

Ein Besuch auf MS Regina

Am 24. Mai 1958 wurde unsere Seeflotte um eine Einheit reicher. An jenem Tage erfolgte im Hafen von Antwerpen der Flaggenwechsel auf dem von der Bauwerft J. Boel & Zonen in Tamise, im Auftrage einiger wagemutiger Schweizerkaufleute erstellten Bulk-Carrier MS Regina.

Seither hat MS Regina auf der Jungferreise über den Nordatlantik ihre Tüchtigkeit bereits unter Beweis stellen können. Sie hat sich trotz zeitweiser rauher See ganz artig benommen und ihre ersten Passagiere sowie die jüngsten Besatzungsmitglieder vor grösseren «Unannehmlichkeiten» dank der hervorragenden Stabilität verschont.

MS Regina darf somit als stolzes Glied in unsere Flotte eingereiht werden.

Die Hauptdaten von MS Regina sind:

| | |
|--------------------------|----------|
| Länge über alles | 152,00 m |
| Länge zwischen den Loten | 143,10 m |
| Breite auf den Spanten | 19,20 m |
| Seitenhöhe bis Hauptdeck | 13,05 m |
| Seitenhöhe bis Peildeck | 25,25 m |
| Tiefgang | 9,00 m |

Die Vermessung:

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Brutto-Registertonnen | 10 351,85 |
| Netto-Registertonnen | 6 263,06 |
| Deadweight, Sommer (t à 1000 kg) | 14 350,00 |

Die Maschinendaten:

| | |
|---|---------------|
| Hauptmotor, Sulzer 8 SD 72 | 5600 PS |
| 3 Hilfsmotoren Sulzer 5 BH 22 | total 720 PS |
| Schiffsgeschwindigkeit bei voller Motorenleistung | 14,20 Knoten. |

Und nun, lieber Leser, kommen Sie auf einen kurzen Rundgang zur Besichtigung von MS Regina mit an Bord. Wir wollen Ihnen in aller Kürze alle speziellen Einrichtungen zeigen, die auf MS Regina installiert worden sind und sie zu einem modernen Schiff werden liessen.

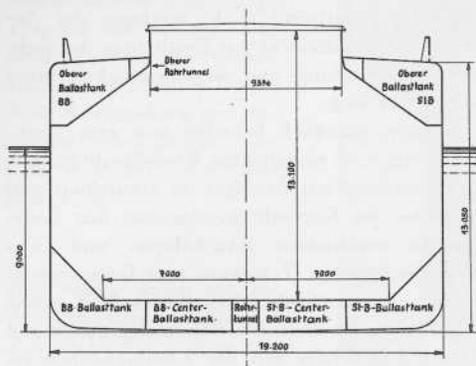
Schiffstyp:

Betrachten wir einmal die Schiffsform. Sie ist einem Rheinmotorschiff ganz ähnlich. Es ist der Bulk-Carriertyp, also speziell für den Transport von losen Massengütern wie Kohle, Getreide, Erze, Schwefel und Bauxite usw. eingerichtet. Heute sind die meisten Umschlagsstellen für lose Massengüter mit eigenen Umschlagseinrichtungen ausgerüstet, so dass vorläufig die Masten und Ladebäume weglassen werden konnten. Für deren spätere Montage sind alle Vorkehrungen getroffen. Ein weiteres Merkmal von MS Regina ist die Anordnung der Maschinenanlage, der Wohnrichtungen und Brücke auf dem Hinterschiff. Die «Achterroof» ist im Verhältnis etwas grösser als auf einem Rheinmotorschiff, da dort alle Einrichtungen für die Aufnahme der Besatzung von 38 Mann und 6 Passagieren geschaffen werden mussten.

Laderäume:

MS Regina besitzt 5 Laderäume, die mit Mac Gregor-Lukendeckeln durch zwei Mann innert weniger Minuten auf- oder abgedeckt werden können. Die Laderäume sind frei von allen Einbauten. Sie werden sogar bemerken, dass mit Ausnahme der Tankdecke, resp. des Raumbodens keine horizontalen Flächen vorzufinden sind. Selbst die Tankdecke ist seitlich auf eine Breite von 2,50 m abgeschrägt. Diese unscheinbare Einrichtung dient dazu, die Löschung des Schiffes schneller und ohne nennenswerten Zeitaufwand für das Zusammenschoren der Ladung vornehmen zu können.

