

Buchten gelagert ist. Das in den Schiffstanks ringförmig aufgeschossene Kabel läuft über ein Spannungsregulierrad, die bremsbare Kabeltrommel der Kabelmaschine, mehrere Leitrollen, ein Dynamometer und die Auslegerolle in See. Ein Zählwerk an der Trommel zeigt die abgelaufene Länge an. An Bord befinden sich, außer Geräten zur Bestimmung der Meerestiefen und der Schiffsgeschwindigkeit, Markierbojen, Anker und Instrumente zur Prüfung des Kabels auf Fehlerfreiheit.

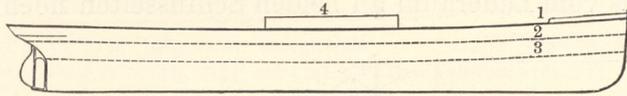


Fig. 1169. Spardecker (1 Spar- oder Oberdeck, 2 Haupt- oder zweites Deck, 3 Zwischen- oder drittes Deck, 4 Brückenhaus).

deren Laderäume groß genug sind, um so viel Güter zu befördern, daß die volle Besetzung mit Fahrgästen nicht erforderlich ist, um die Fahrt dennoch ertragsfähig zu gestalten; andererseits

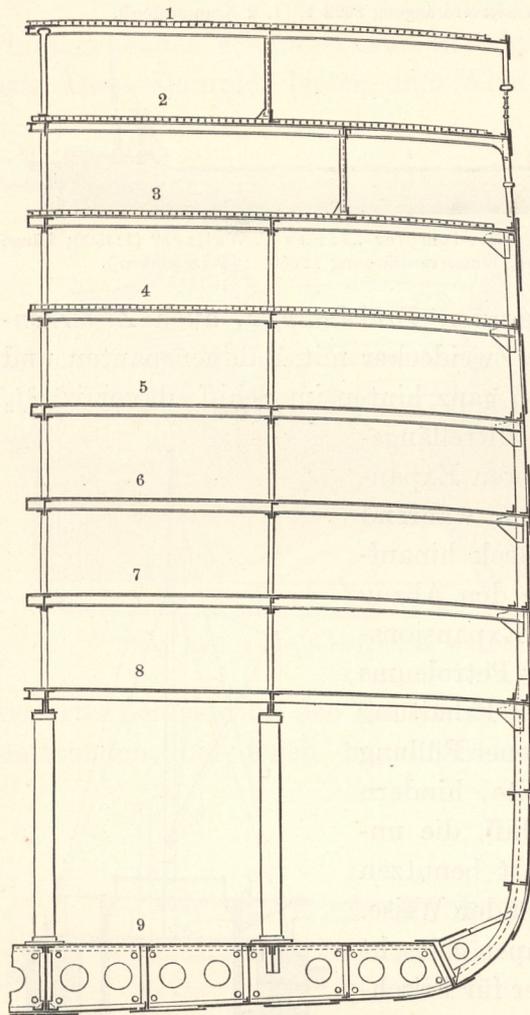


Fig. 1170. Deckanordnung eines Mammutdampfers (1 Bootsdeck, 2 Promenadendeck, 3 Brückendeck, 4 Hauptdeck, 5 Zwischendeck, 6 Unterdeck, 7 Orlopdeck, 8 unteres Orlopdeck, 9 Innenboden).

