

"Normandie" gegen "Queen Mary"

Autor(en): **Gilland, Hill**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **10 (1934)**

Heft 41

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-754894>

Nutzungsbedingungen

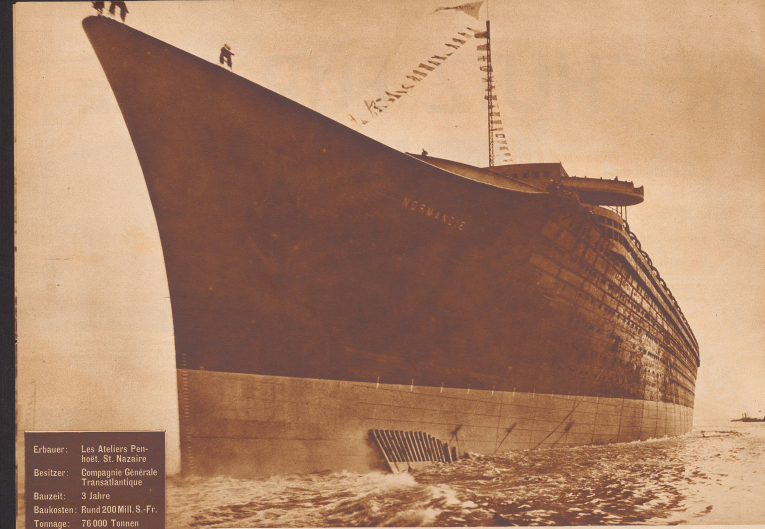
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

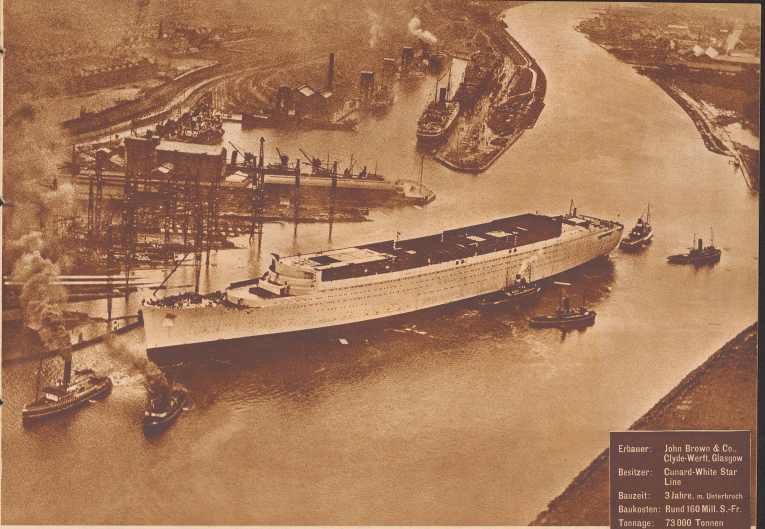
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Die «Normandie» am Tage ihres Stapellaufs am 29. Oktober 1933 in St. Nazaire. Dem Stapellauf wohnten 100.000 Personen als Zuschauer bei.



Die «Queen Mary» eine halbe Stunde nach dem Stapellauf am 26. September 1934 in Clydebank. Die Taufe des Schiffes durch die Königin von England vollzog sich im Beisein von 250.000 Zuschauern.

Erbauer: Les Ateliers Penhoët, St. Nazaire
 Besitzer: Compagnie Générale Transatlantique
 Bauzeit: 3 Jahre
 Baukosten: Rund 200 Mill. S.-Fr.
 Tonnage: 76 000 Tonnen
 Länge: 309 Meter
 Geschwindigkeit: 53 Std.-Kilometer
 Turb.-Leb.: 160 000 PS
 Passagiere: 2170 Personen
 Besatzung: 800 Mann

Erbauer: John Brown & Co., Clyde-Works Glasgow
 Besitzer: Cunard-White Star Line
 Bauzeit: 3 Jahre, im Unterbruch
 Baukosten: Rund 160 Mill. S.-Fr.
 Tonnage: 73 000 Tonnen
 Länge: 314 Meter
 Geschwindigkeit: 60 Std.-Kilometer
 Turb.-Leb.: 200 000 PS
 Passagiere: 4000 Personen
 Besatzung: 1200 Mann

«NORMANDIE» gegen «QUEEN MARY»

Der gigantische Machtkampf zweier Ozeanriesen • Von Hill Gillard

Im Juli 1840 hat der erste Pausdampfer den Ozean durchquert. Er hieß «Britannia», war 60 Meter lang, hatte 116 Bruttoregistertonnen, führte 115 Passagiere mit sich, als er aus England mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 8,5 Knoten unter dem Jubel der Bevölkerung im Hafen von Boston einlief.

