

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 10 (1934)
Heft: 41

Artikel: "Normandie" gegen "Queen Mary"
Autor: Gilland, Hill
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-754894>

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](#)

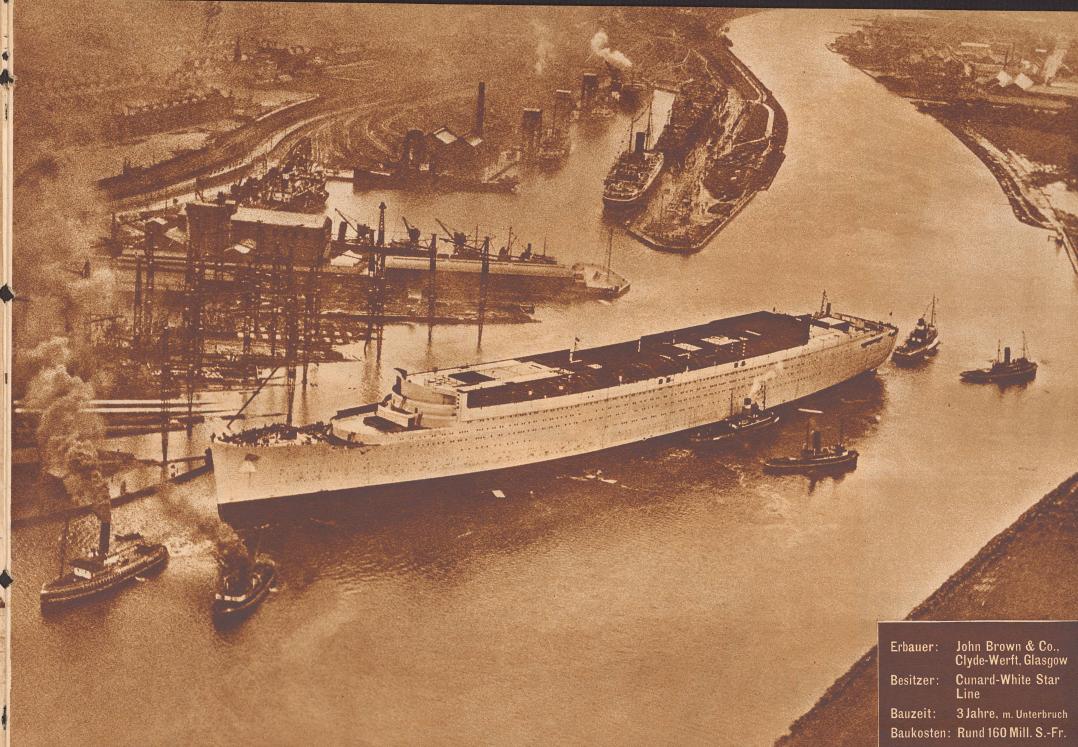
Download PDF: 23.01.2026

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



Erbauer: Les Ateliers Penhoet, St. Nazaire
Besitzer: Compagnie Générale Transatlantique
Bauzeit: 3 Jahre
Baukosten: Rund 200 Mill. S.-Fr.
Tonnage: 76 000 Tonnen
Länge: 309 Meter
Geschwindigkeit: 55 Std.-Kilometer
Turbo-Lstg.: 160 000 PS
Passagiere: 2170 Personen
Besatzung: 800 Mann

Die «Normandie» am Tage ihres Stapellaufes am 29. Oktober 1933 in St. Nazaire. Dem Stapellauf wohnten 100 000 Personen als Zuschauer bei.



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

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.

«NORMANDIE» gegen «QUEEN MARY»

Der gigantische Machtkampf zweier Ozeanriesen • Von Hill Gilland

Im Juli 1840 hat der erste Postdampfer den Ozean durchquert. Er hieß «Britannia», war 60 Meter lang, hatte 156 Bruttoregistertonnen, führte 115 Passagiere mit sich, als er aus England mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 8,5 Knoten zum ersten Jubel der Bevölkerung im Hafen von Boston einlief.

Mit jener «Britannia» begann nicht nur die Geschichte der modernen Ozeanschiffahrt, 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 Eisen-Dampfer «Persia», während der erste Stahl-Dampfer «Servia», mit 7392 Tonnen, erst im Jahre 1881 in Betrieb gesetzt wurde.

Nun begann die Ära der «Riesendampfer», mit je 8000 Tonnen Rauminhalt und noch mehr und mit Geschwindigkeiten von 22 Knoten. Damit setzte auch die Epoche der Luxusfahrten ein; der Dampfer «Auraria», 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 unangestrahlte Stellung Englands als Herrin der Meere wurde erst von da an in Frage gestellt. Daher der Beginn eines heberhaften Wettrennens. Im Jahre 1905 beschließt die Firma Cunard (der Gründer starb fünfzig Jahre vorher), die 20 000-Tonnen-Dampfer «Caronia» und «Carpathia» zu bauen. Im Jahre 1907 liefen aber bereits «Lusitania» und «Mauretania» von Stapel, beide mit je 30 000 Tonnen Wasserverdrängung. «Lusitania» fiel dem Kriegs- zum Opfer, «Mauretania» aber hielt während 22 Jahren das blaue Band des Ozeans, Symbol des Schnelligkeitsrekords.



