Bericht deutlich, den ein damals 18jähriger 1985 einem amerikanischen Autor gab.⁴⁶ Er schilderte seine angeblichen Erlebnisse am 30. Juli 1939 auf der BREMEN in Southampton wie folgt: *Ich fuhr mit dem Tender zur Bremen hinaus. Zu meiner großen Überraschung ankerte sie direkt vor Portsmouth, dem großen britischen Marinestützpunkt. Sie lag hinter der Netzsperrle, die sich von Portsmouth nach der Isle of Wight erstreckte. Zum ersten Mal war ich froh, ein Schiff verlassen zu dürfen. Überall sah man den Nazi Gruß und hörte »Wir werden nach Großbritannien marschieren« Gesänge. Es war eine sehr unangenehme Atmosphäre. Mir wurde klar, daß der Krieg nicht mehr zu vermeiden war (bis zu dem es noch vier Wochen dauern sollte). Dieser Besuch verdeutlichte wirklich die bedrohlichen Schlagzeilen. Als der Tender von der Bremen ablegte, trat die Besatzung auf den oberen Decks an und entbot den Nazi-Gruß. Ihre Botschaft war einfach und klar: »Euch kriegen wir noch!«*

Soweit der Berichtsteller, der in seiner Erinnerung anscheinend ein späteres Ereignis (die letzte Ausfahrt der BREMEN aus New York) falsch interpretierte und es 35 Jahre später offenbar für ein eigenes Erlebnis hielt. Daß eine solche Karikatur des Dienstbetriebs auf einem deutschen Passagierdampfer mit den Tatsachen nichts zu tun hat, braucht sicher nicht betont zu werden. Natürlich gab es an Bord der BREMEN und EUROPA aktive Ortsgruppen der NSDAP, sogar »Bordstürme« der SA, und selbstverständlich war die Besatzung dazu angehalten, alle nationalsozialistischen Feiertage in der damals üblichen Weise zu begehen. Völlig undenkbar waren aber Szenen wie die oben geschilderten, und Grundsatz der Reedereien war es, ausländische Passagiere keinesfalls mit Parteipropaganda zu belästigen. Im großen und ganzengelang das bis 1939. Wäre das anders gewesen, dann hätte das Ausland die deutschen Schiffe wohl wirklich boykottiert. Dazu sah man aber selbst für die allerletzte Passagierreise der BREMEN keine Veranlassung.

1770 Fahrgäste hatte das Schiff an Bord, als es am 23. August 1939 den Englischen Kanal mit Kurs auf New York verließ. Drei Viertel der Reisenden waren Amerikaner, die eine der letzten Gelegenheiten nutzten, nach den USA zurückzukehren, bevor der Krieg ausbrechen würde. Damit rechnete die Weltöffentlichkeit stündlich. Die BREMEN hatte schon den 56. Längengrad erreicht, als sie am Abend des 25. August die Warnnachricht Nr. 8 aufnahm, mit der alle deutschen Schiffe zur sofortigen Rückkehr in die Heimat aufgefordert wurden. Kapitän Ahrens befolgte diesen eindeutigen Befehl nicht, sondern lief weiter Kurs New York. Über seine Beweggründe für diese Mißachtung einer bindenden Anweisung ist nichts bekannt (und nach der propandawirksam geglückten Heimkehr wurde er nicht mehr danach gefragt). Vermutungen gehen dahin, daß ranghohe Diplomaten unter den Passagieren Ahrens zum Weiterfahren bewogen hatten.⁴⁷ Am nächsten Tag verstieß Ahrens noch einmal gegen die Bestimmungen, als er seine Absicht, nach New York zu fahren, in die Heimat funkte. Am 27. August brach er erneut die Funkstille, indem er nun darauf hinwies, daß er nur noch für drei Tage Brennstoff habe und nach dem Landen der Passagiere von New York nach Havanna weiterfahren wolle. Jetzt griffen Marineleitung und Reichsver-

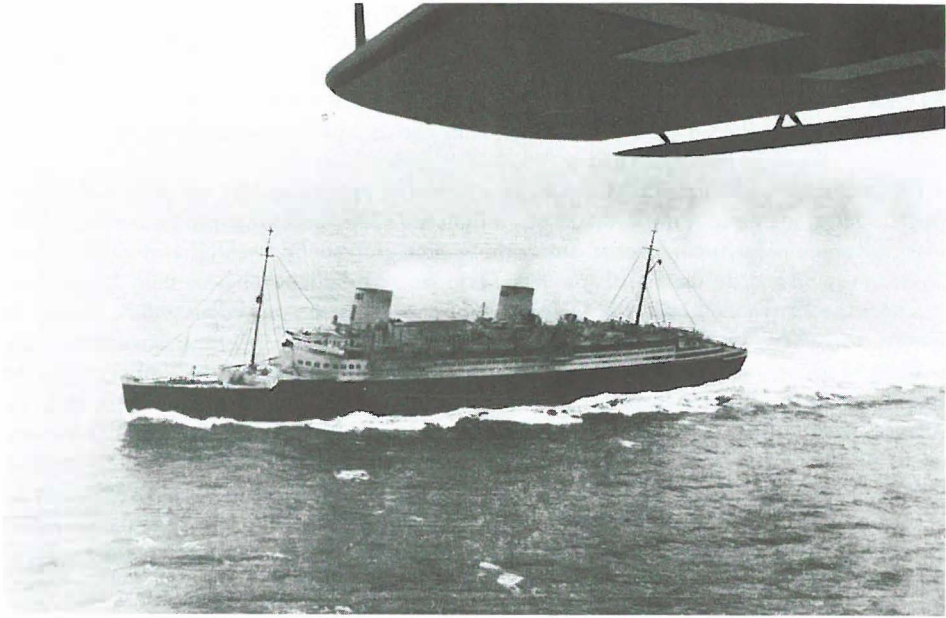
kehrsministerium ein und gaben am 28. August klare Anweisungen: Passagiere in New York landen, bunkern und dann auf dem schnellsten Weg nach Deutschland zurückkehren! Am Abend des 28. August machte die BREMEN in New York fest, und es war wirklich nun Kapitän Ahrens' Absicht, am nächsten Morgen New York mit Kurs Bremerhaven zu verlassen. Fahrgäste, die für die Rückfahrt gebucht hatten, mußten sich enttäuscht nach einer anderen Fahrgelegenheit umsehen.

Doch mit der Abfahrt am Morgen des 29. wurde es nichts. Mit der fadenscheinigen Begründung, man müsse die BREMEN als mögliches Hilfsschiff einer möglicherweise bald kriegführenden Macht auf Konterbande und Waffen untersuchen, schickte die Zollbehörde 26 Beamte an Bord, die das Schiff von oben bis unten zu durchsuchen begannen. Um 16 Uhr machten sie Feierabend, und am nächsten Morgen kamen sie pünktlich wieder – wie das Gesetz es befahl. Den ungeduldigen Deutschen, denen jede verlorene Stunde auf den Nägeln brannte, sagte man tröstend, daß die am Nachbarpier liegende NORMANDIE die gleiche Prozedur über sich ergehen lassen müsse. Da die Deutschen wußten, daß die NORMANDIE Order hatte, vorläufig in New York liegenzubleiben, fühlten sie sich keineswegs getröstet, sondern auf den Arm genommen. Endlich mußten die Amerikaner das Spiel beenden; am späten Nachmittag des 30. August gaben sie das Schiff frei – genau 36 möglicherweise entscheidende Stunden hatten sie es festgehalten. Um 18.33 Uhr legte die BREMEN ab. Während sie langsam in den Hudson hineinglitt, intonierte die Bordkapelle das Deutschland- und das Horst-Wessel-Lied. Bis auf das Maschinenpersonal stand die gesamte Besatzung an Deck, den rechten Arm trotzig und hilflos zugleich zum »Deutschen Gruß« erhoben, wie es damals beim Spielen der Nationalhymne vorgeschrieben war. Am Heck der NORMANDIE drängten sich die französischen Seeleute und winkten zur BREMEN hinüber – dann dippte der französische Liner zum Abschied seine Flagge.⁴⁸ Zum letzten Mal verließ ein deutscher Schnelldampfer den Hafen von New York.

