

b) **Schottschließvorrichtung.** Auf großen Passagier- und Schnelldampfern ist im Steuer- raum auch die Zentrale für die elektrische oder hydraulische Schließvorrichtung der wasser- dichten Schottüren (vgl. S. 481, 485 u. 486) vorhanden. Von solchen Vorrichtungen arbeitet das *Lloyd-Stone-System* mit hydraulischen Zylindern, die durch Drehung eines einzigen Hand- rades im Steuerraum und Übertragung durch Druckrohrleitungen aus einem Akkumulator Druck- wasser erhalten, während beim *Longarm-System* ein Geberapparat im Steuerraum durch Hebel- drehung die an den Türen angeordneten Elektromotoren in den Stromkreis einschaltet, die ihrerseits Schneckentriebe zum Schließen der Türen treiben. Bei beiden Systemen ist auf der Brücke ein elektrischer Kontrollapparat vorhanden, dessen Glühlampen erkennen lassen, welche Türen geschlossen oder offen sind. Kurz vor dem Türschließen warnt eine weitverzweigte Alarm- weckeranlage das Personal in den Unterwasserräumen, daß die Türen geschlossen werden.

c) **Ankergeschirr.** Auch das Ankergeschirr der großen Seedampfer wird von wichtigen Hilfsmaschinen bedient. Als Anker (Fig. 1150—1153) benutzt man allgemein in der Handels- und Kriegsmarine die stocklosen *Patentanker*, und zwar vorzugsweise den *Hallanker* (Fig. 1152), an dessen viereckigem Schaft ein nach jeder Seite um 40° drehbares Kopfstück mit schaufel- förmigen Rändern mittels eines Achsbolzens verbunden ist. Der Anker fällt mit beiden Armen flach auf den Grund; wenn die Kette anzieht, schneidet der untere schaufelförmige Rand des Kopfstückes in den Grund ein und drückt die Spitzen der *Ankerpflüge* (auch *Anker- hände* oder *Ankerspaten* genannt) in den Grund. Die Pflüge graben sich dann um so tiefer ein, je mehr Zug auf die Kette wirkt. Ähnlich ist der *Inglefeldanker* (Fig. 1153); sein Kopfstück hat eine daumen- oder hakenförmige Spitze, deren Widerstand im Grund das schräge Eingraben der Pflüge zur Folge hat. Auch der in der Handelsmarine verbreitete *Smithanker* (Fig. 1151) wirkt ähnlich, während bei dem älteren *Martinanker* (Fig. 1150) mit kurzem Stock der dicke Kopf die Schräg- stellung und das Eingraben der ebenfalls beweglichen Ankerpflüge sichert. Alle diese Patentanker halten fester im Grund als die alten Anker mit festem Stock, wie sie noch auf Segelschiffen üblich sind, weil sie mit beiden Pflügen in den Grund greifen, nicht nur mit einem, wie die alten Anker. Auf großen Dampfern haben die Patentanker sehr hohe Gewichte. Die drei Buganker und zwei (leichte) Stromanker der „Kaiserin Auguste Victoria“ wiegen 30 700 kg; die Ketten sind 600 m lang, ihre Glieder haben 88 mm Durchmesser und pro Meter 225 kg Gewicht, so daß eine Kette mehr als 130 000 kg wiegt. Die Ankerketten setzen sich aus Kettenlängen von 25 m zusammen, die durch Schäkel verbunden werden. Die ovalen Kettenglieder werden aus kurzen Stahlstangen zusammengeschnitten und erhalten meist in ihrer Mitte einen Steg aus Gußstahl zur Erhöhung der Festigkeit; damit Verdrehungen (Törns) in der Kette sich ausdrehen können, erhält jede Kette einen oder mehrere *Patentwirbel*. An Bord liegt jede Kette in einem besonderen Ketten- kasten unter dem Zwischendeck; ihr Innenende ist am Boden des Kastens an einem schweren Augbolzen mit einem Schlippschäkel befestigt, der im Notfall leicht gelöst werden kann. Zum Lichten des Ankers an seiner Kette dient das *Ankerspill*, das auf allen großen Dampfern jetzt von Dampfspillmaschinen betrieben wird (Fig. 1154). Dies sind meist zweizylinderige liegende Maschinen, die eine wagerechte Kurbelwelle treiben; durch Schnecke und Schneckenrad dreht diese Welle die senkrechten Spillspindeln, die bis zum Backdeck durchgeführt sind und dort ein Spill mit Kettengang treiben. Die Ankerkette liegt beim Einhieven (Einholen) zum Anker- lichten wie auch beim Auslaufen zum Ankern stets in der Kettenscheibe des Spills, die gewöhn- lich lose auf der Spillspindel sitzt und nur nach Bedarf durch eine Bremsvorrichtung mit der Spillspindel fest verbunden wird. Jede *Dampfspillmaschine* bedient durch Umkuppelung mehrere

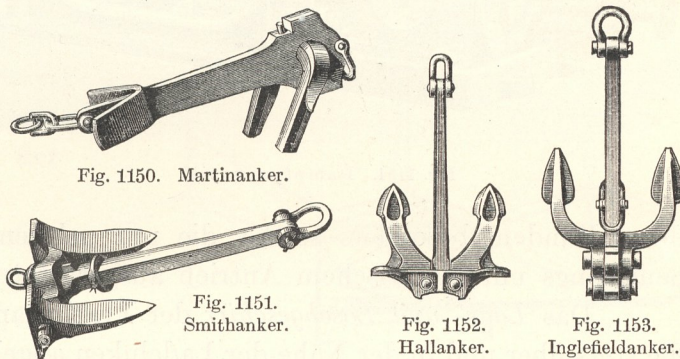


Fig. 1150—1153. Verschiedene Schiffsanker.