



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

06.06.1935 (Nr. 155)

40 Jahre Kampf um das Blaue Band

Die Rekordfahrt der „Normandie“ / Die Lloydbrillen brauchen den Franzosen nicht zu fürchten!

40 Jahre lang ist der Kampf um das „Blaue Band“ eine deutsch-englische Angelegenheit gewesen. Dieser Weltlauf über den Ozean hat aufgehört, ein Wettbewerbs der gemäßigten Seemächte zu sein, nachdem der Stiefel der „Aramantia“ bereits auf ihrer ersten Überquerung des Nordatlantik diesen Ruhmestitel für Frankreich zu erringen, von Erfolg begleitet gewesen ist. Die Zeit in der transatlantische Distanz die Strecke Southampton — Newport zurückgelegt hat, beträgt 4 Tage 3 Stunden 5 Minuten, die Durchschnittsgeschwindigkeit 29,68 Seemeilen.

Die Franzosen haben nach dem Weltkrieg mit ihren schnellen Kreuzern und Zerstörern, deren Schnelligkeit in erster Linie im Zusammenhang mit der Aufgabe zu verstehen ist, daß auch die Staffeln leichter Kampfschiffe von hoher Geschwindigkeit heute, zweifelslos gesagt, daß die Schnellfahrer zu bauen verstehen. Auf den Dampfschiffbau sind die im Kriegsjahre gewonnenen Erfahrungen nicht ohne Auswirkung geblieben. Allerdings hat der Rekord der „Normandie“ vor allem als eine technische Glanzleistung angesehen werden. Ein 32- oder 34-Meilen-Schiff zu bauen ist weder für den Maschinenbau noch für den Schiffbau ein Problem. Eine Grenze war bisher nur durch die Wirtschaftlichkeit gesetzt, und diese ist, das wissen wir, bei dem Schiffbau der „Normandie“ keine Rolle.

Der 40jährige Kampf um das „Blaue Band“ spiegelt nicht nur die Entwicklung des Großschiffbaus wider, sondern zeigt gleichzeitig, daß die Anforderungen, immer überlegene Schiffe zu bauen, zu immer weiteren Geschwindigkeitssteigerungen führten. Als im Jahre 1897 der „Campania“ mit seinen 22 Meilen Durchschnitt im Atlantik überquerte, war mit dieser außerordentlichen Höchstleistung der erste Schritt zum Konkurrenzkampf der Nordatlantik-Kontinentalschiffe gegeben. Die „Campania“ ein Schiff von 12.850 BRT, hatte bereits bei ihrer Probefahrt im April 1893 eine Geschwindigkeit von 22,23 Knoten erreicht, und im Mai 1895 war es ihrem Wettbewerber „Aurania“ gelungen, eine Geschwindigkeit von 22,61 Knoten zu erzielen. Bis zum Jahre 1897 blieb die Rekordleistung dieser englischen Schiffe unangefochten. In diesem Jahr gelang es dem deutschen „Amerikadampfer“ „Kaiser Wilhelm der Große“ vom Norddeutschen Lloyd, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,35 und auf der Rückfahrt sogar von 22,83 Knoten herauszuholen. Das Schiff hatte bei einer Größe von 14.400 Tonnen zum dreifachen Kapazitätsvermögen von nur 30.000 BRT. Die ersten kleineren englischen Schiffe der „Compania“-Klasse brachten über 31.000 BRT, um die gleiche Geschwindigkeit zu halten. 1898 trat dann ein neues Schiff auf den Plan. Die „Schiffbau-Werke“ in Kiel lieferten dem „Kaiser Friedrich“ vom Norddeutschen Lloyd, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,35 und auf der Rückfahrt sogar von 22,83 Knoten herauszuholen. Das Schiff hatte bei einer Größe von 14.400 Tonnen zum dreifachen Kapazitätsvermögen von nur 30.000 BRT. Die ersten kleineren englischen Schiffe der „Compania“-Klasse brachten über 31.000 BRT, um die gleiche Geschwindigkeit zu halten. 1898 trat dann ein neues Schiff auf den Plan. Die „Schiffbau-Werke“ in Kiel lieferten dem „Kaiser Friedrich“ vom Norddeutschen Lloyd, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,35 und auf der Rückfahrt sogar von 22,83 Knoten herauszuholen. Das Schiff hatte bei einer Größe von 14.400 Tonnen zum dreifachen Kapazitätsvermögen von nur 30.000 BRT.

