Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 6 (1897)
Heft: 39

Rubrik: Vermischtes

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: 08.10.2025

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

diesem Zweig der noch so jungen germanischen Philologie grösseres Interesse entgenzubringen, und es darf als eine erfreuliche Thatsache bezeichnet werden, dass bereits eine Reihe von populär bezeichneten Schriften dem Geschmacke des gebildeten Publikums an solchen Dingen Rechnung getragen hat. Es ist auch eine eigenartig interessante Wissenschaft, die sich den beregten Gegenstand als Forschungsgebiet auserkoren. Man erstaunt über die Ausblicke, die sich einem öffnen; man steht plötzlich vor einer ganz neuen Geisteswelt, deren Geheimnisse sich allmälig enthüllen, und man ist überrascht von der Fülle des Lichtes, das sich plötzlich über Gebiete ausgiesst, die bisher im tiefsten Dunkel lagen. So manche Worte und Wörtchen, bei deren Klang wir uns bislang eigentlich recht wenig dachten, gewinnen Fleisch und Leben; andere zeigen sich uns in einem ganz anderen Gewande, als es auf den ersten Blick scheinen wollte, und von diesen verkannten und missverstandenen Schöpfungen unserer Muttersprache wollen wir heute einen ganz kleinen Teil, nämlich nur Tiernamen, herausgreifen. Wir werden finden, dass so manche gute Bekannte uns eigentlich, soweit es auf ihren wahren Namen ankommt, recht fremd geblieben sind.

Das weibliche Wildschwein, um auf das Borstenvieh zu kommen, nennen wir Bache, ein sehr interessantes Wort, dessen Deutung auf den ersten Blick wohl nicht recht gelingen will. Der Schweizer Dialekt giebt uns hier eine Handhabe. Für Speck hat nämlich der Schweizer das Wort Bachen, althochdeutsch bahho (Schinken, Speckseite), verwandt vielleicht mit unserm „Backe,“ Bache ist also eigentlich das „Specktier.“ Ebenso unverständlich wird den meisten der Name Spanferkel sein. Haben sie 'mal über dieses Wort, das für manchen einen culinarischen Genuss bedeutet, nachgedacht? Was hat so ein Ferkel mit „Span“ oder gar mit „spannen“ zu thun? Offenbar nichts. Spanferkel heisst vielmehr ein junges, noch saugendes Tier vom alten spen, spünne = Milch (vergleiche die mittelhochdeutsche Form spünneverchelin). Ebenfalls hochgeschätzt von manchem Gaumen sind Eisbeine, ein eigentümliches, sicher sehr altes Wort, dessen erster Teil mit Eis nichts zu thun hat; denn wo liegt eine Spur von Beziehung zwischen beiden Begriffen? „Eis“ führt sich wohl zurück auf ein altes Substantiv isa = gehen (vergl. die indogermanische Wurzel i). Eisbein wäre also soviel wie Schenkelbein, Hüftbein, eine Deutung, die der Sache sehr gut entspricht. Sanders vermutet aus dem holländischen Ischbeen Zusammenhang mit griechisch *ἰσχίον* = Hüfte, was auf dasselbe hinausliefe (vergl. dessen grosses Wörterbuch der deutschen Sprache).

Auch die Fische tragen manch' dunkeln Namen. Um nur einen herauszugreifen: Was bedeutet eigentlich Schellfisch? Mit „schellen“ hat das Wort natürlich nichts zu thun; es führt sich vielmehr zurück auf „Schale“ in der nicht seltenen Bedeutung von Musch, vergl. englisch shell. Man hat wohl mit Recht an den von Muscheln bezw. „Schaltieren“ lebenden Fisch gedacht (vergl. Schellack = Schalenlack, weil so dünn wie eine Schale).