Mit jener «Britannia» begann nicht nur die Geschichte der modernen Ozeanfahrtschiffe, sondern auch die Ge-

schichte des Hauses Cunard, denn der Dampfer gehörte dem Kanadier Samuel Cunard.

Die «Britannia» und mehrere ihrer Nachfolger waren aus Holz gebaut. Im Jahre 1856 baute Cunard den ersten Eisendampfer «Perse», während der erste Stahldampfer «Orvus», mit 2392 Tonnen, erst im Jahre 1881 in Betrieb gesetzt wurde.

Nun begann die Ära der «Riesendampfer», mit je 8000 Tonnen Kesselkraft und noch mehr und mit Geschwindigkeiten von 22 Knoten. Damit setzte auch die Epoche der Luxusfahrten ein; der Dampfer «Auraria», der seine Fahrten vor rund 50 Jahren begann, hatte als erstes Schiff nicht bloß Kabinen, sondern auch Appartements.

Der eigentliche Wettkampf um die Herrschaft auf dem Ozean aber setzte zu Beginn des XX. Jahrhunderts ein. Die bisher unangesehene Stellung Englands als Herrin der Meere wurde erst von da an in Frage gestellt. Daher der Beginn eines fieberhaften Wettrennens. Im Jahre 1905 beschloß die Firma Cunard (der Gründer starb fünfzig Jahre vorher), die 20 000 Tonnendampfer «Gorizia» und «Carnegie» bauen zu lassen. Im Jahre 1907 liefen aber bereits «Lusitania» und «Mauretania» von Stapel, beide mit je 30 000 Tonnen Wasserverdrängung. «Lusitania» fiel dem Kriege zum Opfer, «Mauretania» aber hielt während 22 Jahren das blaue Band des Ozeans, Symbol des Schnellkatekors.

Britannia rules the waves?

Die stolze der englischen Nationalhymnen lautet: «Britannia rules the waves» — England ist Königin der Wellen.

Im Angesicht, in dem Wilhelm II. den Satz prägte: «Deutschlands Zukunft liegt auf dem Meer», wurde die Abrechnung zwischen England und Deutschland unabwendbar. Für England war der Zweck des Weltkrieges, ihm die Herrschaft über die Wellen zurückzugeben. Diese Erwartungen haben sich weder in Bezug auf die Kriegsflootte, noch hinsichtlich der Handelsflotte erfüllt.

Bald nach dem Kriege setzte in Amerika, Frankreich, Italien und etwas später auch in Deutschland eine überstürzte Schiffbauindustrie ein, durch die das konservative, vorsichtige England bald ins Hintertreffen geriet. Namentlich auf dem Gebiete der Luxusdampfer kamnte das Wettrennen der großen Nationen keine Grenzen. Die zwei größten Dampfer der Welt besaß schon vor dem Kriege Deutschland, denn ihm gehörten «Bismarck» und «Vaterland». Nach dem Kriege gab man «Bismarck» der englischen «White Star Line», und er heißt nunmehr «Majestic»; «Vaterland» erhalben die amerikanischen staatlichen «U. S. Lines», in deren Diensten er als «Levinthal» zwischen New York und Havre her- und hindreht.

Britannia verliert das «Blaue Band» des Ozeans.

Weder «Bismarck-Majestic», noch «Vaterland-Levinthal» lösten aber den Ständigkeitstrost dem englischen Cunard-Dampfer «Mauretania» abstritten können. 21 Jahre hindurch hatte «Mauretania» das «Blaue Band des Ozeans», bis im Jahre 1929 der 54 000 Tonnen große deutsche Luxusdampfer «Bremen» kam und England auch auf diesem Gebiete aus dem Felde schlug.