Die Schnelldampfer im Zweiten Weltkrieg

Als am 3. September 1939 die Nachricht von der Kriegserklärung Großbritanniens eintraf, hatte die BREMEN den 60. Breitengrad erreicht. Kapitän Ahrens erhielt über Funk die Anweisung, durch die Dänemarkstraße nach dem sowjetischen Hafen Murmansk zu laufen. Mit Wagemut, seemännischem Können, äußerster Disziplin und einer Portion Wetterglück gelang der Besatzung der Blockadedurchbruch. Inzwischen rätselte die Weltöffentlichkeit über den Verbleib des Flaggschiffs der deutschen Handelsflotte. Von der Meldung, die BREMEN sei von den Briten aufgebracht worden, bis zu der Nachricht, sie laufe unter italienischer Flagge einen Mittelmeerhafen an, konnte man in der internationalen Presse die unterschiedlichsten Hypothesen finden.⁴⁹ Der deutsche Botschafter in Moskau antwortete der internationalen Presse auf die Frage, ob die BREMEN in Murmansk liege: *Ich denke, daß die gemeinsamen Bemühungen der Vereinigten Staaten und Englands ausreichen, ein einzelnes unbewaffnetes deutsches Schiff aufzuspüren und zu nehmen. Es wäre deshalb angebracht, Churchill nach dem Verbleib der BREMEN zu fragen.*

Am 10. Dezember 1939 verließ der Schnelldampfer Murmansk, um nach Deutschland durchzubrechen. Dabei hielt sich das Schiff tagsüber 42 sm von der norwegischen Küste entfernt, um außer Sichtweite zu bleiben. Nachts fuhr man an der Grenze der Sichtbarkeit der Leuchtfeuer. Am 12. Dezember wurde die BREMEN vor Südnorwegen von deutschen Flugzeugen gesichtet, die das Schiff jetzt begleiteten. Wenig später tauchte 4 sm hinter der mit hoher Fahrt laufenden BREMEN das britische U-Boot SALMON auf und versuchte, das



Mit graugestrichenen Aufbauten trifft die BREMEN nach ihrem Blockadedurchbruch in der Deutschen Bucht ein. (Sammlung Kludas)

deutsche Schiff zu stoppen, wurde jedoch von einem der Flugzeuge zum Tauchen gezwungen. Die britische Admiralität stellte den Zwischenfall so dar, daß das U-Boot die BREMEN nach den Regeln des Völkerrechts nicht warnungslos hätte torpedieren dürfen. Hier bleibt allerdings die Frage offen, warum die SALMON dann nicht vor der BREMEN auftauchte, wo sie ihre Absicht, das deutsche Schiff zu stoppen, wirkungsvoller hätte umsetzen können. Die britische und die internationale Presse nahmen der Admiralität ihre Version ohnehin nicht ab. Übereinstimmend war von einem deutschen Triumph und einem für die Briten peinlichen Vorfall die Rede. Die New Yorker Staatszeitung erinnerte an die Geschichte vom Fuchs, der die Trauben, die ihm zu hoch hingen, kurzerhand für sauer erklärte.

Am Mittag des 13. Dezember machte die BREMEN in Wesermünde fest. Die deutsche Propaganda stilisierte die Heimkehr des Schiffes zu einem großen Sieg hoch. Rundfunk, Presse und die Wochenschau in den Kinos berichteten über Kommodore Ahrens – der Lloyd hatte ihm diesen Titel nach der Rückkehr verliehen – und seine Männer. Bücher über den Blockadedurchbruch erreichten hohe Auflagen.⁵⁰

Die EUROPA lag Anfang September 1939 in Wesermünde, wo sie für eine neue Rundreise ausgerüstet wurde. Nach Kriegsausbruch blieb sie mit reduzierter Besatzung im Hafen liegen. Im Oktober übernahm die Kriegsmarine den Dampfer als Wohnschiff in Wesermünde. Nach der Heimkehr der BREMEN lagen beide Schwesterschiffe im Heimathafen. Die anfängliche Hoffnung, daß der Krieg nicht lange dauern würde, war spätestens nach dem Feldzug gegen Frankreich zerronnen. Schon am 18. Juni 1940 wurden BREMEN und EUROPA als Truppentransporter für das Unternehmen »Seelöwe«, die geplante Invasion Englands, bereitgestellt.

Nach den Planungen der Militärs sollten die Riesendampfer dabei nicht nur eine große Zahl von Soldaten nach England bringen, sondern auch schwere Ausrüstungsgegenstände, bis hin zu Panzern. Solche Fahrzeuge ließen sich – wollte man die Dampfer nicht vollkom-

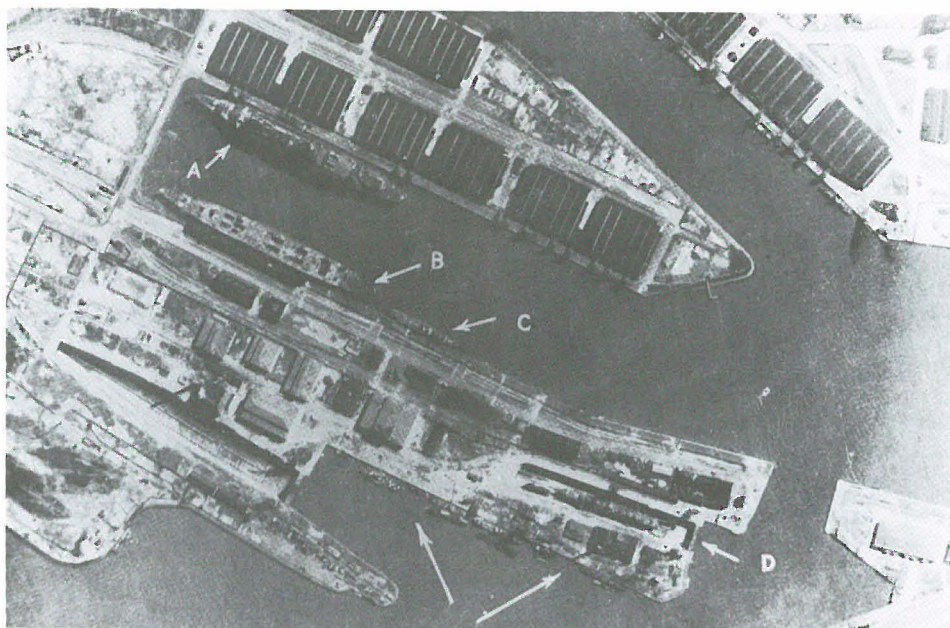


Das Ende der BREMEN am 16. März 1941. (Sammlung Kludas)

men umbauen – nur in den großen Gesellschaftsräumen der oberen Decks unterbringen. Daß dabei die Stabilität der Schiffe in einem Maße vermindert würde, das die Seetüchtigkeit gefährdete, hielten die Heeresoffiziere für einen Vorwand der Marinestellen, die nur die Dampfer nicht hergeben wollten. 1940 verholte man die BREMEN und die EUROPA nach Hamburg, wo im abgelegenen Waltershofer Hafen Krängungsversuche durchgeführt wurden, die den Militärs die Berechtigung der Einwände klarmachten. Truppentransporter sollten die Schiffe aber weiterhin bleiben, und die Vorbereitungen auf diese Aufgabe gingen bis ins Detail. So waren in großer Auflage Merkblätter für die einzuschiffenden Soldaten gedruckt worden, in denen Anweisungen für das richtige Verhalten in allen denkbaren Not-situationen niedergelegt waren.⁵¹ In der Praxis brauchte das zum Glück nicht ausprobiert zu werden. Das Unternehmen »Seelöwe« fiel aus, und die beiden Schnelldampfer kehrten, mit einem eindrucksvollen Tarnanstrich versehen, nach Wesermünde zurück.

