

Schraubenwellenrohre, Unterwasserrohre der Torpedos, Saugrohre der Zirkulationspumpen usw., vor dem Stapellauf geschlossen werden müssen, ruht beim Ablauf auf etwa 4—6 Paar zu beiden Seiten gleichmäßig angeordneten starken, hölzernen Laufsclittten, deren schwere Gleitplanken wie Schlittenkufen auf den Gleitbahnen rutschen, wenn sie gut geschmiert sind. Die Laufsclittten werden mit Winkeleisen an der Außenwand des Schiffes befestigt. Auf den meisten Bauwerften werden die Schiffe so auf Stapel gesetzt, daß ihr Heck, der verletzlichste Teil, dem Wasser am nächsten ist und beim Ablauf zuerst zu Wasser kommt (Fig. 1132). Der Bug mit seinem meist geraden und scharfen Vorsteven hat günstigere Form und größere Festigkeit, so daß er beim Aufschwimmen des Schiffskörpers, während nur das Vorderteil des Schiffes noch auf die Gleitbahnen drückt, die Festigkeit des ganzen Baues nicht gefährdet. Da aber bei großen Schiffen im Augenblick des Flottwerdens des Hinterschiffes doch zuweilen Beschädigungen des Bugs oder ein Festhängen auf der Bauhelling vorkommen, werden in letzter Zeit die zuletzt ins Wasser rutschenden Ablaufschlitten für den Bug schwerer Schiffe in sinnreicher Weise eingerichtet: Zu beiden

Seiten des Schiffsbugs sind außen stählerne Drehlager mit wagenrechten Achsen angebracht, die auf entsprechenden Achslagern der beiden Bugablaufschlitten ruhen. Im Augenblick des Flottwerdens übertragen diese *Drehlager* den gewaltigen Druck des Bugs nicht nur, wie früher, auf die Endpunkte der Bugschlitten, sondern auf deren ganze, ziemlich lange

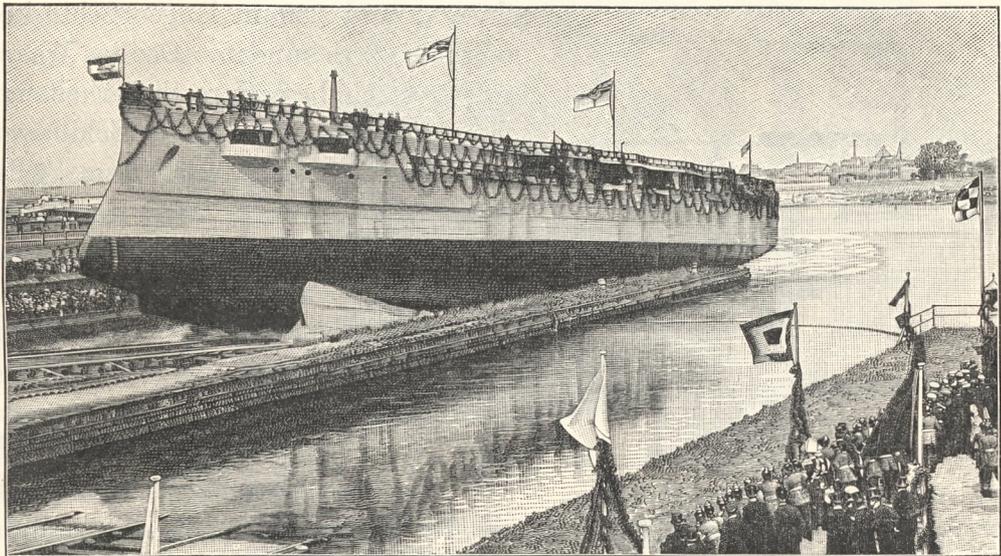


Fig. 1132. Schiff im Stapellauf.

Gleitfläche; so kann der letzte und gefährlichste Teil des Ablaufs glatt und ohne Schaden erfolgen.

Um den Schiffskörper von den Stapelklötzen auf die Ablaufschlitten zu setzen, verwendet man in England noch immer die alte, unbequeme und handwerksmäßige Methode des Aufkeilens. Mehrere hundert Arbeiter müssen in der Nacht vor dem Stapellauf zwischen die Laufplanken und das Obergestell der Ablaufschlitten von beiden Seiten sehr flache, aber starke eichene Keile eintreiben, um den Schiffskörper auf den Schlitten so viel zu lüften, daß die Stapelklötze vom Druck frei und entfernt werden können. Stundenlanges Eintreiben der Keile hebt den Schiffskörper einige Millimeter, und das genügt zum Herausschlagen der aufgekeilten Stapelklötze, so daß dann der Schiffskörper nur noch auf den Ablaufschlitten ruht. Je kürzere Zeit vor dem Stapellauf das Aufkeilen geschieht, um so besser; wenn das Schiff lange auf den Schlitten ruht, quetscht sein Gewicht das Schmiermaterial zwischen Schlitten und Gleitbahn heraus, und der Ablauf kann nicht oder nicht glatt erfolgen. Viel einfacher ist die weit sinnreichere deutsche Methode des Aufsetzens des Schiffskörpers auf die Ablaufschlitten. Beim Stapellauf des Panzerkreuzers „Blücher“ wurden schon beim Baubeginn, also vor dem Strecken der Kielplatten, die 130 Stapelklötze des 152 m langen Schiffes in viereckige eiserne Töpfe genau eingepaßt; jeder Topf war mit Sand gefüllt und wurde von seinem Stapelklotz nach oben genau abgeschlossen, so daß kein Sand entweichen konnte, solange die Bodenschrauben des Topfes geschlossen waren. Auf diesem Sandtopfstapel wurde in 18 Monaten das Schiff erbaut. Zum Stapellauf wurden die Laufsclittten auf den Gleitbahnen genau unter dem Schiffskörper angebracht; kurz vor dem Ablauf wurden auf ein Signal die vier Bodenschrauben jedes Sandtopfes herausgenommen, so daß der Sand infolge des Druckes