Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1966)

Artikel: Frankreichs schwimmender Stolz
Autor: Meier, Erich
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-987859

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.09.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

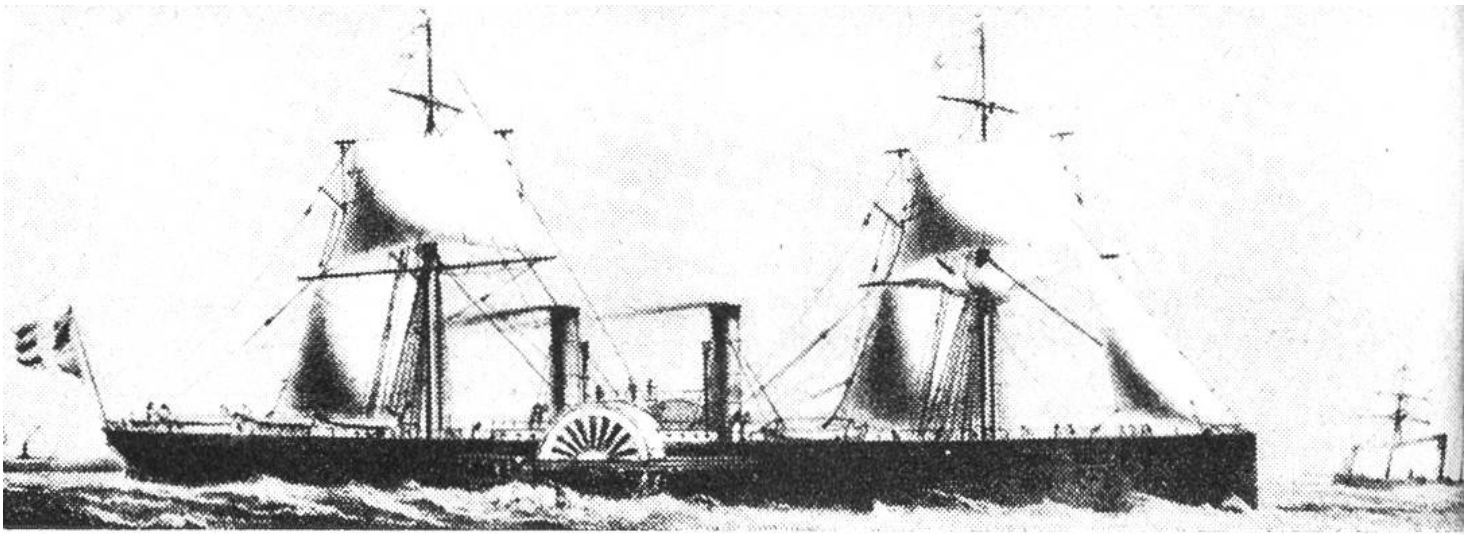
Frankreichs schwimmender Stolz

Der 11. Mai 1960; Saint-Nazaire in Frankreich: Eine Flasche Champagner zerschmettert am Bug eines riesigen Schiffes. Es ist der französische Passagierdampfer «France». Niemand anders als Madame de Gaulle, die Gattin des französischen Staatspräsidenten, ist die Taufpatin; General de Gaulle ist ebenfalls anwesend. Es ist ein stolzer Augenblick: der Stapellauf der «France», nicht des grössten, aber des längsten Passagierschiffes der Welt. Es ist ein Markstein in der Geschichte des französischen Schiffbaues, ein Triumphtag für die französische Schiffahrt im allgemeinen, für die mehr als 100 Jahre alte Compagnie Générale Transatlantique, der der Dampfer gehört, im besonderen.

Noch dauert es weitere zwei Jahre, bis der Innenausbau vollendet ist. Der Ausdruck «vollendet» erscheint als angebracht: an nichts wurde gespart; Innenarchitekten und Dekorateure nahmen sich der geschmackvollen und stilsicheren Ausstattung der Räume an. 1962 ist es soweit: die «France» läuft zu ihrer ersten Passagierfahrt aus.

Es ist das dritte Schiff, das diesen Namen trägt. Die erste «France» nahm 1864, also vor etwas mehr als 100 Jahren, ihren Dienst auf. Anfänglich war sie noch ein Raddampfer, später wurde sie etwas verlängert und mit einer Schiffsschraube ausgerüstet. Ihre Geschwindigkeit betrug ungefähr 25 Stundenkilometer.

