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

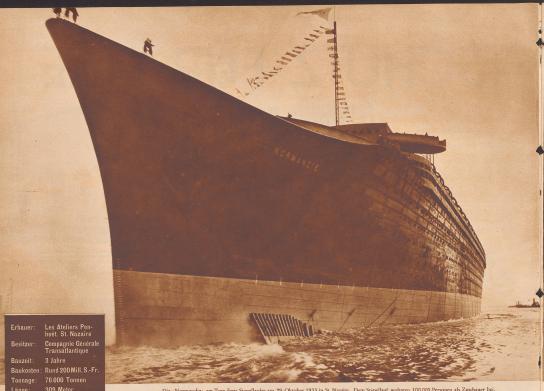
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 09.12.2025

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





«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 1156 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 Ozeanschiffahrt, sondern auch die Ge-



Besatzung: 800 Mann

«Normandie» nach ihrer Fertigstellung auf der ersten Fahrt im Atlantik. Sie hat insoferne einen Rekord gegenüber der «QueenMary» aufgestellt, als bei ihr 11 000 000 Nieten zum Bau des Schiffsrumpfes verwender wurden. 1 Million gestellt ihr 11 000 000 Nieten zum

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 «Persia», während der erste Stahl-dampfer «Servia», mit 7392 Tonnen, erst im Jahre 1881 in Betrieb gesetzt wurde.

Nun begann die Aera 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», 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 unangetastete Stellung Englands als Herrin der Meere wurde erst von da an in Frage gestellt. Daher der Beginn eines fieberhaften Wettrennens, Im Jahre 1905 beschließt die Firma Cunard (der Gründer starb fünfzig Jahre vorher), die 20 000-Tonnendampfer «Caronia» und «Carmania» 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 Schnelligkeitsrekords.

Britannia rules the waves?

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

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 über-stürzte Schiffbautätigkeit ein, durch die das konservative, vorsichtige England bald ins Hintertreffen geriet. Na-mentlich auf dem Gebiete der Luxusdampfer kannte 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 Kriegsende gab man «Bismarck» der englischen «White Star Line», und er heißt nunmehr «Majestic»; «Vaterland» erhielten die amerikanischen staatlichen «U. S. Lines», in deren Diensten er als «Leviathan» zwischen New York und Havre her- und hin-

Britannia verliert das «Blaue 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 «Blaue Band des Ozeans», bis im Jahre 1929 der 54 000 Tonnen große deutsche Luxusdampfer «Bremen» kam und Eng-land auch auf diesem Gebiete aus dem Felde schlug.

Der Siegeszug des «Bremen» und weiterer märchenhaft ausgestatteter deutscher Dampfer, die ersten Fahrten der italienischen schwimmenden Paläste «Rex» und «Conte di Savoia» haben nicht vermocht, das vorsichtige «Conte di Savoia» naben nicht vermoent, 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 plötz lich 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 Weltkriege erhalten hat.

Wenn Frankreich sich anschickt, irgend etwas auszubauen, so wird dieser Bau mangels Grundlagen nicht zusammenbrechen. Eine Flotte größter und schönster sammennstellen. Eine Flotte größter und schönster französischer Luxusdampfer — wenn dieser Plan ver-wirklicht sein wird, dann wird die Gefahr für die Herr-schaft Englands über die Wellen eine ernste, weil dauernde sein. Darum bekam England Angst, als die Siegesnachrichten aus den französischen Werften aufeinander folgten. «Ile de France», der an Luxus nicht übertroffene «L'Atlantique» - ausgebrannt auf einer Probefahrt - und die fertige «Normandie» mit ihrem turboelektrischen Getriebe und ihren 76 000 oder gar 79 000 Bruttoregioffenbar sehr genau überlegten Planes wirkten alarmierend

Das Duell «Normandie»-«Queen Mary».

