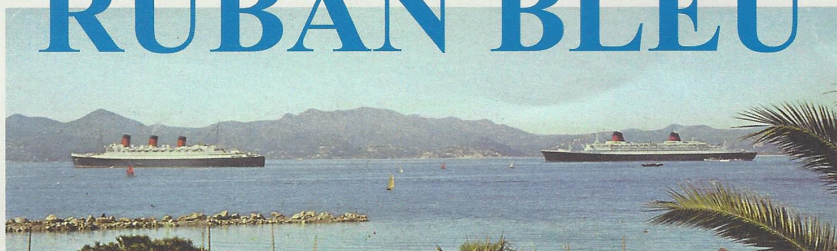




De plus en plus gros pour traverser l'Atlantique-Nord...

Les quatre-cheminées à l'assaut du

RUBAN BLEU



Visite insolite de deux géants en Méditerranée : Le France et le Queen Mary en rade de Cannes.

UNE PREMIÈRE EN VAPEUR SUR L'ATLANTIQUE-NORD

La première tentative de traversée transatlantique par un navire à vapeur a lieu en 1819. Le capitaine Moses Rogers, de Savannah (Géorgie), affrète un trois-mâts-barque de 389 tonneaux et, tout en lui conservant son gréement, l'équipe d'une machine à vapeur horizontale et de roues à aubes. Ces roues sont construites de manière à pouvoir se démonter et se replier sur le pont, comme un éventail. On l'appelle *Savannah* du nom de son port d'attache qu'il quitte le 26 mai 1819 pour arriver à Liverpool après 25 jours de traversée. Mais la vapeur ne fit son office que sept jours, car, au milieu de l'Atlantique, les roues furent démontées pour économiser le charbon et pour bénéficier d'une brise favorable. Elles furent remontées peu avant d'arriver à Liverpool où le bateau reçut un accueil enthousiaste. Le *Savannah* naviguera ensuite dans la mer Baltique, où son moteur à vapeur le tirera d'un bien mauvais pas dans une forte tempête. À son retour en Amérique, il est rendu à son état primitif de voilier.

LA VOIE EST OUVERTE

Dès 1836, il est sérieusement question d'établir des lignes régulières de bateaux à vapeur entre New-York et Liverpool. Les controverses font rage et les sceptiques sont nombreux. Ce moyen de transport est cher. Le vent dans les voiles ne coûte rien, par contre l'alimentation d'une chaudière occasionne une dépense considérable. De plus, elle occupe, avec le combustible, une place importante à bord qui ne peut être consacrée au fret ou aux passagers.

Pendant que savants et hommes d'affaires se disputent sur ce sujet en vaines querelles, l'industrie britannique, qui tient à conserver la maîtrise des mers, termine en mars 1838, le *Great-Western*. C'est un des plus élégants et plus majestueux navires jamais sortis des chantiers de la marine britannique. L'ingénieur Brunnel qui l'a conçu est un Français, installé à Londres.

Il jauge 1340 tonneaux et sa longueur est de 240 pieds. Il est équipé de deux machines de 450 chevaux. Ses roues à aubes ont 8,50 m de diamètre avec des palettes de 3,5 m de longueur. Il porte quatre mâts à voiles destinés à suppléer, le cas échéant, l'action de la vapeur. Une compagnie concurrente met à flot, dans le même temps, le *Sirius* qui jauge 300 tonneaux.

LA PREMIÈRE COURSE

Le 5 avril 1838, le *Sirius* part de la rade de Cork, en Irlande (c'est le port le moins éloigné des États-Unis), emportant comme combustible 453 tonnes de charbon et 53 barils de résine. Trois jours après, le 8, le *Great-Western* appareille de Bristol avec à son bord 660 tonnes de charbon et sept passagers, les seuls ayant eu le courage de tenter l'aventure. Commence alors une surprenante course de vitesse. Pendant la première semaine le *Sirius* parcourt peu de chemin, mais peu à peu, allégé de son combustible, sa vitesse s'accroît. Le 22 avril les deux vaisseaux se trouvent sur la même latitude, séparés seulement par 3 degrés de longitude. Le *Sirius* conserve un léger avantage et, après dix-sept jours de navigation, se présente en vue de New-York dans la matinée du 23. Quand il jette l'ancre dans le port le délire des spectateurs est à

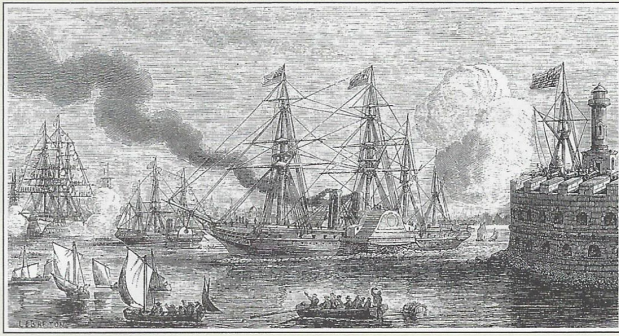
Dominique ALLOUIS

6, rue des Peupliers
78790 SEPTEUIL

Auteur et collectionneur
thématique éclectique :

*Le Ruban bleu, la Bièvre,
les chemins de Compostelle,
Le Bon Marché, etc.*

La partie historique des premiers paragraphes est extraite de l'article «Bateaux» du Dictionnaire de la Vieille France paru dans le Journal de la Vieille France n° 38.



23 avril 1838, arrivée à New-York du Sirius et du Great-Western.

son comble, les canons tonnent, tous les navires sont pavoisés, les cloches de la ville sonnent à toute volée. L'enthousiasme reprend de plus belle quand le *Great-Western* accoste à son tour, quatre heures plus tard. Quelques jours après les deux navires quittent New-York pour revenir en Europe. Le *Sirius* rentre au bercail, sans encombre, après une traversée de 18 jours. Son concurrent, parti le 7 mai, mettra quinze jours à rejoindre Bristol après une traversée agitée au cours de laquelle il rencontre des vents contraires et une violente tempête. Le *Great-Western* continuera à assurer la ligne jusqu'en 1844. Le *Sirius*, jugé trop léger pour ce trajet retournera assurer Londres-Cork. La compétition sur l'Atlantique-Nord est lancée. Elle ne cessera qu'avec la disparition des grands paquebots.

L'HÉLICE

En 1837, Ericsson, Smith et plusieurs autres essayent d'employer l'hélice à la place des aubes. Le système Ericsson est généralement adopté aux États-Unis. Son navire à hélice, le *Francis Bogden* parcourt 15 kilomètres dans l'heure.

Le premier navire de guerre à hélice est l'*Archimède*, construit pour la marine anglaise en 1840. Son succès est tel que l'usage de l'hélice se généralise rapidement pour devenir exclusive dans les années 1844/1845.

À partir de ce moment le développement de la navigation à vapeur est sans limite.

