

Motorfahrgastschiff „Reichenau“

Die stillen Winkel sind bekanntlich rar geworden. Auch am Bodensee. Da die Mehrzahl der „motorisierten Zugvögel“ den Drang hat, im Geschwader zu bleiben, fallen sie im wesentlichen auf dem Obersee ein. Das kommt dem Untersee zustatten, der sich bis heute eine gewisse Unberührtheit bewahren konnte. Er beginnt an der Rheinbrücke in Konstanz, weitet sich unterhalb des verträumten schweizerischen Gottlieben, treibt eine nördliche Ausbuchtung bis Radolfzell vor, während aus der südlichen der Rhein abfließt. Was im Obersee sich in Weite verliert, ist hier alles nahegerückt. In seiner Mitte umfängt er wie eine Perle die Insel Reichenau, die „reiche Au“.

Nach dieser Insel, dessen Kloster die Kulturlandschaft prägte und von dem das Abendland ein Jahrtausend lang sein Licht empfing, erhielt das am 20. Juni d. J. feierlich in den Dienst gestellte, von einer in der Tracht ihrer Insel gekleideten jungen Reichenauerin getaufte Schiff seinen Namen. Die neue „Reichenau“ hatte zwar schon eine Vorgängerin, die aber — weil zu klein und den Anforderungen nicht mehr genügend — nach 33 Dienstjahren aus dem Verkehr gezogen wurde.

Wie die alte „Reichenau“ wurde auch das neue Schiff von der Bodan-Werft in Kreßbronn konstruiert und erbaut nach einem Entwurf des Bundesbahn-Zentralamtes München. Das Schiff ist für den planmäßigen Linienverkehr zwischen Radolfzell—Reichenau—Konstanz—Stein a. Rh. bestimmt, faßt 250 Personen und führt nur eine Schiffsklasse. Damit das Schiff auch bei hohem Wasserstand die Rheinbrücken in Konstanz und Stein a. Rh. unterfahren kann, war