Und so kam es unter dem Druck der öffentlichen Meinung in England zum Beschluß, der Cunard-Gesell-schaft 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 berechnet, daß man den Raum, der auf dem Schiff abgedeckt ist, mißt. Die sich so ergebenden 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 Bruttoregi-stertonnen ergeben soll. Auf diese Weise hätte man es zudas sich «der größte Dampfer der Welt» nennen dürfte.



Passagiere: 4000 Personen

Besatzung: 1200 Mann

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

«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 worldsein wird, so wartete man aus Paris kurz vor dem Stapellauf mit einer Ueberraschung auf. Die Besitzerin der «Normandie», die «Compagnie Transatlantique», gabe in Communiqué heraus, in dem die Angaben über die Tonnage des Dampfers dahin richtiggestellt werden, Die Einzelheiten des Baues haben die Engländer

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 text 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 allerie zusätzlichen «abgedeckten Raum» und damit neue «Bruttoregistertonnen» geschaften. Nichts sei leichter, als einige weitere Stahlgestelle anzubringen und diese mit Blechfolios 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, 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 gedeutelt 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. .

HUHNERAUGEN



Fussoble Ballen oder weiche Hühneraugen zwi-schen den Zehen beseitigen Sie rasch u. sicher mit Scholl's ZINO-

PADS Diese sind in vier ver den Schachteln bei-

gelegten "Disks" beschleunigen die Wirkung. Auch äußerst praktisch gelegten "Disks" äußerst praktisch



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

SPEZIALTOUREN DER

ausgewählt vom Wanderbund

Was gilt bis Ende Oktober 1934?

32. Spezialfour:
Wanderatlas 1 A. - «Zürich Süd-West» — Tour Nr. 30 (Halbtagestour).
Von Waldeg über Reppischterrasse und Jurablick nach dem Uotliberg

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

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

Scholl's **Lino-pads**



abzahlung-miete - occa

bahnholplatz 7 · zürich



35. Spezialtour: Station Roggwil-Berg — Schloß Mammertshofen — Rogg-wil-Arbon-Steinach—Horn-Rorschach

ungsitellen:
1a Roggwil Sation, Gasthaus «Mammertsberg»; oder 1b Roggwil
Gasthaus z. «Ochsen». Za Arbon, Rest. «Schifflinde», oder Ze
Alkhobl freis Volkshaus; oder Ze Steinach, Gasthaus «Sternen3a Rorschach-Hafen, «Bahnhof-Buffet» (ohne Tafel), oder 3b HotelRest, «Bahnhof», oder 2e Cafel-Conditorei «Maurer» (öb der Pox).

Im Wandergebiet Luzern

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

realis 3 1. **Laurent (255 – 1001 Rt. 25 (Laurent 255 – 1001 Rt. 25 (Lauren

37. Spezialtour:

Spezialfour: letertas 3.4: Luzern Osts. = Tour Nr. 13 (Tagestour) teilweise komtra mit Tour Nr. 12 und Tour Nr. 13b.
Luzern Ebikon — Göspental — Udligenswil — Michelskreuz.—Steintobel — Rothkreuz tigungstellen:

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

Im Wandergebiet Basel

38. Spezialtour:
Wanderalas 4 A: Basel Süd-Wess = Tour Nr. 2 (Halbtagestour),
Basel - 5t. Margarethenbrücke - Batterie- Bruderholz—
Bottmingen-Binningen-Basel-Heuwage
Bestätigungstellen:
1. Basel, Alkoholfr. Café «Batterie». 2. Bottmingen, Gasthaus und
Conditoreiz x-Sonner.

