

des Heckverbandes; diese Bodenwrangen haben bei Doppelschraubendampfern für die Stevenrohre der Schraubenwellen wulstförmige Ausbauten, die dem Heck eine eigenartige Form geben. Alle Öffnungen in den Schotten müssen durch Schiebetüren wasserdicht verschließbar sein; hierbei gleitet der geschliffene Türtrand in einem genau angepaßten Rahmen am Schott. In eine Zahnstange auf der Tür greift ein Zahnrad, das meist vom Oberdeck durch Kurbelgestänge gedreht wird. Durch keilförmigen Anzug werden die geschliffenen Flächen wasserdicht aneinandergedreßt. Dieser Schiebetürverschluß wird auch bei den verschiedenen hydraulischen und elektrischen Sicherheitsschließvorrichtungen angewendet, bei denen von der Kommandobrücke aus gleichzeitig alle wasserdichten Schotttüren bei Gefahr geschlossen werden. Bequemer für den Verkehr sind Klapptüren, bei denen der Türtrand durch mehrere Klinkhebel mit Keilanzug gegen einen Gummirand des Türrahmens gepreßt wird. Um dabei das Türschließen unabhängig von menschlicher Unzuverlässigkeit zu machen, baut man in die Schotte Schleusen ein mit zwei Klapptüren, deren

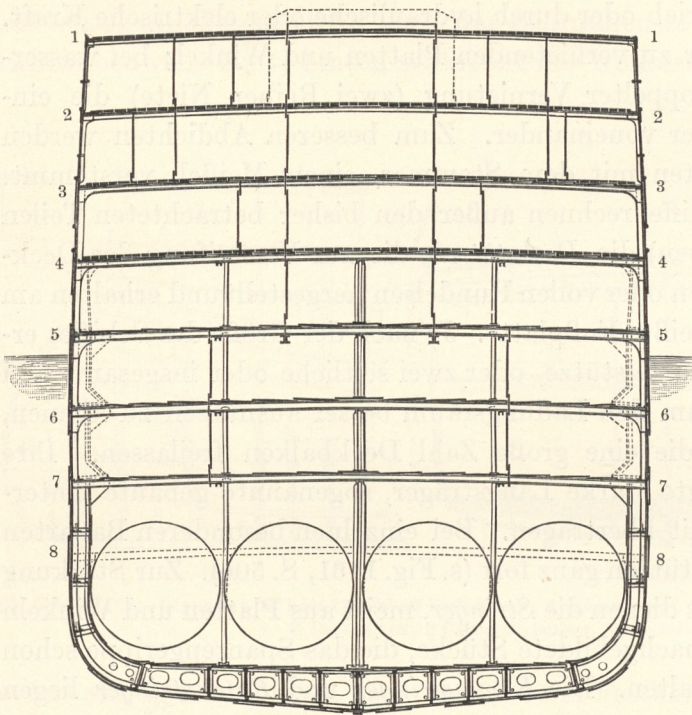


Fig. 1130. Hauptspant eines Handelsschiffes (1 Sonnendeck, 2 Promenadendeck, 3 Brückendeck, 4 Awningdeck, 5 Oberdeck, 6 Hauptdeck, 7 Raumdeck, 8 Orlopdeck).

gleich der wichtigste Längsverband des Schiffes. Die Stärke der verwendeten Platten richtet sich nach der Schiffsgröße und nach der Stelle am Schiffskörper, den die Platte decken soll; sie schwankt für die Platten des Flachkiels zwischen 16 und 19 mm bei Spantabständen von 60—65 cm und Plattenbreiten von 85—93 cm. Die Plattenlängen sind sehr verschieden, je nach der erforderlichen Krümmung der Außenfläche; man verwendet Platten bis 10 m lang. Vom Kiel nach oben nimmt die Plattenstärke allmählich ab, ebenso von der Schiffsmittle nach den Enden. Die untersten Plattengänge neben dem Kiel sind die *Kielgänge*, dann folgen die *Bodengänge*, dann in der Kimm (der Spantenkrümmung des Schiffbauches) die *Kimmgänge*; darüber erhebt sich die Seitenbeplattung, deren oberste Gänge *Schergänge* genannt werden. Die einzelnen Platten jedes Ganges stoßen stumpf gegeneinander; sie werden am Stoß, dem senkrechten Plattenrand, von innen mittels einer Stoßplatte (oder Stoßblech) durch Nietung miteinander verbunden. Die Stöße müssen zwischen die Spanten fallen; die einzelnen Plattengänge fassen mit Nähten übereinander. Am gebräuchlichsten ist es, die Außenhaut mit an- und abliegenden Gängen zu befestigen: der anliegende Plattengang liegt flach an den Spanten an; der nächste Gang unter und über dem anliegenden steht um die Plattenstärke vom Spant ab, wobei der Raum zwischen Spant und Platte durch einen Füllstreifen (Füllblech) ausgefüllt wird. Sehr selten kommt noch die alte, dem Holzschiffbau nachgeahmte Klinkerbauart vor, bei der die Nähte der Platten dachziegelartig übereinander gelappt

Verschlüsse so verkuppelt sind, daß stets die eine Tür nur geöffnet werden kann, wenn die andere geschlossen ist. Bei sehr großen Schiffen, und besonders bei Kriegsschiffen, baut man auch *Längsschotte* ein, besonders zwischen den Maschinen- und Kesselräumen und als Längswände für die Kohlenbunker. Durch die Längsschotte werden die wasserdichten Abteilungen zwischen je zwei Querschotten nochmals in 2—4 Räume geteilt, außerdem versteifen die Schotte den Längsverband. Auch die sogenannten *Schlingerschotte*, Längswände in den Laderäumen, die das Übergehen loser Ladung (Kohlen, Erz, Getreide usw.) nach einer Schiffsseite im Seegang beim Schlingern des Schiffes verhüten, stärken, wenn sie zwischen Deckstützen aus Stahlwänden fest eingebaut sind, den Längsverband.

Die *Außenhaut*, die den wasserdichten Abschluß des Schiffesgerippes bildet, ist zu-