Der Sieger des «Bremens» und weiterer märchenhaft ausgereiteter deutscher Dampfer, die ersten Fahrten der italienischen schwimmenden Paläste «Rex» und «Conte di Savoia» haben nicht vermocht, das vorwichtige England aus seiner Lehnage zu wecken. Man hatte weder von Deutschland noch von Italien Angst, denn man glaube nicht, daß ihre Bombenübungen von dauernder Art sein werden.

Frankreich — der Feind.

Anders regierte England, als sich Frankreich plötzlich mit voller Wucht in den Kampf warf. Frankreich ist — wie England — ein Kolonialreich, und wie England verfügt es über gewaltige Reserven an Reichtümern, die zu von früheren Generationen gerbe und durch den Siz, an Wüchsigkeit erhalten hat.

Wenn Frankreich sich ausspricht, irgend etwas auszubauen, so wird dieser Bau mangels Grundlagen nicht zusammenbrechen. Eine Flotte (größer und zahlreicher französischer Luxusdampfer — wenn dieser Plan verwirklicht sein wird, dann wird die Gefahr für die Herrschaft Englands über die Wellen eine ernste, weil dauernde sein. Darum bekam England Angst, als die Siegesnachrichten aus den französischen Werften nacheinander folgten: «Ile de France», der an Luxus nicht übertrifftene «Atlantique» — angebrannt auf einer Probefahrt — und die fertige «Normandie», mit ihrem subselektischen Getriebe und ihren 76 000 oder gar 79 000 Bruttoregistertonnen — diese und mehrere andere Etappen eines offenbar sehr genau überlegten Plans wirkten alarmierend.

Das Duell «Normandie» — «Queen Mary».

Und so kam es unter dem Druck der öffentlichen Meinung in England zum Beschluß, der Cunard-Gesellschaft über eine Million Pfund zur Verfügung zu stellen, damit sie in der Lage sei, zwei Dampfer zu bauen, die sämtliche Rekorde der «Normandie» schlagen können.

Als die «Normandie» vom Stapel lief, gab man an, sie habe 73 000 Bruttoregistertonnen. Diese Zahl wird so berichtet, daß man den Raum, der auf dem Schiff abgedeckt ist, mit 6. Die sich so ergebende Kubikfüße

(ca. 35 Kubikfüße — 1 Kubikmeter) werden durch 100 dividiert und die Tonnage ist das Ergebnis.

Der neue Cunard-Dampfer wird so gebaut, daß sein «abgedeckter Raum», in Kubikfüßen berechnet und durch 100 dividiert, etwas mehr als 73 000 Bruttoregistertonnen ergeben soll. Auf diese Weise hätte man so rasch erreicht, daß es wieder ein englisches Schiff wäre, das sich «der größte Dampfer der Welt» nennen dürfte.

(Fortsetzung Seite 1293)



«Normandie» nach ihrer Fertigstellung auf der ersten Fahrt im Atlantik. Sie hat insofern einen Rekord gegenüber der «Queen Mary» aufgestellt, als bei ihr 11 000 000 Nierne zum Bau des Schiffes verwendet wurden, wofür 1 Million mehr als beim englischen Kisten.



«Queen Mary», wie sie in etwa acht Monaten nach der englischen Fertigstellung aussahen wird, ein Rekord mit 2000 Passagieren.

«NORMANDIE» gegen «QUEEN MARY»

(Fortsetzung und Schluß von Seite 1281)

Die Einzelheiten des Baues haben die Engländer strengstens geheimgehalten. Bekanntgegeben wurde nur soviel, daß das turbo-elektrische System nicht angewendet wurde, daß man vielmehr das System des Turbinengetriebes gewählt habe, da die erstere Methode bei der amerikanischen Kriegsflotte, die sie seinerzeit eingeführt hat, angeblich versagt habe. Die amerikanische Kriegsmarine baue keine «elektrischen» Schiffe mehr. Die «Normandie» werde also mit ihrer veralteten Methode ihre Wunder erleben. Worauf Frankreich antwortet, die Erfahrungen der amerikanischen Kriegsflotte seien eine Sache für sich, die Maschinerie der «Normandie», für die besonderen Zwecke dieses Dampfers konstruiert, aber sei etwas ganz anderes. Uebrigens werde die «Normandie» im Juni 1935 ihre erste Fahrt nach New York unternehmen, und da wird sich die beste Gelegenheit bieten, über die Leistungsfähigkeit und den ruhigen Gang ihrer Turbogeneratoren ein Urteil zu fällen.

