



it Vorstehendem ist das Wesentlichste über  
 Schiffsmaschinen gesagt, und wir kommen  
 nun zu der Bemastung und Betafelung.  
 Den Platz der Masten im Schiffe,  
 ihre Dimensionen und die der zu ihnen ge-  
 hörigen Rundhölzer bestimmt der Schiffs-  
 baumeister, nachdem ihm von seemännischer  
 Seite die Bedingungen aufgegeben sind,  
 welche das Fahrzeug unter Segel zu erfüllen  
 hat. Nimmt man die Wirkung des Windes  
 auf die Flächen der verschiedenen Segel  
 eines Schiffes als parallele Kraftäußerungen  
 an, so wird sich daraus für jedes einzelne  
 Segel und aus deren Vereinigung wieder  
 für das gesamte Segelareal eine Resultante  
 ergeben, die in den Schwerpunkt jener Ver-  
 einigung fällt. Diesen Schwerpunkt nennt  
 man das Segelcentrum. Es bestimmt die  
 Manövrirfähigkeit des Schiffes unter Segel und darf daher nicht an einen will-  
 kürlichen Punkt fallen, sondern muß eine bestimmte Lage zu dem Schwerpunkte  
 des Schiffes haben.

Die Masten eines Schiffes stehen in der Mittellinie des Schiffes. Sie  
 werden von oben durch runde Oeffnungen in den verschiedenen Decken eingesetzt  
 und ruhen mit ihrem Fuße in der sogenannten Mastspur, einem starken Bohl-  
 werk, das auf dem Kielschwein verbolzt ist. Während man die Untermasten bei  
 kleineren Schiffen meistens aus einem Fichtenstamm fertigt, werden sie bei größeren  
 aus mehreren zusammengesetzt und durch aufgetriebene Eisenringe zusammen-  
 gehalten. Theils ist dieses Verfahren durch die Nothwendigkeit geboten, weil so  
 starke Bäume sehr selten oder gar nicht zu haben sind, theils vermehrt die Zu-  
 sammensetzung die Elastizität und erleichtert die Reparatur bei einer Beschädigung.