Noch einiges vom Wildbret! Zunächst das Wort selbst. Man darf es beileibe nicht, wie wohl geschieht, mit doppelt t schreiben; denn was soll in dem Worte das „Brett?“ Der zweite Theil kommt vielmehr von „Braten,“ vergl. die alte Form wiltbraete. Zum Wildbret gehört unser Rebhuhn, ein Wort, das mit der Rebe sicher nichts zu thun hat, denn das widerspricht der Sache. Eher ist heranzuziehen das russische rjabka von rjaboj = bunt. Die Schreibung Rebhuhn ist durch nichts gerechtfertigt. Vorläufig stehen wir hier vor einem Rätsel. Vom Rebhuhn kommen wir auf die Ente, zwar nicht die wilde, sondern auf eine sehr zahme, nämlich die Zeitungs-Ente. Wunderbarer Zusammenhang! wird man denken. Gewiss wäre er wunderbar, wenn er bestände, aber er besteht nicht. Ente in letzterm Sinn ist nichts als eine Verstümmelung von Leg-ende, für das man auch wohl, um den Gegner besser zu treffen, Lug-ente setzte. Gewiss ein ebenso eigentümlicher, wie interessanter Vorgang! Nebenbei erwähne ich das Wort Kriech-Ente, die natürlich niemals „kriecht.“ Das Wort wird ja auch gewöhnlich in der richtigen Form Krick-Ente geschrieben, vom Lateinischen: anas crecca. Ein feines Wild ist der Krammetsvogel, eigentlich Wacholdervogel, denn Wacholder heisst althochdeutsch kranawitu = Kranichholz, vergl. das mittelhochdeutsche kranewitvogel, das der Grundbedeutung also noch ziemlich nahesteht. Das alte witu hat sich übrigens noch erhalten im Wiedehopf = Holzhüpfer.

Rundschau.

Rollendes Boot. Das vielgerühmte „rollende Boot“ des Erfinders Knapp, welches die Zeit der transatlandischen Ueberfahrten nach der Ansicht seines Schöpfers auf zwei Tage reduzieren wird, wurde am 8. September in Toronto in Gegenwart einer grossen Menge von Zuschauern vom Stapel gelassen. Das mechanische Prinzip der Erfindung ist, dass das Boot über das Wasser fortrollt, anstatt es zu durchschneiden, wodurch der Erfinder eine enorme Fahrgeschwindigkeit zu erreichen hofft. Das Boot kostet 50,000 Fr. und wurde auf Rechnung des kanadischen Generalpostmeisters Mulik erbaut.

Im Goldlande. Wie lange wird es dauern, dann machen Uebersättigte eine Badereise nach Klondike im Goldlande. Vielleicht haben sich die Hotelverhältnisse bis dahin etwas gebessert. In dem vornehmsten Hotel Klondikes sind folgende Wirtshausregeln nach dem „Daily Telegraph“ angeschlagen: „Die Pension muss vorausbezahlt werden, und zwar mit Gold-Bohnen 100 Mark, ohne Bohnen 48 Mark. Das Einstecken von Essen bei Tisch ist streng verboten. Man erwartet von den Herren, dass sie sich ausserhalb des Hotels waschen und selbst für ihr Wasser sorgen. Eis umsonst. Handtuchersäcke am Ende des Hauses. Die Gäste haben für ihr eigenes Stroh zu sorgen. Für Sitze in der Nähe des Ofens wird besonders bezahlt. Nur für regelmässige Gäste werden Betten auf dem Boden der Gaststube reserviert. Personen, die in der Scheune schlafen, werden gebeten, nicht ihre Stiefel auszuziehen. Die im Hause wohnenden Gäste müssen um fünf Uhr, die in der Scheune schlafenden um sechs Uhr aufstehen. Prügeleien bei Tische sind nicht gestattet. Wer die vorstehenden Regeln verletzt, wird erschossen.“ Bum!

Austern Aufschlag. Den Feinschmeckern steht eine unliebsame Ueberraschung bevor. Kaum hat mit dem Eintreten der Monate mit „r“ die Austernzeit wieder begonnen, so macht sich schon ein Preisaufschlag, der bis zu 20 Fr. für je 1000 Stück geht, bemerkbar und weckt die Befürchtung, dass damit die Verteuerung erst begonnen hat. Was ist die Ursache davon? Der Fang ist weit weniger ergiebig, was auf die heftigen Stürme zurückgeführt wird, welche in der letzten Zeit an den europäischen Westküsten geherrscht haben. Man schätzt die Zahl der durch diese allein von französischen Austernbänken losgerissenen und fortgeschwemmten Austern auf etwa 30,000,000. Dazu kommt die Vermehrung kleiner schwarzer Muscheln, welche auf den Austernbänken sich ansetzen, dort wachsen und den Austern den Nährboden verkümmern. Aus diesen und ähnlichen Gründen haben ja auch die auf Staatskosten unternommenen Versuche, an der schleswig-holsteinischen Küste die Austernzucht in Schwung zu bringen, bekanntlich keinen guten Erfolg gehabt, was um so mehr zu bedauern ist, als der Austern-Verbrauch stetig wächst. Paris allein verzehrt jährlich etwa 20 Millionen Stück Austern!