Le gigantisme est rapidement atteint avec le *Great-Eastern* qui porta quelques temps le nom de *Léviathan*. Ce monstre, pour l'époque, confine à l'extravagance : 207 m de long, 25 m de large. Il dispose d'une double pro-

pulsion avec une hélice géante de plus de 7 m de diamètre pesant 36 tonnes et deux roues à aubes de 17 m de diamètre. Il dispose également de sept mâts et de 6 500 m² de voiles qui dissimulent quelque peu ses cinq cheminées. Mis en chantier en 1854, sur les plans de Brunnel, il est conçu à l'origine pour assurer la ligne entre l'Angleterre et l'Australie. Après mille avatars et sa revente sur cale, il est lancé en 1858, mais n'entreprend son premier voyage qu'une année seulement après sa mise à flots pour joindre New-York. À son bord, un certain Jules Verne qui tirera de ce voyage inaugural le sujet de son roman, *Une ville flottante*. Après avoir effectué quelques traversées entre Liverpool et New-York, conduisant, dans le plus grand luxe, 4 000 passagers à une vitesse de 18 nœuds, force est de constater que si la réussite technique est indiscutable, le succès commercial est loin d'être au rendez-vous. Il faut dire que chaque voyage consomme la bagatelle de 12 000 tonnes de charbon. Retiré du trafic passagers, le *Great-Eastern* finira comme poseur de câbles télégraphiques et téléphoniques.

LA FRANCE RELÈVE LE DÉFI

Après plusieurs tentatives malheureuses de mise en chantier de bateaux capables de concurrencer les vapeurs britanniques sur l'Atlantique-Nord, le gouvernement français passe la main à l'industrie privée. Le 19 février 1862, il accorde la concession d'exploitation d'un service postal entre la France, les États-Unis et les Antilles à la *Compagnie Générale Transatlantique* représentée par le banquier Péreire. Le 14 avril 1862, La *Louisiane*, magnifique paquebot de fer de 500 chevaux, effectue son voyage inaugural en se rendant à la

Martinique, Cuba et au Mexique. La compagnie augmente rapidement sa flottille. En 1866, elle lance l'immense et magnifique *Napoléon III*, bateau à roues de 6 000 tonneaux équipé d'un moteur de 1 500 chevaux. Il mesure 114 m de long, 14 m de large et 10 m de creux. Il peut, outre son équipage, recevoir 400 passagers. La même année, le *Péreire* vient rejoindre le *Napoléon III*. C'est un bateau à hélice de 5 200 tonneaux, d'une puissance de 1 250 chevaux. Long de 104 m, sur 12 de large, il peut emporter 418 passagers dans un luxe impressionnant. Toutes les pièces sont chauffées et chaque cabine est alimentée en eau chaude et eau froide. Les passagers disposent également de salles de bains, café, fumoir, glacière, boucherie, boulangerie, pharmacie, etc. L'ancre, trop lourde pour être manœuvrée à la main, l'est par la vapeur. Le *Péreire* assure avec régularité ses traversées à une vitesse supérieure à 13 nœuds, mettant ainsi deux ou trois jours de moins que la plupart des autres paquebots en service sur la ligne.

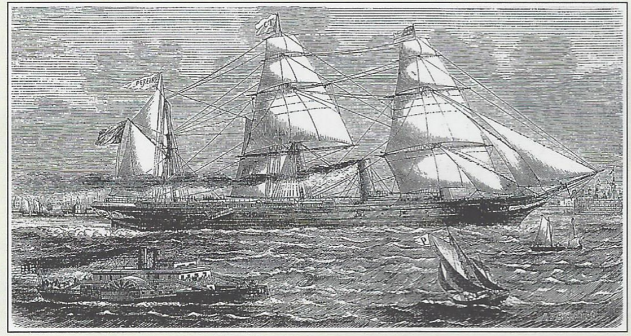
Le *Scotia*, seul, parvient quelquefois à tenir le même rythme.

Avec le début du XX^e siècle, la traction mixte à voiles et à vapeur, va disparaître au profit de la seule vapeur. Les mâts vont rapetisser et les cheminées grandir, grossir et se multiplier.

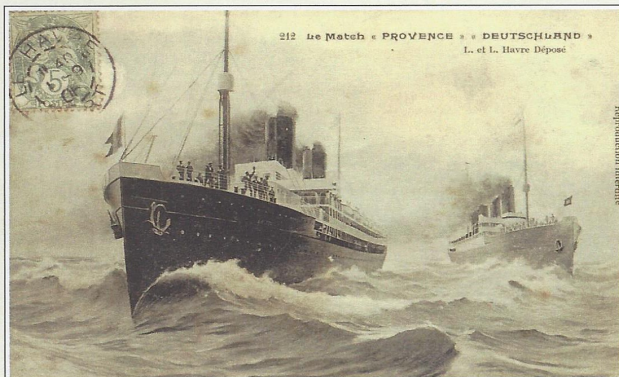
LES GÉANTS VAPEUR DU XX^e SIÈCLE

Armateurs et ingénieurs se lancent dans une compétition mondiale où les pays de tradition maritime mettent en valeur leur savoir-faire et leur esprit d'innovation.

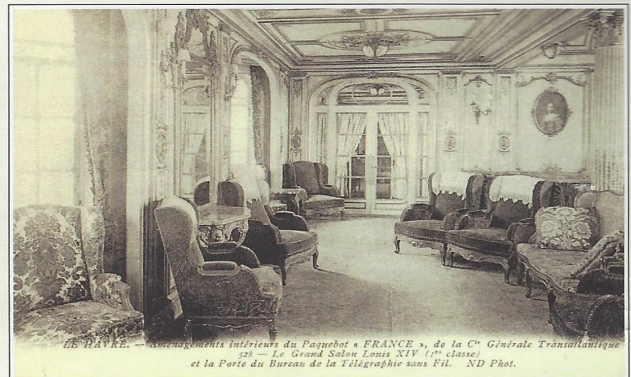
La première partie du XX^e siècle prolongera l'épopée pour atteindre une folie légendaire



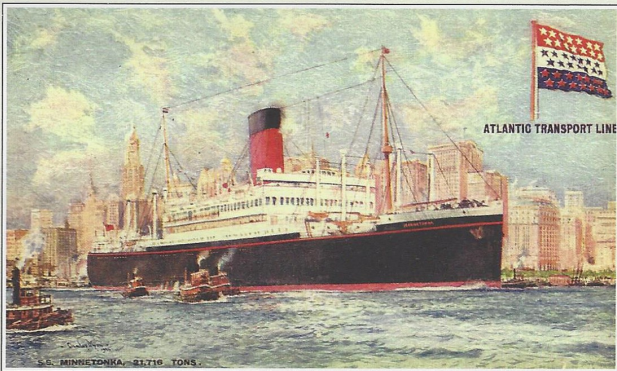
Le Péreire, transatlantique français lancé en 1866.