Als schon die Schatten des Ersten Weltkrieges heraufdämmerten, im Jahre 1912, trat die zweite «France» ihre Jungfernfahrt

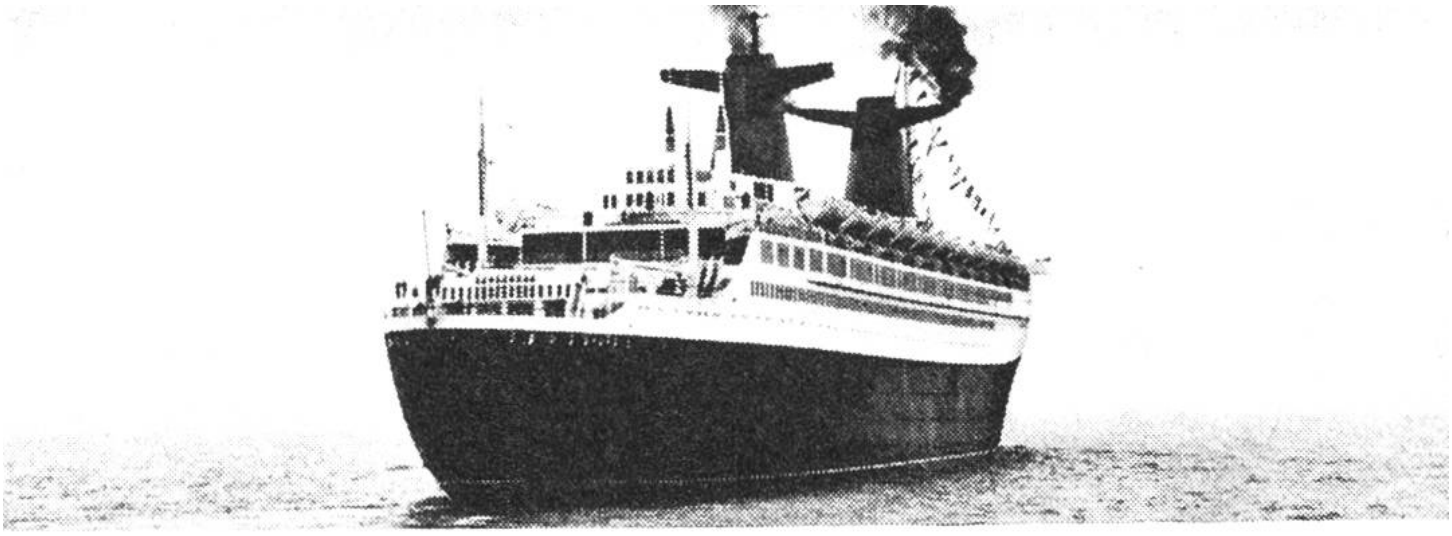


So sah die erste «France» aus. Vor rund 100 Jahren stach sie zu ihrer ersten Passagierfahrt in See. Ihre Geschwindigkeit: 25 Stundenkilometer.

an. Im Krieg wurde das mit äusserstem Luxus eingerichtete Schiff als schwimmendes Spital eingesetzt. Die prachtvollen Kabinensuiten, für die man damals schon über 9000 Franken für eine Überfahrt von Frankreich nach New York bezahlen musste, beherbergten nun Verletzte und Kranke. Nach dem Krieg versah es wieder den Liniendienst Le Havre–New York, bis 1934 seine Stunde gekommen war. Die zweite «France» erreichte bereits eine Geschwindigkeit von etwa 46 Stundenkilometer.

Ungleich schneller noch ist die neue «France». Ihre Reisegeschwindigkeit liegt bei 56 Stundenkilometer; das ist aber noch nicht ihre Höchstgeschwindigkeit. Beachtlich vor allem ist die Länge des Schiffes. Würde man es auf den Kopf stellen, so würde man vor Staunen buchstäblich auch Kopf stehen. Beinahe bis zur höchsten Antennenspitze des Eiffelturmes, über 315 Meter hoch, reicht die «France». Ihre Wasserverdrängung beträgt 66000 Tonnen. Über 2000 Passagiere finden Platz auf der «France», und zwar etwa ein Viertel in der Ersten Klasse und die andern drei Viertel in der Touristenklasse. Der Ausdruck, der für ein Schiff dieses Ausmasses seit langem gebraucht wird, es sei einer «schwimmenden Stadt» vergleichbar, tönt in der heutigen Zeit beinahe schon abgedroschen. Mit den Worten unseres Jahrzehnts müsste man von einer schwimmenden «Satel-

Europa besitzt in seinen alten Bauten (Kirchen und Burgen) einen unerhörten Kunstschatz. Unser Bild zeigt den Eingang zum Kölner Dom.