Fahrbilleterhöhung. Seit einigen Tagen werden die Italienfahrer, deren Zahl während der Sommermonate sehr zusammenschrumpfte, wieder häufiger. Wer seine italienische Reise noch in diesem Herbst vornimmt, entgeht der Erhöhung der Billetpreise, die in einigen Monaten droht. Um das Defizit der Pensionskassen der Eisenbahnbeamten zu decken, haben nämlich Regierung und Parlament beschlossen, die ohnehin sehr hohen Billetpreise der italienischen Eisenbahnen zu erhöhen. Die Hauptbelastung soll auf die Fremden abgewälzt werden. Während nämlich für den Nahverkehr nur eine Erhöhung von einem Prozent festgesetzt ist, werden die Preise der Schnellzugbillete, sofern es sich um grössere Entfernungen handelt, um zehn Prozent erhöht. Die Italiener selber unternehmen nur selten längere Reisen, vielmehr sind die Schnellzüge überwiegend von Fremden besetzt, und im Sommer werden mit Rücksicht auf den geringeren Fremdenverkehr viel weniger Schnellzüge abgelassen als im Winter. Die Fahrpreiserhöhung hätte eigentlich schon diesen Herbst in Kraft treten sollen, aber das betreffende Gesetz enthielt eine Reihe von Widersprüchen und es konnte deshalb noch nicht zur Anwendung gelangen. Sobald das Parlament diese Widersprüche aus dem Gesetze ausgemerzt hat, wird auch der zehnprozentige Zuschlag zu den Schnellzugbilletpreisen in Kraft treten.

Gerichtliche Entscheide. Die englischen Radfahrer befinden sich in bester Stimmung: denn nachdem der Appellhof entschieden hatte, dass es keinem Polizei-Organ zusteht, einen Radfahrer gewaltsam von der Maschine herunterholen, wenn sich derselbe einer kleinen Uebertretung der gesetzlichen Vorschriften schuldig gemacht, wurde ein Hotelbesitzer zu 530 Fr. Schadenersatz und den Kosten verurteilt, weil einem Radfahrer, während er bei jenem gefrühstückt hatte, seine Maschine gestohlen wurde, obgleich er dieselbe einem Beamten des Gasthauses übergeben hatte. Der Hotelbesitzer wandte sich darauf an das Präsidium des National-Trade-Defence-Fund, damit es ihn bei dem Appell finanziell unterstütze, aber nachdem die sehr gewitzigten Advokaten dieser Gesellschaft die Sache überlegt hatten, kamen sie zu dem Schlusse, dass ein Appell nichts nützen und es ein Akt der Klugheit sein würde, die Entscheidung des Richters anzunehmen. Es ist folglich jetzt festgestellt, dass in England der Wirt eines Gasthauses für den Verlust einer Maschine verantwortlich ist, wenn man dieselbe irgend einem Beamten seines Geschäfts übergeben hat, gleichviel ob man sich längere oder kürzere Zeit in dem Hotel aufhält. Es ist folglich nicht notwendig, dort zu schlafen, wie der Advokat des Verklagten hervorgehoben hatte, um als Gast im Sinne eines Logierhauses zu gelten. Auf der anderen Seite steht es aber dem Wirte zu, für das Aufbewahren eine kleine Summe in Anschlag zu bringen, welche jeder Radfahrer nötigenfalls um so lieber zahlen wird, als er nun gänzlich sicher ist, seine Maschine oder deren Wert wiederzufinden und der Hotelbesitzer ja auch für gute Unterkunft der Maschine zu sorgen hat.

