



1. Die kleine Reede

Wir fahren gerade in die kleine Reede von Cherbourg ein, die aus zwei Teilen besteht :

- Der östliche Teil, zu Ihrer Rechten, dient dem Handel und dem Personenverkehr ;
- mit dem transatlantischen Dock, wo hauptsächlich Autofähren verkehren, die täglich nach England und dreimal pro Woche nach Roslare und Dublin in Irland verkehren; aber auch Kreuzfahrtschiffen wie der Queen Mary II, oder auch die größten wie die Harmony of the Sea mit 8400 Menschen an Bord legen an.

Wir werden ihre Geschichte auf dem Rückweg fortsetzen.

- noch zu Ihrer Rechten sehen wir etwas weiter die aufgeschüttete Terrasse von Les Mielles, wo verschiedene Materialien, darunter Atommüll sowie Produktionsanlagen für Windkraft geladen werden. Diese Terrasse wird im Norden durch den flämischen Steg begrenzt, der die kleine Reede auf der Ostseite schließt.
- Der westliche Teil zu Ihrer Linken beherbergt den Militärhafen, dessen Bau ursprünglich von Ludwig XVI. geplant und nur von Napoleon 1. durchgeführt wurde, als 1802 die Arbeiten am großen Deich wieder aufgenommen wurden.

Dieser Hafen besteht aus einem Vorhafen und 3 Becken, Charles X, Napoleon III, und ein Takelage-becken. Sie sind etwa fünfzehn Meter tief in den Felsen gegraben. Es gibt 7 Slipanlagen und 7 Trockendocks. Er wurde durch die Kaiserin Marie-Louise, unter Napoleon III eingeweiht. Damals diente der Hafen der Abwehr gegenüber England.

Dazu gehörte auch das Arsenal. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts verließen 400 Kriegsschiffe die Werft, zuerst Segelboote und später Motorboote. Ab 1898 spezialisierte es sich auf den Bau von U-Booten.

Das erste Atom-U-Boot, der Redoutable (der Furchterregende), lief 1967 in Anwesenheit von General De Gaulle vom Stapel und ist heute dauerhaft in der Cité de la Mer ausgestellt.

Das Arsenal schließt nach der Privatisierung der Schiffbauabteilung. Aber Cherbourg bleibt technologisch führend, da die Unternehmensgruppe Naval, ehemals DCNS, inzwischen mehrere U-Boote für die französische und verschiedene ausländische Marinen in Dienst gestellt hat, darunter die im Januar 2009 gestartete SNLE Le Terrible (der Schreckliche), das neueste Atom-U-Boot.

Mit einem außergewöhnlichen 50-jährigen Vertrag über 32 Milliarden Euro hat Australien 12 U-Boote aus der Scorpène-Serie bestellt, während die französische Marine gerade dabei ist, die Suffren-SNA der Barracuda-Serie zu bauen. Bis heute wurden auf diesem Gelände etwa hundert U-Boote gebaut.

All diese Infrastruktur wird auf der Nordseite durch den Homet-Deich begrenzt, den Sie vor sich sehen können. Er wurde von 1899 bis 1914 (nach dem großen Deich) gebaut, um große Navigationseinheiten wie Schlachtschiffe und Kreuzer, die damals nicht in die Becken passten, aufzunehmen und so mit Treibstoff versorgen zu können.

Dieser Deich beginnt an der Festung von Homet, die ein integraler Bestandteil des Verteidigungssystems des Hafens von Cherbourg ist. Sie ist einer der ersten Festungen, die auf dieser riesigen Baustelle, die große Reede errichtet wurde.

Erbaut nach den Plänen des Ingenieurs Pierre Jean Decaux zwischen 1779 und 1786, wurde sie auf dem gleichnamigen Felsen errichtet und ist heute Teil der Militäranlage des ehemaligen Arsens. Sie änderte ihren Namen zweimal: Ursprünglich hieß sie nach dem Besuch des Grafen von Artois im Jahr 1786 Festung von Artois; dann unter der 1. Republik „Festung der Freiheit“; um später ihren endgültigen Namen zu erhalten: Festung von Homet.

