Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 25 (1935)

Heft: 26

Artikel: Die "Normandie" - der Welt grösstes Schiff

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-644549

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: 31.07.2025

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

In diesem Augenblick wandte der Neger den Kopf. Hinter der Mauer auf der Landstraße surrte es plötzlich los — ein Motor sprang an.

Der Neger war mit einem Satz an der Mauer.

„Vorsicht!" schrie Peter, „da oben sind Scherben!"

Zweimal sprang Froggy. Beim zweiten Mal erreichten seine riesigen Fäuste den Mauerrand.

„Sie werden sich verletzen!" brüllte Peter erschrocken.

Das Motorknattern draußen schwoll an und entfernte sich. Froggy zog sich mit einem gewaltigen Ruck in die Höhe. Sein Kopf ragte über den Mauerrand.

Dann allerdings sah Peter, der entsetzt hinaufstarrte, wie Froggys Finger vor Schmerz erlahmten und ein Zittern durch den mächtigen Körper ging. Der Neger ließ sich zu Boden plumpsen und stöhnte ein bißchen.

„Verflucht!" sagte Peter. „Eklig in die Pfoten geschnitten, was?"

Der Neger schüttelte mit zusammengebissenen Zähnen die Finger. Dicke Blutstropfen fielen ins Gras. Seine Augen starrten wütend zum Mauerrand.

„Tut es sehr weh?" fragte Peter besorgt. „Wollen Sie ein Taschentuch?"

„Danke!" Froggy wickelte sich einen mächtigen Lappen, den er aus der Hosentasche gezogen hatte, um die Hand. Peter sah ihm stumm zu.

„Na und?" sagte er schließlich. „... Was haben Sie gesehen?"

Der Neger zog die Schultern bis an die Ohren hoch.

„Also — wer war draußen?"

„Ein Auto —" murmelte Froggy. „Kleines rotes Auto — fuhr schnell der Landstraße entlang."

„Und wer saß drin?"

„Weiß nicht — war schon zu weit." — Die Stimme des Negers war voller Traurigkeit.

„Gar nicht erkannt? — Kein bißchen?"

„Kein bißchen!" sagte der Neger niedergeschlagen. — Besonders niedergeschlagen. Er heulte beinahe.

Peter staunte, dann ging ihm ein Licht auf: „Aber — es saß nur eine einzelne Person im Wagen?"

Der Neger nickte.

„Einer — der selber chauffierte?"

„Yes, Sir." Er seufzte tief auf.

„Oh —", machte Peter und dachte einen Augenblick nach. „Dann verstehe ich Ihre Enttäuschung, Froggy. Das ist ein schwerer Schlag. Das haben wir nicht erwartet, nicht wahr?"

Der Neger sah ihn scharf an. Dann glitt der Anflug eines Lächelns über seine finstere Miene. Er hob die umwickelte Hand und schlug sich derb auf den Schädel. „Sie — sehr klug, Herr Doktor!" brummte er. „Sie — schnell denken. Doch ... sehr klug!"

„'s macht sich!" sagte Peter amüsiert. — — —

(Fortsetzung folgt.)