Französische Seebäder. Immer energischer verbreitet sich die Kunde vom Rückgang des Besuchs der weltbekannten, fashionablen Seebäder Frankreichs. Sogar Trouville-Deauville, die sonst gewöhnlich dermassen überfüllt waren, dass es den bekanntesten Boulevardiers passierte, während der „grande semaine,“ d. i. während der grossen Rennen, obdachlos herumzuirren, sind diesmal mit der Saison sehr unzufrieden. Die Vorliebe des Publikums für die Seebäder hat keineswegs abgenommen, das beweist der rege Verkehr, der in den weniger bekannten Orten des Pas de Calais und der Bretagne herrscht, allein die vornehme Welt, die sonst Leben und Geld nach den fashionablen Badeorten brachte, hält sich bemerkenswerterweise stark zurück. Die Ursache dieser Erscheinung dürfte in der Thatsache liegen, dass die Mode-Seebäder seit Jahren nichts gethan haben, um ihren Gästen den Aufenthalt angenehmer und besonders bequemer zu machen. Dies gilt in erster Linie von den Hotels, deren Komfort hinter dem der modernen Hotels der Weltstädte bedeutend zurückgeblieben ist. Die vornehme Welt, deren Ansprüche sich mit den Ausgaben gesteigert haben, findet nicht mit Unrecht, dass ihr in den fashionablen Seebädern nicht der raffinierte Luxus geboten wird, an den sie sich auf ihren Reisen aus Europa gewöhnt hat, und zieht es demnach vor, ihr Geld dorthin zu tragen, wo ihr mehr geboten wird. Das erklärt die erhebliche Zunahme der Reisenden der Luxuszüge, die noch nie so glänzende Geschäfte gemacht haben, wie gerade in diesem Jahre. Die Leiter der französischen Seebäder werden im Verein mit den Gemeindeverwaltungen darauf bedacht sein müssen, ihren reichen Gästen Neues und Komfortables zu bieten, da diese sonst anderwärts Zerstreuung suchen dürften.

Vermischtes.

Unzerbrechliche Flaschen. Man fertigt neuerdings Flaschen aus Papiermasse an. Diese Erfindung wird besonders den Schifffahrtsgesellschaften sehr erwünscht kommen, da der Schaden, den eine unruhige See stets unter den Wein-, Liqueur- und Biervorräthen anrichtet, oft ein bedeutender ist. Die jetzt erfundenen unzerbrechlichen Flaschen werden aus einer nur zu diesem Zweck zubereiteten Papiermasse geformt. Nachdem man sie in eine Auflösung, die noch das Geheimniss des Erfinders ist, getaucht hat, werden sie in Gasöfen langsam getrocknet. Dieser Trockenprozess muss sehr sorgfältig überwacht werden, da sonst die Flaschen porös bleiben und Flüssigkeit durchlassen. Man kann mit diesen Flaschen ganz rücksichtslos umgehen, ohne ein Zerbrechen befürchten zu müssen. Weder das Schwanken und Stossen eines grossen Dampfers bei stürmischer See, noch das Umstürzen eines Transportwagens kann ihnen irgend welchen Schaden verursachen.

Schädlichkeitsgrenze der in geschwefelten Weinen sich findenden schwefligen Säure. Herr Dr. Leuch, der Zürcher Stadtarzt, schreibt über dieses Thema im „Korrespondenzblatt für schweizerische Aerzte“: Wenn ich einerseits eine definitive Grenzzahl nicht festzustellen vermag, so kann ich anderseits doch soviel mit Sicherheit behaupten, dass kein Grund vorliegt, Weine mit 8, resp. 14 mgr. Schwefelsäure (= SO_3) zu beanstande, als gesundheitsschädlich oder auch nur gesundheitsgefährlich zu erklären. Solche unmotivierte Beanstandungen schädigen nur unsere Weinwirtschaft in hohem Masse und rufen in den beteiligten Kreisen mit Recht grosser Erbitterung. Nicht viel besser steht es mit dem in mehreren Kantonen zulässigen Maximalgehalt von 80 mgr. Es fehlt hier die unerlässliche Trennung zwischen freier und gebundener Säure. Vorläufig, d. h. bis nach Abklärung der Schwefelsäuren-Frage auf Grund weiterer Versuche am gesunden Menschen hat jedenfalls der Verein schweizerischer analytischer Chemiker mit seinen letztjährigen Beschlüssen das Richtige getroffen: Pro 1 Liter Wein 200 mgr. Gesamt- und nicht mehr als 2 mgr. reine Schwefelsäure. Wohl könnte nach meinen Erfahrungen wenigstens die für die freie Schwefelsäure festgesetzte Grenze ohne Risiko für die Weinkonsumenten noch etwas höher angesetzt werden, vielleicht auf 30, 35 oder gar 40 mgr. pro Liter. Allein ein solches Höhergehen hätte keinen Sinn, da durch dasselbe nur einer missbräuchlichen, d. h. über das Mass des Notwendigen hinausgehenden Anwendung des Schwefels gerufen würde. „Gelbe Weine sollen dadurch grau gefärbt werden, um Liebhabereien des Käufers nachzukommen oder um, obwohl spanischer Herkunft, als Waadtländer verkauft zu werden. Selbstverständlich muss solch unlauteren Manipulationen ganz energisch entgegengetreten werden, am besten durch rücksichtslose Beanstandung aller Weine, deren Schwefelsäure-Gehalt die vom Verein schweizerischer analytischer Chemiker gezogene Grenze überschreitet. Zum Schluss möchte ich alle Kollegen davor warnen, geschwefelte Weine, deren Schwefelsäure-Gehalt sich unterhalb der von dem soeben genannten Vereine festgesetzten Limite hält, als gesundheitsschädlich zu erklären. Sollte der eine oder andere dies dennoch tun, gestützt auf die in seinem Kanton bestehenden Gesetze und Verordnungen, so genügt der diesen damit formell, begeht aber zugleich materiell ein Unrecht gegenüber dem Weinproduzenten.. Das soll nicht sein.