Une autre course restée célèbre : «le match Provence -Deutschland» en 1906.



Salon Louis XIV du France.



Et une... (Minnetonka)



Et trois... (Belgenland)

où les plus grands paquebots jamais construits, destinés à être des bateaux de ligne de la marine marchande, se livreront à des courses épiques où les passagers trouveront un plaisir intense mêlé d'aventures.

Ces voyages n'étaient pas sans risque, il suffit de voir la fin tragique de bon nombre de ces géants des mers, mais le confort, le luxe, la nouveauté apportaient cette envie de connaître une expérience nouvelle chargée d'émotion et de sensations fortes.

Les meilleurs *superliners* seront aussi, et souvent surtout, le reflet d'une industrie de pointe, conquérante, encouragée par un nationalisme prononcé qui conduira l'Allemagne à dominer la flotte marchande mondiale à deux reprises. Ces périodes de compétition à outrance qui se situent peu avant les deux guerres mondiales priveront l'Angleterre, pour quelques années, de la maîtrise des mers.

L'Italie, la France et les États-Unis viennent s'interposer dans cette frénésie de vitesse et

de luxe. Ils s'approprient tour à tour le fameux ruban bleu et s'activent à faire valoir ces parfaits symboles de leur technique et de leur réussite.

QUATRE CHEMINÉES OU LA MAGIE DES VAPEURS

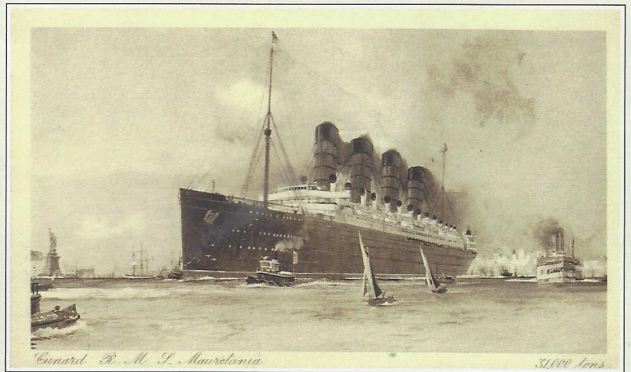
Les paquebots ont aussi leur petit côté snob. Le luxe est intérieur, le tonnage et la longueur ne sont pas immédiatement mesurables par le néophyte, ce seront les cheminées qui donneront le côté impressionnant du bâtiment, comme les grands mâts le donnaient aux voiliers.

Le nombre et la taille des cheminées impliquent une notion de puissance correspondant à la taille des machines propulsives. Elles témoignaient d'une puissance énergétique incroyable au prix d'une consommation de combustible sans précédent.

Toutes ces cheminées ne fonctionnaient pas ; des cheminées factices étaient installées pour ajouter au faste et au grandiose du bâtiment.



Et deux... (La Lorraine)



Et quatre... (Mauretania)



Quatre cheminées à l'allemande (Konprinz Wilhelm)

Les navires allemands se distinguaient par une position caractéristique de leurs cheminées groupées deux par deux, alors que celles des bâtiments britanniques étaient parfaitement alignées.

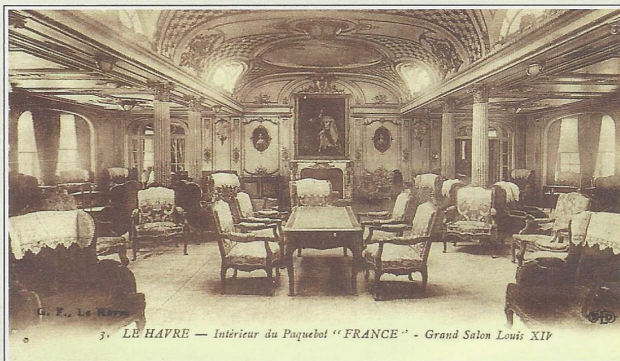
Ce regroupement, jusqu'en 1909, de cheminées, permettait d'aménager, au milieu du navire, un espace qui abritait de grandes et hautes salles coiffées d'une coupole de verre. Onze paquebots à quatre cheminées ont été mis en circulation entre les deux continents. Cinq navires allemands et cinq britanniques composent cette flotte, pour un seul navire français.

LES 4-CHEMINÉES

- 1 - Kaiser Wilhelm der Grosse (1896/1914)
- 2 - Deutschland (1900/1925)
- 3 - Kromprinz Wilhelm (1901/1923)
- 4 - Kaiser Wilhelm II (1902/1919)
- 5 - Lusitania (1906/1915)
- 6 - Mauretania (1907/1935)
- 7 - Kromprinzessin Cecilie (1907/1919)
- 8 - Olympic (1910/1935)
- 9 - Titanic (1911/1912)
- 10 - France (1912/1934)
- 11 - Aquitania (1914/1949)

Qu'ils aient de une à quatre cheminées, tous ces géants des mers ont joué les surenchères pour proposer à leur clientèle un séjour digne des plus beaux palais.

Ici, à bord du France, les milliardaires américains pouvaient se croire au château de Versailles, en fumant leur cigare dans ce grand salon Louis XIV.



Un douzième, le *Britannic*, troisième unité de la série de la White Star Line (après l'*Olympic* et le *Titanic*), sera lancé en 1914. Immédiatement réquisitionné comme navire-hôpital, il ne connut jamais de carrière commerciale. Suite au naufrage du *Titanic*, les ingénieurs imposèrent une double coque au bateau. En 1916, en mer Egée, le navire saute sur une mine entraînant heureusement peu de victimes.

Deux autres géants des mers britanniques à quatre cheminées sont affectés sur les océans de l'hémisphère sud. En 1921 l'Union Castle Line prend possession d'un bateau de 19 000 tonnes l'*Arundel Castle* long de 192,5 m, large de 21,9 m. Il se dirige sur Le Cap pour son voyage inaugural et finira à Hong-kong en 1958 pour y être démolé après bien des vicissitudes et perdu entre-temps deux de ses cheminées. Son frère jumeau le *Windsor Castle* est coulé en combat en 1943.

Le *Great-Eastern* fut semble-t-il le seul à promener cinq cheminées.

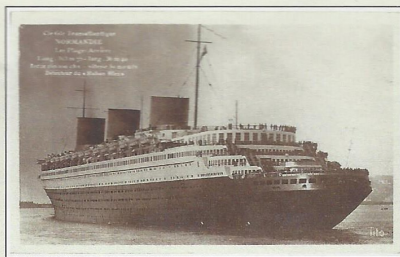


LES COMPAGNIES MARITIMES

Au cours des vingt dernières années du XIX^e siècle la vitesse des transatlantiques va doubler pour parvenir à une moyenne de 20 nœuds soit environ 37 kilomètres/heure. La puissance des machines, alliée à des tonnages de navires de plus en plus grands va apporter la suprématie en mer ; un critère de taille que les états encouragent largement par le poids des subventions.