Was aber die englische Auffassung betrifft, wonach der neue Cunard-Dampfer «the biggest in the world» sein wird, so wartete man aus Paris kurz vor dem Startpauflauf mit einer Überraschung auf. Die Besitzerin der «Normandie», die «Compagnie Transatlantique», gab ein Communiqué heraus, in dem die Angaben über die Tonnage des Dampfers dahin richtiggestellt werden,

diese beliefe sich auf genau 76 000. Von 73 000 auf 76 000 ist der Sprung ein erheblicher, und nachdem sich in England der erste Schreck gelegt hat, stellt man sich die Frage, wie es denn möglich sei, daß man in Paris erst jetzt auf diese an sich schon unwahrscheinliche Ziffer kommt.

Eine ziemlich zuverlässige Grundlage für den Größenvergleich ist die Länge der Schiffe. Die «Normandie» ist 1029 Fuß lang (gegen 907 des «Leviathan» und 915 der «Majestic»), der neue Cunard-Dampfer wird kaum kürzer ausfallen, seine Tonnage wird aber um 2000 hinter 76 000 bleiben. Wie kann sich also die «Normandie» auf eine solche Ziffer berufen?

Unfaire Schönheitsreparatur?

Im «Daily Telegraph» wurde nun der Verdacht ausgesprochen, man habe die «Normandie» einer Art Schönheitsreparatur unterworfen; man habe eben allerlei zusätzlichen «abgedeckten Raum» und damit neue «Bruttoregistertonnen» geschaffen. Nichts sei leichter, als einige weitere Stahlgestelle anzubringen und diese mit Blechfolien zu überdecken. Dabei erinnert man an den Fall des Dampfers «Vaterland-Leviathan», der, als er von deutschem in amerikanischen Besitz übergang,

mit 54 280 Tonnen eingetragen war. Als er seine erste Ausfahrt aus New York unternahm, schnellte diese Ziffer auf 60 000 hinauf. Wieso? Nun, durch Schaffung neuen «abgedeckten Raumes». Und der in englischen Besitz übergegangene «Bismarck-Majestic» schien geschlagen zu sein, wenn auch nur für die Amerikaner. Die Engländer nahmen diesen willkürlichen Eingriff nicht zur Kenntnis, protestierten, holten die Aussagen des Erbauers beider Schiffe, des Ingenieurs Dr. Ernst Foerster, heran, und dieser erklärte, daß «Bismarck-Majestic» wesentlich größer sei als «Vaterland-Leviathan». Auf Grund dieser Aussage werden dem Ex-«Vaterland» nur noch 49 000 Tonnen zugebilligt.

Eine solche eindeutige Klärung ist beim Streitfall «Normandie»-«Queen Mary» nicht möglich, weil sie nicht von ein und demselben Ingenieur entworfen worden sind. Die Länge ist aber bereits ein ziemlich sicherer Maßstab, noch sicherer sind indessen die Ziffern der Wasserverdrängung, an denen nicht gedeutet werden kann. Die «Leviathan» hat eine solche von 64,100 Tonnen, bei der «Majestic» ist diese Ziffer um bescheidene 700 höher, bei der «Normandie» wird mit 90 000 gerechnet, und der neue Cunard-Dampfer wird — so erklären die Engländer — auch in dieser Hinsicht alle Rekorde schlagen. Er werde schneller und länger als alles bisher Dagewesene sein. Er werde aber auch mehr Wasser verdrängen, er werde also doch «the biggest in the world» sein. — Und Britannia werde wieder Königin der Wellen sein...

HÜHNERAUGEN



Hornhaut an der Fußsohle, Ballen oder weiche Hühneraugen zwischen den Zehen beseitigen Sie rasch u. sicher mit Scholl's ZINO-PADS

Diese sind in vier verschiedenen Größen erhältlich. Die den Schädeln beigelegten, «Disks» beschleunigen die Wirkung. Auch äußerst praktisch.



und wirksam bei neuen oder zu engen Schuhen. Fr. 1.50p. Schacht.