2962 Meilen lange Strecke von Plymouth nach Newport. Der „Kaiser Friedrich“ wurde lediglich wieder aus dem Dienst herausgenommen und 1912 an die Hamburg-Südamerica-Linie verkauft. Als „Kaiserliche“ wurde er während des Krieges als Transportdampfer eingesetzt.

Die Hamburg-Amerika-Linie ließ die Seeraufhebung des Lloyd nicht unberücksichtigt und trat mit der berühmten „Deutschland“ ein. Mit 36.000 BRT, erlangte das 16.000 Tonnen große Schiff bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,51 Knoten das „Blaue Band“. Da sich ein solches Schnellschiff später jedoch als unrentabel erwies, wurde die „Deutschland“ später umgebaut. Seit 1919 wurde das frühere Rekordschiff unter dem Namen „Victoria Luise“ mit verfeinerter Kesselanlage als 19-Meilen-Schiff in der Linienfahrt beschäftigt. Dem „Blondamper“, „Kaiser Wilhelm II.“ gelang es später, mit 23,88 Seemeilen den Rekord der „Deutschland“ zu überbieten.

Angewiesen waren aber die Engländer nicht müßig geblieben. Die Frage der Wiedergewinnung des „Blaues Bandes“ wurde in England zu einer nationalen Angelegenheit. Eine eigene internationale Kommission mußte den Rekord, zwei 24-Meilen-Schiffe zu bauen. Die Regierung gewährte daraufhin eine Subvention von 2.500.000 Pfund, die mit 2% Prozent verzinst und nach 20 Jahren zurückgezahlt werden sollte. Außerdem wurde eine fähige Beihilfe von 150.000 Pfund auf die Dauer von 20 Jahren gegeben. So wurden die „Mauretania“ und die „Lusitania“ bei Swan Hunter und John Brown in Clydebank von der Cunard-Linie in Auftrag gegeben. Die Ausstattung mit Turbinen, zu der man sich entschlossen hatte, wurde damals mit Recht als außerordentliche Errungenschaft bezeichnet. Die Schiffe maßten bei einer Länge von 231 Metern 32.500 Tonnen. Eine Maschinenanlage von 68.000 BHP sollte die gewünschte Geschwindigkeit von 24 Knoten erreichen. Im November 1906 erreichte die „Mauretania“ auf ihrer Probefahrt bei einer Maschinenleistung von 78.270 BHP eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 24,1 Knoten. Auf der ersten Überfahrt wurde mit geschätzten Maschinen ein Durchschnitt von 23,88 Seemeilen zwischen Southampton und Downs Road erzielt und damit der deutsche Rekord um 2 Knoten überboten. Die „Lusitania“ erzielte sich als langsame, sie kam nie über einen Durchschnitt von 22 Knoten. Der „Mauretania“ aber war es vergönnt, 22 Jahre hindurch die Geschwindigkeit zu halten und Inhaberin des „Blaues Bandes“ zu bleiben. 1921 und 1924 erfolgten Verbesserungen und Maßnahmen zur Erhaltung der zweiten Jugend.

Nach der Umkehrung auf Ostsee erhielt das Schiff neue Turbinen. 1927, 1928 und 1929 überquerte die große alte Dame mit einem Durchschnitt von über 27 Knoten den Atlantik.