können diese Dampfer zu Zeiten starken Reiseverkehrs auf volle Ladung verzichten, ohne unwirtschaftlich zu arbeiten. Diese Dampfer sind beträchtlich schneller als reine Frachtdampfer (13—15 Seemeilen stündliche Geschwindigkeit), fordern also stärkere Maschinen und größeren Kohlenvorrat, sind aber viel langsamer und daher viel wirtschaftlicher im Kohlenverbrauch als die Schnelldampfer; infolgedessen sind auch die Fahrpreise auf diesen Dampfern geringer, während die Frachten höher sind als auf gewöhnlichen Frachtdampfern, weil die Güter schneller befördert werden, was bei wertvollen Ladungen oft den Ausschlag gibt. Um die Passagierräume vollständig von der Ladung zu trennen, begann der Norddeutsche Lloyd bei den über 10 000 Registertonnen brutto großen Dampfern des Barbarossatyps damit, den Schiffen einen hohen Mittelaufbau mit drei Decken für Kajüteneinrichtungen und Kajütenpassagiere zu geben. Vor- und Hinterschiff haben zwischen den Lademasten die großen Ladeluken. Für die Tropenfahrt bestimmte Dampfer werden ähnlich, aber luftiger gebaut, mit Sonnendeck und luftigem Mittelgang auf dem Oberdeck.

b) **Fracht- und Passagierdampfer.** Der Typ der kombinierten *Fracht- und Passagierdampfer* ist zwar ebenso alt wie der der reinen Frachtdampfer, hat sich aber erst im letzten Jahrzehnt zu großer Vollkommenheit entwickelt. Es sind Dampfer,

deren Laderäume groß genug sind, um so viel Güter zu befördern, daß die volle Besetzung mit Fahrgästen nicht erforderlich ist, um die Fahrt dennoch ertragsfähig zu gestalten; andererseits können diese Dampfer zu Zeiten starken Reiseverkehrs auf volle Ladung verzichten, ohne unwirtschaftlich zu arbeiten. Diese Dampfer sind beträchtlich schneller als reine Frachtdampfer (13—15 Seemeilen stündliche Geschwindigkeit), fordern also stärkere Maschinen und größeren Kohlenvorrat, sind aber viel langsamer und daher viel wirtschaftlicher im Kohlenverbrauch als die Schnelldampfer; infolgedessen sind auch die Fahrpreise auf diesen Dampfern geringer, während die Frachten höher sind als auf gewöhnlichen Frachtdampfern, weil die Güter schneller befördert werden, was bei wertvollen Ladungen oft den Ausschlag gibt. Um die Passagierräume vollständig von der Ladung zu trennen, begann der Norddeutsche Lloyd bei den über 10 000 Registertonnen brutto großen Dampfern des Barbarossatyps damit, den Schiffen einen hohen Mittelaufbau mit drei Decken für Kajüteneinrichtungen und Kajütenpassagiere zu geben. Vor- und Hinterschiff haben zwischen den Lademasten die großen Ladeluken. Für die Tropenfahrt bestimmte Dampfer werden ähnlich, aber luftiger gebaut, mit Sonnendeck und luftigem Mittelgang auf dem Oberdeck.

Die größeren Fracht- und Passagierdampfer sind meist Dreidecker (mit Oberdeck, Hauptdeck und Zwischendeck) oder Vierdecker (mit Oberdeck, Hauptdeck, Zwischendeck und Orlopdeck), ungerechnet die Decke der Brückenaufbauten. Wenn sie nach den Vorschriften der Schiffsklassifikationsgesellschaften durchgehend aus stärkstem Material gebaut sind, werden sie als *Volldecker* bezeichnet und erhalten dann die

höchste Klasse als Ausdruck ihrer Vollwertigkeit; nach der Klasse richtet sich die Höhe der Prämie der Schiffversicherungs-gesellschaften. Volldecker erhalten die günstigsten Bedingungen für die Tiefladelinie (siehe S. 481), sie dürfen also tiefer beladen werden als Schiffe gleicher Bauart und Größe, deren Material (Winkel und Platten) innerhalb bestimmter Grenzen schwächer gehalten ist. Das hat seinen Grund darin, daß die Festigkeit der Schiffsverbände um so mehr im Seegang beansprucht wird, je schwerer ein Schiff beladen wird. Schiffe schwächerer Bauart als Volldecker, die unter der Bedingung größeren Freibords dennoch die höchste Klasse erhalten, nennt man Spardecker und Sturmdecker. *Spardecker* (Fig. 1169) haben solche Materialstärken, daß