In Laderaum 4 wurde die Tankdecke versuchsweise zum Schutze gegen Greiferschäden mit einem ca. 5 cm dicken eisenarmierten Bitumenbelag versehen.



Querschnitt Laderaum mittschiffs

Ballastsystem:

Das Schicksal fast aller Spezialschiffe wie Tanker, z. T. Fruchtschiffe und eben der Bulk-Carrier ist, dass sie nur in einer Richtung mit Ladung versehen sind und die Reise zum Ladeort im Ballast fahren müssen. Diese Fahrt ist auf dem Rhein die übliche und bietet in den allermeisten Fällen keine Komplikation.

Für Seeschiffe wird dies jedoch zum Problem. Erfahrungsgemäss sollte ein solcher Schiffstyp ca. 40-50% der Ladefähigkeit Ballast fahren können, um gut und sicher allen Wetterverhältnissen gewachsen zu sein.

Bekanntlich sind normale Frachtschiffe in Ballastfahrt sehr rank, d. h. sie neigen gerne zu starkem Rollen, selbst bei geringer Dünung. Kurswechsel oder das Herabsetzen der Geschwindigkeit sind vielfach die einzigen Mittel, um Schiff und Besatzung genügend Sicherheit zu bieten.

Um bei Tankern und Bulk-Carriers auch bei Leerfahrt die normale Sicherheit zu geben, und was schliesslich sehr wichtig ist, auch bei ungünstigen Seeverhältnissen eine normale Fahrzeit einhalten zu können, werden die Ballasttanks gleich derart angeordnet, dass eine normale Stabilität jederzeit gewährleistet ist.

Auf MS Regina können ca. $\frac{2}{3}$ des Ballastes in Doppelbodentanks und Tieftanks und $\frac{1}{3}$ des Ballastes in Tanks gefahren werden, die direkt unter dem Gangbord angeordnet sind.

Es liegt nun in der Geschicklichkeit des Kapitäns, die Ballastmenge und Verteilung derart zu wählen, dass bei maximaler Sicherheit für Schiff und Besatzung die günstigste Fahrgeschwindigkeit erreicht werden kann.

Die zwei Ballastpumpen leisten total 600 m³/h, was auch bei schnellster Beladung des Schiffes genügt, um alles Ballastwasser rechtzeitig auszupumpen.

Kathodischer Schutz der Ballasttanks:

Jeder Binnenschiffer kennt die Macht des Seewassers in Bezug auf Korrosion. Rost ist der Todfeind der Schiffe, besonders derjenigen, welche mit Ballasttanks ausgerüstet sein müssen. MS Regina wurde mit der modernsten Einrichtung versehen, um diesen Schädling zu bekämpfen. 1250 Stücke Magnesium-Elektroden wurden nach genauer Berechnung in die Tanks verteilt, so dass in jedem Spantenfeld bis in die äusserste Ecke jeder Eisenteil gegen Verrostung geschützt ist.

Diese Elektroden werden an Stelle des Eisens zerfressen; sie können hingegen leichter ersetzt werden als zerfressene Eisenplatten und Spanten. Der Ersatz der Elektroden kann ohne Werft- oder sonstige Aufenthalte erfolgen, was ebenfalls einen wichtigen Faktor bedeutet.

Decksmaschinen:

Durch das Fehlen der Ladebäume wurden nur Deckswinden für die Bedienung der MacGregor-Lukendeckel benötigt, d. h. zwei Winden mit 3 t Zugkraft.

