

„QUEEN MARY“ UND DER „NORMANDIE“

nach vertikalen Teilmessungen bestimmt wurde, kam man zu folgenden Werten:

Die Bruttotonnage beträgt 82.799 Tonnen, was der respektablen Zahl von 24.321 Kubikmetern entspricht. Und man dachte sich zu trösten damit, daß die „Normandie“ doch noch das „greatest in the world“ ist, wenn auch etwa die „Queen Mary“ das „Blaue Band“ gewinnen sollte. Es ist eine Angelegenheit von Zahlen.

Aber wenn wir eine Idee geben wollen über die Dimensionen des englischen Schiffes, müssen wir ebenfalls Vergleicheustellen und dabei mit arithmetischen Bekannten jonglieren.

Unser Wortschatz ist zu gering um den Umfang eines solchen Riesen genau zu bestimmen, der mit unserer Vorstellung von Schiffen, wie sie in Bilderbüchern stehen, nichts gemein hat. Vorab was Geschichte:

Die „Queen Mary“ wurde geboren unter der Matrikel „534“ und wurde genannt um einer gewissen reichen Kundenschaft für deren Reisen — natürlich gegen eine erkleckliche Summe Pounds — den Komfort, die größte Schnelligkeit und den größten Luxus zu bieten. Die Konkurrenz zwischen den zahlreichen Schiffsgesellschaften fand hier eine Gelegenheit sich zu betätigen. Sie streiten sich um die reiche Kundenschaft mit ihren wunderbaren Schiffsbauten, und dem damit verwandten Luxus.

Dieses Schiff wurde gegen Ende des Jahres 1930 auf den Stapel gelegt. Im Jahre 1931 wurde der Bau unterbrochen, im Jahre 1934 wieder aufgenommen. Am 26. September dieses selben Jahres, glitt ein majestätischer Rumpf auf die riesige Helling der Werften von Clydebank in Beisein der königlichen Familie. Am März 1936 verließ es ohne Unfall, dank der Geschicklichkeit des Piloten, des alten Seebären, die Werft von Glasgow, um Versuche anzustellen.

Man wird ohne Zweifel die Kompliziertheit und Schwierigkeit einer solchen Konstruktion begreifen, wenn man weiß, daß man, um dem Rumpf eine definitive Form zu geben, mit einem Miniaturschiff, das man den atmosphärischen Einflüssen nach einem bestimmten Maßstab ansetzte, siebentausend Versuche anstellte.

Hier sind übrigens andere Zahlen, vor denen man den Hut abnehmen muß. Die ganze Länge des Schiffes beträgt 310 m.,

die Breite 36 m. Die Wasserlinie hat 404 m.

Eine Einzelheit unter vielen andern: Der große Salon erster Klasse könnte zwölf Autobusse und drei Lokomotiven von imposanter Größe fassen. Die „Queen Mary“ zählt 12 Verdecke. Das Promenade-deck ist 230 m. lang und in der Breite könnte man ein doppeltes Geleise einbauen. Jeder der drei Schornsteine könnte drei Lokomotiven beherbergen.

Die Maschineneinrichtung, deren Bau und Versuche bis jetzt geheim gehalten wurden, besteht aus vier von einander unabhängigen Gruppen, von denen jede eine Schraube mit vier Schaufeln von einem Gewicht von 35 Tonnen bewegt. Sie enthält 27 ungeheure Mazoutfeuerungen, deren 200 Flammen durch einige tausend Meter Röhren mit 50 Mazoutbunkern in dem Schiffsraum verbunden sind. In 8 Stunden kann die Mazoutversorgung bewerkstelligt werden. Man schätzt die gesamte Kraft auf 200 000 Pferdekraft. Die Schnelligkeit schätzt man auf über 32 Knoten und man dachte die Ueberfahrt Southampton—Cherbourg—New York in 96 Stunden zu bewältigen.

Nun ist die Entscheidung gefallen. London meldete am 1. Juni, daß die „Queen Mary“ die Strecke zwischen Southampton und dem Leuchtschiff von Imbrose in 4 Tagen, 6 Stunden und 38 Minuten mit einer mittleren Stunden-geschwindigkeit von 29,133 Knoten zurückgelegt hat.

Der französische Schnelldampfer hat dazu 4 Tage, 3 Stunden und 05 Minuten gebraucht, mit einer mittleren Stunden-geschwindigkeit von 29,640 Knoten.

Das blaue Band bleibt einstweilen in Frankreich.

1. Ein Vergleich der «Queen Mary» mit dem Palais de Justice von Brüssel und der Kongresssäule gibt uns eine Idee von deren gewaltigen Ausmassen.
2. Die «Maquette» der Normandie.
3. Speisesaal 3. Klasse.
4. In jedem der drei Kamine der «Queen Mary» ist Platz für drei Lokomotiven vom Typus «Royal Scot».
5. Im Schwimmbassin.
6. Rauchsalon.