Nach den Ereignissen vom Juni 1848 wurden dort Hunderte von Pariser Aufständischen festgehalten, trotz der Inschrift "Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit", die oberhalb des Tores geschrieben steht.

Aufgrund ihrer weniger günstigen Lage als die der neuen Bastionen des Arsens wurde sie 1875 stillgelegt und nicht betonierte.



2. Passage zu der großen Reede:

Wir verlassen die kleine Reede, indem wir die Mole des Deiches von Homet umfahren, um die Festung von Chavagnac zu erreichen, die ganz westlich der großen Bucht liegt.

Man sieht das Gestein, das den Deich schützt und regelmäßig aufgefüllt wird; die Nordseite wird auf die gleiche Weise geschützt.

Zu Ihrer Linken kommen wir an der Festung von Homet und dem Wachturm vorbei, diesem Kontrollturm, der die Schifffahrt im Hafen und seiner Umgebung 24 Stunden am Tag überwacht und regelt. Im Hintergrund sieht man die leistungsstarke Infrastruktur, die zum Bau von U-Booten benötigt wird.

In der Nähe dieser Festung stand die Titanic am 10. April 1912 für ihren einzigen kontinentalen Zwischenstopp.

In Cherbourg hörten wir in den Zeitungen von dem ersten Zwischenstopp des White Star Liners, aber für die Menschen in Cherbourg war es kein außergewöhnliches Ereignis!

1912 war der Anblick eines Schiffes in einem großen Hafen eine normale Angelegenheit. Außerdem waren sie an ihre Silhouette bereits gewöhnt, da die Olympic (ihr Zwilling) seit ihrer ersten Reise im Jahr 1911 bereits mehrmals in Cherbourg auf Reede lag.

Gegen 15.30 Uhr hält der Transatlantikzug am Überseebahnhof an und die Passagiere eilen in die Wartezimmer der verschiedenen Klassen. Auf den Bahnsteigen bringen die Mitarbeiter das Gepäck zu den Tenderschiffen.

Um 17 Uhr lädt eine Ankündigung die Passagiere der "ersten Klasse" an Bord der Nomadic ein, dann kommt die "zweite Klasse".

Während dessen nahm die Traffic die Passagiere der "dritten Klasse" und das Gepäck auf.

Dann fuhren die beiden Schiffe langsam los, erreichten den Haupthafen und warteten auf die Titanic.

Um etwa 18 Uhr, mit mehr als eine Stunde Verspätung erschien ihre Silhouette in leichtem Nebel, der Lotze geht an Bord unter dem Kommando von Kapitän John Smith, und bei niedriger Geschwindigkeit überquert das Boot die westliche Passage und kommt in der Nähe der zentralen Festung vor Anker.

Die Traffic dockt an, die 102 Passagiere der "dritten Klasse" steigen ein, 22 Passagiere verlassen das Schiff, dann werden das Gepäck und die Posttaschen an Bord geladen. Dreiviertel Stunde später fährt sie zurück und lässt den Platz frei für die Nomadic.

Die 142 Erste-Klasse Passagiere werden von den Offizieren empfangen, dann kommen die Zweite-Klasse Passagiere an Bord. Circa 30 sind es, die Platz an Bord dieser schwimmenden Stadt einnehmen. Schließlich werden die letzten Kisten mit französischen Luxusprodukte: Champagner, Cognac, Weine, normannischer Käse....geladen.

Der Zwischenstopp geht zu Ende, die Nomadic zieht vom Schiff weg. Es ist 20:00 Uhr. Das Schiffshorn hupt drei Mal.

Schließlich wird der Anker gelichtet, das Schiff fährt bei geringer Geschwindigkeit weiter, überquert die Westpassage und macht sich auf den Weg nach Cobh Bay in Irland zu seinem letzten Zwischenstopp, die Titanic geht 4 Tage später unter.