Scholl's ZINO-PADS sowie Scholl's BADE-SALZ sind in allen Apoth. u. Drogerien erhältlich.

Scholl's Zino-pads



olivetti
die elegante schönlinige

olivetti
die moderne leistungsfähige

olivetti
schreibmaschine von fr. 275.- an
abzahlung-miete-occasionen
bahnhofplatz 7 · zürich

Generalvertretung für die Schweiz: A. Weyeremann jun., Zürich 24



SCHERK

Und noch etwas: Sicherlich haben Sie schon oft noch einem guten Puder gesucht. Lassen Sie sich einmal Mystikum Puder, den guten Scherk-Puder, zeigen.

Allen hilft es und Sie wissen nichts davon?

Scherk Gesichts-Wasser

Dann ist es aber wirklich Zeit, daß Sie Scherk Gesichtswasser kennen lernen! Auch Ihr Teint bessert sich dann schnell, wird völlig klar und so weich wie Samt. Machen Sie gleich einmal einen Versuch.



Was gilt bis Ende Oktober 1934?

Im Wandergebiet Zürich

32. Spezialtour:

Wanderatlas 1 A: «Zürich Süd-West» = Tour Nr. 30 (Halbtagestour).

Von Waldegg über Reppischtal und Jurablick nach dem Uetliberg

Bestätigungsstellen:

1. Waldegg, Rest. «Waldesruh», 2a Uetliberg, Rest. «Uto-Kulm»; oder 2b Uetliberg, Rest. «Uto-Staffel».

33. Spezialtour:

Wanderatlas 1 A: «Zürich Süd-West» = Tour Nr. 54 (Tagestour).

Ringlikon — Landikon — Effenberg — Aesch — Isliberg — Hedingen

Bestätigungsstellen:

1. Landikon, Rest. z. «Metzgerstübli», 2. Aesch, Rest. «Landhus», 3. Hedingen, Rest. z. «Sternen».

Im Wandergebiet St. Gallen

34. Spezialtour:

Wanderatlas 2 A: «St. Gallen Nord» = Tour Nr. 1 (Halbtagestour).

Rofmonten — St. Peter und Paul — Kronbühl — Guggeien — Neudorf

Bestätigungsstellen:

1. Rofmonten, Rest. z. «Sonnen»; oder 1b St. Gallen O. Rest. «Peter und Paul», 2. St. Gallen O. Rest. «Guggeien», 3. Neudorf (Tramendstation), Rest. z. «Adler».

35. Spezialtour:

Wanderatlas 2 A: «St. Gallen Nord» = Tour Nr. 34 (Tagestour).

Station Roggwil-Berg — Schloß Mammertschhofen — Roggwil — Arbon — Steinach — Horn — Rorschach

Bestätigungsstellen:

- 1a Roggwil Station, Gasthaus «Mammertsberg»; oder 1b Roggwil, Gasthaus z. «Ochsen», 2a Arbon, Rest. «Schifflande», oder 2b «Alkoholfreies Volkshaus»; oder 2c Steinach, Gasthaus «Sternen», 3a Rorschach-Hafen, «Bahnhof-Buffet» (ohne Tafel), oder 3b Hotel-Rest. «Bahnhof», oder 3c Café-Conditorei «Maurer» (ob der Post).

Im Wandergebiet Luzern

36. Spezialtour:

Wanderatlas 3 A: «Luzern Ost» = Tour Nr. 23 (teilweise in umgekehrter Richtung (Halbtagestour).

Hertenstein — Weggis — Lützelau — Vitznau

Bestätigungsstellen:

1. Weggis, Hotel-Rest. «Viktoria», 2. Vitznau, Hotel-Rest. «Rigi».

37. Spezialtour:

Wanderatlas 3 A: «Luzern Ost» = Tour Nr. 13 (Tagestour) teilweise kombiniert mit Tour Nr. 12 und Tour Nr. 13b.