Am 16. März 1941, einem Sonntag, entdeckte der Wachoffizier der BREMEN in dem als Matratzenlager dienenden Jagdzimmer ein Feuer. Trotz sofort eingeleiteter Löschversuche breiteten sich die Flammen auf die benachbarten Räume aus. Großalarm wurde gegeben, sogar aus Hamburg und Hannover kamen Feuerwehreinheiten nach Wesermünde. Am 18. März konnte der Brand unter Kontrolle gebracht werden; die BREMEN hatte allerdings nur noch Schrottwert. Die Untersuchungen der Geheimen Staatspolizei (Gestapo) konzentrierten sich auf vermutete politische Hintergründe. Daß nur Brandstiftung als Ursache des Feuers in Frage kam, stand schnell fest. Unvorstellbar erschien es jedoch, daß hierbei nicht irgendwelche ausländischen Geheimdienste mitgewirkt hätten. Bei der Vernehmung der Besatzung gestand ein 17jähriger Schiffsjunge, das Feuer gelegt zu haben. Als Motiv nannte er Rache für eine Ohrfeige; seine Absicht sei aber nicht gewesen, das Schiff zu vernichten, sondern er habe nur einmal auch die Matrosen rennen sehen wollen. Der Schiffsjunge blieb bei dieser Version, trotz allen Drängens der Gestapo, die »Hintermänner« zu nennen. Er wurde schließlich zum Tode verurteilt und hingerichtet.⁵²

Das Wrack der BREMEN wurde von der Columbuskaje in den Kaiserhafen verholt. 1942 kam es zu einem Vertrag zwischen der »Gemeinschaft Bremerhaven Abwrackbetrieb« und



Dieses Foto eines britischen Aufklärungsflugzeugs zeigt die Schwesterschiffe 1941 im Kaiserhafen III in Bremerhaven, das damals Wesermünde hieß. Die EUROMA ist mit dem Buchstaben A bezeichnet, während der Pfeil B auf das Wrack der BREMEN zeigt, deren obere Decks bereits verschrottet sind. (Sammlung Kludas)

der Kriegsmarinedienststelle Hamburg über das Abwracken des Dampfers. Dem Ingenieur Albert Schenk übertrug man die Leitung der Arbeiten. Ein umfangreicher Schriftwechsel dokumentiert die jahrelange Arbeit des Verschrottens.⁵³ Das noch brauchbare Material ging in alle Teile des Reiches und der besetzten Gebiete. Die Anforderungsschreiben der Werften und Dienststellen sind ein Spiegelbild der sich ständig verschlechternden Materialsituation in den letzten Kriegsjahren. Es wurde genau Buch geführt. Nach dem schweren Bombenangriff auf Wesermünde am 18. September 1944 teilte man der Kriegsmarinebauaufsicht in Wesermünde-Bremerhaven am 28. Oktober 1944 mit Durchschlag an den Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg schriftlich mit, daß von den Ausbauteilen aus dem Wrack der BREMEN 23 Karbidlampen, 1 Kleiderschrank, 4 Vorhängeschlösser und sechs weitere – ebenso läppische – Materialposten durch Feindeinwirkung vernichtet worden seien. Im Mai 1944 mußte das Wrack der BREMEN von der Abwrackwerft an die ABC-Schuppen im Kaiserhafen verholt werden, da man den Kai für das Verschrotten des Linienschiffes HANNOVER benötigte. Erst im November 1944 gingen die Abwrackarbeiten auf dem Rumpf des Schnelldampfers weiter, dessen letzte Doppelbodenteile nach dem Krieg am Weserufer gegenüber Nordenham abgesetzt und erst in den fünfziger Jahren verschrottet wurden.

Ende 1941 kam es noch einmal zu einem Reedereiwechsel für die EUROMA, der aber keinerlei praktische Auswirkungen auf das Schiff hatte. Im Rahmen der Reprivatisierung der Hapag war es zur endgültigen Ausgliederung der Nordatlantikdienste aus den Reedereien Hapag und NDH gekommen. Die neugegründete Deutsche Amerika-Linie GmbH, an der das Reich mit 50%, Hapag und Lloyd mit je 25% beteiligt waren, übernahm alle deutschen Nordatlantik-Passagierschiffe.⁵⁴

Für die EUROPA liefen im Mai 1942 noch Planungen für den Umbau zum aktiven Kriegsschiff an.⁵⁵ Die Hamburger Werft Blohm & Voss arbeitete Pläne für den Umbau zum Flugzeugträger aus, bei denen jedoch Stabilitäts- und Festigkeitsprobleme auftraten, so daß man das Projekt im November 1942 aufgab. Danach war laut Gröner noch einmal ein Umbau zum Truppentransporter für Panzerverbände geplant, bei dem das Schiff Ladeeinrichtungen für 80-t-Panzer erhalten sollte. Auch diese Planungen blieben Papier. Die letzte offizielle Umdisponierung unter deutscher Flagge fand am 7. Februar 1945 statt, als die EUROPA Kasernenschiff der Standortverwaltung Wesermünde wurde.⁵⁶

Das Nachkriegsschicksal der EUROPA

Am 8. Mai 1945 übernahmen die Amerikaner das Schiff als Kriegsbeute. Der Technische Betrieb des Norddeutschen Lloyd machte die EUROPA wieder fahrfertig, was nach einer Aufliegezeit von mehr als fünf Jahren ein ziemliches Stück Arbeit war. Viele Ausrüstungsgegenstände waren im Laufe des Krieges von Bord gegeben worden, darunter sämtliche Boote. Kapitän Scharf und 79 Mann Restbesatzung waren an Bord geblieben und wurden von den Amerikanern für die Überfahrt nach den USA dienstverpflichtet. Dagegen erhob allerdings die National Maritime Union Protest. Die New York Times vom 10. Juni 1945 zitiert aus dem Protestschreiben an Präsident Truman. Die Gewerkschafter bezeichneten die Absicht, die EUROPA mit einer deutschen Besatzung zu bemannen, *als eine Verletzung des Andenkens unserer ehrwürdigen Gefallenen*.