Für die Verholmanöver stehen vorn und hinten je eine Verholwinde mit zwei Spillköpfen und einer Trommel zur Verfügung mit drei Geschwindigkeiten und einer Zugkraft von 10 t. Auf der Back steht eine Ankerwinde mit sechs Geschwindigkeiten und einer maximalen Zugkraft von 26 t. Für die Übernahme von Proviant, Schmiermitteln usw. stehen achtern zwei kleine Ladebäume mit je 1 t Hubkraft und achterkant Laderaum 5 zwei Derricks mit je 0,5 t Hubvermögen zur Verfügung, die mit den oben angeführten Maschinen bedient werden können.

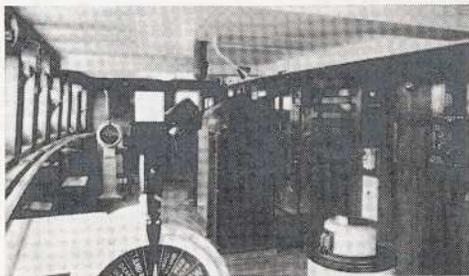
Navigationseinrichtung:

Für jeden Nicht-Berufs-Seemann ist die Kommandobrücke ein grosser Anziehungspunkt, nicht nur, weil auf der Fahrt von dort aus das ganze Geschehen um das Schiff herum überblickt werden kann, sondern auch wegen der Vielfalt der Apparate und Einrichtungen, die dem Kapitän und den Offizieren die Navigation des Schiffes erleichtern sollen. So finden wir einmal die Ruderanlage, dem modernsten Stand der Technik entsprechend eingerichtet. Man kann

von Hand auf hydraulischem Wege, von Hand auf elektrohydraulischem Wege oder vollautomatisch in Verbindung mit dem Kreiselkompass das Ruder bedienen. Der Rudergänger kann nun tags für die normalen Decksarbeiten freigemacht werden. Nachts wird in der Regel nach alter Sitte von Hand gesteuert, damit die Matrosen die Handhabung des Ruders nicht verlieren.

Weiter finden wir auf der Brücke den Kreiselkompass, mit Abzweigungen zu seinen «Töchtern» beidseitig auf der Nock, in der Selbststeueranlage wie erwähnt, im Radargerät und im Funkpeiler. Der Kreiselkompass besitzt Luftkühlung und konnte deshalb auf der Brücke als Navigationsgerät aufgestellt werden.

Eine Radaranlage ist wohl heute das interessanteste Gerät auf einem Schiff. Auch auf diesem Gebiet ist die Entwicklung nicht stillgestanden, sondern hat eine beachtliche Neuerung gebracht, die «True-Motion»- oder auf gut Deutsch «Wahre-Anzeige»-System heisst. Bei den bisher üblichen Radaranlagen steht das eigene Schiff im Mittelpunkt des Radarbildes und alles darum liegende Land und Fahrzeuge bewegte sich. Nach dem neuen System steht das Land wie auf einer Landkarte still, Norden wie auf einer Karte oben und alles in natura Bewegliche inkl. das eigene Schiff bewegt sich auf dem Radarschirm in der wahren Richtung und in der dem Massstab entsprechenden Geschwindigkeit. Diese Einrichtung erleichtert dem mit dieser Anzeige vertrauten Navigator die Arbeit wesentlich, fällt



Werftbild

Im Vordergrund links: Maschinen-Telegraph; rechts: «Anschütz»-Kreisel-Kompass; Mitte: Hastie-Anschütz, Ruderstand mit automatischer Steuerung; dahinter (leicht verdeckt): DECCA-Radaranlage; an der Decke: Teleskop zu magnet. Kompass; oberhalb der Fenster: Instrumente zur Überwachung der Ruderanlage, Motoren-Drehrichtung und -Drehzahl sowie Gegensprechanlage.

doch das zeitraubende (und deshalb vielfach gemiedene) «plottern» d. h. zeichnen der Geschwindigkeitsdreiecke zur Ermittlung der wahren Fahrtrichtung und Geschwindigkeit eines «Gegners» weg.

Selbstverständlich befinden sich eine Funkpeilanlage mit eingebauter Kreiseltochter, eine Echolotanlage mit Anzeiger im Steuerhaus und Schreiber im Kartenhaus, eine mit den Laderäumen verbundene Rauchalarm- und CO₂-Feuerlöschanlage, Telefon- und Gegensprechanlage, automatische Nebelhornanlage sowie selbstverständlich die Maschinentelegraphen und Schlepplag-Anzeige auf der Kommandobrücke.