Erst das Auftreten der neuen Lloyd-Schiffe „Bremen“ und „Europa“ ließ den Ruhm der alten Victoria Luise zurückfallen. Die „Bremen“ machte ihre erste Überfahrt von Cherbourg nach Newport (Kimbrol-Kanal-Gezehr) in 4 Tagen 17 Stunden 42 Minuten. Die „Bremen“ hatte damit einen Durchschnitt von 27,9 Seemeilen in der Stunde erreicht. Wenige Tage vorher hatte die „Mauretania“ mit 4 Tagen 21 Stunden 42 Minuten ihre bisher schnellste Überquerung des Nordatlantik durchgeführt. Bei diesen demütigenden Überfahrten betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit an den einzelnen Tagen:

	„Bremen“	„Mauretania“
1. Tag	26,95 Knoten	26,11 Knoten
2. Tag	27,61 Knoten	27,20 Knoten
3. Tag	28,30 Knoten	27,48 Knoten
4. Tag	29,71 Knoten	27,04 Knoten

Die „Bremen“ überholte ihren Rekord im Dezember 1929 auf 4 Tage 16 Stunden 30 Minuten. Die „Grand Old Lady“ hat vor wenigen Wochen ihre letzte Fahrt zur Abwärtsfahrt nach Rio de Janeiro angetreten. Sie hat damit eine ruhmvolle über dreißigjährige Laufbahn abgeschlossen, wie sie in der Geschichte der Schifffahrt wohl selten zu vergleichen sein wird. Die „Bremen“ war 6 Jahre lang die Inhaberin des „Blaues Bandes“, heute hat die Rekordrolle nicht mehr so langweilig. Wie lange wird es dauern, bis die „Normandie“ ihre Überwindung findet?

Schwernern des gleichen, großen, friedliebenden und stolzen deutschen Volkes.“

Auch der Oberbürgermeister von Königsberg, Dr. Will, heißt die Teilnehmer an der Pfingsttagung in seiner Stadt herzlich willkommen. Er spricht den Wunsch aus, daß die Teilnehmer der Brüder aus dem Reich angesichts der Zeugnisse ruhmvoller Vergangenheit an Deutschlands Ostgrenze ermutigt werden, welche große Aufgabe alle die zu erfüllen haben, die sich für den Zusammenhalt und die Festigung des Deutschen im Grenzlande und im Ausland einzusetzen gewillt sind.

Der Präsident des Senats der Freien Stadt Danzig, Arthur Greiser, hat ebenfalls ein Grußwort an den BDA gerichtet. Die Danziger Bevölkerung, welche kulturell und weltanschaulich sich untrennbar mit dem deutschen Volke verbunden fühlt, unterstützt aus innerer Überzeugung heraus diese völkerverbindende Arbeit und begrüßt es besonders, daß die Osttagung dieser Jahre in der nächsten Umgebung Danzigs stattfindet. Die Jugend des deutschen Danzigs reißt sich mit der deutschen Jugend des Reiches die Hände.

Auch eine Reihe bekannter Persönlichkeiten der Ritzge hat in herzlichen Grüßworten die Tagung

des BDA begrüßt, so vor allem der Leiter des kirchlichen Aufgabenkreises der Deutschen Evangelischen Kirche, Bischof D. Hedel, der Bischof von Königsberg, Kessel, der Leiter des Reichsverbandes für die katholischen Auslandsdeutschen, Konstantin Dr. E. Scherer.

Ebenso hat der Landesverband der Ostpreußen des BDA, Prof. Dr. Oberländer, ein in herzlichen Grüßen gehaltenes Grußwort an alle Beteiligten gerichtet, bei dem Ruf des BDA nach Königsberg zur Pfingsttagung 1935 folgen werden.

Nach dem Siege Heineins

Kampf gegen den internationalen Grenzschutz

Das schiffliche „Stray Karbona“ handelt sich mit folgenden Vorfällen an das schiffliche Volk. In unserem Volk im Innern und im Krieg brach sich erst durch den Subdeutschen Heineins die Erkenntnis Bahn, was das Deutschtum in unserem Staate bedeutet. Wir an den Grenzen rütteln seit Jahr und Tag die Schieber im Innern des Staates auf, warnen und fordern Mithilfe und Arbeit an den Grenzen. Heineins — scheint es uns — erredete die Schieber, welche die Unwissenheit, von denen es sehr viele in unserem Lande gab. Es steht eine neue Bewegung in unserem Volk auf, welche sich den Grenzgeboten zuwendet. Es wurden schon Sammlungen angestellt nationaler Ziele. Die Schieber, welche die Unwissenheit, von denen es sehr viele in unserem Lande gab. Es steht eine neue Bewegung in unserem Volk auf, welche sich den Grenzgeboten zuwendet. Es wurden schon Sammlungen angestellt nationaler Ziele. Die Schieber, welche die Unwissenheit, von denen es sehr viele in unserem Lande gab. Es steht eine neue Bewegung in unserem Volk auf, welche sich den Grenzgeboten zuwendet. Es wurden schon Sammlungen angestellt nationaler Ziele.