Kleine Chronik.

Die Arth-Rigi-Bahn beförderte im Monat August 18,477 Personen.

Baden. Die Gesamtzahl der Kurgäste betrug 21. September 8604.

Bern. In den Gasthöfen der Stadt Bern sind im August 14.735 Fremde abgestiegen.

Die Rhätische Bahn beförderte im August 64,002 Personen.

Die Vitznau-Rigi-Bahn beförderte im August 35,314 Personen (1896 29,813).

Wengernalp-Bahn. Im August 1897 wurden 28,363 Personen befördert gegen 20,549 im Vorjahre.

Zürich. In den hiesigen Gasthöfen sind vom 1.—15. September 10,048 Fremde abgestiegen.

Danzig. Herr Regierungs-Baumeister Schade kaufte für 165,000 Mk. das Hotel „Deutsches Haus“ am Holzmarkt von Hrn. Kurhauspächter Reissmann.

Dampfschiffe auf dem Thuner und Brienzer-See. Die Frequenz im Monat August 1897 betrug 137,953 Personen (1896 124,697). Vom 1. Januar bis 31. August 1897 404,117 (1896 355,111).

Zug. Die Wasserheilanstalt „Pension Hürlimann“ in Walchwil ist durch Kauf in den Besitz der Herren Gebrüder Neidhardt in Ramsen (Schaffhausen) übergegangen.

Baden. Im Grand Hotel wird tüchtig an der Ergänzung des Dachstuhles an dem geschädigten Flügelbau gearbeitet. Das Hotel wird noch vor Eintritt des Winters wieder vollständig in Stand gesetzt sein.

Rom. Das von der Schweizer Firma Bucher-Durrer betriebene Grand Hotel Quirinal ist für die Wintersaison eröffnet worden. Diesen Sommer wurden wieder verschiedene Verbesserungen und Verschönerungen vorgenommen.

Weinhandel. Die Weinernte Italiens wird für 1897 auf 30 Millionen Hektoliter geschätzt. Das Jahr 1896 hatte eine solche von nur 22 Millionen. Immerhin darf die neueste Ernte nur eine mittelmässige der Quantität nach genannt werden.

Zugerische Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Die ausserordentliche Generalversammlung der Zugerischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft beschloss mit Mehrheit teilweisen Winterbetrieb, trotzdem keine Rendite zu erwarten ist.

Ein gewaltiges Deckhaus überragt in einer Länge von 400 Fuss den Mitteltheil des Dampfers. Die gesammten Passagiereinrichtungen für die 1. Klasse sind fast ausschliesslich auf dem Ober- und Promenadedeck untergebracht. Diese Einrichtung trägt insofern zur Sicherheit des Schiffes bei, als die sämtlich unter Deck gelegenen Schottenthüren bei Nacht und dickem Wetter geschlossen gehalten werden können, ohne dass der Passagierverkehr darunter leidet.

Für die 1. Klasse stehen 200 Kabinen zur Verfügung, welche für 400 Passagiere berechnet sind. Die 2. Klasse enthält 109 Kabinen mit etwa 350 Betten, die 3. Klasse ist für 800 Passagiere eingerichtet.