Und trotz dieser Technisierung der Navigation müssen auf der Brücke in Wind und Wetter und durch langjährige Erfahrung hartgesottene Männer stehen, die dem Schiff den Weg durch die Weltmeere zeigen, die unentwegt bei Tag und Nacht, klarem Himmel, Nebel oder Regen, glatter See und Sturm nach den einem Schiff, seiner Besatzung und Ladung drohenden Gefahren Ausschau halten. Instrumente und Apparate können versagen, Kapitän und Besatzung dürfen nicht versagen.

Die Funkanlage:

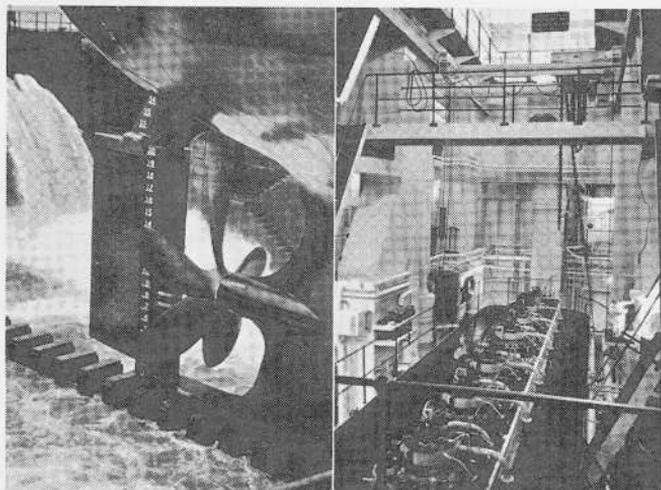
Sende- und Empfangsanlage sowie die dazugehörigen Hilfsapparate, wie z. B. zur automatischen Sendung der Notrufzeichen bei Gefahr und der Autoalarmanlage zur Auslösung eines Alarms, wenn irgend ein Schiff das Notrufzeichen ausstrahlt, sind auf unseren speziellen Wunsch hin im sogenannten Konsolenaufbau übersichtlich und vom Sitz des Funkers aus bedienbar, eingerichtet. Bewusst wurde darauf verzichtet, die Anlage für den Telephonieverkehr auf lange Distanzen einzurichten. Die Reichweite für den Telephonverkehr beträgt ca. 400 Seemeilen oder ca. 750 km, was etwas mehr als einer Tagesfahrt entspricht.

Die Maschinenanlage:

Einen imposanten Eindruck macht auf jeden Besucher der riesig grosse Maschinenraum mit seinen vielen kleinen und grossen Maschinen und Apparaten. Es sollte fast scheinen, dass es unmöglich ist, all' die Funktionen und Zusammenhänge zu kennen. Und doch werken dort mit unermüdlichem Fleiss eine stattliche Anzahl meist junger Leute an den Maschinen herum, schalten und drehen an Hebeln und Rädern, beobachten Manometer, Thermometer, Öl- und

Bild links: Der fünfflüglige Propeller des Schiffes. Das links einströmende Wasser dient zur Füllung des Docks. Nach Fertigstellung von Anstricharbeiten an der Außenhaut ist das Schiff bereit zum Ausdocken.

Photo G. Keller



Werftbild

Bild rechts: Blick auf die Zylinderstation mit den acht Zylinderköpfen; sie liegt zwischen dem 2. und 3. Stockwerk. Der ganze Maschinenraum umfasst in seiner Höhe fünf Stockwerke.

Wasserstände und schreiben die wichtigsten Begebenheiten in das sogenannte Logbuch ein.

Im Maschinenraum wird nicht nur die Kraft für die Fortbewegung des Schiffes erzeugt, sondern auch die Stromversorgung, Wasserversorgung, Ventilation und Heizung betrieben.