Bis zum 25. August dauerte es, bis die US Navy ihren Transporter AP 177 alias EUROPA in Dienst stellen konnte, und am 11. September verließ das Schiff unter dem Sternenbanner seinen alten Heimathafen. In Southampton stiegen amerikanische Soldaten an Bord und wenige Tage später lief der grau angestrichene Truppentransporter nach sechsjähriger Pause wieder an der Freiheitsstatue vorbei an den Pier in New York. Hier ging das Schiff kurz in die Werft, um die Transportkapazität zu vergrößern. Es folgten zwei weitere Reisen nach Southampton. Am 24. März 1946 machte die EUROPA zum letzten Mal an der Columbuskaje fest. Wenige Wochen später, am 2. Mai 1946, stellte die US Navy den Truppentransporter außer Dienst. Sozusagen als Entschädigung für den Schnelldampfer NORMAN DIE, der 1942 in amerikanischen Diensten ausgebrannt war, übergab die US-Regierung die EUROPA am 8. Juni an Frankreich.

Die Compagnie Générale Transatlantique (CGT) taufte die EUROPA in LIBERTÉ um und legte sie erst einmal in Le Havre auf, wo das in sechs Jahren Militärdienst doch etwas rampo-nierte Schiff auf seinen Rückbau zum Passagierdampfer wartete.

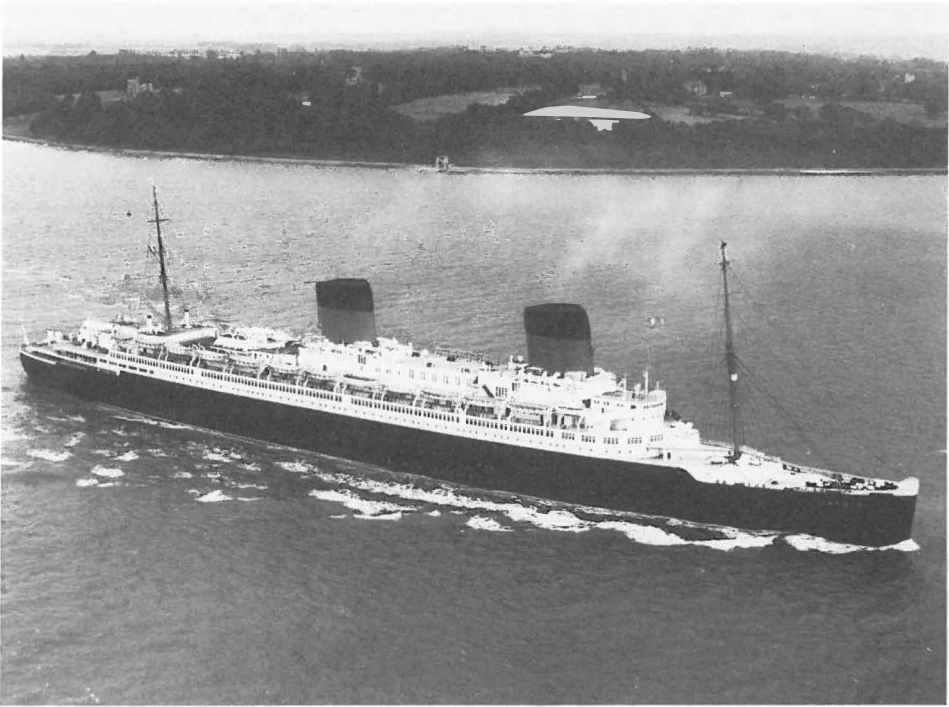
Im Dezember 1946 riß sich die LIBERTÉ im Sturm von ihrer Vertäuung los und trieb gegen das gekenterte Wrack des 1939 ausgebrannten Passagierdampfers PARIS. Die LIBERTÉ schlug leck und sank auf ebenem Kiel, zum Glück in flachem Wasser. So blieben zwar die Wohndecks trocken, dafür stand aber die Maschinenanlage unter Wasser. Nach langen Vorbereitungen gelang am 15. April 1947 die Hebung. Die LIBERTÉ wurde nach St. Nazaire geschleppt, wo die berühmte Werft von Penhoët damit begann, aus der ehemaligen EUROPA wieder ein Luxuspassagierschiff zu machen. Hierbei passierte den Franzosen im Oktober 1949 das gleiche Mißgeschick, das 20 Jahre vorher schon einmal die Fertigstellung verzögert hatte: Durch ein Großfeuer in den Passagierdecks wurde der Terminplan um Monate zurückgeworfen. Im Sommer 1950 war es aber geschafft. Nach beendetem Umbau maß die LIBERTÉ 51 839 BRT⁵⁷ und konnte 569 Passagiere in der I. Klasse, 562 in der Kabinenklasse und 382 in der Touristenklasse aufnehmen. Bei der feierlichen Indienststellung dieses neuen Flaggschiffs der französischen Handelsflotte beendete der Präsident der CGT

im August 1950 seine Rede mit folgenden bemerkenswerten Sätzen: *Es würde mir jedoch als unrecht erscheinen, wenn ich nicht das anerkennen würde, was die LIBERTÉ der EUROPA verdankt. Möge dieses Schiff durch seinen doppelten Ursprung als eine Verkörperung des Könnens von zwei großen europäischen Nationen erscheinen. Möge es Zeuge unserer Hoffnungen für Frieden und Freiheit in dieser Welt sein.*

Am 17. August 1950 ging das Schiff auf seine zweite Jungferreise nach New York.

In der internationalen Fachpresse fand die Wiederindienststellung des Schiffes lebhaft Beachtung, und in vielen der Berichte wurde Kritik an Konstruktion und Bau der EUROPA deutlich. Schon 1946 hatten britische Fachleute auf der Tagung der Institution of Naval Architects and Marine Engineers die Festigkeit des Schiffskörpers kritisiert, was jedoch von dem Vertreter des American Bureau of Shipping und zwei britischen Rednern in der Diskussion als übertrieben bezeichnet wurde. Ihre Ursachen hatte die Kritik in der Tatsache, daß sich 1933 im Promenadendeck der EUROPA Risse gebildet hatten, die verschleißt wurden. Außerdem verstärkte man die kritischen Stellen durch Dopplungen. 1939 zeigten sich im selben Bereich, nahe den Dehnungsfugen, erneut Risse, die über die ganze Schiffsbreite bis in den Schergang gingen. Diesmal wurden alle betroffenen Platten ausgetauscht und Verstärkungen in Deck und Schergang eingebaut. Derartige Maßnahmen sind in solchen Fällen lokaler Schwächen international üblich, und sie wurden auf der EUROPA einwandfrei ausgeführt, wie der Chefingenieur der CGT, Ricard, bestätigte. Bedingt waren diese lokalen Überbeanspruchungen durch die Notwendigkeit, das gesamte Bunkeröl im Vorschiff unterbringen zu müssen, immerhin 6400 t. Aus Trimm- und Stabilitätsgründen mußte das verbrauchte Öl stets durch Seewasserballast ersetzt werden, so daß das überschwere Vorschiff dauernd an den Verbänden zerrte. Diese Schwachstelle der EUROPA wurde im naturgemäß antideutschen Klima der ersten Nachkriegszeit überbewertet, denn die ausgeführten Gegenmaßnahmen hatten das Übel ja bereits behoben, und vollkommen zu Recht wiesen nicht nur deutsche Fachleute auf die zehnjährige, störungsfreie Betriebszeit im Nordatlantikschnelldienst hin. Die Franzosen hatten während der Überholungen 1947–49 die entsprechenden Stellen noch einmal verstärkt, und da das Schiff als LIBERTÉ erstens nur 24,5 Knoten laufen sollte (statt 26,5 beim NDL) und außerdem der Extratag von Le Havre nach Bremerhaven entfiel, konnte die Ölmenge im Vorschiff erheblich reduziert werden.⁵⁸ Irgendwelche Festigkeitsprobleme sind danach nie wieder aufgetreten. Den Vorwurf, daß beim Bau der EUROPA mit unzureichenden Materialstärken gearbeitet worden sei, hat der ehemalige Schiffbaudirektor von Blohm & Voss, Dr. Süchting, schon 1951 in der Zeitschrift »Schiff und Hafen« eindeutig widerlegt, ebenso die Vorwürfe angeblich ungenügender Stabilität unter gewissen Bedingungen und erheblicher konstruktiver Mängel der Getriebe.⁵⁹ Einzig die unzureichende E-Anlage scheint die Kritik wirklich verdient zu haben, wobei die Unzulänglichkeit darin bestand, daß einfach zu wenig Strom erzeugt werden konnte. Obwohl aus der Betriebszeit beim NDL keine Klagen bekannt geworden sind, macht die folgende Gegenüberstellung nachdenklich: Erzeugt werden konnten auf der EUROPA 2280 kW, der Anschlußwert aller E-Verbraucher war dagegen 5115 kW. Wie gesagt, es kam nie zu Schwierigkeiten, aber sicher hatten die Franzosen recht, wenn sie die deutschen Elektriker bewunderten, die 10 Jahre lang eine solche Einrichtung beherrscht hatten. Auf der LIBERTÉ konnten dann 3600 kW erzeugt werden. Man kann den Abschnitt über die Kritik an der EUROPA wohl am besten mit dem zusammenfassenden Urteil Ricards beschließen, daß die Ausführung des Schiffes – mit Ausnahme der elektrischen Einrichtungen – ganz hervorragend war. Und das hat ja dann die LIBERTÉ in zwölf weiteren störungsfreien Dienstjahren bewiesen und unterstrichen.