3. Ankunft an der Festung von Chavagnac

Wir kommen in der Nähe der Festung von Chavagnac an, die einzige, die vollständig von Wasser umgeben ist. Erbaut ab 1854, immer noch als Teil des Verteidigungssystems des Hafens, unterscheidet sie sich von den anderen durch ihre dreieckige (und nicht kreisförmige) Form mit abgerundeten Ecken, die eine bessere Überwachung und Verteidigung der Passage ermöglichen.

Sie steht auf einem Felsmassiv, das 1787 vom Grafen von Chavagnac bei Tiefwasserbohrungen im Rahmen der Untersuchung vor dem Bau des großen Deiches entdeckt wurde.

Nach dem Bau des Querqueville-Deiches, 1896, den wir direkt dahinter sehen, nahm ihr Nutzen ab. Sie wurde 2016 an einen privaten Eigentümer verkauft.

Wenn man den 1140 m langen Deich entlang geht, sieht man eine Metallplattform, die von der französischen Marine für Torpedotests genutzt wurde. Sie ist heute verlassen und dient nur noch als Unterschlupf für verschiedene Seevogelarten, darunter die Kormorane, die schwarzen Vögel, die ihre Flügel im Wind trocknen.



Eine Pipeline namens PLUTOT kam hier an, Sie überquerte den Kanal von der Isle of Wight in England, und wurde nach der Landung im Juni 1944 zur Treibstoffversorgung benötigt.

Dieser Deich, der den Westen des Hafens schützt und die Breite der Passage reduziert, beginnt an der Festung von Querqueville, die 1787 erbaut wurde. Er war zur Verteidigung der Passage notwendig, bis zur Entdeckung des nahegelegenen und für Schiffe als zu gefährlich angesehenen Felsens. Die Westpassage wurde dann um einen Kilometer nach Osten verschoben und durch den Bau der Festung von Chavagnac unterbrochen, bevor die Arbeiten vollständig abgeschlossen wurden.

Die Festung von Querqueville ist in ihrer strategischen Ausrichtung erheblich eingeschränkt. Sie wurde jedoch 1795 fertiggestellt und diente später als Militärkasernen, als Basis für Wasserflugzeuge zu Beginn des letzten Jahrhunderts, dann als Sicherheitsschule für die französische Marine. Heute gehört die Festung weder zu der militärischen Akademie des Fourriers noch zur Schule, die die Besatzung der Atom-U-Boote und des Flugzeugträgers Charles de Gaulle ausbildet. Diese Festung ist heute privates Eigentum.

Wir verlassen die Festung von Chavagnac Richtung großen Deich (oder hoher See-Deich) mit drei ähnlichen Festungen. Dabei fahren wir entlang der westlichen Passage, die mit 1100 Metern breiteste Einfahrt in die Reede.

4. Ankunft bei der West-Festung

Zu Ihrer Linken befindet sich die West-Festung, 1850 als Teil der Verteidigung der Passage erbaut. Sie wurde um einen runden Innenhof mit 2 Stockwerken Kasematten gebaut und nahm eine Batterie auf. Im Untergeschoss befanden sich die Garnison (ca. 150 Mann) und das Pulvermagazin. Um 1890 wurde sie geebnet und betonierte, um verstärkt zu werden.

Die Festung verfügt über einen Hafen und einen Leuchtturm, der heute als Badbord-Signale für die Hafenein- und -ausfahrt dient. Er wird von Windkraftanlagen und Solarmodulen angetrieben.

Die letzten Wächter verließen den Leuchtturm in den frühen 1980er Jahren.

Wir fahren nun den großen Deich entlang, der an seiner Basis 3712 m lang ist und nutzen die Zeit, um über seinen Bau zu sprechen.

Ohne den Bau des großen Deiches und seiner Festungen hätte sich der Hafen von Cherbourg nicht so entwickeln können. Dieser maritime Komplex stellt mit 1500 Hektar die größte künstliche Reede der Welt dar und ist eines der bis heute je fertiggestellten Großprojekte. Es ist zu beachten, dass das Volumen der verwendeten Steine ungefähr dem der Pyramiden von Gizeh in Ägypten entspricht, d.h. 6 Millionen Kubikmeter Steine.