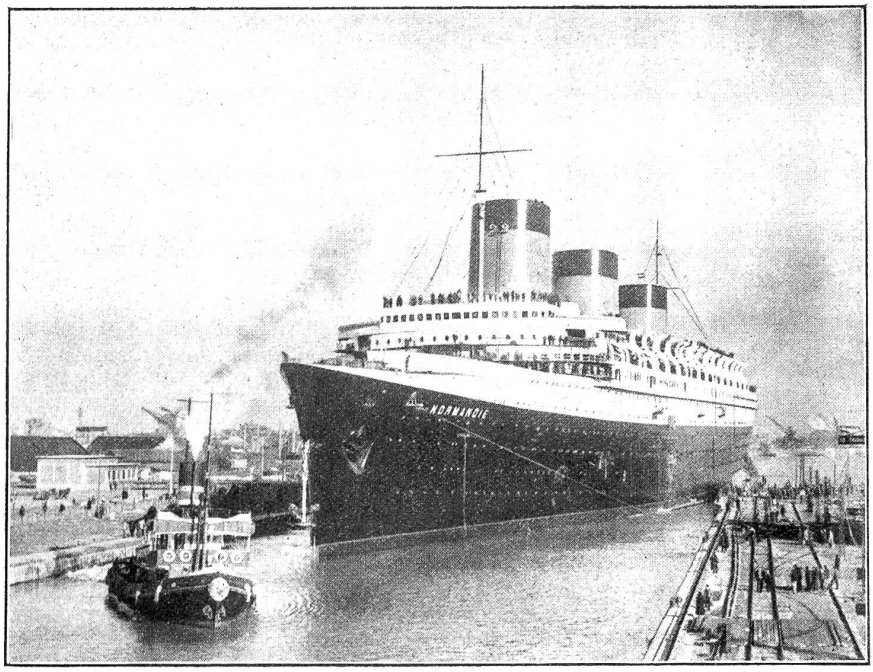
Die «Normandie» — der Welt grösstes Schiff.

Wieder einmal horcht die Welt mit Spannung auf! In unserer Zeit, wo wir uns fast das Wundern ob der vielen Großtaten in Technik und Wissenschaft abgewöhnt haben und Rekorde heute genau so zur Kenntnis nehmen, wie irgendeinen belanglosen Bericht von einem Fest des Kegelklubs, da muß es sich doch schon um etwas Besonderes, Grandioses sogar, handeln! Und in der Tat!

In Le Havre ist ein Schiff fertiggestellt worden, das alles, was bisher dagewesen ist, in den Schatten stellt, und somit nicht nur der größte, sondern auch der modernste und schönste Dampfer der Welt ist. Es handelt sich dabei um die „Normandie" der Compagnie Générale Transatlantique, über die man sich ja schon seit Wochen, sogar seit Monaten die unglaublichsten Wunderdinge erzählt! Gewiß, die heutige Schiffsbautechnik schreitet naturgemäß immer weiter vorwärts, man ist auch schon an allerlei gewöhnt und in unserem Zeitalter lassen wir uns ja auch eigentlich durch nichts so leicht aus der Ruhe bringen, ja, es ist für uns eigentlich alles meistens selbstverständlich und eine logische Weiterentwicklung unserer modernen Technik! Aber dennoch stehen wir mit Bewunderung vor diesem Dampfer, der selbst jegliche amerikanische Rekorde schlägt, und von dem man diesmal nicht drüben, sondern in Frankreich sagen kann, daß der größte, der modernste, der stärkste, der schnellste Dampfer der Welt, und was es sonst noch für Superlative gibt, der ihre ist.

Wir kennen zwar viele grandiose Schiffe der Handelsmarine und — richtig und objektiv gesehen! — ähneln sie sich alle doch untereinander sehr, nur daß der eine immer größer als der andere ist und folglich auch die einzelnen Zahlen und Angaben entsprechend höher sein müssen. Auch auf die „Normandie" trifft dies in einem gewissen Sinne zu! Nur besteht doch hier ein kleiner Unterschied mit ihren Schwesterschiffen! Man hat nämlich allgemein das Wort geprägt, daß diese modernen Ozeanriesen keine „Schiffe" mehr sind, sondern „schwimmende Hotels", in denen nichts, aber auch rein nichts fehlt. Man könnte natürlich diese Meinung und Ansicht auch auf die „Normandie" übertragen. Aber wenn man vor diesem riesigen Koloß steht, ja sogar in seinem Innern herumgewandert ist, dann hat man schon nicht mehr das Gefühl, in einem großen Hotel, sondern in einer kleinen, modern und luxuriös ausgestatteten Stadt zu sein. Und dieser Eindruck wird natürlich noch obendrein durch Zahlen unterstrichen, die vielleicht im ersten Augenblick unglaubwürdig und phantastisch erscheinen, die aber dennoch alle wahr sind und stimmen! Aber wir wollen nichts vorweg nehmen, sondern alles hübsch der Reihe nach berichten.