Als Besonderheiten im Maschinenraum sind folgende zu nennen:

Hauptmaschine:

Sie ist ein Typ Sulzer mit der Bezeichnung 8 SD 72, was für den Fachmann folgendes bedeutet: 8 Zylinder Schiffs-Dieselmotor mit Zylinderdurchmesser 72 cm. Die Leistung beträgt bei 125 Touren pro Minute 5600 PS. Gebaut wurde diese Maschine bei der Lizenzfirma CRDA in Trieste, da die Firma Gebr. Sulzer in Winterthur damals nicht termingerecht liefern konnte.

Der Hauptmotor ist für den Betrieb mit Schweröl eingerichtet. Schweröl hat eine gewisse Ähnlichkeit mit Kesselöl und ist dickflüssig wie Honig, jedoch nicht so schmackhaft. Wenn dieses Öl sorgfältig gereinigt und auf eine von der Dickflüssigkeit oder Viskosität abhängige Temperatur aufgeheizt wird, kann es genau so gut wie Dieselöl an Dieselmotoren verwendet werden. Nachteile wie die zusätzliche Heizvorrichtung mit Dampf, die grösseren Separatoren für die Reinigung, die häufigeren Überholungen aller mit Schweröl in Berührung kommenden Maschinen sowie höherer Verschleiss an Zylinderinsätzen, Kolbenringen und Kolbenringnuten werden durch den wesentlich billigeren Preis des Schweröls gegenüber dem Diesel- oder sogar

Gasöl mehr als nur aufgewogen. Der Betrieb mit Schweröl ist trotz den genannten Nachteilen immer noch beträchtlich billiger als mit Dieselöl.

Schmierölbehandlung:

Schmieröl hat bei richtiger Pflege eine unglaublich lange Haltbarkeit. Aus diesem Grunde wurde speziell dieser Seite ebenfalls die volle Aufmerksamkeit geschenkt. Auf MS Regina erhalten die Hilfsmotoren alle ca. 300 Betriebsstunden und der Hauptmotor ca. alle 600 Betriebsstunden vollständig neuwertiges, blitzblank gereinigtes Schmieröl, ohne dass die Reederei nur für einen Franken Mehrauslagen hätte. Im Gegenteil, Maschinen mit reinem, säure- und wasserfreiem Öl geschmiert, nützen sich wesentlich weniger schnell ab. Auf diese Art dürfte ein Schmierölwechsel vor 40 000 Betriebsstunden nicht zu erwarten sein. Die Reinigung des Öls erfolgt durch einen speziellen Spaltfilter, dessen Reinigung in einer Viertelstunde möglich ist, ohne dass sich der Bedienungsmann zu verschmutzen braucht.

Elektrische Anlage:

Auf MS Regina wurde der an Land längst bekannte, jedoch auf Seeschiffen erst seit kurzer Zeit Anklang findende Drei-Phasen-Wechselstrom angewendet. Die Vorteile gegenüber Gleichstrom sind sehr gross. Vor allem benötigen die Elektromotoren weder Anlasskontrollen noch Anlasswiderstände, keine empfindlichen Kollektoren und Kohlenbürsten. Weiter kann der Wechselstrom durch einfache Transformatoren auf jede beliebige Spannung transformiert werden.

Die kostspieligen und empfindlichen Umformer fallen somit weg.

Als Betriebsspannung wurden 440 V 60 Per. gewählt, wobei alle Apparate ebenfalls mit der in Europa üblichen Stromart 380 V 50 Per. betrieben werden können. Als weitere bedeutende Verbesserung gegenüber früheren Systemen darf erwähnt werden, dass sämtliche Starkstromschalter für alle Stromverbraucher an zentralen Stellen gut geschützt angeordnet sind und vom betreffenden Verbraucher aus mit Schwachstrom über Schützen ferngesteuert werden können.

