

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 20 (1930)
Heft: 5

Artikel: Neue deutsche Riesenschiffe
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-634689>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

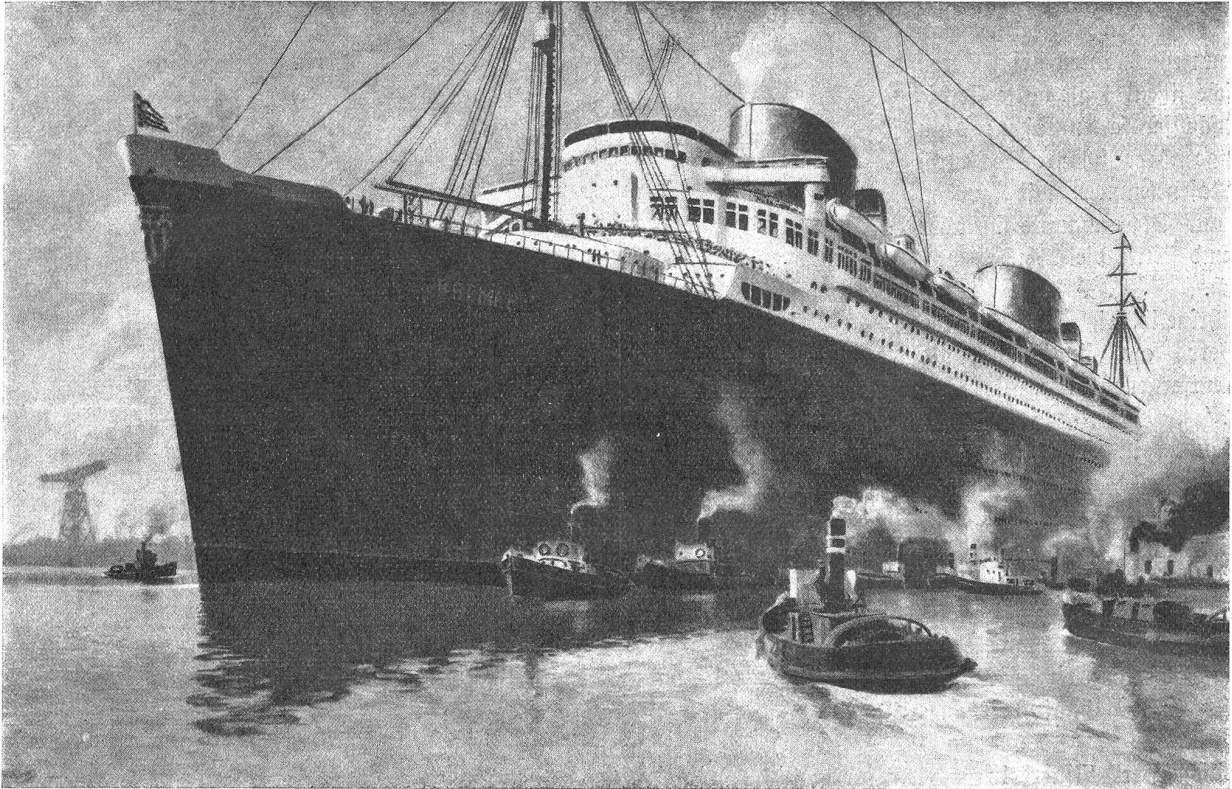
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

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



Vierschraubenturbinen-Schnelldampfer „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd.

bald zu singen. Als das Mädchen wieder einmal in die Stube trat, um nach der Uhr zu sehen, rief der Student: „Fuchs, eins ist eins, zwei sind zwei — anschwirren!“

Bewundert blinzelte das Kathrineli nach dem Gast: Was die Gelehrten für seltsames Zeug schwätzen.