La décoration des salons de l'*Aquitania* transforme le paquebot en un véritable château flottant.



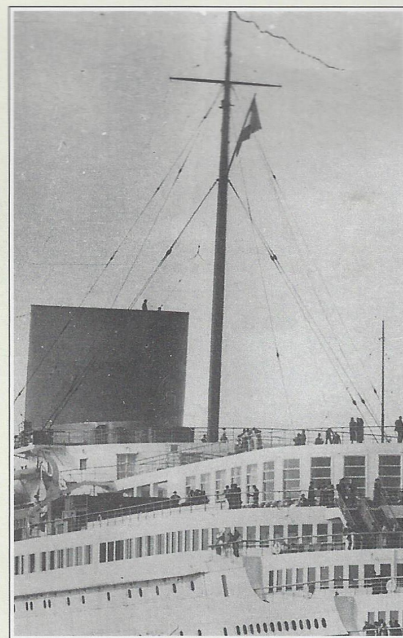
Six principales compagnies de navigation dominent la marine marchande entre l'Europe et les États-Unis durant ce début du XX^e siècle. Deux de ces compagnies de légende sont britanniques : la *Cunard* et la *White Star*. Deux autres, importantes, sont allemandes : la *Norddeutscher Lloyd* et la *Hamburg-Amerika*. Mais il faut compter aussi avec la *Compagnie Française Transatlantique* et l'*American Line* (futur *United State Line*). D'autres compagnies, certes moins connues ont contribué à cette épopée maritime comme la *Red Star Line*, la *Canada Pacific*, la compagnie *Italia*, etc.

Pour construire ces géants, on a fait appel aux chantiers les plus réputés comme John Brown à Glasgow (pour les principaux bateaux britanniques) ou Harland et Wolf à Belfast (pour la série des « ic ») *Olympic*, *Titanic*, *Britannic*. En Allemagne, on trouve les chantiers Vulkan Werkes et Blohm-Voos à Hambourg et ceux de Weser à Brème. Il faut ajouter pour les navires français bien-sûr les chantiers de Penhoët de Saint-Nazaire, et ceux de Gènes et Trieste pour les plus grands navires italiens.

UN TROPHÉE FANTÔME

Le *ruban bleu* récompense le navire ayant effectué la traversée la plus rapide entre l'Europe du nord et les États-Unis. Aucune autorité ne le confère, ni ne grave les noms des détenteurs dans le marbre ou l'airain d'une coupe ou d'un trophée. On peut dire qu'il est auto-décerné par tradition.

On attribue à un Anglais, un certain Bone, chroniqueur au journal maritime *The North Briton*, les expressions *blue Ribbon* (ruban bleu) et *Atlantic greyhound* (lévrier de l'Atlantique) qu'il utilisa aux environs de 1878



Sur les cartes postales, peu de détenteurs du *Ruban bleu* arborent la fameuse flamme. Sur ce cliché du Normandie, on la distingue nettement. Si l'on en croit la tradition, elle devrait mesurer près de 30 mètres, mais il est douteux que celle-ci dépasse 20 mètres. Modestie ?

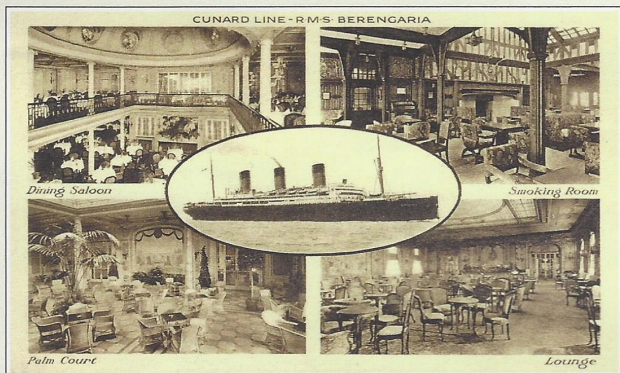
pour parler de la compétition qui se déroulait sur l'Atlantique-Nord entre tous ces géants des mers.

Il se matérialise par une étroite flamme bleue, hissée en tête du grand mât du vainqueur. Cette flamme est aussi longue, en mètres, que la vitesse réalisée en nœuds.

Les historiens de la marine feront, rétroactivement, du *Sirius* un premier bref détenteur « officiel » du *Ruban bleu*, puisque battu quatre heures seulement après son arrivée à New-York par le *Great Western*.

Il faudra attendre 1934, pour qu'un parlementaire anglais Harold Klates Hales crée un trophée, consistant en un globe en argent massif doré reposant sur un socle en onyx. Ce globe représente la Terre, soutenue par la Victoire sur laquelle s'adosent Neptune et Amphitrite.





Le R.M.S. Berengaria de la Cunard Line est tout aussi fier de ses trois cheminées que du luxe de ses salons.



Ci-contre, le France.
Ci-dessous, le Norway.

LA COURSE AU RUBAN BLEU

L'épopée du *Ruban bleu* a soulevé bien des rêves, des passions, des paris insensés, de l'enthousiasme et aussi beaucoup d'ambitions. Du *Kaiser Wilhelm der Grosse*, le premier colosse aux quatre cheminées à l'étrange *Big U* (l'*United States*), dernier lévrier des mers, tous ont livré un fameux challenge qui hante encore de nos jours les rêves les plus fous. Le parcours de la traversée transatlantique se situe le plus souvent entre Bishop Rock sur la côte ouest d'Irlande et le bateau-feu d'Ambrose-Light à l'entrée de New York. Des records ont été également réalisés dans l'autre sens sur le parcours ouest-est. Le dernier Ruban bleu est revenu à un bateau anglais non traditionnel du type *hoverspeed*, le *Great Britain*, construit en Tasmanie (Australie). L'exploit eut lieu en juin 1990. La traversée de 2 928 miles s'est effectuée en 3 j 6 h et 50 mn mais il n'avait à son bord que deux passagers et dix hommes d'équipage. Ce trimaran fut ensuite mis en service comme ferry entre Cherbourg et Plymouth où il transporte 455 passagers et 90 voitures à une vitesse de 75 km/h. Ce record appartient déjà à une autre histoire, l'avion a relégué les prétentions de vitesses maritimes en second plan.

LE TEMPS DES CROISIÈRES

Avec la fin du vingtième siècle et le début des années 2000 l'engouement n'est plus tourné vers des traversées records mais au

contraire de profiter au maximum du confort que présentent les nouveaux palaces flottants au travers de croisières de rêve agrémentées d'escales.

