

sehr großen Turbinenschnelldampfer „Mauretania“ und „Lusitania“ der englischen Cunardlinie sind mit Staatsgeldern erbaut und werden nur durch einen staatlichen Betriebszuschuß in den Stand gesetzt, die Unkosten ihrer Fahrten zu decken. Dadurch ist der Wettbewerb von Privatdampfergesellschaften für den Bau der schnellsten Schnelldampfer ausgeschaltet; denn die Gesellschaften müssen ihre Betriebe auf Gewinn ohne Staatszuschüsse einrichten. Aus diesem Grunde hat man allgemein, in letzter Zeit auch in England beim Bau des riesigen Mammutdampfers „Olympic“ von 45 000 Registertonnen, auf den Schnelligkeitsrekord von vornherein verzichtet; z. B. erhielt „Olympic“ eine Maschinenanlage von 45 000 Pferdestärken, die drei

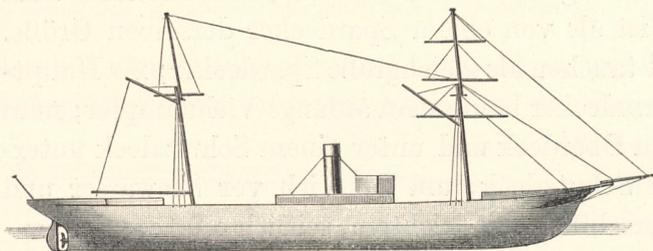


Fig. 1171. „Prinzesse Alice“, Jacht des Fürsten von Monaco, mit Takelung zum Segeln (1:1000; Länge 74,72 m, Tiefgang 3 m, Wasserverdrängung 1368 t).

Schrauben treibt, und zwar die mittlere mit einer Parsonsturbine, die beiden seitlichen mit Kolbenmaschinen, wobei man auf 21 Seemeilen Fahrgeschwindigkeit rechnet. Auch von dem größten Schiff der Erde, dem bereits vom Stapel gelaufenen, aber noch nicht vollendeten 50 000 Registertonnen großen Mammutdampfer „Imperator“ der Hamburg-Amerika-Linie ist bekannt, daß er nur ein Passagier- und Postdampfer mit etwa 22 Seemeilen

Geschwindigkeit wird. Um so größere Sorgfalt und um so höhere Kosten werden bei diesen Luxusdampfern auf die künstlerische und technische Ausstattung der Wohnräume sowie auf die Sicherheitseinrichtungen verwendet.

*Inneneinrichtungen moderner Passagierdampfer.* In den letzten Jahrzehnten haben sich die

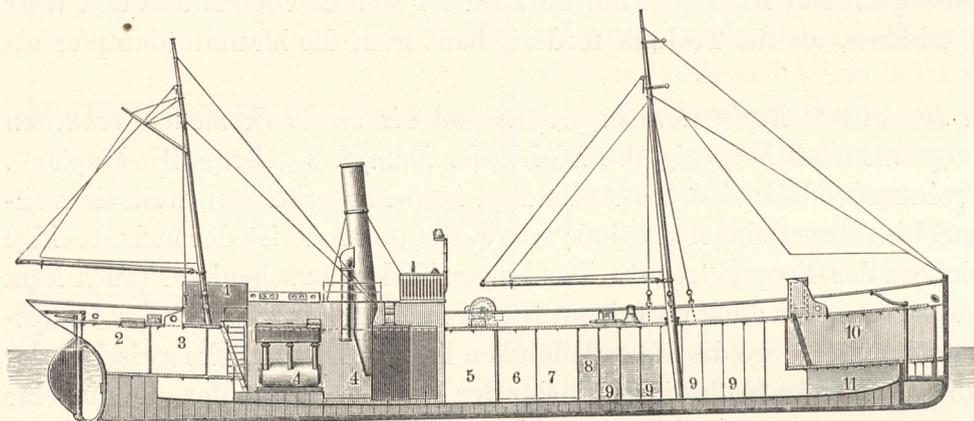


Fig. 1172. Längsschnitt.

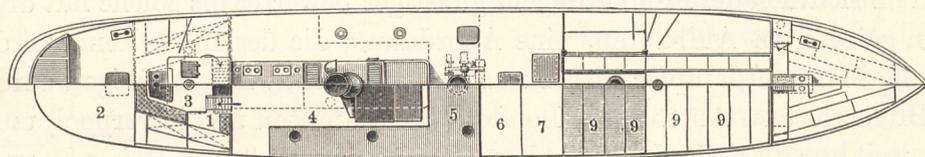


Fig. 1173. Querschnitt.

Fig. 1172 und 1173. Fischdampfer (1 Kombüse, 2 Stauraum, 3 Kajüte, 4 Maschinen- und Kesselraum, 5 Bunker, 6 Reepraum, 7 Netzraum, 8 Fischraum für frische Fische, 9 Faßräume, 10 Logis für 18 Mann, 11 Frischwassertank).

Passagierdampfer, besonders die Schnelldampfer, hinsichtlich ihrer Innenausstattung mehr und mehr zu Prachthotels entwickelt. Der Norddeutsche Lloyd machte mit dem künstlerischen Ausbau der Wohnräume auf seinem Schnelldampfer „Lahn“ (1887) den Anfang. Die Dampfer dieser Zeit, hauptsächlich für den Geschmack der amerikanischen Plutokratie berechnet, verblüfften durch eine fabelhaft prunkvolle, aber barocke Ausgestaltung.

Vornehm ruhige Schiffsraumkunst kam erst seit 1900 zur Geltung; sie erreichte in den Riesendampfern des Norddeutschen Lloyd „Kronprinzessin Cecilie“, „Berlin“ und „George Washington“ sowie in den Dampfern „Kaiserin Auguste Victoria“, „Cleveland“ und „Cincinnati“ der Hamburg-Amerika-Linie die höchsten Erfolge. Für die Entfaltung der Raumkunst kommen außer den Luxuskabinen besonders die großen Gesellschaftsräume erster Klasse in Betracht, indessen werden auch die Räume der zweiten Klasse nicht mehr künstlerisch vernachlässigt. Alles ist aufs zweckmäßigste angeordnet.

Das *Küchenwesen* ist entsprechend dem Wettbewerb der einzelnen Dampferlinien, ihren