Im 17. Jahrhundert hatte Cherbourg nur eine Burg, umgeben von Vauban-Festungen, die von den Engländern mehrmals gestürmt worden waren. Von 1687 an renoviert und wegen niedrigträchtigen Rivalitäten Ende 1688 zerstört. Eine Entscheidung, die der Admiral de Tourville während der Schlacht von La Hougue 1692 sehr bedauert hat, weil er einige seiner Schiffe nicht schützen konnte.

Er versuchte, in der Bucht von Cherbourg Schutz zu suchen, leider wurden seine Schiffe bei der Spitze von Homet verbrannt, darunter das Flaggschiff, die „königliche Sonne“.

Später überlegte Ludwig XVI., dass diese Stadt ein strategischer Ort im ständigen französisch-englischen Krieg werden könnte, und beschloss, einen geschützten Militärhafen zu bauen. 1776 berief er unter der Schirmherrschaft von Herrn von Suffren eine Kommission mit Gouverneur Dumouriez (Kommandant von Cherbourg) und Herrn de la Bretonnière ein. Verschiedene Projekte werden vorgestellt:

- Herr Decaux (Ingenieur) schlug den Bau eines kleinen Deiches zwischen der Insel „Pelée“ und dem Felsen von Homet mit einer einzigen zentralen Passage vor.

- Der Vicomte von La Bretonnière (Marineoffizier) schlug den Bau eines großen 4 km langen Deiches zwischen der Insel „Pelee“ Island und Querqueville vor, indem ehemalige Kriegsschiffe versenkt und mit Gesteine bedeckt werden sollten.



- Schließlich entschied sich auch Louis-Alexandre de Cessart für den großen Deich, aber basierend auf eine Mole von 90 Holzkegeln von 20 m Höhe und 45 m Durchmesser, mit Steinen gefüllt und durch Eisenketten verbunden. Diese letzte Lösung bekam den Zuschlag, was für Spannungen auf der Baustelle sorgte.

Trotz des offiziellen Beschlusses wurde der Bau von 2 Festungen auf dem Felsen von Homet und auf der Insel „Pelée“ eingeleitet, um die Idee des Baus eines kleinen Deiches näher am Ufer zu erhalten.

Die Entwicklung des großen Deiches begann 1781 mit dem Bau eines ersten Musters in Le Havre. Dort wurde ein erster Kegel gebaut, um ersten Seeveruche zu starten. Schleppversuche wurden an einem Hochwassertag durchgeführt und mit Erfolg abgeschlossen. Der erste Kegel konnte dann nach Cherbourg transportiert werden.

Herr de Cessart wurde zum Bauleiter ernannt und Herr de la Bretonnière war für das Abschleppen und Versenken der Kegel zuständig. Die Baustelle wurde nach und nach organisiert.

Der Bau der Kegel erfolgte am Strand von Chantereyne (an der Stelle des heutigen Yachthafens). Der erste Kegel wurde im Juni 1784 1200 m westlich von der Insel Pelee , zwar mit Schwierigkeiten aber erfolgreich versenkt. Dann wurde er mit Steinen gefüllt, die per Schiff aus dem Hafen von Le Becquet (einen kleinen Hafen östlich von Cherbourg und damals in der Nähe von Steinbrüche) gebracht wurden.

Die Installation der Kegel ging nicht ohne Schwierigkeiten weiter. Einige Kegeln waren zu weit voneinander entfernt und drohten, die Wirksamkeit des Projekts zu beeinträchtigen; andere hielten aufeinanderfolgenden Stürmen nicht stand und brachen auf, bevor sie überhaupt gefüllt waren.

Am 22. Juni 1786 war Ludwig XVI. unterwegs für seine einzige Reise durch die Provinz. Er schaute sich den Fortschritt der Arbeiten anlässlich des Eintauchens des 9. Kegels an, und nutzte die Gelegenheit, die Umgebung zu besichtigen. Er entschied, das Fort von Querqueville zu bauen.