Si l'objectif des voyages maritimes a bien changé, si la traversée de l'Atlantique nord n'est plus de mise, les compagnies construisent de nouveaux géants avec des mensurations remarquables qui approchent voire dépassent les 300 mètres. Le *Souverain des mers*, le *Monarque*, le *Millénium*, l'*Explorer of the see*, *Voyager of the see* et quelques autres sont les derniers nés. Et les chantiers de par le monde travaillent de plus en plus vite sur des coques de plus en plus longues. Le dernier défi en date porte sur une nouvelle perle des mers qui va battre tous les records : le *Queen Mary 2* qui sortira des chantiers de Saint-Nazaire avec 345 mètres de long, 41 mètres de large, 72 mètres de hauteur. Ce bateau anglais de la Cunard est destiné à maintenir la tradition des bateaux de ligne entre l'Europe et les États-Unis ; il assurera le transport des voyageurs entre Southampton et New-York ce qui peut surprendre dans ce contexte ! Mais avec des dimensions inégalées il dépassera le *Norway* dernière référence incontournable des bateaux de croisière et qui était numéro un depuis plus de vingt ans dans ce nouvel exercice. N'en doutons pas avec cette nouvelle escalade au gigantisme, les paquebots entrent à nouveau dans la légende.



ESSAI DE RÉPERTOIRE DES RECORDS DE LA TRAVERSÉE

SENS EUROPE — ÉTATS - UNIS

année	bateau	vitesse (en noeuds)
1838	Sirius	
1838	Great Western	9.14
1854	Baltic	13.04
1898	Kaiser Wilhelm der Grosse	22.29
1900	Deutschland	22.42
1900	Deutschland	23.02
1901	Deutschland	23.06
1902	Kromprinz Wilhelm	23.09
1904	Kaiser Wilhelm II	23.12
1907	Lusitania	23.99
1908	Mauritania	24.86
1908	Lusitania	25.01
1909	Lusitania	25.85
1909	Mauritania	26.06
1929	Bremen	27.83
1930	Europa	27.91
1933	Bremen	28.51
1933	Rex	28.92
1935	Normandie	29.98
1936	Queen Mary	30.14
1937	Normandie	30.58
1938	Queen Mary	30.99
1952	United States	34.51

SENS ÉTATS - UNIS — EUROPE

1819	Savannah	
1840	Britannia	10.98
1856	Persia	14.15
1876	Britannic	15.94
1895	Lucania	22.00
1901	Deutschland	23.51
1924	Mauretania	26.25
1938	Queen Mary	31.69
1952	United States	35.59

1 nœud = 1 mile marin/h (1 852 mètres env.)

Liste établie d'après Daniel Hillion : *L'Atlantique à toute vapeur* (Éditions Ouest-France) et *Quid 93* (Edit. R. Laffont).

**PETITE ICONOGRAPHIE CARTOPHILE DES DÉTENTEURS
DU RUBAN BLEU**

Les bateaux sont présentés dans la chronologie de leur mise en service



KAISER WILHELM DER GROSSE

1896 – 1914 – 200 m Norddeutscher Lloyd
Premier paquebot muni de quatre cheminées. Il était l'orgueil de la flotte marchande allemande. Le *luxus* germanique avec son confort et son style flamboyant, triomphe. Sa vitesse lui vaut de remporter le ruban bleu. Mais il est transformé en croiseur auxiliaire durant la première guerre mondiale et malheureusement coulé par un croiseur anglais en 1914.



KAISER WILHELM II

(1902 – 1919) – 215 m Norddeutscher Lloyd
Très rapide, il gagne le ruban bleu en 1904. Son décor intérieur en baroque meringué était éclatant de lumière. Il aborda un vapeur anglais en 1914 avec de grosses avaries. Il fut interné à New-York puis saisi par le gouvernement américain et utilisé pour le transport des troupes.



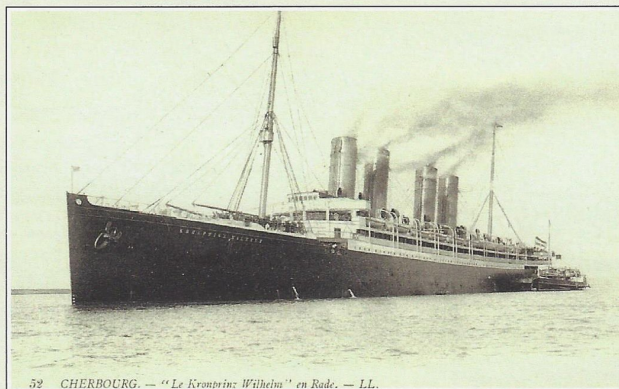
DEUTSCHLAND

(1900 – 1925) – 208 m Hamburg Amerika Line
Remporta le trophée à trois reprises dans le sens Est-ouest. Il avait des machines à quadruple expansion entraînant deux hélices. Très racé mais pas toujours des plus confortables ses vibrations étaient excessives à vitesse élevée. Sa compétition avec la *Provence* est restée célèbre. Cette fois-là, en 1906, le liner français était le plus rapide.



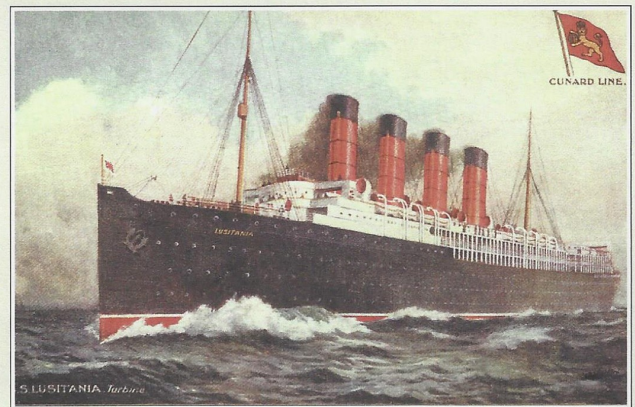
LA PROVENCE

(1906 – 1916) – 191 m Compagnie Générale Transatlantique
Premier paquebot muni de la télégraphie sans fil, permettant aux passagers de lire chaque jour « l'Atlantique », journal imprimé à bord. En 1906 opposé au *Deutschland*, il atteint 23 nœuds et remporte la traversée avec quatre heures d'avance sans toutefois battre le record. En 1916 sur la route de Salonique le bateau est coulé en dix-sept minutes avec 1 693 hommes du troisième régiment colonial.