Luzern — Ebikon — Gösgental — Udligenswil — Michelskreuz — Steinfel — Rothkreuz

Bestätigungsstellen:

- 1a Luzern, Rest. «Schloßberg»; oder 1b Ebikon, Rest. z. «Bahnhof», 2a Udligenswil, Gasthof und Pension «Engel»; oder 2b Michelskreuz, Rest. «Michelskreuz», 3a Rothkreuz, Hotel «Bauernhof»; oder 3b «Bahnhof-Buffet».

Im Wandergebiet Basel

38. Spezialtour:

Wanderatlas 4 A: «Basel Süd-West» = Tour Nr. 2 (Halbtagestour).

Basel — St. Margarethenbrücke — Batterie — Bruderholz — Bortmingen — Binningen — Basel-Heuwege

Bestätigungsstellen:

1. Basel, Alkoholf. Café «Batterie», 2. Bortmingen, Gasthaus und Conditorei z. «Sonne».

39. Spezialtour:

Wanderatlas 4 A: «Basel Süd-West» = Tour Nr. 16 (Tagestour).

Zwingen — Dittingen — Blauenkamm — Nenzlingen — Pfiffingen — Aesch

Bestätigungsstellen:

1. Zwingen, Hotel «Bahnhof», 2. Nenzlingen, Rest. und Pension «Dannacher».

Im Wandergebiet Bern

40. Spezialtour:

Wanderatlas 5 A: «Bern Ost» = Tour Nr. 4 (Halbtagestour).

Bern (Bärengraben) — Bolligenallee — Bolligen — Schwandholz — Deißwil — Ostermündigen — Bern

Bestätigungsstellen:

- 1a Bern, Café «Bärengraben»; od. 1b Bolligen, Gasthof z. «Sternen»; od. 1c Rest.-Penz. «Brunnenhof», 2a Deißwil, Gasthof «Ziegelstein»; od. 2b Ostermündigen, Gasthof «Waldegg»; od. 2c Ostermündigen, Rest. und Pension «Waldheim» (abseits der Route).

41. Spezialtour:

Wanderatlas 5 A: «Bern Ost» = Tour Nr. 6 komb.-m. Tour Nr. 11 (Tagestour).

Bern (Burgenzli) — Wittigkofen — Gümliken — Amselberg — Ujlenberg — Deißwil — Gümliental — Gümliken

Bestätigungsstellen:

1. Bern (Burgenzli), Rest. «Burgenzli», 2. Deißwil, Gasthof «Ziegelstein», 3. Gümliken, Wirtschaft z. «Kreuz».

Die große Wanderbundtour 1934

(Näheres siehe in Z. J. Nr. 32)

Wanderatlas 1 A: «Zürich Süd-West» und 3 A: «Luzern-Ost» sowie Siegfriedkarten.

Zürich — Uetliberg — Albis — Sihlbrugg-Dorf — Neuheim — Hölzgrotten — Zug — Zugerberg — Wildspitz — Steinerberg — Goldau — Klösterli-Rigi-Staffel — Seebodenalp — Kühnacht; oder Hohle Gasse — Immensee.

Bestätigungsstellen:

- 1a Baldern, Berghaus «Baldern», oder 1b Felsenegg, «Berghaus», oder 1c Albispaß, «Hirschen», oder 1d Albispaß, «Windegg» oder 1e Albishorn, Rest. «Albischorn», oder 1f Schweikhof, Rest. «Schweikhof».
- 2a Sihlbrugg-Dorf, Rest. «Löwen», oder 2b Neuheim, Wirtschaft u. Metz. «Ochsen», oder 2c Baar, Rest. «Höllgrotten».
- 3a Zug, Hotel «Ochsen», oder 3b Zug, Gasthaus «Rößli».
- 4 Zugerberg, Rest. «Zugerberg».
- 5a Zuger-Alpli, Alpwirtschaft «Alpi», oder 5b Wildspitz, Hotel «Rößberg Kulm».
- 6 Goldau, Hotel «Gothards».
- 7a Rigi-Klösterli, Hotel «Sonne», oder 7b Rigi-Klösterli, Hotel «Krone», oder 7c Rigi-Staffel, Hotel «Rigi-Staffel».
- 8 Seebodenalp, Hotel «Seebodenalp».
- 9a Kühnacht, Hotel Hirschen, od. 9b Immensee, Hotel «Rigi».