«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 Nieten zum Bau des Schiffsrumps verwendet wurden, 1 Million mehr als beim englischen Kiesen.

Britannia rules the waves?

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

Im Augenblick, 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 Kriegsflotte, noch hinsichtlich der Handelsflotte erfüllt.

Bald nach dem Kriege setzte in Amerika, Frankreich, Italien und etwas später auch in Deutschland eine überstürzte Schiffsbautätigkeit ein, durch die das konservative, vorsichtige England bald ins Hintertreffen geriet. Namentlich auf dem Gebiete der Luxusdampfer konnte das Wettrennen der großen Nationalen klären. Die zwei größten Dampfer der Welt besaß schon vor dem Kriege Deutschland, darunter gehörten «Bismarck» und «Vaterland». Nach dem Kriege gab man «Bismarck» und «Vaterland». Nach dem Kriege gab man «Bismarck» und «Vaterland» erhielten die amerikanischen staatlichen «U. S. Lines», in deren Diensten er als «Leviathan» zwischen New York und Havre her- und hinpendelt.

Britannia verliert das «Blüte Band des Ozeans».

Weder «Bismarck-Majestic», noch «Vaterland-Leviathan» haben aber den Schnelligkeitsrekord dem englischen Cunard-Dampfer «Mauretania» abstreiten können. 21 Jahre hindurch hielt «Mauretania» das «Blüte 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 Siegeszug des «Bremen» und weiterer mächtig ausgestatteter deutscher Dampfer, die ersten Fahrten der italienischen schwimmenden Paläste «Rex» und «Conte di Savoia» haben nicht vermocht, das vorsichtige konservative England aus seiner lethargie zu wecken. Man hatte weder vor Deutschland noch vor Italien Angst, denn man glaubte nicht, daß ihre Bemühungen von dauernder Art sein werden.

Frankreich — der Feind.

Anders reagierte 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 es von früheren Generationen geerbt und durch den Sieg im Weltkrieg erhalten hat.

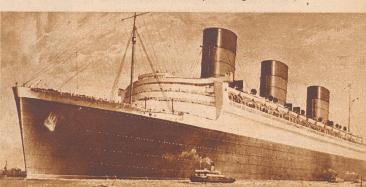
Wenn Frankreich sich anschickt, irgend etwas auszubauen, so wird dieser Bau mangels Grundlagen nicht zusammenbrechen. Eine Flotte größter und schönster französischer Luxusdampfer — wenn dieser Plan verwirklicht sein wird, dann wird die Gefahr für die Herrschaft Englands über die Wellen eine ernste, weil dauernde sein. Darum bekam England Angst, als die Siegesmärsche aus den französischen Werften aufeinander folgten.

«Ile de France», der an Luxus nicht übertroffene «L'Atlantique» — ausgebaut auf einer Probefahrt — und die fertige «Normandie» mit ihrem turboelektrischen Getriebe und ihren 76 000 oder gar 79 000 Bruttoregistertonnen — diese und mehrere andere Etappen eines offenbar sehr genau überlegten Planes wirkten alarmierend.

Das Duell «Normandie» — «Queen Mary».

Und so kam es unter dem Druck der öffentlichen Meinung in England zum Beschuß, der Cunard-Gesellschaft für 100 Millionen Pfund zur Verfügung zu stellen, damit sie in der Lage sei, zwei Dampfer zu bauen, die sämtliche Rekorde der «Normandie» schlagen könnten.

Als die «Normandie» vom Stapel lief, gab man sie habe 73 000 Bruttoregistertonnen. Diese Zahl wird so berechnet, daß man den Raum, der auf dem Schiff abgedeckt ist, mißt. Die sich so ergebenden Kubikfuß



«Queen Mary», wie sie in etwa acht Monaten nach der endgültigen Fertigstellung ausschließlich wird: ein Kolos mit 2000 Fenstern.

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

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

(Fortsetzung Seite 129)

«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 ältere Methode bei der amerikanischen Kriegsflotte, die sie seinerzeit eingeführt hat, angeblich versagt habe. Die amerikanische Kriegsmarine baut 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 Stappellauf 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 Größenwahn 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 überging,

mit 54 280 Tonnen eingetragen war. Als er seine erste Ausfahrt aus New York unternahm, schnelle 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 zugestanden.

Eine solche eindeutige Klärung ist beim Streitfall «Normandie»-«Queen Mary» nicht möglich, weil sie nicht von einem 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 gedreht 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 besitzen Sie rasch u. sicher mit Scholl's ZINO-PADS. Diese sind in vier verschiedenen Größen erhältlich. Die den Schuheln beigelegten, »Disk« beschleunigen die Wirkung. Auch äußerst praktisch und wirksam bei neuen oder zu engen Schuhen. Fr. 1.50 p. Schacht.

Scholl's Zino-pads sowie Scholl's BADE-SALZ sind in allen Apoth. u. Drogerien erhältlich.