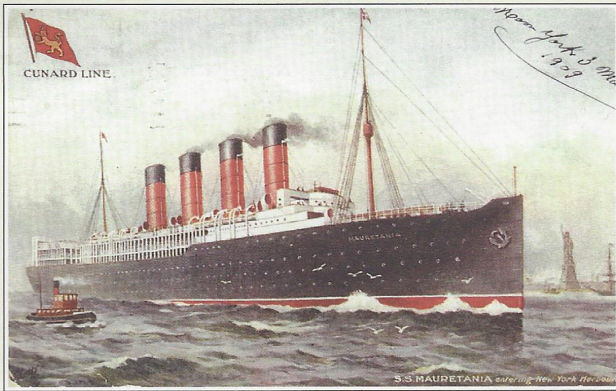
KROMPRINZ WILHELM

(1901 – 1923) – 202 m Norddeutscher Lloyd
Paquebot très rapide de la période faste allemande. Il fut l'un des plus grands de sa génération avec un équipage de 550 personnes et 1 680 passagers. Transformé en navire-corsaire pendant la guerre, il coula 60 000 tonnes de navires alliés.



LUSITANIA

(1906 – 1915) – 240 m Cunard
Les anglais cherchèrent à rétablir leur souveraineté sur l'Atlantique ; ils y réussirent avec ce vaisseau magnifique d'une taille inégalée pour l'époque. Trois fois ruban bleu, il fut malheureusement torpillé pendant la première guerre mondiale par les Allemands. Il y eut 1 198 victimes.



MAURETANIA

(1907 – 1935) – 241 m Cunard

Plus sobre et plus classique que le *LUSITANIA*, il flattait le conservatisme britannique en matière de décoration ; son intérieur était paisible comme un club anglais. Il garda le ruban pendant vingt ans. Il effectua une longue et glorieuse carrière et fut vendu à son terme pour démolition.

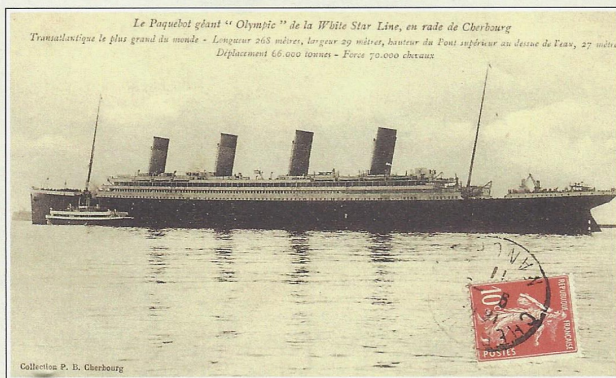


KROMPRINZESSIN CECILIE

(1907 – 1919) – 215 m

Norddeutscher Lloyd

Nom de la princesse Cécilie femme du prince héritier d'Allemagne. Ce bateau de conception grandiose fut le bâtiment principal de la Norddeutscher Lloyd. Il a été interné à Boston aux USA.

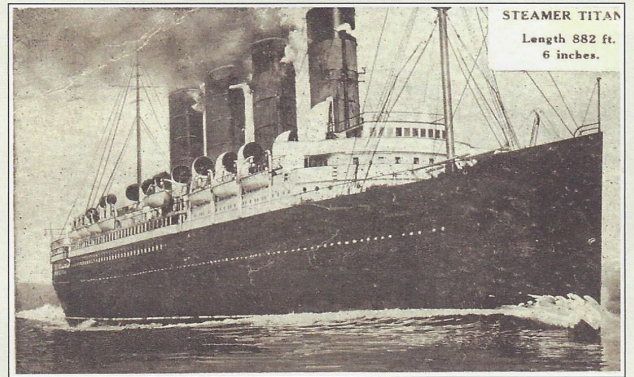


OLYMPIC

(1910 – 1935) – 269 m

White Star Line

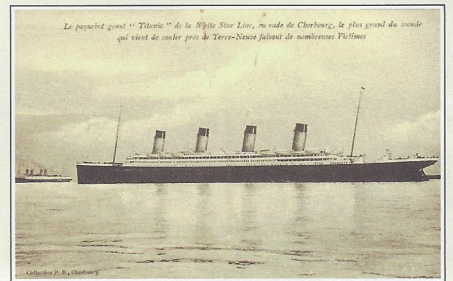
Il fut salué comme le miracle de l'univers. Surnommé le vieux fidèle il fut le bâtiment principal de la White star précédant dans la même série le Titanic et le Britannic ou comme une méchante rumeur allait le répandre Olympic, Titanic et Gigantic.



TITANIC

(1911 – 1912) - 269 m White Star Line

L'*insubmersible* n'a cessé de fasciner les esprits. Plus long de trente centimètres que son aîné, sa capacité était de 905 passagers de première classe, 564 de seconde, et 1134 de troisième avec un équipage de 900 personnes. Il ne finira jamais sa traversée inaugurale, heurtant un iceberg ; il coula, entraînant plus de 1 500 passagers dans la mort, tandis que s'estompaient les dernières notes du cantique « Plus près de toi mon Dieu ».



Petite supercherie cartophile. Le Titanic a bien fait escale une fois à Cherbourg mais... malheureusement de nuit. Le navire photographié ici en rade de Cherbourg est son frère aîné, l'Olympic. Au second plan, on distingue les quatre cheminées caractéristiques d'un paquebot allemand.

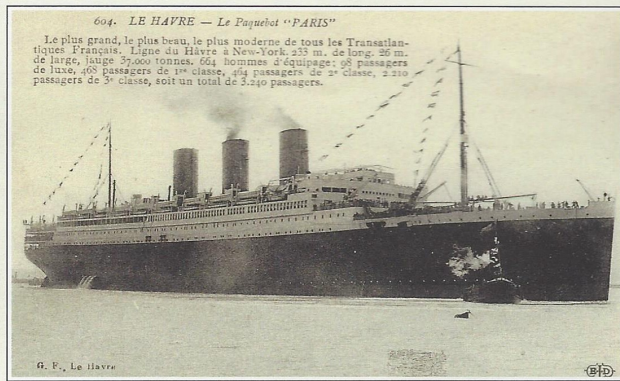
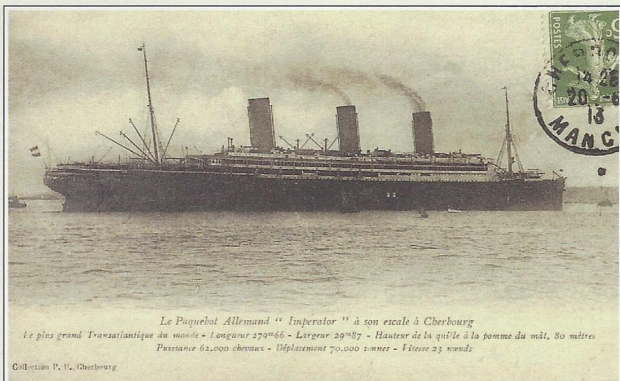


FRANCE

(1912 – 1934) – 217 m

Compagnie Générale Transatlantique

Seul bateau français à quatre cheminées, véritable palais flottant, réincarnation du château de Versailles, il donnait aux passagers américains une idée de l'histoire de la France et de son patrimoine. Il concrétisait ainsi tout le talent national de ce début de siècle et se montrait le meilleur des ambassadeurs. Il rallie New York en cinq jours et dix-neuf heures mais sans battre le fameux record ; c'est pourtant la première fois qu'un dispositif de turbine à triple détente et qui entraîne les quatre hélices est mis en place. Une autre grande nouveauté est l'installation d'un ascenseur reliant les différents ponts pour le confort de tous. Le *France* connut lui aussi des vicissitudes durant la guerre ; le bateau est réquisitionné pour le transport des troupes puis est transformé en navire-hôpital en 1915 avec 4 000 soldats à bord. De 1919 à 1932 il reprendra du service sur sa ligne d'origine avec succès auprès de la clientèle.