Das Schiff hat eine Länge von 313 Meter, ist 36 Meter breit, die Höhe vom Wasserspiegel bis zum obersten Bordrand gemessen beträgt 20 Meter, während die Wasserverdrängung 79,000 Tonnen ausmacht und die Leistung 160,000 PS., also Pferdestärke, beträgt. Es sind dies Zahlen, die sich sehr leicht hinsagen lassen und die wir auch zur Kenntnis nehmen, die wir uns aber erst einmal vergegenwärtigen müssen, um sie zu verstehen! 313 Meter Länge! Wissen Sie, verehrter Leser, was das heißt? Wissen Sie, daß der Eiffelturm zu Paris, der höchste Turm der Welt, nur 300 Meter hoch ist und daß selbst einer der größten Wolkenkratzer New Yorks, das „Chrysler-Building", 318 Meter, also nur 5 Meter größer als die Normandie ist? 36 Meter Breite hat das Schiff! Schreiten Sie die Längsfront einer mittleren Kirche ab und Sie werden überraschend feststellen können, daß sehr oft eine Kirche auf dem Deck der „Normandie" quer placiert werden könnte, ja daß sogar die Spitze des Kirchturms vielleicht mit dem Maste abschneidet! Aber weiter! 20 Meter Höhe, vom Wasserspiegel bis zum Bordrand! Das entspricht einem modernen fünfstöckigen Wohnhaus in der Großstadt und wirklich: auch beim Schiff werden 5 Stockwerke unterschieden, die von zwei Fahrstühlen durchquert werden. Rechnet man aber jetzt noch die Deckaufbauten hinzu, sowie den Teil des Schiffes, der unter Wasser liegt, so hat man ein 8—10stöckiges Haus vor sich! Und was die Wasserverdrängung von 79,000 Tonnen, sowie die Kraft von 160,000 PS. anbelangt, so diene hierfür ein Vergleich mit dem Schwesterschiff der „Normandie", der vor einigen Jahren fertiggestellten „Il de France", deren Wasserverdrängung nur 46,000 Tonnen und deren Kräfte nur 48,000 PS. betrug, und die bisher als das Spitzenschiff der französischen Flotte galt.



Die «Normandie». Der Koloss am Pier der Compagnie Générale Transatlantique von Le Havre.

Es versteht sich von selbst, daß alle erdenklichen schiffsbautechnischen Neuheiten auf der „Normandie" zu finden sind, und zwar ist, um nur einige Sachen herauszugreifen, der gyroskopische Kompaß genau so gut vertreten, wie der Radiogenometer, um das Schiff im Nebel zu steuern, oder ein Tiefenlotapparat mit Klangvorrichtung usw. usw. Die 4 Schiffsschrauben, von denen jede „nur" 23 Tonnen wiegt, arbeiten vollkommen unabhängig voneinander, und entwikkeln beim Rückwärtsgang die gleiche Kraft wie bei der Fahrt in Vorwärtsrichtung. A propos 23 Tonnen! Nur die wenigsten werden sich sicherlich darunter etwas vorstellen können! Ungefähr 23 Tonnen wiegt aber ein Flugzeug, kein kleiner Sportdecker, sondern ein großes mehrmotoriges Flugzeug, das z. B. den Dienst zwischen Frankreich und Südamerika versieht! Und davon hat der Dampfer nicht weniger als 4 Schrauben! Uebrigens noch einen anderen interessanten Vergleich! Das riesige Schiffsruder der „Normandie" mit seinen 138 Tonnen ist schwerer als die modernste Schnellzuglokomotive, die nur 100—125 Tonnen wiegt! Mit all diesen technischen Wundern war es möglich, daß der Dampfer die Reise nach New York in weniger als 4½ Tagen machte, und damit das blaue Band des Ozeans an Frankreich brachte.

