

Sicherheit des Schiffes von allergrößter Wichtigkeit. Können doch bei Zusammenstößen jetzt nur Teile des Schiffes sich mit Wasser füllen. Die Größe dieser Abteilungen ist so bemessen, daß selbst bei Volllaufen zweier Nachbarzellen die Schwimmfähigkeit noch völlig gesichert ist. Die gefährlichste Stelle bei Havarien ist der Maschinenraum, da das eindringende Wasser sofort die Feuer löscht und damit dem Riesen die Lebensluft ausbläst. Um das zu verhüten, wird der Maschinenraum durch ein Längsschott geteilt, so daß also bei solchem Unglücksfall immer noch die halbe Maschine zur Benutzung bleibt. „Kaiser Wilhelm II.“ ist durch 17 Querschotten, sowie durch ein Längsschott im Maschinenraum in 19 Abteilungen gegliedert.

Auf die Spanten legen sich dann die Decksbalken. Der Dampfer besitzt fünf durchlaufende Decks, nämlich das Orlop-, Unter-, Haupt-, Ober- und Spardeck. Das letztere dient als unteres Promenadendeck; über ihm befinden sich noch ein oberes Promenaden- und das Boots- oder Sonnendeck. Das Schiff hat also, wenn der Doppelboden als Erdgeschos angeeesehen wird, sieben Etagen von 2,5 bis 4 m Höhe. Das gibt eine Gesamthöhe von über 20 m, gleicht also vollkommen der eines vierstöckigen Hauses.

Nun beginnt die Verplattung oder Verplanung des Schiffes. Die elektrischen Laufkräne heben die fertigen Platten an ihre Stelle, und eifrig sind die vielen Arbeiter beschäftigt, sie feitzunieten. Vielfach geschieht das heute schon auf hydraulischem Wege. Ist die Außenhaut fertig, dann wird der Stapellauf vorbereitet. Zu dem Zwecke wird der Schlitten unter den Schiffsrumpf gebaut. Derselbe setzt sich aus einem unteren, mit der Helling verbundenen, feststehenden und dem darüberliegenden ablaufenden Teile zusammen. Der feststehende Teil heißt Gleitbahn oder Ablaufspanne, der bewegliche ist der „eigentliche Schlitten“. Die Reibungsfläche zwischen beiden ist mit Talg, Seife und Paraffin bestrichen. Der „eigentliche Schlitten“ besteht wieder aus zwei Balkenlagen, zwischen welche Keile geschlagen werden, um diese Schlittenhälfte so fest an den Schiffsrumpf zu drücken, daß dieser darin ruht und die ihn bis dahin tragenden Klöße und Stützen entfernt werden können. Noch halten gewaltige Seitenstreben, Wippen genannt, den beweglichen Schlitten. Wenn aber nach der Taufrede das schäumende Raß von „Kupferberg Gold“ den Bug des Schiffes nekt, dann werden diese beseitigt, und der Kolos beginnt in die Fluten hinabzugleiten, die hochausspritzend auch diese neue Last auf ihren Rücken nehmen. Mächtige Ketten sind am Heck befestigt. Sobald der Bug ins Wasser taucht, sind sie abgelassen, spannen sich und geben dadurch der Bewegung des Schiffes die Richtung nach dem Lande zu. Zur selben Zeit fallen am Bug die Anker und gebieten der Bewegung Halt. Oft aber sind die gewaltigen Ketten nicht imstande, die gleitenden Riesenmassen aufzuhalten; sie zerreißen wie Fäden, springen wie Glas, und erst das jenseitige Ufer bändigt den Widerspenstigen.

F. Ueder-Stettin.

(2. Die Pommerische Schweiz: Gebiet der Fünffeen.) Die Hauptendmoräne, der große Steinzug, zieht sich ununterbrochen von der Höhenkuppe bei Friedrichsberg (214 m) über Kriegstädt, Orden, Klöpfferfjerr und Gönne (bei Klausshagen) bis an die tiefe Talschlucht bei Fünffee. Durch diese Schlucht wird sie unterbrochen. Jenseits derselben setzt sie sich fort über Schmidtenthin, Zemmin und Gersdorf und endet am oberen Negatate. Ungezählte erratische Blöcke aller Größen lagern auf diesem $\frac{1}{2}$ —3 km