Als besondere Annehmlichkeit ist das nahezu 400 Fuss lange, durch ein festes, bis an die Schiffseiten reichendes Sonnendeck geschützte und an den Seiten offene Promenadendeck zu betrachten.

Die Besatzung des Schiffes wird aus nicht weniger als 450 Köpfen bestehen.

Die Maschinenanlage, die Seele des Schiffes, ebenfalls vom Vulkan in Stettin erbaut, besteht aus 2 dreifachen Expansionsmaschinen, jede mit vier Kurbeln und vier hintereinanderliegenden Dampfcylindern, welche zur Erzielung eines ruhigen Ganges mit Massenausbalancierung nach dem bekannten Schlick'schen System konstruiert sind. Die Durchmesser der Zylinder sind folgende: Hochdruckzylinder 52″, Mitteldruckzylinder $83^3/_4$″ die beiden Niederdruckzylinder $96^1/_2$″. Beide Maschinen sind zur Vermehrung der Sicherheit durch wasserdichtes Längsschott von einander getrennt. Dass die gesamte Anlage unter Benutzung der neuesten Erfahrungen auf dem Gebiete der Schiffsmaschinentechnik in bester und solidester Weise konstruirt und ausgeführt ist, bedarf kaum der Erwähnung. Die beiden dreiflügeligen Propeller haben einen Durchmesser von 22′ $3^3/_4$″ und eine Steigung von 32′ 10″; sie sind aus Bronze hergestellt und wiegen jeder ca. 26 Tons. Die Kurbel- sowie die Schraubenwellen, welche einen Durchmesser von 24″ besitzen, sind aus bestem Nickelstahl von der Firma Krupp in Essen, einem Material, das sich bekanntlich durch ganz ungewöhnliche Festigkeit auszeichnet, hergestellt. Das Gewicht der Kurbelwelle jeder Maschine beträgt 40 To. à 1000 Kilo. Die Länge der Wellenleitung beträgt 198′.

Die beiden Kondensatoren haben eine Kühlfläche von 35,522 Quadratfuss, die Zahl der Rohre in denselben beträgt 11,060, welche, voneinander gelegt, eine Länge von 65 Kilometern abgeben würden.

Für die verschiedensten Zwecke werden in den Maschinen- und den Kesselräumen eine Anzahl Dampfpumpen und andere Hilfsmaschinen, im Ganzen 47 Stück, aufgestellt, darunter vier grosse Dynamomaschinen, zwei Luftpumpenmachinen, vier grosse Zentrifugalpumpen, eine Kaltluftmaschine und andere mehr. Die Gesamtzahl der überhaupt auf diesem Schiff befindlichen Maschinen beträgt nicht weniger als 68 mit zusammen 124 Dampfzylindern.

Falls es erforderlich werden sollte, in das Schiff eingedrungenes Wasser zu bewältigen, so sind für diesen Zweck vier Zentrifugalpumpen, 2 Maschinenlenzpumpen und 6 Duplexpumpen eingerichtet, welche zusammen pro Stunde 3600 Tons Wasser über Bord befördern können.

Die Kesselräume werden auf natürlichem und auch künstlichem Wege durch 16 kräftige Ventilationsmaschinen in ausreichender Weise ventiliert. Die Kessel sind in 4 Gruppen angeordnet, und sind dementsprechend 4 mächtige Schornsteine vorhanden, welche bei einem Durchmesser von 12′ 2″ eine Höhe von 106′ über Kiel besitzen und deren Zahl und Grösse sofort die Bestimmung des Schiffes als Schnelldampfer erkennen lässt. —

Der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ wird nicht nur den grössten, sondern wohl auch den schönsten aller gegenwärtig den Ozean befahrenden Dampfer darstellen. Ganz ähnliche Einrichtungen hat auch der auf der Werft der Firma F. Tschichau in Danzig hergestellte neue grosse Doppelschrauben-Schnelldampfer „Kaiser Friedrich“ erhalten, dessen Stapellauf vor einigen Monaten stattfand.

Mit diesen beiden Schiffen wird der Norddeutsche Lloyd, der bekanntlich jetzt über die grösste Schnelldampferflotte verfügt, seine Stellung in der Passagierfahrt aufs neue um ein Bedeutendes vorwärts rücken.