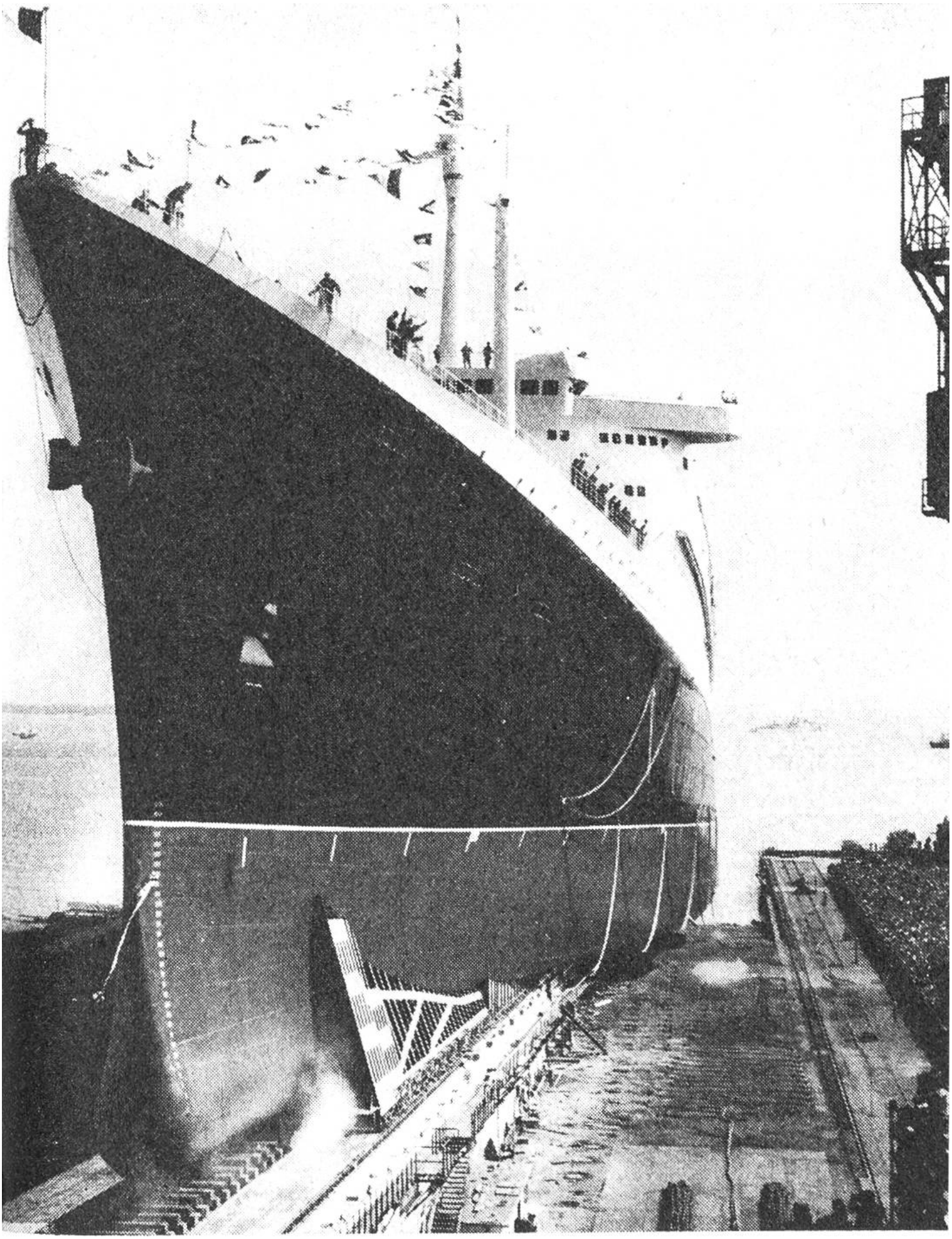
Wie Flügel muten auf diesem Bild die Anbauten an den beiden Kaminen an. Sie sollen verhindern, dass Russ und andere Verbrennungsrückstände aufs Schiff fallen.