Aber jetzt wollen wir uns in das Innere des Schiffes begeben. Ueber breite Treppen schreiten wir dahin, und wissen vor Staunen und Wundern gar nicht, wo wir zuerst anfangen sollen zu berichten. Von den herrlichen Speisesälen oder den Foyers, von den Luxuskabinen oder dem künstlichen Schwimmbad, wie es manche große Städte noch nicht einmal aufweisen? Und die Innenausstattung? Man könnte Bücher mit all diesen Wundern füllen, ohne sich dabei zu erschöpfen! Ja, selbst über ein eigenes Theater verfügt dieses Wunderschiff, in dem mit der modernsten Tonfilmapparatur auch alle Tonfilme vorgeführt werden können. Es umfaßt insgesamt 400 Plätze, wobei der Saal im Grundriß einem Ballon ähnelt, d. h. also, daß die Bühne die Stellung der Gondel einnimmt. Auch technisch verfügt das Theater über einige bemerkenswerte Neuerungen, wogegen es aber über kein ständiges Ensemble verfügen wird, da auch nicht an regelmäßige Schauspielaufführungen gedacht ist. Denn 4½ Tage kann man ja auch wohl mal ohne Theater und Kino auskommen! Sofern keine Schauspielvorstellungen stattfinden, will man die Reisenden durch erstklassige Variété- und gemischte Vorstellungen entschädigen, wobei man darauf rechnet, daß an Bord reisende Künstler sich zur Verfügung stellen.

Bei alledem wird man sich unwillkürlich die Frage vorlegen müssen, wieviel Mann eigentlich zum Lenken dieses Giganten notwendig sind, für den ja ein ganzer Kommandostab vonnöten sein müßte. Zunächst sei dazu einmal vermerkt, daß dieses Schiff nicht einen, sondern zwei Kommandanten hat, wie es übrigens auch bei allen großen Kriegsschiffen der Fall ist. Dem zweiten Kommandanten liegt insbesonders die Ueberwachung und Zusammenarbeit der verschiedensten technischen Dienste ob, damit alles reibungslos Hand in Hand gehen kann, und vor allen Dingen muß er die Sicherheit des Schiffes überwachen, während sich der erste Kommandant speziell der Navigation und eigentlichen Führung des Schiffes widmen wird. Daneben gibt es einen ersten und zweiten Kapitän, vier weitere Offiziere, 17 Ingenieuroffiziere und 19 stellvertretende Ingenieure. Die Besatzung an den Maschinen ꝛc. beträgt insgesamt 292 Mann. Ferner befinden sich an Bord, um gleich dabei zu bleiben, 3 Schiffsärzte, 2 Krankenschwestern, 30 Elektriker, 7 Inspektoren, 9 Friseure, 16 Musiker, 628 Stewards usw., es sind insgesamt rund 1000 zivile Angestellte, die noch zu dem obigen technischen Personal kommen und einzig und allein den Passagieren das Leben an Bord so angenehm wie möglich machen sollen. Was jetzt die Lebensmittelversorgung anbelangt, so beträgt diese für eine einzige Reise, also für die 4½ Tage: 80,000 Kilo Eis, 59,000 Liter Wein, Bier ꝛc., 70,000 Eier, 7000 Hühner, 26,000 Kilo Fleisch. Die Bäckerei stellt täglich 700 Kilo Brot her, die von 10 Bäckern gebacken werden, wozu noch 187 Köche und 9 Schlächter nebst 6 Weinküfer kommen. Für die Ausrüstung der Speisesäle sind 57,600 Gläser, 56,800 Teller, 58,000 Karaffen, 49,000 Stück Silberbestecke und 639,000 Tischtücher bestellt worden.