„Kommst gleich her zu mir, Maitli!“

„Warum nicht, Herr!“

Sie ging ahnungslos zum Lehnstuhl, in welchem sich der Herr Student dehnte und streckte. Wie sie vor ihm stand und ihn fragend anschaute, faßte er sie um die Hüfte und flüsterte lichernd: „Kind Gottes, gib mir einen Kuß.“

Wie Feuer brannte es auf des Mädchens Stirne; glühend stieg es in ihre Wangen: „Laßt mich los, Herr!“

Sie machte sich los und eilte in die Küche, während der andere laut auflachte und vor sich hin stotterte: „Amor scheint nicht bei Laune; nun, was heute nicht ist, kann morgen sein; freuen wir uns in Baccho, ergo bibamus!“

Die Haustüre ging, und mit müdem Schritt stieg der alte Pfarrer die Treppe herauf. Als er in der Stube war, begab sich die Magd ebenfalls hinein und stellte ein Kerzenlicht für den Herrn Studenten auf den Tisch. Der blickte nicht auf und blätterte anscheinend eifrig in einem Buch, in welchem allerlei Blumen abgezeichnet standen. Dazu flüsterte er: „Saxifraga, hier in prächtigen Exemplaren, hauptsächlich am Grauwandstod.“ Die Weinflasche aber war leer.

„Nur nicht zu viel des Guten“, sagte gutmütig lächelnd der Pfarrer; „die Pflanzenkunde kann man nicht in den Kopf wursten wie das Heu auf den Gaden.“

Das Kathrineli wünschte „Gut Nacht allerseits!“ und stieg in ihr Kämmerlein hinauf. Sind das wunderliche Leute, die Gelehrten, dachte sie; denen ist auch nicht immer zu

frauen, und jenen, die durch Nasenklammer äugeln, am wenigsten. (Fortsetzung folgt.)

Neue deutsche Riesenschiffe.

Die Deutschen machen alle Anstrengungen, die ihnen durch den Krieg verloren gegangene Spitzenstellung in der Passagierschiffahrt schrittweise wieder zurückzuerobern. Die beiden modernen Riesendampfer „Bremen“ und „Europa“ des Norddeutschen Lloyd, von denen der erste seit Sommer 1929 bereits im Ueberseedienst steht und der andere seiner Vollendung entgegengeht, sind bedeutsame Etappen auf dem Wege zu diesem Ziel.

Wenn diese schwimmenden Paläste sich an Größe nicht messen können mit den in Amerika erstrebten Mammutschiffen — die Cunard Line planen zwei Schiffe von je 75,000 Tonnen, während die „Bremen“ und die „Europa“ „bloß“ 46,000 Tonnen groß sind — so stellen sie an Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit und Wohnlichkeit das Maximum dessen dar, was der Schiffsbau bis heute zu erzeugen imstande war.

Die „Bremen“ ist 280 Meter lang, 30 Meter breit, und an der niedrigsten Stelle mittelschiffs ist sie 16½ Meter hoch. Sie hat eine Besatzung von 950 Mann und kann in 4 Klassen 2400 Passagiere befördern.

Der Bau ist mit seinen maschinellen Einrichtungen ein Wunderwerk der Technik. Der Eindruck beim Durchwandern dieses Schiffriesen, zehn Etagen hinunter und hinauf, muß überwältigend sein. Zwei Lisse eriparen das Treppensteigen. Alle Räume, selbst die Maschinensäle, erstrahlen in peinigster Reinlichkeit; denn Kohlenstaub und Schmutz fallen bei den mit Del getriebenen Dieselmotoren weg. In den beiden tropfenförmig gebauten Riesenschornsteinen hätten je ein vierstöckiges Wohnhaus Platz. Alle Kessel und Rohre sind mit Glasgespinnstmatten isoliert. Die Durchlüftung aller Räume geschieht mittels raffinierter Anlagen; das Kabelnetz ist 1,000,000 Meter lang; für Telephon- und Klingelanlagen, die von etwa 10,000 Stellen aus in Bewegung

gesehen werden können, liegen außerdem 200,000 Meter Schwachstromleitungsdraht.

Die „Bremen“ wird von 4 Schrauben getrieben, jede aus einem Bronzestück von 17,000 Kilogramm gegossen; ein Stab von 30 Schiffsingenieuren mit seinem Hilfspersonal überwacht alle diese großartigen Maschinenanlagen.