Bild 10: Die neue „Reichenau“



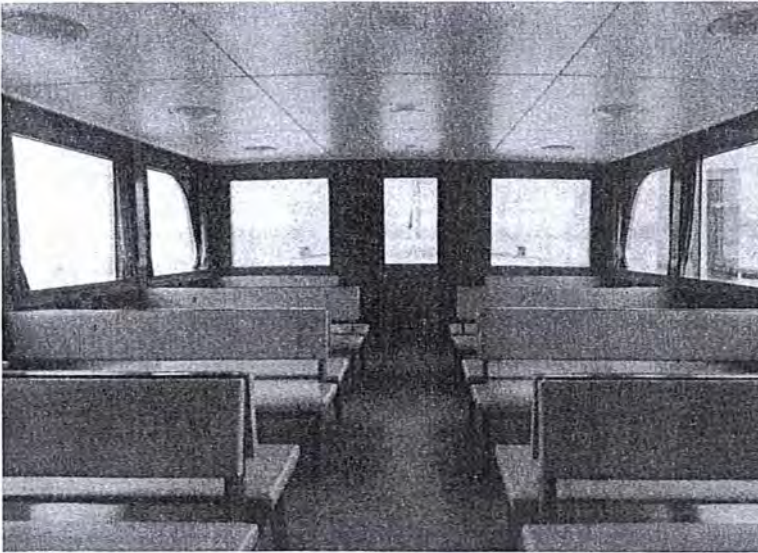


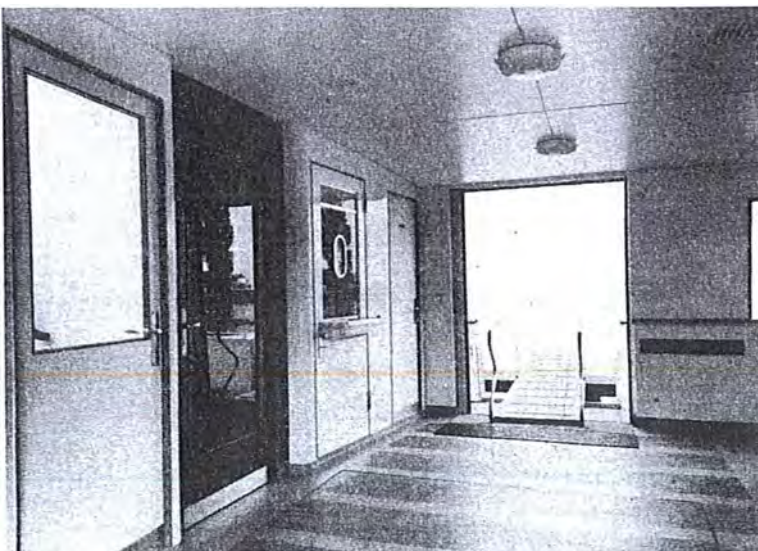
Bild 12: Fahrgastraum im Achterschiff

dessen Bauhöhe beschränkt, das Steuerhausdach mußte abnehmbar und damit leicht sein, es wurde daher in Kunststoff ausgeführt. Die Seitenteile des Steuerhauses mit den Ausstell- und Schiebefenstern können umgeklappt werden. Wie die Generalansicht des Schiffes zeigt (Bild 11 — siehe Faltblatt), gliedert sich die Steuerhausform gut in die moderne, schnittige Kontur des Schiffes ein.

Abmessungen des Schiffes:

Länge über alles	34,6 m
Breite über alles	7,3 m
Breite im Hauptspant	5,4 m
Seitenhöhe bis Hauptdeck	2,2 m
Wasserverdrängung leer	80,2 t
Tiefgang leer	1,1 m
Geschwindigkeit	25 km/h
Motorleistung	350 PSe
Antrieb	1 Schraube

Bild 13: Einsteigdeck



Der Schiffskörper ist auf Längsspannten gebaut, die Nähte sind genietet, die Stöße geschweißt und röntgengeprüft. Die Außenhautbleche sind sandstrahlentzündert und erhielten einen Zinkstaub-Unterwasseranstrich. Neun Schotten teilen den Schiffskörper in zehn Schotträume. Es ist ein Zweiabteilungsschiff, d. h. das Schiff ist bei voller Besetzung noch schwimmfähig, auch wenn zwei nebeneinanderliegende Schotträume durch ein Leck überflutet sind.

Die Säle auf Deck, versenkt eingebaut, sind zweckentsprechend und geschmackvoll ausgestattet. Der vordere Saal ist natur Eiche verschalt, hat grünbezogene Polsterbänke und rotmarmorierten Kunststoffbodenbelag. Die seitlichen Klappische sind mit gelbem Kunststoff belegt. Der hintere Saal ist natur Nußbaum verschalt. Polsterbänke, Tische und Fußbodenbelag sind in gleicher Ausführung wie im vorderen Saal, nur verschiedenfarbig. Die Einbauten im Einsteigdeck sind aus dem Generalplan zu ersehen. Der Raum ist farbig gestrichen, Zugänge und Türen zu den Sälen sind naturholzverschalt. Im Linienverkehr ist das Schiff nicht bewirtschaftet. Es ist jedoch eine kleine Anrichte eingebaut mit Kühlschrank, Spüle und elektrischem Kocher für die Bewirtung bei längeren Sonder- und Gesellschaftsfahrten. Durch geschickte Raumausnutzung konnten im Steuerhausaufbau kleine Räume für Rettungswesten und Geräte eingebaut werden. Die Freidecks haben ein mit Formflex-Kunststoff gedichtetes Holzdeck und bequeme weißgestrichene Stahlrohr-Doppellattenbänke.

Im geräumigen Steuerhaus sind außer den nautischen Einrichtungen, der Schiffsfunkanlage und der Musikübertragungsanlage Fernbedienungs- und Fernüberwachungseinrichtungen eingebaut, die es dem Schiffsführer von seinem Standort aus ermöglichen, die Maschinen- und elektrische Anlage zu bedienen und zu überwachen. Auch der Scheinwerfer auf dem vorderen Saaldach wird von hier aus höhen- und seitengedreht. Der Maschinenraum ist vom Einsteigraum und direkt vom Steuerhaus aus über einen Niedergang begehbar. Durch den Einmotorenantrieb ergab sich im Maschinenraum eine übersichtliche und frei zugängliche Anordnung der technischen Einrichtungen und Hilfsmaschinen. So konnten außer dem ölgefeuerten Warmwasserkessel für die Schiffsheizung auch die Druckwasseranlage, ein wellenbetriebener Gleichstromgenerator, ein Luftverdichter für Anlaßluft, die elektrische Lenz- und Feuerlöschpumpe, die Lenzventilstation, eine Luftflasche, die elektrische Hauptschalttafel und alle sonstigen für den

Der Schiffskörper ist auf Längsspannten gebaut, die Nähte sind genietet, die Stöße geschweißt und röntgengeprüft. Die Außenhautbleche sind sandstrahlentzündert und erhielten einen Zinkstaub-Unterwasseranstrich. Neun Schotten teilen den Schiffskörper in zehn Schotträume. Es ist ein Zweiabteilungsschiff, d. h. das Schiff ist bei voller Besetzung noch schwimmfähig, auch wenn zwei nebeneinanderliegende Schotträume durch ein Leck überflutet sind.