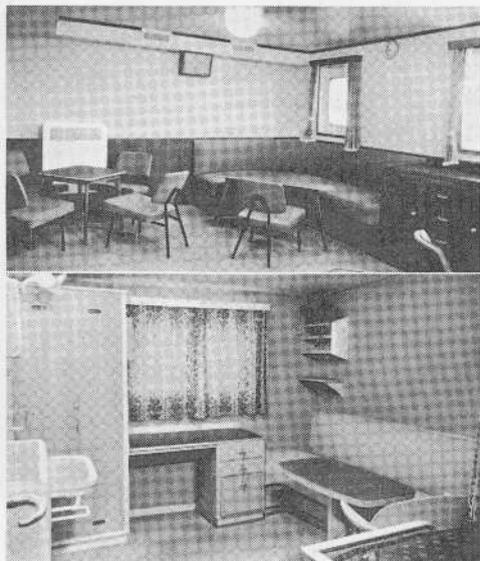
Es liegt auf der Hand, dass die Unterhalts- und Reparaturkosten auf MS Regina für die E-Anlage nur einen Bruchteil gegenüber andern Schiffen sein werden.

Ventilationssystem:

Aus der Erfahrung bei andern Reedereien, die zur Hauptsache staubige Massengüter fahren, wurde die Belüftungseinrichtung für den Maschinenraum und die Wohnräume der Besatzung mit Fein-Luftfiltern versehen. Die bestehenden Ventilatoren können nach Wunsch während dem Laden oder Löschen staubiger Güter auf die Filter umgeschaltet werden. In den Räumlichkeiten entsteht bei geschlossenen Türen und Fenstern ein leichter Überdruck, der das Eindringen von Staubpartikeln an allen Ritzen und beim Ein- und Austreten des Personals aus den Räumen verhindert. Welchen enormen Vorteil diese Filteranlage für Schiff und Besatzung hat, kann nur ermesen, wer bereits mit der Verladung von Kohle oder Bauxit zu tun gehabt hat.

Wohnungseinrichtungen:

Bei der Planung und Ausführung der Wohn-, Ess- und Schlafräume wurde bewusst auf jeden Luxus verzichtet, weil MS Regina nicht, wie es sonst bei Trockenfrachtern vielfach der Fall ist, nebenbei als Passagierschiff dienen soll. Es wurde besonderer Wert auf eine praktische und vor allem wohnliche Ausstattung der Räume gelegt. Dies dürfte voll und ganz gelungen sein, denn alle bisherigen Besucher und selbst die sehr kritisch eingestellte Besatzung haben sich nur lobend über die sorgfältige Ausstattung und Zusammenstellung der Farben geäußert. Nein, mein lieber Leser, dies ist nun wirklich kein Eigenruhm, denn für diese Ausführung zeichnen weder scharf rechnende Kaufleute noch realistisch denkende Ingenieure, sondern eine mit feinem Geschmack und lebhafter Fantasie ausgestattete Frau, die Tochter des Besitzers der



Werftaufnahmen

Oben: Mannschafts-Salon

Unten: Kabine des Chief-Steward

Bauwerft. Sie hat die schmecken Möbel entworfen, die abwaschbaren Plastik-Tapeten in verschiedenen Farben bestimmt und die dazu passenden Vorhänge, ja sogar die Verzierung der Storen ausgewählt.

Jedes Besatzungsmitglied ist «Besitzer» einer eigenen Wohn-/Schlafkabine mit fließend Wasser, wo es sich als Individuum aufführen und fühlen kann.

Der Kapitän sowie seine engsten Mitarbeiter, Chief-Eng. und Chief-Mate, haben zusätzlich einen Arbeitsraum sowie Bad resp. Duscherraum samt WC zur eigenen Verfügung. Der zweite Offizier und zweite Eng. bewohnen einen etwas grösseren Wohn-/Schlafraum und haben dazu noch einen eigenen Toilettenraum mit Dusche. Die übrigen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften haben gemeinsame, wohl rangmässig unterteilte Toiletten-, Duschen- und WC-Räume zur Verfügung.

Zum Leben an Bord gehört natürlich auch die Verpflegung.