Als Flaggschiff der französischen Handelsflotte war die LIBERTÉ in den fünfziger Jahren eines der beliebtesten Schiffe auf dem Nordatlantik. Doch mit der Indienststellung der



Die LIBERTÉ ex EUROPA in ihren letzten Dienstjahren. (Skyfotos)

FRANCE 1961 waren die Tage der mittlerweile ins 33. Lebensjahr gehenden LIBERTÉ gezählt. Die letzte Reise wurde zu einer vielkommentierten, wehmütigen Triumphfahrt. Die Bauwerft Blohm & Voss schickte ein Abschiedstelegramm, das von der Schiffsleitung mit einem anerkennenden Danktelegramm beantwortet wurde. Am 16. November 1961 machte die LIBERTÉ ex EUROPA unter dem Kommando von Kapitän Charles Ferrenbach zum letzten Mal in Le Havre fest. In 22 Jahren Nordatlantikdienst hatte das Schiff mehr als 1,2 Millionen Fahrgäste befördert.

Die Abwrackwerft würde die nächste Station sein. Doch im November 1962 las man, daß die Northwest Leasing & Crosby Enterprises das Schiff für 12,6 Millionen DM gekauft hätten, um es als Hotelschiff für die Weltausstellung in Seattle zu benutzen, die von April bis Oktober 1963 stattfand. Dieses Projekt wurde jedoch nicht realisiert, stattdessen zahlte die italienische Firma Terrestre Marittima 6,5 Millionen DM Schrottpreis. Am 25. Januar 1962 begann die letzte Fahrt der LIBERTÉ, die am 30. Januar in der Bucht von La Spezia endete. Hier wurde der Dampfer für die nächsten Monate zum Wahrzeichen der Stadt. Der Liner wurde nicht am Kai abgewrackt, sondern die Italiener trugen das im offenen Wasser liegende Schiff Stück um Stück ab.

Das Projekt AMERIKA / VIKTORIA

Die von den deutschen Schnelldampfern BREMEN und EUROPA eingeleitete letzte Runde des internationalen Wettkampfes um das Blaue Band hatte im Ausland eine Reihe von Neubauten provoziert. In der Tabelle 6 sind die je 50 000 BRT großen Italiener REX und CONTE

DI SAVOIA ebenso aufgeführt wie die 80000-Tonner NORMANDIE aus Frankreich und QUEENMARY aus Großbritannien. Für 1940 plante die britische Cunard Line die Indienststellung eines weiteren 80000-Tonnern, der QUEENELIZABETH. 1939 verlautete aus Frankreich, daß die CGT ein 100000-BRT-Schiff mit einer Dienstgeschwindigkeit von 34 Knoten plane, für das der Name BRETAGNE vorgesehen sei.⁶⁰

Tabelle 6: Größe, Dienstgeschwindigkeit und Passagierkapazität der internationalen Spitzenschnelldampfer im Vergleich mit BREMEN und EUROPA

Name	Reederei	1. Reise	BRT	Kn	Passagiere ⁴			
					I	II	Tourist.	III
BREMEN	NDL	16. 7.1929	51656	26,5	811	500	300	617
EUROPA	NDL	19. 3.1930	49746	26,5	860	500	305	600
REX	Italia	27. 9.1932	51062	28	604	378	410	866
CONTE DI SAVOIA	Italia	30.11.1932	48502	27	500	366	412	922
NORMANDIE	CGT	29. 5.1935	79280	29	848	–	670	454
QUEENMARY	Cunard	27. 5.1936	80774	29	776	–	784	579
QUEENELIZABETH	Cunard	16.10.1946	83673	28,5	823	–	662	798
UNITED STATES	United States	3. 7.1952	53329	31	871	–	508	549

* Die Bezeichnung der einzelnen Passagierklassen war zeitlich und bei den Reedereien unterschiedlich; hier wurden die Klassen in der Reihenfolge ihrer Wertigkeit als I., II., Touristen- und III. Klasse bezeichnet.

Das Wettrennen um die transatlantischen Superlative ging also weiter, obwohl Bau und Betrieb solcher Prestigeobjekte die Steuerzahler der jeweiligen Länder Jahr für Jahr Millionenbeträge kosteten. In den letzten Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg war auch durchaus schon abzusehen, daß die ganz eiligen Reisenden in naher Zukunft den Atlantik mit dem Flugzeug überqueren würden, daß also superschnelle Schiffe dann gar keine Existenzberechtigung mehr haben würden. Solche Überlegungen spielten allerdings für die Verfechter der Großschiffsprojekte keine Rolle. Bei den Briten gebot das nationale Selbstverständnis zwingend, auf maritimem Gebiet führend zu sein; die Cunard Line hatte in dieser Frage beim Bau ihrer 80000-Tonner genauso auf ihre Regierung zählen können wie dreißig Jahre zuvor, als sie sich die LUSITANIA und MAURETANIA subventionieren ließ. Auch für die Franzosen, die auf dem Nordatlantik über Jahrzehnte hinweg weit hinter Großbritannien und Deutschland rangierten, war es seit Indienststellung der NORMANDIE keine Frage mehr, daß dieser Standard gehalten werden müsse; dem zweiten britischen 80000-Tonner setzten sie folgerichtig ihr BRETAGNE-Projekt entgegen.