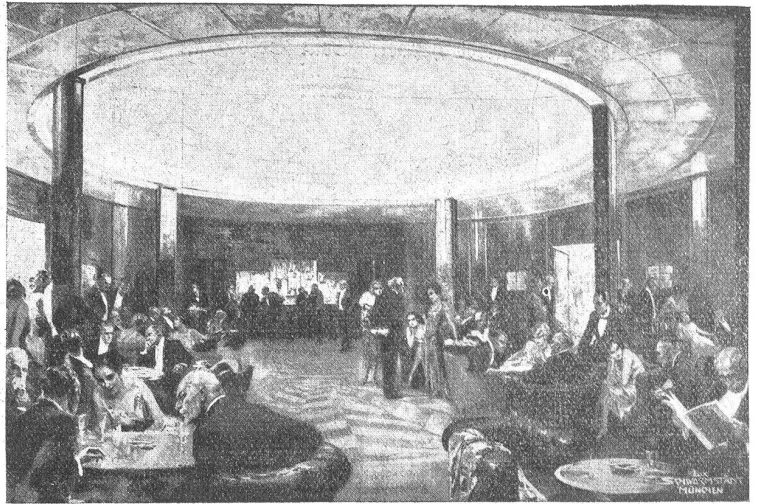
Ein geräumiges Schwimmbad, ein Sonnenbad, medizinische Bäder, eine Turnhalle, eine Regelpiste und ein Schießstand stehen den Passagieren für Gesundheitspflege und Sport zur Verfügung. Natürlich fehlen nicht die luxuriös ausgestatteten Gesellschaftsräume, die Tanzbar, die Kinderspielszimmer, die Bibliothek. Selbst auf die Ladenstraße mit Schaufenstern brauchen die spazierenden Damen und Herren nicht zu verzichten in diesem schwimmenden Hotelpalast.

Die Amerikareise, die von Hamburg aus 6 Tage, von einem der Kanalhäfen aus sogar nur 5 Tage währt, soll auf alle Fälle eine Vergnügungsfahrt sein.

Die „Bremen“ hat bekanntlich bei ihrer Jungfernfahrt das „Blaue Band“, das ist den Ausweis für den Schnelligkeitsrekord, an sich gerissen und ist die „neue Königin der Meere“ geworden. Sie verließ am 16. Juli 1929 Bremerhaven und passierte das Leuchtschiff im New Yorker-Hafen am 22. Juli 15 Uhr (am. Zeit). Die Strecke Cherbourg-New York legte sie in 4 Tagen, 17 Stunden und 42 Minuten zurück.

Für Postsendungen wird diese Zeit noch um einige Stunden abgekürzt durch einen Flugbetrieb vom Deck der „Bremen“ aus. Wenn sich das Schiff auf zirka 650 Kilometer der Küste nähert, wird mittels einer Rotapult-Einrichtung ein mit der Post beladenes Flugzeug abgeschickt, das dem Dampfer mit doppelter Fahrgeschwindigkeit vorausseilt. Die Starteinrichtung auf der „Bremen“ schnellst das Flugzeug durch Prekluft auf einer Fahrbahn von 27 Meter Länge so beschleunigt fort, daß es beim Verlassen des Bodens bereits eine Geschwindigkeit von 110 Kilometer erhalten hat, die bei laufendem Propeller reichlich genügt, das Fahrzeug in der Luft zu halten. Dieses ist zweifelhig und vermag mit Leichtigkeit 300 Kilogramm Post zu führen. Wird diese auf der Europaseite sofort mit Postflugzeug weiterbefördert, so kann die Post in Berlin oder New York mit einem Zeitgewinn von 24 Stunden ausgetragen werden.

Es versteht sich von selbst, daß für die Sicherheit der Passagiere und Mannschaften in weitestgehendem Maße Rechnung getragen ist. Das ganze Schiff ist in 14 wasserdichte Schotten abgeteilt; die mit Motorantrieb versehenen Rettungsboote werden mit den denkbar praktischsten Einrichtungen ausgebootet, und ihr Raum soll genügen, sämtliche



Vom Riesenschiff „Bremen“. Rauchsalon I. Klasse.

Schiffsbewohner aufzunehmen. Natürlich hat die „Bremen“ einen Radiodienst, der mit den modernsten Apparaten ausgestattet ist und auf seine Weise für eine sichere Überfahrt bürgt.

Wann soll der Arzt gerufen werden?