39. Spezialfour:
Wanderstias 4 A.: Basel Süd-Wests = Tour Nr. 16 (Tagestour).
Zwingen-Diffingen-Blauenkamm-Nenzlingen-Pfeffingen-Aesch

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

Im Wandergebiet Bern

40. Spezialfour:
Wanderalas 5 A : Bern Osts = Tour Nr. 4 (Halbtagestour).
Bern (Birengraben) - Bolligenallee - Bolligen
Schwandiholz - Deifwil - Oxtermundigen - Bern

Bestätigungstellen:

All Bern Cafe Bircengabens; od. 1b Bolligen, Gasthof z. «Sternenda Bern Cafe Bircengabens; od. 1b Bolligen, Gasthof «Ziegelhüisd. 1c Rest.-Pens.-Brunnenhofs. 2a Deißwil, Gasthof «Ziegelhüisod. 2b Oxternundigerod. 2b Oxternundigerod. 2b Oxternundigerberg, Alkohoffr, Rest, und Pension «Waldheim» (abseits der Route)

41. Spezialfour:
Wanderstass A.: & Bern Osts = Tour Nr. 6 komb. m. Tour Nr. 11 (Tagestour)
Bern (Burgernziel) — Wiftigkofen — Gümligen — Amselberg — Uhjenberg — Deifywil — Gümligental — Gümligen

11. Bern (Burgernziel), Rest. «Burgernziel». 2. Deißwil, Gasthof «Ziegelhüsi». 3. Gümligen, Wirtschaft z. «Kreuz».

Die große Wanderbundtour 1934

(Näheres siehe in Z. J. Nr. 32)

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

iedkarten. Zürich – Uefliberg – Albis – Sihlbrugg-Dorf – Neuheim – Höllgrotten – Zug – Zugerberg – Wildspltz – Steiner-berg – Goldau – Klösterli – Rigi-Staffel – Seebodenalp – Küfinadrit ; oder Hohle Gasse – Immensee.

Küßnacht; oder Hohle Gasse—Immensee.

Bestätigungsstellen:

1a Baldern, Berghaus «Baldern», oder 1b Felsenegg, «Berghaus», oder 1c Albispaß, «Hinchen», oder 1d Albispaß, «Windege» oder 1c Albishorn, Rest. Adbishorn», oder 1f Schweikh of, Rest. «Stweikhof».

2a Sihlbrugg-Dorf, Rest. «Glowen», oder 2b Neu heim, Wirtschaft u. Metzg. «Ochsen», oder 2c Baar, Rest. «Höllgrotten».

3a Zug, Hotel «Ochsen», oder 3c Zug, Gasthaus «Rößli».

4 Zugerberg, Rest. «Zugerberg».

5a Zuger-Alpli, Alpwirtschaft «Alpli», oder 5b Wildspitz, Hotel «Roßberg Kulm».

6 Goldau, Hotel «Gotthard».

7a Rigis-Klösterli, Hotel «Sonne», oder 7b Rigi-Klösterli,

7a Rigis-Klösterli, Hotel «Sonne», oder 7b Rigi-Klösterli,

7a Rigi-Klösterli, Hotel «Sonne», oder 7b Rigi-Klösterli, Hotel «Krone» oder 7c Rigi-Staffel, Hotel «Rigi-Staffel 8 Seeb Oden alp, Hotel «Seebodenalp». 9a Küßnacht, Hotel Hirschen, od. 9b Immensee, Hotel «Rigi».

33. Spezialfour: Wanderatlas 1 A : «Zürich Süd-West» = Tour Nr. 54 (Tagestour). Ringlikon – Landikon – Etfenberg – Aesch – Islisberg – Hedingo Bestätigungsstellen: 1. Landikon, Rest. z. «Metzgerstübli». 2. Aesch, Rest. «Landhus». 3. Hedingen, Rest. z. «Sternen».

Im Wandergebiet Zürich

Im Wandergebiet St. Gallen

34. Spezialfour:

Wanderutas 2 A: -St. Gallen Nord» — Tour Nr. 1 (Halbragestour).

Rofmonten—St. Peter und Paul — Kronbühl—Guggelen—Neudor!

Bettätigungsstellen:

1a Rotmonten, Rest. z. -Sonne-s; oder 1b St. Gallen O, Rest. -Peter und Paul». 2 St. Gallen O, Rest. -Guggeien». 3. Neudorf (Tramendstation), Rest. z. - Adler».