Da durfte es eigentlich niemanden wundern, daß auch die Deutschen sich mit Plänen zum Bau eines Superliners beschäftigten. Der Norddeutsche Lloyd hatte sich schon 1937 mit der AG Weser in Verbindung gesetzt, wo man in enger planerischer Zusammenarbeit mit der Reederei und mit Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums die Konstruktionsarbeiten begann. Innerhalb weniger Monate waren die Pläne für einen 80000 BRT großen Dampfer fertig, und schon im Mai 1938 konnte die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt mit einem in der Wasserlinie 8,672 m langen Paraffinmodell des geplanten Schiffes Schlepplversuche durchführen.⁶¹

Das Projekt lief unter der Bezeichnung 305/1937, wobei auch Varianten mit den Buchstabenzusätzen 305a bis d durchgerechnet wurden. Folgende Hauptdaten sind bekannt.⁶² Größe: 80000 BRT; Wasserverdrängung: 65000 t; Länge über alles: 328 m; Länge zwischen den Loten: 305 m; Breite auf Spanten: 34 m; Höhe bis Schottendeck: 14,7 m; Konstruktionstiefgang: 10,66 m.

Die Maschinenanlage sollte aus 5 Sätzen Getriebeturbinen bestehen, die je 49700 PSw, zusammen also 248500 PSw, leisten sollten. Über fünf Propeller angetrieben, sollte das Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von 34 Knoten laufen können.

Die Kesselanlage sollte aus 24 Doppelendkesseln bestehen, die auf drei Heizräume verteilt waren. Als Dampfdruck waren 59 atü vorgesehen bei 450 °C Dampftemperatur. Für die normale Leistung von 240000 PSw sollten 20 Kessel ausreichen. Die vier restlichen Kessel waren als Reserve gedacht; mit ihnen sollten die Turbinen auf eine Leistung von 300000 PSw hochgefahren werden können. Die Gesamtheizfläche aller 24 Kessel war mit 18240 m² angegeben.

An Passagieren waren in der Kabinenklasse 400 Personen vorgesehen, 700 in der Touristenklasse und 900 Passagiere in der III. Klasse. Die Besatzung sollte 1000 Personen umfassen.

Der Schiffsrumpf war nach der Maierform entworfen, also ohne Bugwulst.

Über dieses Projekt sind nach dem Krieg mehrere Aufsätze veröffentlicht worden, die alle mit der Rekonstruktion einer Projektzeichnung illustriert wurden.⁶³ Diese Zeichnung zeigt aber offensichtlich einen anderen Entwurf, dem die Verfasser irrtümlich die oben genannten Daten zuordneten. Auf einer mit Mai 1937 datierten Kopie der Zeichnung⁶⁴ sind jedoch Hauptabmessungen genannt, die vom Projekt 305 erheblich abweichen. Wenn, wie ich vermute, die Zahl 305 in der Projektbezeichnung aus der Länge zwischen den Loten hergeleitet ist, dann müßte die in den genannten Aufsätzen veröffentlichte Zeichnung ein Projekt 285/1937 darstellen, dessen Hauptabmessungen folgendermaßen lauten: Länge über alles: 305 m; Länge zwischen den Loten: 285 m; Breite auf Spanten: 30 m; Höhe bis Schottendeck: 14 m; Konstruktionstiefgang: 10 m. Das wäre also ein kleineres Schiff als das Projekt 305/1937, dessen Originalzeichnung mit diesem Aufsatz zum ersten Mal veröffentlicht wird (siehe lose Beilage).

Möglicherweise erklärt das Vorhandensein von zwei so unterschiedlichen Entwürfen eine Bemerkung des Aufsichtsratsvorsitzenden Lindemann, die im Protokoll der Aufsichtsratsitzung vom 4. Juli 1938 festgehalten ist. In dieser Sitzung wurde über den projektierten Neubau gesprochen, und Lindemann *bemerkte hierzu, dass voraussichtlich für absehbare Zeit eine Vergebung der Ersatzbauten für BREMEN und EUROPA wegen vor-dringlicher Marine-Aufträge nicht möglich sei. Eine Führer-Entscheidung würde vielleicht noch im Laufe dieses Monats fallen, die zwei Punkte behandle: erstens den Typ der neuen Schiffe, d.h. Grösse und Geschwindigkeit, und zweitens den Baubeginn, wobei er persönlich kaum glaube, dass dieser in den nächsten Jahren möglich sein werde.*⁶⁵

Weitere belegte Angaben sind aus den vorhandenen Unterlagen nicht zu entnehmen. In den bereits erwähnten ausländischen Aufsätzen ist davon die Rede, daß die Kiellegung im Herbst 1939 auf der AG Weser stattfinden sollte, in Anwesenheit Adolf Hitlers. Als geplanter Name wird AMERIKA angegeben. Der Krieg habe die Kiellegung verhindert, Hitler habe aber das Projekt stets weiterverfolgt und angekündigt, daß der Dampfer nach dem siegreich beendeten Krieg gebaut werden würde und dann den symbolischen Namen VIKTORIA erhalten sollte. Einen Quellenhinweis hierfür gibt es allerdings nicht.

Dem zaudernden Beginn mit der Flüsse-Klasse ab 1881 folgte 1889 bereits der Anschluß an das Weltniveau, als die AUGUSTA VICTORIA in Dienst gestellt wurde, der erste Schnelldampfer von einer deutschen Werft. 1897 schickten sich die Vierschornstein-Schnelldampfer zum Griff nach dem Blauen Band an und leiteten das Jahrzehnt der Deutschen auf dem Nordatlantik ein. Mit den damals größten Schiffen der Welt, den Schnelldampfern der IMPERATOR-Klasse, war dann am Vorabend des Ersten Weltkriegs der Höhepunkt einer Epoche erreicht. 15 Jahre später setzten die deutsche Passagierschiffahrt und der deutsche Schiffbau noch einmal neue Maßstäbe, als sie mit BREMEN und EUROPA die letzte Runde im Kampf um das Blaue Band einläuteten. Die Indienstellung dieser Schiffe war der Ausklang einer Ära, des Zeitalters des freien Spiels der Kräfte in der internationalen Passagierschiffahrt. Die Schnelldampfer BREMEN und EUROPA waren – wie übrigens alle deutschen Schnelldampfer – ohne staatliche Hilfe finanziert worden. Innerhalb weniger Jahre antworteten die ausländischen Konkurrenzreedereien mit noch schnelleren und größeren Neubauten, die allerdings als nationale Prestigeobjekte von den jeweiligen Regierungen massiv subventioniert wurden. Gegen eine solche, keinen wirtschaftlichen Grundsätzen mehr verpflichtete Konkurrenz hätten BREMEN und EUROPA auch dann keine Chance gehabt, wenn die wirtschaftliche und politische Entwicklung in den dreißiger Jahren glücklicher verlaufen wäre.

Anmerkungen:

- 1 Die Geschichte der deutschen Schnelldampfer bis 1914 wurde ausführlich in den Teilen I IV dieser Arbeit dargestellt; siehe DSA 3, 1980; 4, 1981; 6, 1983 und 8, 1985.
- 2 Errechnet nach den Zahlen in Roper, W.H.: The Atlantic Conference 1921–1939. Als Manuskript privat gedruckt um 1953 in Folkestone.
- 3 Roper, W.H.: The Atlantic Conference 1921–1939. Privatdruck um 1953, Folkestone. S. 13ff.
- 4 Isherwood, J.H.: N.D.L. Liner Columbus of 1923. In: Sea Breezes, Heft 5, Liverpool 1969. S. 307ff.
- 5 Wie Anm. 1.
- 6 Aktennotiz von Marius Böger, Vorstandsmitglied der Hapag, aus dem Jahr 1930. Kopie im Besitz des Verfassers.
- 7 Wie Anm. 6.
- 8 Bericht der Baukommission. Archiv der Hapag Lloyd AG, Bremen.
- 9 Prager, Hans Georg: Blohm + Voss. Herford 1977. S. 133. Laut offizieller Blohm & Voss Baudaten wurden die Hauptabmessungen am 16. April 1927 geändert.
- 10 Der Schnelldampfer »Bremen«. In: Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Bd. 74, Nr. 21 vom 24. Mai 1930. S. 694. Diese ausführliche technische Baubeschreibung der BREMEN wurde 1987 von Lars U. Scholl unter dem Titel »Schnelldampfer Bremen« im VDI Verlag, Düsseldorf, neu herausgegeben.
- 11 100 Jahre Verbands- und Zeitgeschehen. (Festschrift des Verbandes der Deutschen Schiffbauindustrie e.V.) Hamburg 1984. S. 48ff.
- 12 Süchting, W.: Einige neuere Probleme im Schiffbau. In: Werft, Reederei, Hafen. Heft 15, Hamburg 1939. S. 240f.
- 13 Napier, Rob: The North German Lloyd and Bremen (IV) 1929. In: Nautical Research Journal. No. 4, Bethesda 1985. S. 173.
- 14 Ausführlichere technische Beschreibungen der BREMEN erschienen außer in der VDI Zeitschrift (s. Anm. 9) und in Werft-Reederei-Hafen (s. Anm. 2) in: Schiffbau, Nr. 10, 1930. S. 221ff.
- 15 Isherwood, J.H.: French Liner »Ile de France« of 1927. In: Sea Breezes, Heft 12, Liverpool 1970. S. 731ff.
- 16 Utermann, Patrick: Der Ozeandampfer »Europa« 1926 bis 1930 und sein Innenausbau durch Paul Ludwig Troost. Diss. München 1983.
- 17 Breuhaus de Groot, Fritz August: Ozean Express »Bremen«. München, um 1930.
- 18 Norddeutscher Lloyd. Geschäftsbericht 1930.
- 19 Bessel, Georg: Norddeutscher Lloyd 1857–1957. Bremen 1957. S. 155.
- 20 Aktenvermerk von Wilhelm Cuno, 2. Juni 1928. Kopie im Besitz des Verfassers.

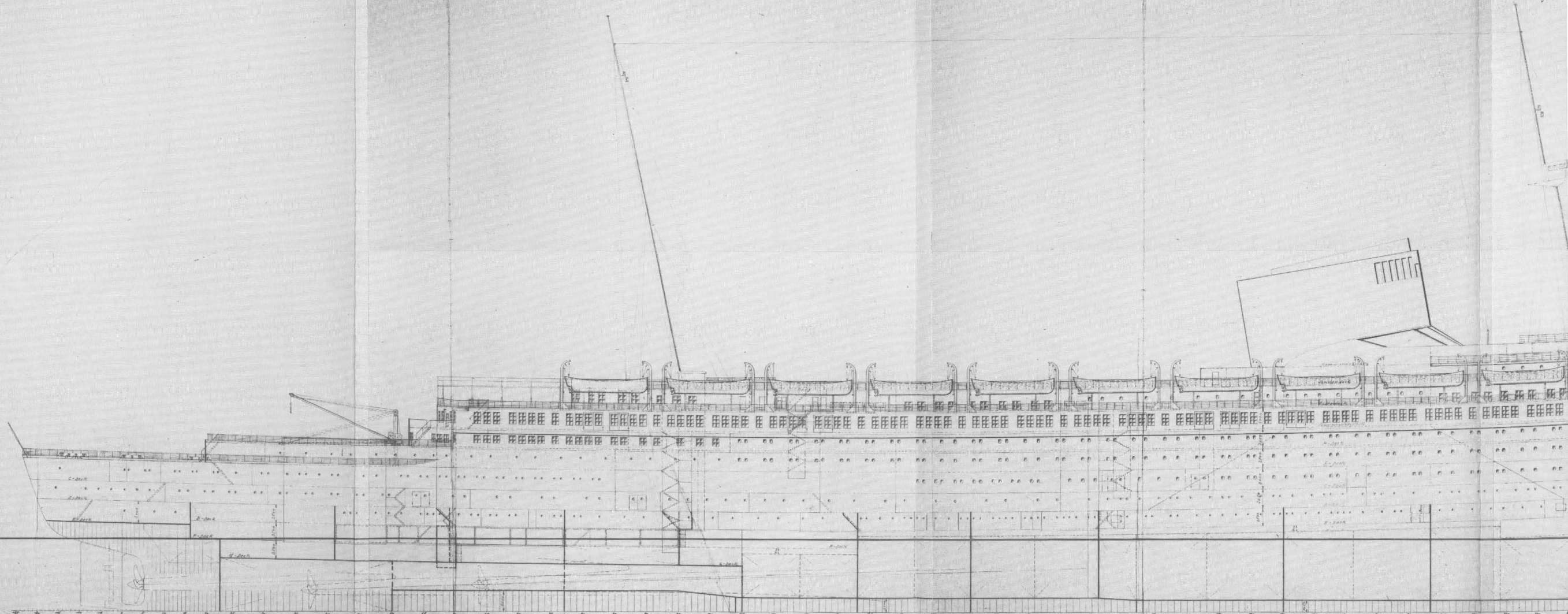
- 21 Zitiert in: Frachtverkehrsnachrichten des Norddeutschen Lloyd. Nr. 8, August 1928.
- 22 Ebd.
- 23 Alle Datenangaben zu den Rekordfahrten der BREMEN und EUROPA wurden auch mit Noel R.P. Bonsor: North Atlantic Seaway. Vol. V. Jersey 1980. S. 1872ff. verglichen.
- 24 Diese Hauptdaten wurden nach folgenden Unterlagen zusammengestellt: Der Schnelldampfer »Bremen« (s. Anm. 8); Der Vierschrauben Turbinen Schnelldampfer »Bremen«. In: Werft, Reederei, Hafen. Heft 10, 1930. S. 197ff.; dito Heft 12, 1930. S. 254ff.; Bauer, G.: Die Maschinenanlage des Schnelldampfers »Bremen«. In: Werft, Reederei, Hafen. Heft 19, 1930. S. 401ff.; Ausführliche Angaben über bei Blohm & Voss gebaute Schiffe. SS Nr. 385 – SS Nr. 493. Werftoffizielles Manuskript; Vierschrauben Turbinenschnelldampfer »Bremen« und Vierschrauben Turbinenschnelldampfer »Europa«. Lloydoffizielle Bordführer für diese Schiffe. Oldenburg, um 1930; Ehlers, Wilhelm L.: Die Schnelldampfer »Bremen« und »Europa«. Berlin 1930; Register des Germanischen Lloyd, Berlin. Internationales Register 1931; Hinweise von Dr. G. Bertram, Bremen, in Briefen an den Verfasser vom 30.9. und 30.12.1987.
- 25 Die folgenden Beispiele und weitere finden sich in Briefen an den Verfasser, und sie stammen keineswegs von Personen, denen die Materie völlig fremd wäre.
- 26 Dies wurde u.a. von Kapitän Hermann Ricklefs, der nautischer Offizier auf beiden Schiffen gewesen ist, mehrfach ausdrücklich erwähnt.
- 27 Roper, W.H.: The Atlantic Conference 1921 – 1939. Als Manuskript privat gedruckt um 1953 in Folio.
- 28 Prager, Hans Georg: Blohm + Voss. Herford 1977. S. 138.
- 29 Vgl. dazu meine Ausführungen in Teil II dieser Arbeit, DSA 4, 1981, S. 96ff.
- 30 Flugzeugstarteinrichtungen des Dampfers »Bremen« des Norddeutschen Lloyd. In: Werft, Reederei, Hafen. Heft 15, 1929, S. 314; sowie Luftfahrt und Norddeutscher Lloyd. In: Hansa 1938, S. 315f.
- 31 Aufzeichnungen des Flugkapitäns Graf Schack über »Postflüge von Dampfer Bremen«. Manuskript 1934. Archiv des Verfassers.
- 32 Wie Anm. 2.
- 33 Shipping Wonders of the World. Vol. I. London o.J.; um 1934. S. 187.
- 34 Wie Anm. 13, S. 171.
- 35 Isherwood, J.H.: Italia Liner CONTE DI SAVOIA of 1932. In: Sea Breezes. Jg. 1972. S. 707ff.
- 36 z.B. Rob Napier, wie Anm. 13, S. 173. Napier beruft sich auf Miller, William H.: The Great Luxury Liners 1927–1954. New York 1981. S. 37.
- 37 Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd vom 16. April 1931.
- 38 Dieser aus nur sieben Paragraphen bestehende Vertrag vom 20./22. März 1930 war vom Inhalt her mehr eine Absichtserklärung; das Fehlen konkreter Abmachungen führte schon bald zu neuen Reibereien.
- 39 Isherwood, J.H.: U.S. Liners »Manhattan« and »Washington« of 1932 – 33. In: Sea Breezes. Jg. 1982. S. 531ff.
- 40 In fast der gesamten einschlägigen in – und ausländischen Literatur wird vom Boykott deutscher Passagierschiffe als wesentliche Ursache für die Schwierigkeiten der deutschen Passagierschiffahrt im Dritten Reich gesprochen, was in dieser undifferenzierten Pauschalität falsch ist. Eine breitere Behandlung dieses Themas scheint in diesem Aufsatz über BREMEN und EUROPA nicht angebracht. Ich möchte hier auf die 1989 und 1990 erscheinenden Bände IV und V meiner »Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt« verweisen, in denen der Gesamtkomplex ausführlich behandelt wird. Dort wird auch die Wechselwirkung zwischen deutscher Devisenbewirtschaftung und der Benutzung deutscher Schiffe durch ausländische Fahrgäste untersucht werden. Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bde. I – V (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 18 – 22). Hamburg. Bd. I 1986, Bd. II 1987, Bd. III 1988; die Bde. IV und V erscheinen 1989 und 1990.
- 41 Hapag Lloyd 1930 1935. Aufzeichnung der Zentralabteilung der Hamburg Amerika Linie. Hapag Lloyd Archiv, Hamburg.
- 42 Roper, W.H.: The Atlantic Conference 1921 – 1939. Als Manuskript privat gedruckt um 1953 in Folio. S. 279ff.
- 43 Vertrauliche Aufstellungen der »Anzahl der beförderten Passagiere« für die Jahre 1936 – 1938 vom Kommando D. »Bremen«.
- 44 Zusammenstellung der Kreuzfahrten des Norddeutschen Lloyd 1888 – 1971 durch Wilhelm Ulrich. Archiv des Verfassers.
- 45 BREMEN und EUROPA erhalten Klima Anlage. In: Hansa. Januar 1939. S. 286.
- 46 Miller, William H.: Memories of long ago Southampton. In: Marine News. Heft 6, 1985. S. 331ff.
- 47 Dinklage, Ludwig: Die deutsche Handelsflotte 1939 – 1945. 1. Band. Göttingen 1971. S. 152ff.