Zum Schluß wollen wir jetzt noch auf eine einzige interessante technische Einzelheit eingehen, die unzweifelhaft bei allen die meiste Aufmerksamkeit erheischt, wie es nämlich mit der Feuersgefahr auf diesem Schiff steht. Hierzu ist zu sagen, daß gerade die Sicherheits- und Schutzvorrichtungen gegen Brandgefahr den „letzten Schrei" bilden, was die moderne Schiffsbautechnik erzeugt hat, damit sich ähnliche Katastrophen, wie sie sich in den letzten Jahren leider so oft zugetragen haben, nicht wieder ereignen! Denn noch immer bildet in heutiger Zeit ein Brand an Bord eines Schiffes die größte Gefahr für Sicherheit und Eigentum der Passagiere, von dem Werte des Dampfers ganz zu schweigen! Aus diesem Grunde wurden sämtliche im Schiff verwendeten Materialien mit ganz geringen Ausnahmen erst nach Ueberprüfung auf ihre Unentzündbarkeit und Feuersicherheit hin verwandt. Dank einer neuen technischen Kombination, die die Verteilung der elektrischen Energie besorgt, können die vier Hauptteile des Schiffes durch voneinander unabhängige Dynamomaschinen gespeist werden. Alle Kabel sind in metallischen Hüllen montiert. Im Falle eines Kurzschlusses wird also der Strom unmittelbar in den Schiffsrumpf abgeleitet. Man hat auch vor dem Einbau der endgültigen Kabinen an Versuchskabinen herumexperimentiert und mit allen Mitteln versucht, sie in Brand zu setzen. Es gelang einfach nicht! Um aber überhaupt jede Verbreitung eines Brandes zu verhindern, sind die einzelnen Kabinen

durch die neuesten Schottenvorrichtungen streng voneinander abgetrennt, es liegt also gleichsam jede Kabine in einer größeren Kabine drinnen, deren Wände aus brandsicheren Mauern bestehen. So kann man also wahrlich behaupten, daß die „Normandie" praktisch gegen Feuersgefahr nach menschlichem Ermessen überhaupt gefeit ist. Zum Ueberfluß wurden auch noch Mannschaften in den Kasernen der Pariser Feuerwehr einer speziellen Ausbildung unterzogen.

Man könnte all diese interessanten Tatsachen sowie Zahlen und Angaben noch beliebig weiter fortsetzen, es würde aber zu weit führen. Aus den angeführten Einzelheiten wird man aber doch bereits einen Einblick in das Grandiose und Gewaltige dieses neuen Wunderriesen erhalten haben. Wie bald aber wird vielleicht auch dies alles wieder überholt und „alt" sein? Wonach wir uns gar nicht mehr umsehen, geschweige denn Aufhebens machen, da es bereits indessen etwas Gewaltigeres gibt? Denn schon hört man, daß in England ein Schiff gebaut wird, das in nichts der „Normandie" nachsteht, ja sie sogar noch übertrumpfen soll und mit deren Inbetriebsetzung man für Anfang nächsten Jahres rechnet. Aber für heute ist noch die „Normandie" das Tagesgespräch und dies mit Recht!

Nächtliche Bergfahrt.

Von Martin Schmid.

Tief zu Füßen bleicher Lichterschein,
Dunkel liegen Pfad und Felsgestein.

Immer mächtiger die Einsamkeit,
Nur die Wasser rufen wie von weit.

Mühsam ist der rauhe Trümmersteg
Ueber traumverlorne Arven weg,

Doch Beschwerde und Beklemmung weicht:
Sieh, auf einmal ist der Grat erreicht,

Auf tut sich die unermess'ne Ferne,
Schauernd stehn wir hoch im Ring der Sterne.

Welt-Wochenschau.

Isolierung Italiens?

In Neapel liegen 800 kranke italienische Soldaten und Arbeiter, denen das Klima Ostafrikas nicht heilsam zugesetzt hat. Für die Anfachung der Kriegsbegeisterung kein gutes Mittel! Wie viele Soldaten in Erythrea selbst krank liegen, und wie groß das Risiko, mit den Europäern mitten im Sommer nach der Somaliküste zu fahren, sei, darüber kann der Gouverneur der beiden Provinzen seinem Chef Mussolini am besten Auskunft geben.