Neue Sowjet-Korruption

Kien, 4. Juni.

Wie die „Pravda“ meldet, ist im ukrainischen Landwirtekommissariat der Kiewer Region Untersuchung aufgedeckt worden, an der nicht weniger als 60 Beamte, darunter sogar der ehemalige Gewerkschaftsleiter für Landwirte, beteiligt waren. Der Schaden, der dem Staat zugefügt wurde, beläuft sich auf mehrere 100.000 Rubel.

Die Untersuchung wurde durch das ukrainische Innenministerium, die frühere GPU, geführt. Die unter Anklage stehenden 60 Beamten werden sich in diesen Tagen vor dem obersten Gericht der ukrainischen Republik zu verantworten haben.

Grüßworte zur BDA-Grenztagung

Führende Männer zum Pfingstfest für die Auslandsdeutschen in Königsberg

Berlin, 5. Juni.

Anlässlich der diesjährigen Tagung des BDA, die als Pfingsttagung in Königsberg zu Pfingsten abgehalten werden wird, hat eine Reihe von führenden Persönlichkeiten an den BDA eine Grußbotschaft an die Auslandsdeutschen im Ausland gerichtet.

Ministerpräsident, Reichsstatthalter General Hermann Göring nennt in seinem Grußwort, mit dem er die Tagung des BDA begrüßt, das Volk als das entscheidende Grundelement des Nationalsozialismus. „Es liegt uns deshalb fern“, so sagt der Ministerpräsident weiter, „unserem Reich fremdes Volkstum gewaltsam einzuordnen zu wollen. Eine völkerverbindende Bewegung ist keine Angelegenheit nationaler Machtstellung. Ich bin überzeugt davon, daß auf die Dauer die vom Führer geprägten Grundgedanken der Volkstums-Gemeinschaft aller Völker werden müssen; denn nichts trägt zur Ewigkeit des Friedens mehr bei als die allseitige Achtung aus fremden Volkstümern. Möge die Königsberger Tagung unter diesem Leitgedanken erfolgreiche Arbeit leisten.“

Der Reichs- und Preussische Minister des Innern, Dr. Heide, begrüßt die Pfingsttagung des

BDA nach einer kurzen geschichtlichen Würdigung Ostpreußens u. a. mit folgenden Worten: „An Ostpreußen hat der Nationalsozialismus, die große Freiheitsbewegung Adolf Hitlers, eine feste Wurzel und die großdeutsche Volkstumsarbeit eine vorbildliche Form gefunden. Möge Ostpreußen für alle Grenzgebiete und darüber hinaus für die gesamte Schutz- und Volkstumsarbeit ein leuchtendes Vorbild bleiben, über dem das Wort Hindenburg: „Die Treue ist das Mark der Ehre“ und der Geist des Führers und Reichstankens als Schutz und Schirm in guten und in bösen Tagen stehen.“

Der Gauleiter und Oberpräsident der Provinz Ostpreußen, Erich Koch, bezeichnet in seinem Grußwort die Pfingsttagung nicht nur als ein Ereignis zum völkerverbindenden Lebens- und Kulturbau, sondern zugleich zum Geben und Nehmen unter den Völkern. Er greift im Namen der ostpreussischen Bevölkerung die Teilnehmer der Tagung in herzlichster, kameradschaftlicher Verbundenheit. „Möge ihrer Arbeit in Königsberg Segen und Erfolg beschieden sein, mögen sie vor allem das Bewußtsein mitnehmen, daß sie unseren Völkern nachgehen als Brüder und

Brüder des gleichen, großen, friedliebenden und stolzen deutschen Volkes.“

Auch der Oberbürgermeister von Königsberg, Dr. Will, heißt die Teilnehmer an der Pfingsttagung in seiner Stadt herzlich willkommen. Er spricht den Wunsch aus, daß die Teilnehmer der Brüder aus dem Reich angesichts der Zeugnisse ruhmvoller Vergangenheit an Deutschlands Ostgrenze ermutigt werden, welche große Aufgabe alle die zu erfüllen haben, die sich für den Zusammenhalt und die Festigung des Deutschen im Grenzlande und im Ausland einzusetzen gewillt sind.