litenstadt» sprechen, einer Stadt, die nach einheitlichem Plan gebaut wurde, und in der der Bewohner alles findet, was er zum Leben und zu seiner Bequemlichkeit bedarf. Da gibt es ein Theater mit rund 650 Plätzen, eine Garage für nahezu 100 Autos (fast ist man erstaunt, dass es nicht auch noch Strassen gibt, damit man die weiten Wege auf dem Schiff im Auto zurücklegen kann), eine Kapelle, Kegelbahnen, ein eigentliches Warenhaus, ein Kleinspital für Seekranke und Passagiere, die der guten Kost allzusehr zugesprochen haben, eine Sauna, eine eigene Tageszeitung, ein 16 Mann zählendes Orchester, das nach Belieben klassische Musik oder Jazz spielen kann. Dass es auf den Decks Schwimmbäder hat, dass man fernsehen kann und dass stereophonische Musikanlagen vorhanden sind, braucht wohl kaum erwähnt zu werden. Vom Schiff aus kann man überall hin telephonieren; stellt man am Telephon die Nummer 1900 ein, so hört man die Nachrichten, und die Börsenkurse werden sozusagen auf dem Schiff gleichzeitig bekanntgegeben wie in Paris und New York, damit die Passagiere jederzeit wissen, ob ihre Aktien im Wert gestiegen oder gefallen sind.

An alles ist gedacht: an die Kinder verschiedenen Alters wie an die Hunde. Sie alle haben ihre besonderen Räume und ihre eigenen Auslaufmöglichkeiten. Die Jugendlichen im Alter zwi-

schen 14 und 18 Jahren treffen sich zum Beispiel an der Bar der Jungen oder im Spielsaal, unterhalten sich und tanzen zur Musik eines Plattenspielers. Für sie hat man auch die Klassenunterschiede aufgehoben; Jugendliche aus der Touristenklasse und aus der Ersten Klasse können sich hier zu geselligen Stunden vereinigen.
Und noch einige Zahlen: die Besatzung zählt über 1000 Mann. Auf zwei Passagiere kommt also ein Angestellter. Und was wird etwa auf einer Hin- und Rückfahrt alles gegessen und getrunken? Bevor die «France» in See sticht, hat sie an Bord: 15 Tonnen Fleisch, 5,5 Tonnen Geflügel, 5,5 Tonnen Fische, 3000 Hummern und Langusten, 30 Tonnen Kartoffeln und Gemüse, 15 Tonnen frische Früchte, 70000 Eier, 3 Tonnen Käse, 4000 Liter Milch, 150 kg Kaviar; ferner 7000 Flaschen Champagner, 4500 Flaschen Wein, 5000 Flaschen Whisky, Gin und Aperitif, 18000 Liter Bier, 30000 Flaschen Mineralwasser, 50000 Pakete Zigaretten. Gefahr, dass man auf der «France» verhungert oder verdurstet, besteht somit nicht.
Fünf Tage braucht das Schiff für einen Weg zwischen Frankreich und Amerika. Vielleicht taucht die Frage auf, ob es noch zeitgemäss sei, solche Ozeanriesen im Zeitalter des heranrükkenden Überschallflugverkehrs zu bauen. Die Angst, dass die Passagiere dem Schiffsverkehr untreu würden, war einige Zeit auch bei vielen Schiffahrtsgesellschaften verbreitet. Die Entwicklung hat diesen Befürchtungen unrecht gegeben. In der Eile unserer Tage, da man in wenigen Stunden von Europa nach Amerika fliegen kann, sucht eine immer grössere Zahl von Reisenden, sofern es ihnen die Zeit gestattet, die Ruhe, Beschaulichkeit, Entspannung und vor allem das einzigartige Erlebnis, wie es einem auf einer Atlantiküberquerung zuteil wird.

Alle nicht gezeichneten Artikel über Europa stammen von Erich Meier.



Und das ist der Stapellauf der dritten «France» im Mai 1960.