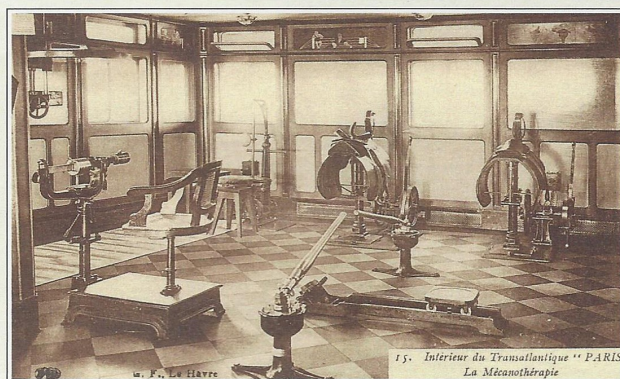


IMPERATOR

(1912 – 1949) – 277 m

Hamburg Amerika Line

Il était le symbole de l'Allemagne. Pour lui donner le record absolu de longueur de bâtiment, on installa à la proue du navire une aigle de bronze surmontée d'une couronne impériale qu'il perdit peu après lors d'une tempête. Saisi en 1919, il est attribué à la Cunard en 1920 et est baptisé *BERENGARIA* en 1921.

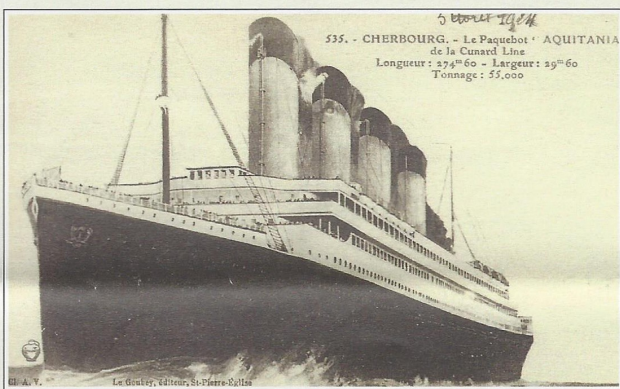


PARIS

(1916 – 1939) – 234 m

Compagnie Générale Transatlantique

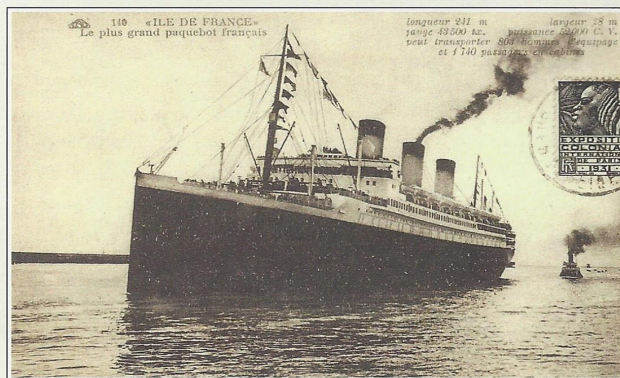
Hésitant entre deux styles le *Paris* était né au bon endroit mais pas au bon moment. En service seulement en 1921, il mariait belle époque et art déco. Sa carrière fut courte puisque après un premier incendie en 1929 il est condamné lors d'un nouveau sinistre dans le port du Havre.



AQUITANIA

(1914 – 1949) – 275 m Cunard

Dernier paquebot anglais de l'époque glorieuse de la transatlantique. Il se caractérisait par le statut social de ses passagers et la splendeur de ses aménagements. Réquisitionné pendant la première guerre mondiale puis de nouveau il l'est une seconde fois pour le transport des troupes.



ILE DE FRANCE

(1927 – 1958) – 241 m

Compagnie Générale Transatlantique

Premier grand paquebot lancé après la première guerre mondiale, confortable, distingué, il lançait par ses créations intérieures « le style paquebot » tout en art déco. Son raffinement lui vaudra le surnom de *Rue de la Paix de l'Atlantique*. De gros aménagements intérieurs et extérieurs : passage de trois à deux cheminées lui procurèrent une seconde jeunesse avec une carrière longue et prestigieuse. Ce navire exceptionnel se voit décerner plusieurs distinctions militaires pour ses sauvetages en mer et sa conduite héroïque pendant la guerre avec en particulier le *Gallant ship Award*, la plus haute distinction américaine lui est décernée et ce pour la première fois à un navire étranger. C'est le navire le plus décoré au monde. On le surnomme alors le *Saint Bernard de l'Atlantique*.

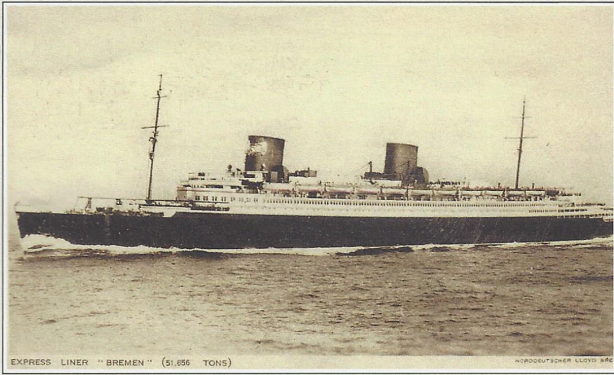


VATERLAND

(1914 – 1934) – 290 m

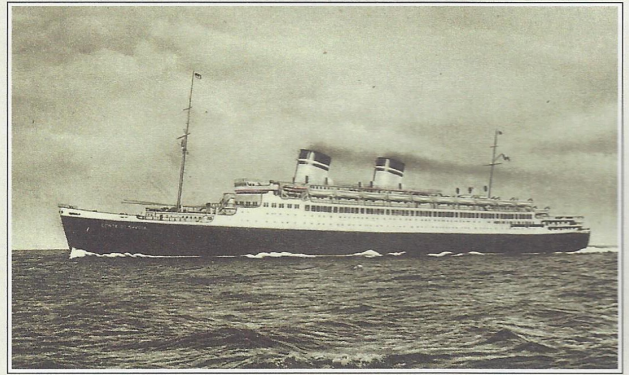
Hamburg Amerika Line

Navire allemand, il prit à l'*Imperator* le titre de plus grand navire du monde ; toutefois, il est saisi par les U.S.A à l'entrée de la guerre ; rebaptisé *Léviathan* et attribué à la compagnie américaine United States Line. Malchanceux, il connaîtra beaucoup d'avaries et d'incidents.



