

Zusammensetzung der Deckbalken richtet sich ebenfalls nach der Schiffsgröße; man benutzt T-Winkel, Doppelwinkel Γ und T-Wulstwinkel \downarrow , aber auch U- und Doppel-U-Balken Γ und andere Balkenverstärkungen. Die Deckbalken werden durch dreieckige Platten von dreifacher Höhe der Balken mit den Spanten verbunden. Diese Balkenknie sind entweder an die Spanten oder an die Balken angeschweißt und werden mit dem anderen Verbandstück vernietet. Die Deckbalken sind etwas nach oben gewölbt, damit das Wasser nach den Seiten ablaufen kann. — Über die Lage der Konstruktionsteile unterrichten die Fig. 1127—1129.

Zugleich mit dem Spantengerippe werden die *Steven* aufgesetzt, die meist aus Stahlgußstücken sehr verschiedenartiger Form bestehen. Der *Achterstev* ist, sofern es sich um Segelschiffe handelt, sehr einfach (s. Fig. 1127); er ist gerade und senkrecht oder schwach nach hinten geneigt auf die Kielhacke am Hinterende des Balkenkiels aufgesetzt; für das Ruder sind Ruderösen angeschweißt. Bei Einschraubendampfern bildet der Achterstev einen Rahmen (*Schraubenrahmen*); an diesem steht vorn der Schraubenstev mit Auge für das Wellenrohr, worin die Schraubenwelle läuft, hinten senkrecht der Ruderstev. Der untere Schenkel des Rahmens läuft

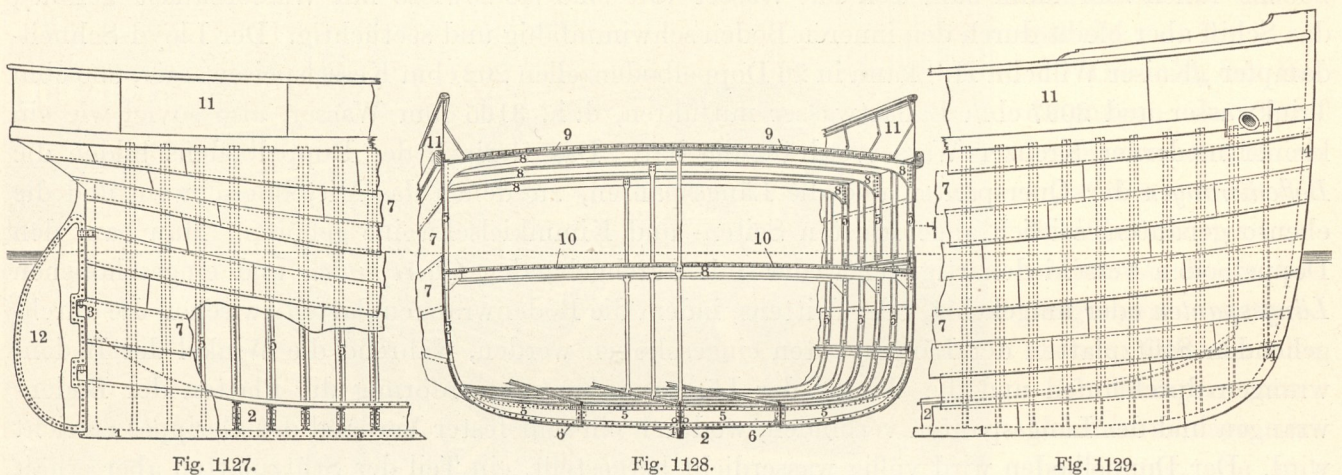


Fig. 1127—1129. Eisernes Schiff (1 Kiel, 2 Kielschwein, 3 Achterstev, 4 Vorstev, 5 Querspanten, 6 Seitenkielschwein, 7 äußere Beplattung, 8 Deckbalken, 9 Oberdeckplanken, 10 Zwischendeckplanken, 11 Reling, 12 Ruder).

etwas schräg nach hinten hoch, damit beim Festkommen des Schiffes der Ruderstev nicht leicht beschädigt wird. Die oberen Teile des Rahmens ragen in den Schiffskörper hinein, um fest mit den Verbandstücken des Hecks verbunden zu werden. Eine sehr eigenartige Form nimmt zuweilen der Achterstev von Doppelschraubendampfern an, besonders wenn die Böcke für die Wellenlager als Seitenarme des Stevens angeordnet werden, und wenn zugleich ein Rahmenstev wie bei Einschraubendampfern verwendet wird. Häufiger wird bei Handelsschiffen mit Zwillingsschrauben der Achterstev genau wie bei stählernen Segelschiffen gerade, aus einem Gußstück hergestellt, während die Schraubenwellenböcke für sich an jeder Seite des Hecks vor dem Achterstev angebaut werden. Eine ähnliche Bauweise ist bei vierschraubigen Turbinenschiffen üblich. Sehr seltsam geformte Achterstev zeigen die modernen Kriegsschiffe mit Balanceruder; bei ihnen hängt an einem halben Ruderstev das Ruder nach unten frei, oder zuweilen auch durch eine spornartige Verlängerung des Kiels, die *Kielhacke*, gegen Grundstöße geschützt. Bei Dreischraubenschiffen liegt vor dem Ruderstev ein Schraubenrahmen, durch dessen Schraubenstev die Mittelschraube wie bei Einschraubenschiffen hindurchgeführt wird.

Der *Vorstev* der Handelsdampfer (Fig. 1129) ist meist senkrecht, mit runder unterer Krümmung zum Anschluß an den Balkenkiel des Vorschiffes; bei sehr großen Dampfern werden die Steven aus mehreren Teilen zusammengesetzt. Bei stählernen Segelschiffen hat man die im Seegang gut bewährte nach vorn ausladende Vorstevform mit Galionsansatz, ähnlich dem Holzschiffbau, beibehalten, wie das Bild des Fünfmasters (Fig. 1119, S. 476) zeigt. Die Vorstev der Kriegsschiffe zeigen meist eine mehr oder minder starke Ausbiegung nach vorn in oder etwas unterhalb der Wasserlinie, den *Rammstev*, oft mit scharfem, beilförmig angesetztem *Sporn*.