

Auf Abbruch verkauft!

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **11 (1935)**

Heft 15

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-755208>

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.

Auf Abbruch verkauft!

«MAURIS» ENDE

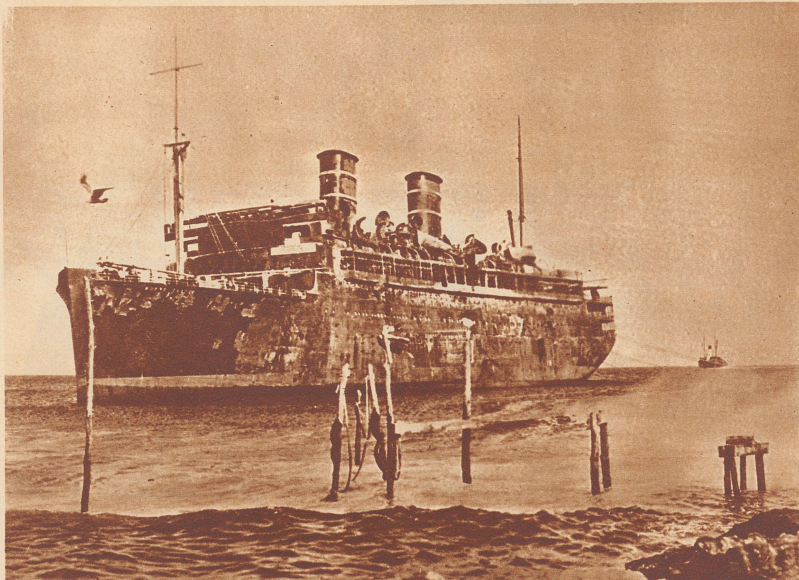
Wenn in einem Sommermonat dieses Jahres der Ozeandampfer «Mauretania» zum Abbruch gelangt, wird es einen schwarzen Tag in der Geschichte der Schifffahrt geben. — «Mauri», wie das Schiff in der Internationale der Seefahrer heißt, war das Lieblingsschiff der Welt. Sie bekam allerlei ehrenvolle Kosenamen: «Yacht der Yachts», «Königin der sieben Seen», «Hohe Frau des Ozeans» waren nur einige unter ihnen. — Als das Schiff vor 28 Jahren von Stapel lief, erwartete niemand Höchstleistungen. Sie kamen sozusagen programmwidrig. Darum pflegte man in Schifffahrtskreisen zu sagen: «The Mauretania is an accident» — alles was Höchstleistung am Dampfer war, sei ein Irrtum. Darum sei es nicht möglich, eine zweite «Mauretania» zu bauen. Es wäre unmöglich, sich noch einmal so großartig zu irren.

Vorschriftsmäßig wurde das Schiff im Jahre 1934 überprüft, und es bekam ein Zeugnis, es könne bis 1938 im Verkehr gehalten werden — ein Rekordalter. — Einen unübertroffenen Rekord der «Mauri» bilden ja die 21 Jahre, während denen sie das «Blaue Band des Ozeans» hielt. — Ein dritter Rekord: nie kamen die «Mauretania» und ihre Passagiere in Gefahr, den Krieg natürlich ausgenommen. Damals, in den Jahren 1914 bis 1918, diente das Schiff der Kriegsführung, als Truppentransportdampfer und als Hilfskreuzer. In seiner ersten Eigenschaft wurde «Mauri» von einem U-Boot angegriffen. Drei Torpedos wurden aufs Schiff abgeschossen, und es wurde bei Gott genau gezielt. Es geschah etwas eigenartiges: der Koloß manövrierte sich den heranrasenden Torpedos dreimal aus dem Wege. «Mauri» ist nicht ausgemustert. Sie ist seetüchtig wie je. Sie verschwindet nicht, weil sie den Kampf mit den Wellen aufgeben muß oder will, sondern weil die Herren Direktoren der Schifffahrtsgesellschaften sich infolge komplizierter Quoten- und Kontingentberechnungen dazu entschlossen haben. Die «Königin der sieben Seen» fiel einer Palastrevolution zum Opfer; sie, die die Elemente nicht fürchtete, wurde durch einige Bürokraten am grünen Tisch abgesetzt.



«MAURETANIA»

Der Cunard White Star-Dampfer, 31 000 Tonnen haltend, vor seiner ersten Ausfahrt. Die «Mauretania» wurde 1907 in Dienst gestellt. Die Baukosten betragen 75 Millionen Franken. Mit der «Mauretania» verschwindet ein Dampfer vom Weltmeer, der in seiner 28jährigen Lebenszeit über 20 Jahre lang das «Blaue Band» des Atlantischen Ozeans hielt, das heißt, es war das schnellste Schiff, das zwischen Europa und Amerika verkehrte. «Mauretania» wurde dann von der «Bremen» besiegt. Diese wieder vom italienischen Dampfer «Rex», der augenblicklich «Blau Band»-Träger ist. Jetzt ist die «Mauretania» zum Verschrotten um den Preis von 1,2 Millionen Franken an die Abwrackfirma «Meral Industrie Glasgow» verkauft worden. Es ist die gleiche Firma, die seinerzeit auch die in Scapa Flow versenkte deutsche Flotte gehoben, erworben und verschrottet hat.



«MORRO CASTLE»

Am 8. September vergangenen Jahres geriet dieser 11 500 Tonnen-Dampfer der amerikanischen Ward-Line an der Küste von New-Yersey in Brand. 197 Menschen kamen ums Leben. Das Schiff sank kaum 200 Meter von der Küste entfernt auf seichten Grund. Jetzt ist es gehoben und um den Preis von 85 000 Franken von einem Alt-eisenhändler erworben worden. In Boston wird der Luxusdampfer, dessen Baukosten sich auf 15 Millionen Franken beliefen, abgewrackt.