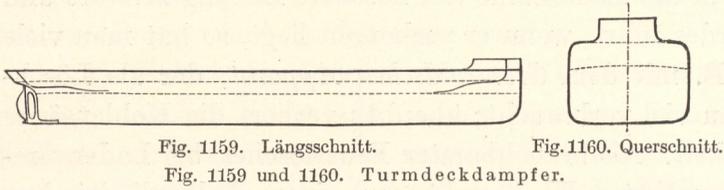
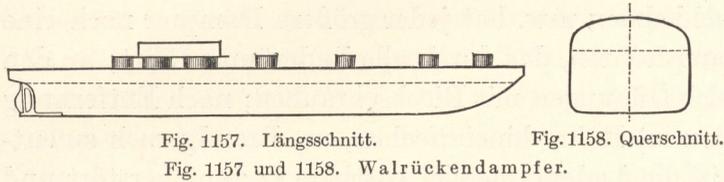


(Fig. 1159 u. 1160) namentlich für den Getreidetransport bestimmt. Diese Typen erstreben große Tragfähigkeit bei geringem nominellen Tonnengehalt. Bei ihnen ist das Nullspant ein Rechteck und der Völligkeitsgrad sehr groß (etwa 85—90 Proz.).



Das Deck des Walrückendampfers ist stark gekrümmt und hat nur ganz geringen Freibord, so daß es bei voller Ladung teilweise unter Wasser liegt. Auf dem Deck erheben sich eine Anzahl (etwa sieben, Fig. 1157) runder Aufbauten, die durch Brückengänge verbunden sind und als Aufenthalt für die Mannschaft dienen.

Beim Turmdeckdampfer (Fig. 1159 u. 1160) trägt das Deck einen von vorn bis hinten

durchgehenden schmalen Aufbau, der allein über Wasser bleibt, wenn das Schiff vollbeladen ist. Diese Dampfer bieten dem Wind wegen ihres kleinen Oberschiffes nur wenig Widerstand,

sparen also Kohlen für die Fortbewegung und bedürfen nur geringer Besatzung. Eine

Abart der Turmdecker sind die elliptischen Dampfer des *Sunderland-Typs*. Es gibt

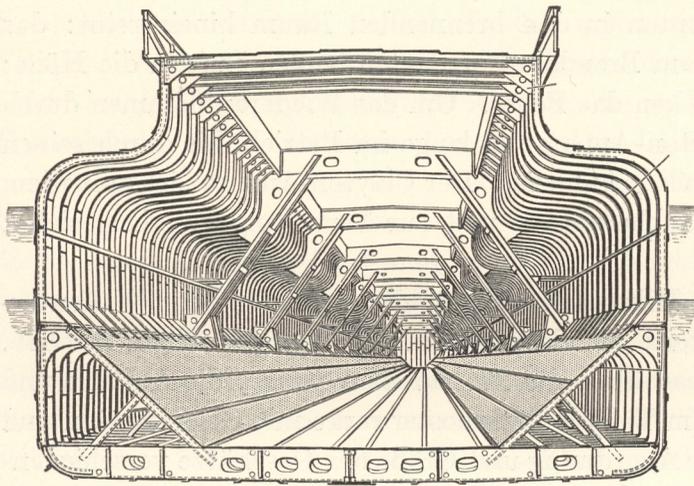
Turmdecker, die als Dreidecker gebaut sind, wobei aber die Raumdeckbalken ohne Deckbelag sind, und das Ober-

oder Hafendeck nur an den Seiten freiliegt, im übrigen das Deck für das Innere des

Turmes bildet, der selbst mit einem vollen Deck (Turmdeck) gedeckt ist. Um die für

manche Ladung lästigen Deckbalken entbehrlich zu machen, baut man auch balken-

lose Turmdecker, deren Hauptspant seitliche Schrägbalken zeigt (Fig. 1161).



In neuester Zeit sind aus den Turmdeckern noch die *Trunkdecker* oder *Kofferdampfer* (Fig. 1162—1164), entstanden, bei denen die aufgesetzten Schächte (Trunke) den Böschungswinkel der Schütt-

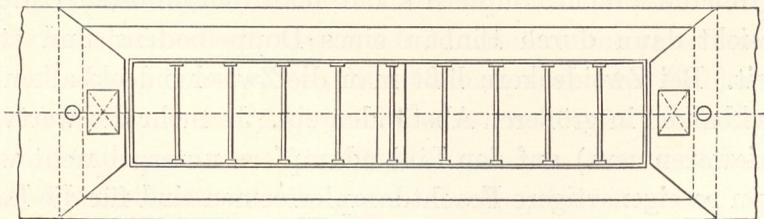
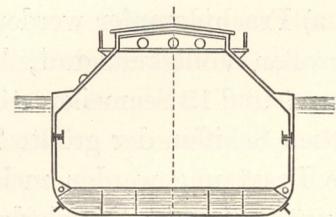
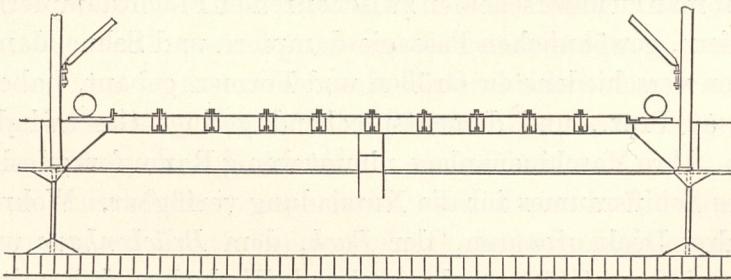


Fig. 1162—1164. Trunkdecker mit einem Ladeluk und Lademasten.

ladung erhalten, wodurch das Trimmen der Ladung unnötig wird. Ähnlich hat man auch diese schrägen Schächte in gewöhnliche Eindecker mit Doppelboden eingebaut und benutzt dann die Toppseiten,

die für Ladung frei bleiben, zu Ballasttanks, um dem unbeladenen Schiff die zu große Steifigkeit zu nehmen, es also vor zu heftigen Rollbewegungen im Seegang zu schützen.