Man fragt sich in diesen Tagen, ob nicht vor dem Herbst allerlei geschehen könnte, woran die italienische Regierung noch weniger gedacht als ans Klima rechts des Roten Meeres. Vor allem wird die Rolle Englands nach und nach immer interessanter. Schien es zunächst, als sei man einverstanden und füge sich um des europäischen Friedens willen in die franco-italienischen Abmachungen über Abessinien, so bekommt man in den letzten Tagen den Eindruck, als sei nicht nur England, sondern sogar Frankreich nicht von der Partie, sobald es Ernst gelte. In den fast jede halbe Woche wechselnden „Neigungen" der Diplomatie läßt sich sogar der groteske Fall denken, daß „sämtliche Mächte" Italien auf die Seite drücken und Abessinien für einen bisher Unbeteiligten „retten" werden.

Dieser „Unbeteiligte" meldet sich von Zeit zu Zeit in Gerüchten an. Er heißt vielleicht Deutschland — vielleicht heißt er England, das anderswo einen Brocken opfern wird, um Deutschland zu befriedigen. Aber sicher spielt der Kolonialanspruch des Dritten Reiches heute schon insgeheim eine größere Rolle, als man denkt. Natürlich liegt Abessinien nicht im Kreise der deutschen Aspirationen. Aber Oesterreich und das von Italien bedrückte Südtirol sind für den Ausgang des mussolinischen Abenteuers wichtiger als die militärischen Kräfte des Negus. Man hat über den Sinn des britisch-deutschen Flottenabkommens gerätselt ... der tiefste Sinn wird offenbar, wenn man an die britische Kunst denkt, sich die Kastanien von den andern aus dem Feuer holen zu lassen. Mit andern Worten: Durch einen sanften Druck auf den Brenner läßt sich die englische Position am Roten Meer entlasten. Und lassen sich vielleicht sogar Mussolinis Pläne im Keim ersticken!

Ob die britische Politik je so weit gehen und wirklich einen Anschluß Oesterreichs ans Dritte Reich fördern könnte? Man sollte meinen, um Frankreichs willen werde das nicht geschehen. Aber die Frage lautet anders und hat eine Perspektive, die den Engländern geläufig geworden, den Franzosen vielleicht auch bald bekannter werden könnte. Es handelt sich um die „Befriedigung des deutschen Ehrgeizes" zum Zwecke, diesen Ehrgeiz dadurch lahmzulegen, daß man ihm Konzessionen macht.

Lordsiegelbewahrer Eden hat Laval in Paris besucht und ... habe ihn völlig über das deutsch-britische Flottenabkommen beruhigt. So meldet ein Communiqué. Was hat Eden Laval gesagt? Wirklich nur das Eine, daß England nach wie vor an den Abmachungen vom Februar festhalte und weiterhin in der gleichen Front mit Frankreich stehen wolle? Die grundsätzliche Bedeutung des Flottenabkommens besteht darin, daß die Deutschen ihre Flotte nie über 35 Prozent der gesamtbritischen steigern dürfen. Dem deutschen Wettrüsten ist damit ein Riegel geschoben. Das von England hiemit zum erstenmal gegebene Beispiel soll aber Schule machen. So ist es der Wille Englands. Die Deutschen sollen noch eine Reihe von Konzessionen erhalten, mit jeder Konzession aber einen weitern feierlichen Verzicht leisten.

Die Mandschuli-Konferenz tagt.

In diesen Tagen tagte in der mandschurischen Stadt Mandschuli ein Kongress, dessen Teilnehmer sich mit ausserordentlich wichtigen Fragen in Bezug auf Handelsbeziehungen und Grenzfestsetzungen zwischen der äusseren Mongolei und dem neuen Mandschu-Staat befassten. Unser Bild zeigt von links nach rechts: Generalmajor Wu Erh-kin, Oberbefehlshaber der Armee von Nordshinking; Lin Sheng, Gouverneur dieser Provinz; Masaichi Kanki, vom Auswärtigen Amt von Mandschukuo, einen Sekretär vom Auswärtigen Amt von Mandschukuo; Damba, den Oberbefehlshaber der mongolischen Grenzverteidigungsarmee; Sambowa, stellvertretenden mongolischen Kriegsminister und Toksumu vom mongolischen Verwaltungsrat.