Für die Aufbewahrung der Lebensmittel stehen drei Kühlräume zur Verfügung, und zwar für Fleisch, Gemüse und Fisch, sowie ein grosser Lagerraum für Kartoffeln, Mehl, Konserven und, was nicht vergessen werden darf, die Getränke. Was denken Sie, wieviele Flaschen an Bier,

Wasser und allerlei Limonadengetränke auf einer Reise vertilgt werden? Rechnen Sie: 38 Mann Besatzung für 35 Reisetage und jeder trinkt pro Tag nur zwei Flaschen, ergibt somit «nur» 2660 Flaschen. Rechnen Sie auf die gleiche Art aus, wieviel Gemüse, Fleisch, Kartoffeln, Mehl, um nur die wichtigsten Artikel zu nennen, in den Lagerräumen mitgeführt werden müssen, um den hart arbeitenden Seefahrern eine abwechslungsreiche, schmackhafte und vitaminreiche Nahrung auf den Tisch stellen zu können. Vergessen wir ja die Gewürze und sonstigen Zutaten nicht, denn auf dem Ozean hat der Konsumverein noch keinen Laden aufgestellt, und auch die Migros kommt mit dem Wagen nicht vorbei, wenn etwas im Proviantraum vorzeitig ausgegangen ist.

Zur Zubereitung der Gerichte steht auf der MS Regina eine moderne, vollelektrische Küche zur Verfügung, wie sie in vielen Hotels nicht anzutreffen ist. Wir sehen eine Kartoffelschälmaschine, Kaffeemaschine, Crèmerührer, Teigknetter und selbstverständlich einen grossen «sechslöcherigen» Kochherd sowie auch einen Backofen, in dem jeden Tag frisches Brot und zum «z'Morge» die frischen Weggli und Gipfeli gebacken werden. Bitte meine Damen, staunen Sie diese Wunderküche nur an, Sie finden keine Geschirrwaschmaschine darin, aus dem einfachen Grunde, weil das Essgeschirr gar nicht in der Küche gewaschen und aufbewahrt wird, wie bei Ihnen zu Hause. Dazu existieren auf allen modernen Schiffen, nicht nur auf der MS Regina, spezielle Pantry's, wo sich die Pantry-Boys alle Tage «von Berufs wegen» hinter das aus den Essräumen zurückkommende Geschirr stürzen können.

Zum Essen stehen den Mannschaften und Offizieren schön ausgestattete, geräumige und

vor allem helle Essräume und zum Zusammensitzen sogenannte Rauchsalons zur Verfügung, deren Ausstattung in modernem und doch einfachem Stil gehalten ist.

Für Repräsentationszwecke dient noch ein besonders geschmackvoll ausgestatteter Salon.

Der Vollständigkeit halber ist noch anzufügen, dass auch die allgemein üblichen «Eignerräumlichkeiten», dann das obligatorische Spital sowie Wohn-/Schlafräume für einen Lotsen, einen Supercargo (Ladungsbeauftragter) und Zollbeamten vorhanden sind.

Auch an die Zerstreung und Unterhaltung der Besatzung auf den langen Seereisen ist gedacht worden. Jedes Besatzungsmitglied hat in seinem Raum einen Anschluss an die Zentralantenne für seinen eigenen Radio. Zudem befindet sich im Salon eine Musikzentrale mit Tonbandgerät, Plattenspieler und Radio samt Verstärkeranlage, um die in den Gemeinschaftsräumen eingebauten Lautsprecher speisen zu können.

Nun, lieber Leventina-Leser, die Besichtigung ist zu Ende; hat Ihnen unsere Regina gefallen? Halt, der Kapitän ruft noch etwas, ah ja, er will uns noch mit einer letzten «Feinheit» des Schiffes bekanntmachen: Wünschen Sie zum Abschied noch einen Whisky-Soda? Oder haben Sie lieber Gin? Etwas Vermouth dazu? Vielleicht liebt die Dame dort einen Malaga? Pflüml gibt es auch und echten Baselbieter Kirsch für ganz gut geeichte Herren natürlich. Und schon hat der erste Kapitän von MS Regina, Herr K. Ruppert aus Bremen, das «Sesam» in seiner Kabine geöffnet. In den Genuss dieser Gunst kommen nur ganz besondere Gäste, und dazu gehören Sie, lieber Leventina-Freund, heute auch.