- 48 Tschira, Hanns: Die Bremen kehrt heim. Berlin 1940. S. 62.
- 49 Bei Dinklage a.a.O., und bei Eberhard Mertens (Hrsg.): Der Ozean Express. Hildesheim 1976. S. 74ff., sind solche Stimmen abgedruckt.
- 50 Am bekanntesten wurden die Bücher von Adolf Ahrens (geschrieben von Christian Hilker): Die Siegesfahrt der »Bremen«, Berlin 1940, das in einer überarbeiteten (entnazifizierten) Ausgabe 1956 in Essen und 1957 in Rostock unter dem Titel »Die Bremen« neu erschien; und die Broschüre von Hanns Tschira: Die Bremen kehrt heim. Berlin 1940.
- 51 Merkblatt für die Truppeneinschiffung auf Schiff 802 und 803. Weiter: Notmerkblatt für Schiff 802 und 803 sowie Ausschiffungsmerkblatt für Schiff 802 und 803. Archiv Deutsches Schiffahrtsmuseum IIIA 892/18.
- 52 Brennecke, Jochen: Luxusliner »Bremen« brennt. Herford 1973. S. 110ff.
- 53 Die Abwrackung des Lloyd Schnelldampfers BREMEN. 220 Blatt Akten in Leitz Ordner; Zeitraum 18.9.1942 9.5.1946. Archiv Deutsches Schiffahrtsmuseum IIIA 803.
- 54 Kludas, Arnold, und Herbert Bischoff: Die Schiffe der Hamburg Amerika Linie. Band 3: 1927–1970. Herford 1981. S. 11.
- 55 Gröner, Erich (fortgeführt von Dieter Jung und Martin Maass): Die deutschen Kriegsschiffe 1815 1945. Bd. 1. München 1982. S. 101ff.
- 56 Wie Anm. 55, S. 72ff.
- 57 Diese neue Vermessung kam ohne äußere Umbauten zustande und beruhte darauf, daß jetzt auch das eingeglaste Promenadendeck mitvermessen war, das auf der EUROPA im Gegensatz zur BREMEN – nicht in die Vermessung einbezogen gewesen war.
- 58 Vgl. Börnsen, Heinrich A.: »Europa« »Liberté«. In: Hansa. Jg. 1951. S. 544f.
- 59 Süchting, W.: Die LIBERTÉ (ex EUROPA) in der außerdeutschen Betrachtung. In: Schiff und Hafen. Jg. 1951. S. 159ff.
- 60 Bonsor, Noel R.P.: North Atlantic Seaway. Vol. 2. Jersey 1978. S. 644. Vgl. auch Williams, David, und Richard de Kerbrech: Damned by Destiny. Brighton 1982. S. 169ff.
- 61 Kopien der Modellversuchsblätter im Archiv des Verfassers.
- 62 Project of a four day ship for the North Atlantic route. Zusammenstellung des Board of Trade in German Division (Documents Unit) unter Reference F.D. 1886/47; datiert 9.6.47. Kopie im Besitz des Verfassers.
- 63 Munching, L.L. von: Ships that never sailed. In: Sea Breezes. Jg. 1963, Heft 4. S. 266ff.; ders.: De VIKTORIA ... het ship dat nimmer voer. In: De Blauwe Wimpel; sowie Williams, David, und Richard de Kerbrech: Damned by Destiny. Brighton 1982. S. 161ff.
- 64 Wie Anm. 62.
- 65 Aufsichtsrats Protokolle im Archiv der Hapag Lloyd AG, Bremen.

—Schnelldampfer für den Norddeutschen Lloyd—

Antrieb: Turbinen

M. 1:200



Projekt 1937/305 b, Zeichn. Nr. 9
Deschimag, Werk A.G. Weser, Bremen, Sept. 1937



Original-Wertzeichnung der Deschimag, AG Weser, für das Projekt 305/1937. (Archiv DSM).
(Zum Aufsatz »Die deutschen Schnelldampfer« von Arnold Kludas, S. 210f.)

Schnelldampfer für den Norddeutschen Lloyd

Antrieb: Turbinen

M. 1:200