Schließlich wurden 1788 nur 18 der geplanten 90 Kegel unter Wasser gesetzt, von denen viele den Elementen nicht standhielten. Das Projekt war gescheitert. Die Französische Revolution bremste die Bauarbeiten, das Projekt wurde 1792 gestoppt.

Unter dem Konsulat beschloss Napoleon Bonaparte 1802, den Bau des Deiches nach der Bretonnière-Methode, d.h. mit Blockwurf, mit zusätzliche Installationen im zentralen Teils zur Aufnahme von Kanonen wieder aufzunehmen.

Ein Jahr später beauftragte er den Ingenieur Cachin mit der Entwicklung eines Militärhafens mit einem Arsenal, das Projekt ist 1813 abgeschlossen. Endlich ist Cherbourg vor britischen Angriffen geschützt. Die Arbeiten am Deich wurden aber zwischen 1813 und 1823 nach dem Fall des Empire wieder unterbrochen.

Sie wurden unter Karl X. wieder aufgenommen: Der Deich wurde dann durch 2 Festungen vervollständigt, die an jeder Ende hinzugefügt werden, die Ost- und Westmolenköpfe. Sie wurden schließlich 1853 unter dem Zweiten Empire fertiggestellt.

Wir fahren nun entlang einer Fischzucht, die etwa 300.000 Lachse züchtet. Sie finden sie unter dem Label "Saumons de France", es werden jährlich etwa 1000 Tonnen produziert. Dieses lustige Boot dient der Lagerung der Fischpellets. Der Vorteil dieser Farm ist, dass sie durch den Deich geschützt ist. Ein weiterer Vorteil ist, dass diese große Bucht starken Strömungen ausgesetzt ist, die den Lachs zum ständigen Schwimmen zwingen, so dass er Muskeln aufbauen und sehr gutes Fleisch erzeugen kann.

Deshalb werden sie in Frankreich an den besten Tischen serviert.

5. Ankunft an der mittleren Festung

Wir kommen nun in der Höhe der mittleren Festung an, die auch Napoleons Batterie genannt wird. Erbaut ab 1803 zur Aufnahme von Rüstungen und Truppen.

Es gibt jeweils einen Hafen an jeder Seite. Diese Festung ähnelt sehr Fort Boyard (weiter südlich und durchs Fernsehen bekannt).

Dem schlechten Wetter sehr ausgesetzt wurde sie am 12. Februar 1808 durch einen heftigen Sturm mit Flut und sehr starken Winden teilweise zerstört, 229 Menschen wurden weg geschwemmt. Es wurde 1811 wieder aufgebaut und ausgemauert.

Der damals existierende Leuchtturm wurde Ende des 19. Jahrhunderts zerstört.



Später nahmen sie die Deutschen während des Zweiten Weltkriegs in Besitz und machten sie zu einem strategischen Punkt der Verteidigung der Ost- und Westpassagen.

Auf der Festung befindet sich noch, wenn man aufmerksam schaut, eine 37 mm Kanone in ihrem Fundament. Man kann auch den imposanten Schießstand mit seinen gepanzerten Türen und dem Zugang zu den unteren Galerien sehen sowie die Einschusslöcher der harten Kämpfe der Befreiung. Nur Möwen und andere Meeresvögel können die Festung heutzutage besuchen, die ebenfalls verlassen bleibt.

Bis heute ist der große Deich dem schlechten Wetter ausgesetzt und bedarf einer umfangreichen Wartung, die der französischen Marine übertragen wurde. Er ist enormen Kräften ausgesetzt, weil er die Strömungen in diesem Bereich verändert hat. Zum Beispiel wurde er 1979 an 18 verschiedenen Stellen beschädigt. In den 1980er Jahren wurden mehr als 20.000 Tonnen Stein deponiert, um den Blockwurf zu konsolidieren. Man kann die vielen Reparaturen am ganzen Deich beobachten. Die 130 Kilometer Fugen werden regelmäßig erneuert, weil sie unter der Wirkung von Salz platzen.