BREMEN
(1928 – 1941) – 286 m
Norddeutscher Lloyd

Sa vitesse lui permet de ravir le ruban bleu au *Mauretania* qui le possédait depuis vingt ans. Après avoir échappé à la flotte anglaise en 1939, l'équipage réussissant l'exploit de peindre le navire en gris pendant la traversée, il est pris sous un bombardement aérien et est complètement détruit en 1941.



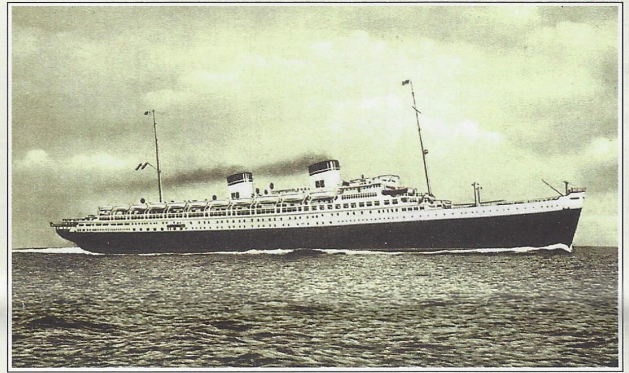
CONTE DI SAVOIA
(1932 – ?) – 250 m
Lloyd Sabaudo

Il fut le plus beau et le plus techniquement avancé de son temps. Il était sensible à toutes les nuances du langage « décoratif ». Cependant le navire transalpin malgré ses qualités à toujours souffert du succès du *Rex*.



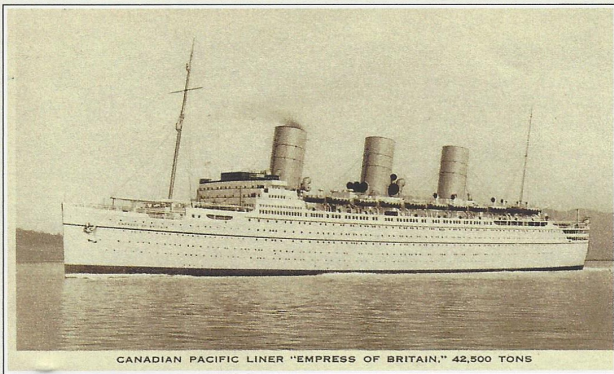
EUROPA
(1928 – 1963) – 286 m
Norddeutscher Lloyd

Dès son premier voyage, le steamer allemand remporte le ruban bleu. Pendant la seconde guerre mondiale il est désarmé et alloué à la France. Rebaptisé *Liberté* il coule une première fois en heurtant la carcasse du *Paris*. Remis à flot il eut finalement une carrière exemplaire.



REX
(1932 – 1958) – 268 m Compagnie Italia

Le plus grand bateau italien se montre très rapide. Il remporte le fameux ruban bleu. Sa victoire a représenté la discipline, la technique, l'esprit d'entreprise de l'Italie nouvelle. Son prestige fut sans partage. Le *Rex* a apporté son originalité dans sa promotion de se mettre en valeur, par une campagne publicitaire montrant ses ponts largement ouverts et sa piscine à l'air libre ; ce paquebot comme les autres navires italiens seront des « navires du soleil ».



EMPRESS OF BRITAIN
(1931 – 1940) – 232 m
Canadian Pacific

Ce magnifique bateau blanc immaculé battait pavillon canadien. Cependant il devait connaître une triste fin ; il fut l'un des premiers navires à être détruit par la marine de guerre allemande avec à son bord 643 passagers. Malgré cette tragédie, il laissera une image étincelante et inoubliable.



NORMANDIE
(1935 – 1942) – 313 m

Compagnie Générale Transatlantique
Surnommé le « vaisseau de lumière » produit de l'orgueil national, il porte au pinacle l'art décoratif. Ses lignes extérieures sobres et élégantes en font le plus beau paquebot jamais réalisé et aussi le plus rapide puisqu'il remporte le ruban bleu à deux reprises.



UNITED STATES
(1952 - ?) - 302 m

C'est le dernier paquebot à obtenir le ruban bleu en franchissant l'océan en trois jours dix heures et quarante minutes en 1952. L'étrange « Big U » a longtemps tenu secret sa salle des machines aux visiteurs. Depuis 1973, il rouille dans le port de San Diego.



FRANCE
(1960 - ?) - 320 m

Compagnie Générale Transatlantique
Le plus grand bateau du monde. Il sacrifie au début de sa carrière au luxe et au prestige en privilégiant le fonctionnel et le confort. Sa capacité s'élevait à 407 passagers de première classe et 1637 en classe touristes ; il déplaçait plus de 66 000 tonnes. Mais malgré tout, son exploitation coûte trop cher ; après des années d'immobilisation au Havre, il est acheté par un armateur norvégien et devient paquebot de croisière sous le nom de *Norway*.

Outre les innovations techniques très importantes qu'il reçoit comme un nouveau système de propulsion turbo-électrique et l'équipement d'une proue à bulbe hydrodynamique, c'est bien dans la décoration intérieure que le lumineux navire exprimera toute sa magie ; un palais de verre, avec des espaces fastueux, des aménagements architecturaux tirés de l'art déco décorés par les plus grands artistes du moment, Lalique en tête, des dimensions de cathédrale lui confèrent une image mythique.

Sa fin est tragique, l'étincelle d'un chalumeau mettra un terme à sa carrière. Il coulera dans le port de New York en 1942.



QUEEN MARY
(1936 - 1967) - 311 m
Cunard (White Star)

Ce géant britannique concurrent du Normandie lui livre une lutte farouche ; l'un et l'autre s'arrachant le ruban bleu à tour de rôle. Très populaire, il a servi au transport de troupes pendant la guerre. Son port d'attache en Californie lui permet d'être encore de nos jours utilisé pour tourner des scènes de cinéma.



QUEEN ELISABETH
(1940 - 1968) - 314 m
Cunard (White Star)

À ses débuts, il fut revêtu de la peinture grise de la marine de guerre et échappa, grâce à sa vitesse, aux agressions de l'ennemi. Il fut vendu à un armateur de Hong-Kong. Transformé en université flottante, il prit feu en 1972 et chavira en pleine baie.

QUEEN ELISABETH II
(1968 - ?) - 294 m

Cunard (White Star)
Familièrement appelé le QE2, il appartient à la « célèbre » compagnie Cunard. Il partage son temps entre les traversées classiques sur l'Atlantique nord et dans des croisières. Durant le conflit avec l'Argentine, il est réquisitionné pour le transport des troupes britanniques vers les îles Malouines.

