

Schiffsgröße entsprechend, eine ausreichende Anzahl wasserdichter Querschotte bis zum Oberdeck eingebaut. Den Längsverband stellen die Platten der Außen- und Innenhaut sowie die Beplattung des Zwischendecks und Oberdecks dar; lange Flußdampfer erhalten noch ein bis zwei durchlaufende Seitenstringer und Deckstringer zur Verstärkung des Längsverbandes. Zum Schutz gegen Beschädigungen bei Eisgang erhält die Außenhaut des Bugs und Vorderschiffes verstärkte Stahlplatten; ferner werden die Kimmplatten der Außenhaut besonders stark gewählt, weil in der Kimm, dem rechten Winkel zwischen dem Schiffsboden und den Seitenwänden, am häufigsten Grundberührungen stattfinden. Im allgemeinen müssen die Bodenplatten von Dampfern für felsige Flußstrecken stärker gehalten sein als von Dampfern für Flüsse mit weichem, schlickigem Bett.

Nach dem Gebrauchszweck unterscheidet man in der *Binnenschifffahrt* hauptsächlich Personendampfer, Schleppdampfer und Frachtdampfer. Die großen *Personendampfer*, oft bei eleganter Ausstattung mit hohen, mehrstöckigen Deckaufbauten auch *Salondampfer* genannt, werden stets als Raddampfer gebaut, weil die Schaufelräder auf glattem und flachem Wasser die beste Nutzleistung, also größte Geschwindigkeit geben. Der von der Schiffswerft Gebr. Sachsenberg in Roßlau 1899 erbaute Salondampfer „Auguste Victoria“ ist 82 m lang; seine Verbundmaschinen leisten bei etwa 40 Schaufelradumdrehungen 1500 Pferdestärken.

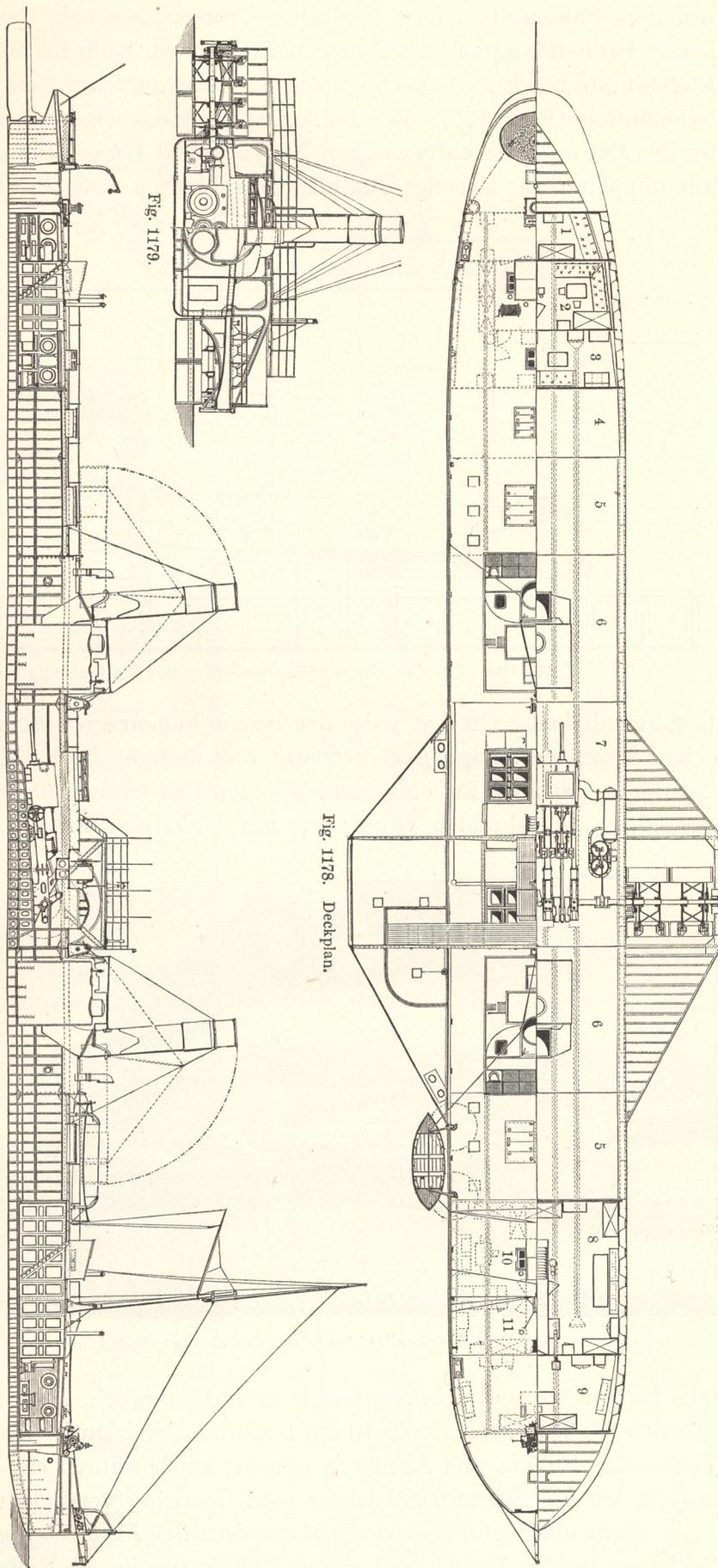


Fig. 1178—1180. Radschleppdampfer „Kaiser Wilhelm II.“ (1 erster Steuermann, 2 DIRECTION, 3 Kapitän, 4 Laderaum, 5 Kohlenbunker, 6 Kesselraum, 7 Maschinenraum, 8 zweiter Steuermann und Bootslente, 9 Heizer, 10 erster Maschinist, 11 zweiter Maschinist).