Bei Ebbe sehen wir die Spitze dieser Felsschüttung, die als Fundament für diesen Mauerdeich diente. Diese Basis aus Steinblöcken ist circa zwölf Meter hoch, hundert Meter breit an der Basis und 3,7 Kilometer lang, das Ganze auf Sand.

Ursprünglich gab es keinen natürlichen Felsen. Die Felsschüttung wurde von Grund auf neu geschaffen, die Felsbrocken von kleinen Segelbooten in unendlichen Fahrten mitgebracht, ein gigantisches Werk.

Dieser Deich schützt nicht nur Schiffe vor Anker, sondern verhindert auch schwere Überschwemmungen im Stadtzentrum von Cherbourg. Beim Zusammenwirken von starken Nordwinden und Flut verlangsamt er den Wasseranstieg.

Diese kleinen rostigen Blechdosen, die Sie auf dem Deich sehen, sind Wachhäuschen, in denen die Soldaten standen, um jeden Angriff zu verhindern.

6. Ankunft an der Ostfestung

Wir nähern uns nun der Ostfestung, die im Gegensatz zu den anderen unter den Folgen des Zweiten Weltkriegs zu leiden hatte, daher ihr heutiges Aussehen:

eine anarchische Gruppe von Betonsteinen. Nach dem Appel von De Gaulle am 18 Juni 1940 und aus Angst vor der Ankunft der Deutschen und der Inbesitznahme des Hafens mit seiner Rüstung beschloss der Widerstand, die Munitionslager dieser Festung zu sprengen und verurteilte sie, zur Ruine zu werden. Nur 2 Geschütze blieben im Geröll verloren. Gleiches galt für die im Bau befindlichen U-Boote im Arsenal, die ebenfalls sabotiert wurden. Man kann sich die Intensität der Explosion angesichts der verlagerten Massen vorstellen.

Sie wird nun von einem Steuerbordlicht überragt, das die Boote durch die Ostpassage des Hafens führt.

7. Durchfahrt der Ostpassage

Wir überqueren nun die 700 Meter der Ostpassage in Richtung der Insel Pelee; einem Gebiet, das vollständig von Möwenpaaren erobert wird, die dort in großer Zahl leben und brüten.

Ich habe vorhin mit Ihnen über die Strömungen gesprochen; wir erleben die stärksten Strömungen in Europa mit an jeder Spitze des nördlichen Cotentin, die Strömung Blanchard im Westen und die Strömung Barfleur im Osten. In der Strömung Blanchard werden Ströme bis zu 12 Knoten gemessen, d. h. mehr als 22 km/h, was enorm ist. Es ist auch so beim Tidenhub, der Kanal wirkt wie ein echter Trichter, der die Wassermassen beschleunigt.

Auf dem Gelände von Raz Blanchard ist ein Wasserkraftwerk geplant.



8. Ankunft auf der Insel Pelée

Dies ist die Festung auf der Insel Pelee, die älteste und größte von allen, von 1777 bis 1784 nach den Plänen von Herrn Decaux (Direktor der Festungsanlagen Basse-Normandie) erbaut. Sie besteht aus einer Burg aus Granit aus Chaussey, einer Grube und einem befestigten Gelände. Je nach Epoche wurde es unterschiedlich benannt: königliche Festung, nationale Festung, aber auch kaiserliche, und schließlich erhielt es den Namen des Felsens, auf dem sie 1848 gebaut wurde. Einst beherbergte sie verschiedene Persönlichkeiten wie Ludwig XVI.; dann während des revolutionären Sturms mehrere Gefangene des renitenten Adels wie Vadier (ein großer Inquisitor, der für den Tod Ludwigs XVI. stimmte und Robespierre stürzte), Cormatin (Generalmajor der Armee der Vendée) und viele andere.

Die Festung bekam später einen kleinen Hafen, der durch 2 Ähren geschützt war, und eine schräge Granitebene als Haupteingang.