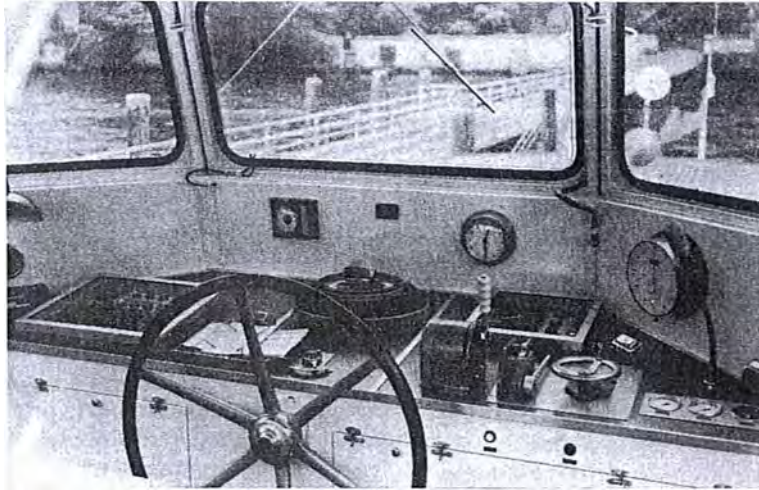


Bild 14: Steuerstand

Bordbetrieb notwendigen Einrichtungen im Maschinenraum eingebaut werden.

Als Antriebsmotor wurde ein 12-Zyl.-MWM-RHS-518-V-12-Motor gewählt mit einer Leistung von 350 PSe bei $n = 1500$ U/min, der über ein elektromagnet. ZF-Wendegetriebe, Type Bw 200 V, die dreiflügelige Schraube antreibt und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 25 km/h gibt. Motor und Wendegetriebe sind elastisch gelagert.

Der Brennstofftank ist im Schottraum vor dem Batterieraum, der Trinkwassertank im Hauptdeckaufbau eingebaut. Die Behälter werden auch hier von außen auf der Galerie bzw. vom Aufbaudach aus gefüllt. Der Stromversorgung des Schiffes dient ein 115-V-BBC-Gleichstromgenerator mit einer Leistung von 8 kW in Pufferschaltung mit einer 110-V-Batterie. Eine am Motor angebaute 300-W-Lichtmaschine 24 V mit zugehöriger Batterie dient zum Betrieb des Schiffswendegetriebes und der Signalanlagen, eine weitere 130-W-Lichtmaschine 12 V mit Batterie zum Betrieb der UKW-Schiffsfunkanlage. Zur Ermöglichung rascher Rudermanöver in den beengten Rheindurchfahrten erhielt das Schiff ein Hitzler-Dreiflächenruder mit Axiometer-Steuerung.

Ein wirkungsvoller Abluftventilator zur Entlüftung des Maschinen- und Batterieraumes, der beiden WC und der Kasse ist hinter dem Maschinenraum eingebaut.

Der Maschinenraum ist körper- und luftschallisoliert, aber auch die an diesen Raum angrenzenden Schiffsbleche, Rohrleitungen, Schächte und der Ruderraum sind gegen Körperschall isoliert. Auf die Bodenplatten über der Schiffsschraube wurde zur Dämpfung der Erschütterungen durch die Wasseransläge an den Schiffskörper Korkbitumen aufgetragen. Durch diese sorgfältigen Maßnahmen und den Einbau eines Absorptions-Auspuffschalldämpfers ist auch dieses Schiff erschütterungs- und lärmfrei. Planer und Konstrukteure haben alles getan, daß eine Fahrt mit dem Schiff Freude und Erholung bringt.

Als Abschluß sei hier noch auf eine Besonderheit hingewiesen. Schiffe sind stets weiblichen Geschlechtes, z. B. die „Stuttgart“, die „Reichenau“, die „Bremen“. Drei Gründe soll es dafür geben, wie ein Schweizer Gast bei der Indienststellungsfahrt vorbrachte: auch bei Schiffen lege man größten Wert auf gute Körperformen, auch Schiffe sollten stets gut angestrichen sein, auch Schiffe könnten nur von einem Mann geführt werden.