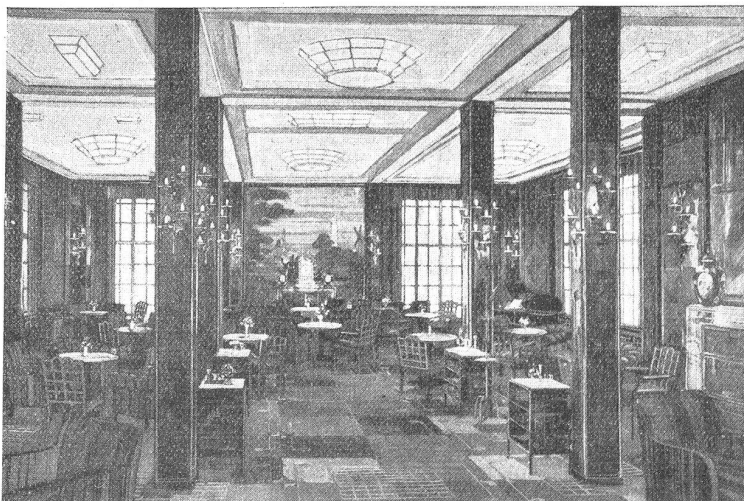
Die Ansichten sind in dieser Frage sehr verschieden. Es gibt Leute, die sich vornehmen, überhaupt ohne Arzt auszukommen. Es sind meist solche mit einer ganz bestimmten religiös-hygienischen Einstellung oder Kraftmenschen mit einer gesundheitlichen Selbstsicherheit, die den Gedanken an Krankheit gar nicht aufkommen läßt. Doch diese Leute sind in der Minderheit, und für die Großzahl der Menschen ist der Arzt immer noch ein notwendiger Berater und Helfer.

Wann soll man den Arzt rufen? Diese Frage beantwortete in einem Radiovortrag — nunmehr gedruckt *) — Prof. Dr. W. v. Gonzenbach, Direktor des Hygiene-Instituts der Eidg. Technischen Hochschule Zürich. Er meint auch nicht, daß man bei jeder kleinsten Beschwerde gleich zum Doktor laufen müsse. Aber er redet einer regelmäßigen Gesundheitskontrolle das Wort, wie sie in Schulen mit einem Schularzt geübt wird und wie zuerst in Amerika und nun auch bei uns gewisse Lebensversicherungsgesellschaften sie mit regelmäßigen Untersuchungen ihrer Mitglieder durch einen Arzt durchführen. Dies mit dem praktischen Ziel, beginnende Krankheiten, die zu einem verfrühten Todesfall führen könnten, rechtzeitig zu erkennen und dagegen Mahregeln zu treffen.

Ebenso sehr interessiert an einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle sind nach v. Gonzenbach die Krankenkassen, und es scheint ihm nur mehr eine Frage der Zeit zu sein, daß diese Kontrolle — auf ihre Kosten natürlich — von jeder Kasse in ihrem eigenen Interesse durchgeführt werden wird.

Der Arzt, der seinen Beruf richtig auffaßt, wird je und je seine Hauptaufgabe darin erblicken, die Heilkräfte der Natur zu unterstützen. Prof. v. Gonzenbach erinnert an das Beispiel des Knochenbruches, der auch von selbst heilt, aber um so besser, je geschickter der Arzt die Bruchstellen zusammengefügt hat. Der Arzt sorgt in den meisten Fällen bloß dafür, daß der Heilerin Natur die günstigsten Arbeitsverhältnisse ge-

*) Eben als Broschüre erschienen im Verlag der Schweizer. Zentralstelle für Gesundheitspflege in Zürich. Der Verfasser schreibt hier außer über das erwähnte Thema über die Frage „Wer ist gesund?“, über die Bazillenfurcht, die Reinlichkeit und Desinfektion, über die hygienische Beleuchtung, die sexuelle Erziehung und die Arbeit als Heilfaktor des Tuberkulösen. — Im gleichen Verlage ist ein vom gleichen Verfasser geschriebenes Heftchen über die „am Menschen gelegenen Unfallursachen“ erschienen.



Vom Riesenschiffe „Bremen“, Gesellschaftsalon II. Klasse.