Sie wurde von den deutschen Besatzungstruppen modernisiert, indem sie dort im Zweiten Weltkrieg ein Kraftwerk installierten. Dann wurde sie von der französischen Marine an die Region Normandie verkauft. Bisher gibt keine Entwicklungsprojekte.

Von der Insel Pelée aus beginnt der östliche Deich (1847 m, seine Höhe beträgt 6,50 m, was ihn bei hohe Gezeitenkoeffizienten überflutbar macht), der gleichzeitig mit dem Deich von Querqueville gebaut wurde, um die große Reede zu schließen. Er wurde später nach einer Idee von Cabart Danneville durchbrochen. Die Cabart Danneville Passage, die wir aus der Ferne beobachten können, ermöglicht den Fischern, bei Stürmen und Windböen viel schneller Schutz zu suchen. Sie wird allgemein als Collignon-Passage (50m) bezeichnet, in Verbindung mit dem Strand, an den sie angrenzt.

Alle diese Deiche sind etwa 6.700 km lang, 8,5 km mit den Passagen.

9. Zurück zu der kleinen Reede

Wir fahren nun zurück Richtung kleine Reede und fahren entlang des flämischen Hafens und der flämischen Festung zu unserer Linken, sowie des flämischen Piers, der den kleinen Hafen seit 1922 schließt.

Die flämische Festung ist ausnahmsweise nicht Teil des Verteidigungssystems des Hafens. Sie wurde zwischen 1844 und 1856 erbaut und diente als Pulvermagazin und als spezialisierte pyrotechnische Einrichtung der Marine. Ihr Name kommt von den einst hier lebenden Brabantern, die entlang der Küste Ihren Handel betrieben. Dieser Ort wurde "Flämisches Lehen" genannt.

Im Hintergrund sehen wir den 117 Meter hohen Roule-Berg. Auf der Spitze befindet sich eine Festung, in dem sich das Befreiungsmuseum befindet. Die Sicht auf Cherbourg und den Hafen ist sehr interessant.

Wir folgen derzeit einer Erweiterung von 39 Hektar der Terrasse von Les Mielles, deren Fläche von der großen Reede gewonnen wurde. Dafür wurde das Gestein und die Sedimente aus dem Meeresgrund genutzt, so dass die Tiefe der Fahrrinne zwischen der Westpassage und der Handelshafen um 15 Meter tiefer wurden. Dies wiederum erlaubt dann den Verkehr größerer Schiffe.

Diese Fläche wird als Lagerplatz genutzt, insbesondere für die Flügel der Windkraftträder, die in dem weißen Gebäude von LM Wind Power im Hintergrund gebaut werden. Sie sind 107 Meter breit, diese Fläche wurde 2015 fertig gestellt.

Im August 1833, vor seiner Fertigstellung begrüßte schon die Reede von Cherbourg die "Luxor", ein Schiff, das aus Theben kam. Sie brachte den Luxor-Obelisken nach Frankreich, bevor er über die Seine nach Paris befördert und auf dem Place de la Concorde endgültig ausgestellt wurde.

Die Reede war auch der erste Zwischenstopp der "Belle Poule", die am 8. Dezember 1840 die Asche Napoleon I. nach Frankreich zurückbrachte.



10. Ankunft in der kleinen Reede:

Hier sind wir wieder in der kleinen Reede, wo ich Ihnen die Geschichte des transatlantischen Hafenbeckens erzählen werde, gerade aus vor uns.

Dieses Dock existierte 1912 nicht, als die Titanic nach Cherbourg kam. 1912, zu Beginn des 20. Jahrhunderts, wurde auf dem Kai Lawton Collins ein Überseebahnhof gebaut, der einen älteren Holzterminal ersetzte. Im Vorhafen gelegen, zwang er Schiffe mit tiefen Tiefgang wie die Normandie, die Queen Elizabeth oder die Europa, auf Reede zu bleiben.