Der Präsident des Senats der Freien Stadt Danzig, Arthur Greiser, hat ebenfalls ein Grußwort an den BDA gerichtet. Die Danziger Bevölkerung, welche kulturell und weltanschaulich sich untrennbar mit dem deutschen Volke verbunden fühlt, unterstützt aus innerer Überzeugung heraus diese völkerverbindende Arbeit und begrüßt es besonders, daß die Osttagung dieser Jahre in der nächsten Umgebung Danzigs stattfindet. Die Jugend des deutschen Danzigs reißt sich mit der deutschen Jugend des Reiches die Hände.

Auch eine Reihe bekannter Persönlichkeiten der Ritzge hat in herzlichen Grüßworten die Tagung

ERNTEN 30 BIS 32 + MUSTERCIGARETTEN + MISCHUNGSNUMMER R 6 o/m

Diese Cigaretten werden in den Fabriken, die unseren technischen Musterbetriebes in Altona-Bahrenfeld nach dem völlig neuen Methoden hergestellt. Der ungewöhnlich zarte und reine Charakter dieser Mischung beruht darauf, daß sämtliche Tabake zweimalig gereinigt werden und ausschließlich ohne Mundstück hergestellt. Das Mundstück wird durch eine folgende Diktation:

Altona-Bahrenfeld, 1. Juni 1935.

Die Cigaretten sind Muster- und Muster- und neuer Fabrikationsmethoden, die zum Teil in der Tabakfabrikation der Herstellung auf die folgende Weise hergestellt werden:

H. F. & PH. F. REEMTSMA CIGARETTENFABRIKEN ALTONA-BAHRENFELD

4,8

ppelt
entfaltet

und damit den vollkommenen Grad
der Reinheit und Klarheit erreicht!

Bild-Schema im
Durchleuchtungsapparat
in starker Vergrößerung

Vergifteten und Verletzten wird sanitäre Hilfe geleistet.

[illegible]

die diefe Befämpfung des ächten M
folgt recht wirksam durch das Beft
Schwefel. Hierzu nennend wir den fe
nen Kapftich-Schwefel. Man verfährt
bei warmer, trockener, sonniger Witter
die Schwefel dann erft in flüffige
zu bringen, die man nicht zu fehr er
geftunden eignen fih an folchen Tagen
zum Befahren, weil dann der Tau an
tern und Trieben liegt, der den Schwefel
fänger macht. Nach der Befämpfung
mit diefem Schwefel, der fehr grober
flangen liegt, wird man die eigentli
cheitser, fondern der ganze Befah
werden, nach etwa zwölf Tagen ift die
zu wiederholen. Waren die Pflanzen
vorigen Jahre vom Mehlau befallen, fo
den Befahung mit diefem Schwefel
muf fe erlöfen, wenn die erfte

So bietet auch dieses Gebiet eine Fülle von Anregungen für die Schulung und muß der Schulung der Kgl. und Kf. ausfindig gemacht werden, aber immer unter dem Gesichtspunkte des Vertrauensmachens mit der Pflanzengattung.

(Als letzten Artikel über die fachliche Schulung wird in der nächsten Gartenbeilage die Arbeit des gleichen Verfassers über die Gattung *Die Adonis* folgen.)

This image shows a blank, aged, cream-colored page, likely an endpaper or flyleaf of a book. The paper has a slightly textured appearance with some minor discoloration and a dark horizontal band across the middle, possibly a shadow or a stain. A small, faint mark is visible near the top center.

This image shows a blank, aged, cream-colored page, likely an endpaper or flyleaf of a book. The paper has a slightly textured appearance with some minor discoloration and a small dark spot near the top center. A larger, faint, irregular stain is visible near the bottom center. The page is framed by dark borders on the left and right sides.