Scholl's Zino-pads



Generalkonvention für die Schweiz: A. Weyermann jun., Zürich 24

35. Spezialtour:

Wanderlust 3 A : «St. Gallen Nord» = Tour Nr. 34 (Tagestour).
Station Roggwil-Berg — Schloß Mammertshofen — Roggwil — Arbon — Steinach — Horn — Rorschach
Bestätigungsstellen:
1a Roggwil Station, Gasthaus «Mammertshofen»; oder 1b Roggwil, Gasthaus z. «Ohsen», 2a Arbon, Rest. «Schiffände», 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:

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

Herrenstein — Weggis — Lützelau — Vitznau

Bestätigungsstellen:

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

37. Spezialtour:

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

Luzern — Ebikon — Götzentobel — Urdigenswil — Michelkreuz — Steinobel — Rothkreuz
Bestätigungsstellen:
1a Luzern, Rest. «Schloßberg», oder 1b Ebikon, Rest. z. «Bahnhof», 2a Urdigenswil, Gasthof und Pension «Engel»; oder 2b Michelkreuz, Rest. «Michelkreuz», 3a Rothkreuz, Hotel «Bauernhof»; oder 3b «Bahnhof-Buffet».

Im Wandergebiet Basel

38. Spezialtour:

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

Basel — St. Margarethenbrücke — Batterie — Bruderholz — Bottmingen — Binningen — Basel-Heuwage

Bestätigungsstellen:

1. Basel, Alkohol, Café «Batterie», 2. Bottmingen, Gasthaus und Conditorie z. «Sonnen».

39. Spezialtour:

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

Zwingen — Dittingen — Blauenkamm — Nenzlingen — Pfeffingen — Aesch

Bestätigungsstellen:

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

Im Wandergebiet Bern

40. Spezialtour:

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

Bern (Bärengraben) — Bolligenallee — Bolligen — Schwandholz — Deisswil — Ostermundigen — Bern

Bestätigungsstellen:

1a Bern, Café «Bärengraben»; od. 1b Bolligen, Gasthof z. «Sternen»; od. 1c Rest. «Brunnenhof», 2a Deisswil, Gasthof «Ziegelihaus»; od. 2b Ostermundigen, Gasthof «Waldegg»; od. 2c Ostermundigen-Rest. «Aldehaim» (absch. der Route).

41. Spezialtour:

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

Bern (Burggässeli) — Wülfikofen — Gümligen — Amselberg — Ueglinger — Deisswil — Gümligen — Gümligen

Bestätigungsstellen:

1. Bern (Burggässeli), Rest. «Burggässeli», 2. Deisswil, Gasthof «Ziegelihaus»; 3. Gümligen, Wirtschaft z. «Kreuz».

Die große Wanderbundtour 1934

(Näheres siehe in Z. J. Nr. 32)

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

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

Bestätigungsstellen:

1a Baldehorn, Berghaus «Baldehorn», oder 1b Felsenegg, Berghaus, oder 1c Albispaß, «Hirschen», oder 1d Albispaß, «Windegg»; oder 1e Albishorn, Rest. «Albishorn», oder 1f Schweißholz, Rest. «Schweißholz».

2a Sihlbrugg-Dorf, Rest. «Liwengasse», oder 2b Neuhofen, Wirtschaft u. Metzg. «Ohsen», oder 2c Baar, Rest. «Höllgrotten».

3a Zug, Hotel «Ohsen», oder 3b Zug, Gasthaus «Rölli».

4. Zugerberg, Rest. «Zugerberg».

5a Zuger-Alp, Alpwirtschaft «Alpi», oder 5b Wildspitz, Hotel «Rössberg Kulm».

6 Goldau, Hotel «Gothard».

7a Rigi-Klösterli, Hotel «Sonne», oder 7b Rigi-Klösterli, Hotel «Krone» oder 7c Rigi-Staffel, Hotel «Rigi-Staffel».

8 Seebodenalp, Hotel «Seebodenalp».

9 Küpnacht, Hotel Hirschen, od. 9b Immensee, Hotel «Rigi».

mit 54 280 Tonnen eingetragen war. Als er seine erste Ausfahrt aus New York unternahm, schnelle 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 zugestanden.

Eine solche eindeutige Klärung ist beim Streitfall «Normandie»-«Queen Mary» nicht möglich, weil sie nicht von einem 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 gedreht 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...

SCHERK

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



Was gilt bis Ende Oktober 1934?

Im Wandergebiet Zürich

32. Spezialtour:

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

Waldegg über Reppischterrasse und Jurablick nach dem Uetliberg

Bestätigungsstellen:

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

33. Spezialtour:

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

Ringlikon — Landikon — Ettenberg — Aesch — Islisberg — Hedingen

Bestätigungsstellen:

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

Im Wandergebiet St. Gallen

34. Spezialtour:

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

Romonten — St. Peter und Paul — Kronsbühl — Guggeien — Neudorf

Bestätigungsstellen:

1a Romonten, Rest. z. «Sonne», oder 1b St. Gallen O, Rest. «Peter und Paul», 2. St. Gallen O, Rest. «Guggeien», 3. Neudorf (Tramstation), Rest. z. «Adler».