Der Überseebahnhof und die Bahnsteige wurden erst 1928 vom Architekten René Levavasseur in Zusammenarbeit mit den Ingenieuren Chalos und Fleury gebaut. Früher beherbergte das Ufer ein Casino und den Strand von Cherbourg. Das Casino verschwand 1943, als es von den Deutschen dem Erdboden gleichgemacht wurde. Der Strand wurde seinerseits beim Bau eines 10 Hektar großen Piers aufgefüllt, auf dem 1933 der Art Deco Überseebahnhof eingeweiht wurde, den Sie vor sich sehen. Dieser 20.000 qm große Terminal konnte zwei Kreuzfahrtschiffe aufnehmen und ihre Passagiere in kürzester Zeit ein- und aussteigen lassen.

Das orangefarbene Hotel Atlantique, nimmt heute die Büros der Handelskammer auf. Es wurde 1921 als Reaktion auf den Zustrom potenzieller Auswanderer errichtet. Ein identisches Gebäude nahm die Einwanderer in Ellis Island gegenüber von New York auf.

Zuerst wurde ein ehemaliges Schiff, die Royal George, am Deich von Homet von den Reedereien bereitgestellt, um 1.500 Personen unter zu bringen. Es erwies sich aber schnell als unzureichend. So waren 1929 beispielsweise 300.000 Passagiere, verteilt auf 985 Reisen in Cherbourg.

Die Cunard Line, die White Star Line und die Red Star Line, die drei Viertel des Verkehrs in Cherbourg ausmachen, beschlossen, ihre Kräfte in der Aktiengesellschaft des Hôtel Atlantique zu bündeln, um ein modernes und angepasstes Gebäude zu errichten. Die ersten Gäste wurden 1922 begrüßt.

Der Überseebahnhof, der hauptsächlich aus Spritzbeton besteht, wurde von einem 70 Meter hohen Glockenturm überragt, der 1944 leider von den Deutschen gesprengt wurde. Die überdachte Galerie erstreckte sich über die gesamte Länge des Quai de France, der Zugang zu den Linern erfolgte über 9 auf Schienen verlaufende Metallbrücken. Zwei sind noch vorhanden und als Baudenkmal klassifiziert, sie werden bei Kreuzfahrtschiffen verwendet.

Bei der Befreiung wurde ein großer Teil der Gebäude zerstört. Die Handelskammer hatte dann ab 1948 die Renovierung in fast allen Bereichen (mit Ausnahme des Südflügels) durchgeführt. Der Glockenturm wurde durch den Bau einer Gruppe von 4 Türmen ersetzt, die heute noch vorhanden sind.

Der transatlantische Verkehr wurde mit der Queen Mary und Queen Elisabeth bis in die 1960er Jahre wieder aufgenommen. Im folgenden Jahrzehnt nahm die Seetätigkeit aufgrund der zunehmenden Konkurrenz durch die Luftfahrt ab. Die Handelskammer suchte dann eine Alternative und begann Verbindungen über den Kanal und den Güterverkehr zu entwickeln. Mehrere Teile des Überseebahnhofs wurden dann absichtlich zerstört, um die neue Aktivitäten zu entwickeln. 1989 konnte 2/3 des Gebäudes durch die Aufnahme als historischer Denkmal gerettet werden.

Seit April 2002 ist dieses architektonische Werk als Museum für ozeanographische Studien rehabilitiert: die Cité de la Mer, die den berühmten Redoutable (der Unerzwingliche) in ihrer Anlage integriert.

Cherbourg bleibt aufgrund seiner Reede ein geschützter Hafen, der jederzeit und bei jedem Wetter zugänglich ist. Man muss nur wissen, dass um Richtung Osten oder Westen zu fahren, es sich empfiehlt, die Flut zu nutzen.

Er ist somit ein idealer Wartehafen und damit der führende Anlaufpunkt für Yachtsport in Frankreich mit mehr als 4800 Booten und 14000 Übernachtungen pro Jahr. Vauban nannte es sogar "das Gasthaus von La Manche". Hier finden Regatten statt (Figaro, Tour de France mit Segeln, viele englische Rallyes, Tall ship's race....). Der Yachthafen verfügt über 1537 Liegeplätze.