

Die Jungfernfahrt der «Regina»

Wir kehren zurück von der Probefahrt. Eine Fahrt, die uns zeigen soll, ob die stolze Regina auch die Erwartungen, die wir an sie stellen, erfüllen wird. Es ist, als ob die Regina über die Überheblichkeit der Menschheit leicht lächeln würde, und mit Hilfe von Neptun und seinen Trabanten führt sie uns zu Anfang einen kleinen Tanz vor und zeigt uns mit schadenfroher Miene, wie klein und kümmerlich wir sind, wie machtlos der Mensch ist, wenn die Natur ein ernstes Wort spricht. Und doch folgt die Regina getreu ihren von uns angegebenen Weg, erfüllt alle Ansprüche und Forderungen, denn sie merkt, dass sie von guten und sicheren Händen geführt wird, dass der Geist, den das Schiff beseelt, mit dem Geist der menschlichen Führung übereinstimmt, und die Harmonie, die zwischen Schiff und Mensch geschaffen werden muss, wird bereits in den ersten Lebensstunden des Schiffes für beide Teile hineingelegt.

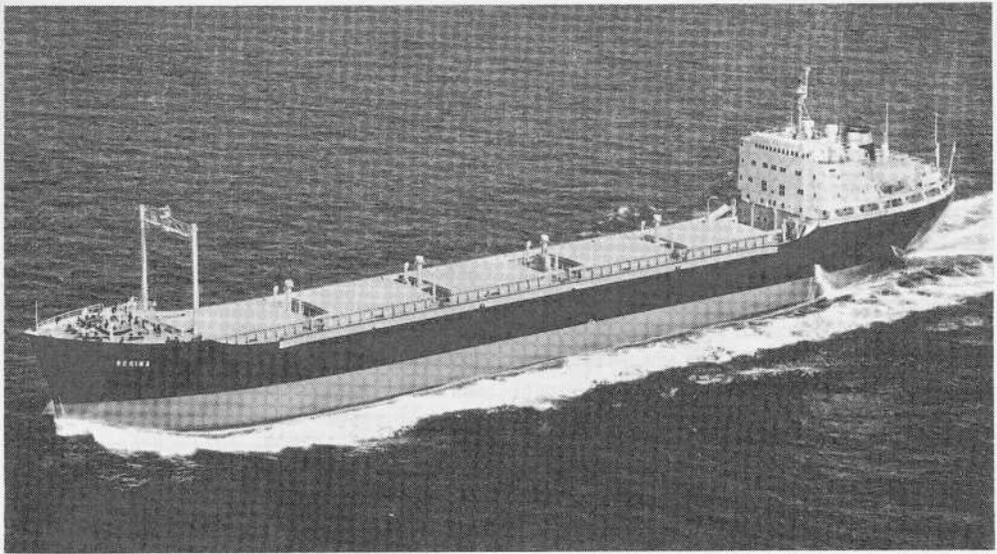
Nun liegt die Regina sauber geputzt und im festlichen Kleid am Pier in Antwerpen. Der Tag der Übernahme des Schiffes durch die Reederei hat begonnen. Wir schreiben den 24. Mai 1958, und erwartungsvoll sind Menschen und Schiff auf den Moment eingestellt, wo die feierliche Zeremonie beginnt, wo die Werftdirektion das Schiff verabschiedet, wo alle Mitarbeiter, die teilgenommen haben, dem Schiff das Gefüge zu geben, welches erforderlich ist, um allen Aufgaben, die es zu erfüllen hat, gerecht zu werden, mit stolzen, aber auch mit etwas wehmütigen Gefühlen das Schiff seiner Bestimmung übergeben. Mit herzlichen Worten dankt Herr Dr. Jaquet der Werft und allen denen, die mitgewirkt haben, eine Einheit zu schaffen, die hinsichtlich der Lademöglichkeit, der Wohnverhältnisse für die Besatzung, der vorzüglichen Leistung der Maschine und der schönen, schlanken Linie des Schiffes ihr Bestes getan haben, um das hinauszutragen in die Welt, was davon zeugen möge, von echtem Kaufmannsgeist, echtem Seemannsbrauch und höchster technischer Vollkommenheit.

Der Flaggenwechsel wird vollzogen. Der Kapitän dankt mit kurzen Worten dem Reeder für das Vertrauen, das ihm gegeben wird, dieses stolze Schiff führen zu können, und im Vertrauen auf die Schiffbaukunst der Werft und die Tüchtigkeit seiner Besatzung übernimmt der Kapitän

die Führung des Schiffes. Auf sein Kommando «Achtung, hiss Flagge» steigt langsam und majestätisch die Schweizerflagge am Heck auf. Die Menschen stehen, ergriffen von der feierlichen Handlung, lautlos auf dem Bootsdeck, der Kapitän salutiert, und wieder ist die schöne Schweiz um ein stolzes Schiff reicher geworden.

Vieles ist noch zu tun. Das Schiff muss für die Reise nach den Vereinigten Staaten und zurück mit Proviant für 40 Personen ausgerüstet werden. Es müssen noch viele Ausrüstungsgegenstände an Bord genommen werden, denn auf See kann man nichts kaufen, kann man seine Vorräte nicht ergänzen. Es bedarf also einer sorgfältigen Kalkulation und guten Organisation, um alle die Dinge zu erfassen, die erforderlich sind, eine solche Reise ohne Bedenken und ohne Risiken anzutreten und durchzuführen. Sieht man als Aussenseiter der Geschäftigkeit der Besatzung zu, so meint man, einen Ameisenhaufen vor sich zu haben. Alles läuft scheinbar durcheinander, hin und her, von vorn nach achtern, bepackt mit Kisten, Kasten und Säcken und dergleichen mehr. Und doch ist alles gut überlegt. Jeder Schritt, jeder Handgriff ist nicht umsonst, die Zeit muss genutzt werden, denn pünktlich soll das Schiff fahren, und Argumente, dass das Schiff nicht fertig werden könnte auf Grund von Verzögerungen durch Übernahme der Ausrüstung oder des Proviantes, stehen nicht zur Debatte. Das bedeutet, dass alles gut organisiert sein muss, schiffsseitig als auch von Land. Da rollen die LKWs heran, beladen mit vielen, kaum aufzählbaren Gütern. Da schwingt der Ladebaum heraus, und eine Schlinge nach der andern geht über die Reeling, wo sie von der Besatzung fach- und sachgemäss abgenommen wird.

Es ist der 27. Mai 1958 nachmittags. Pflagsten hat die Besatzung noch im Hafen verbringen können. Doch nun wird es ernst, wir sollen heute fahren. Alle Bestände sind an Bord. Heizöl für die Maschine, Frischwasser für Küche und zum Waschen, Proviant und viele andere Ausrüstungsgegenstände sind verstaut worden und liegen immer griffbereit und wohl geordnet an Ort und Stelle. Der Hafenslotse kommt an Bord, drei Schlepper fassen den Riesen an, die Leinen und Drähte werden von Land losgeworfen, und langsam setzt sich die Regina in Bewegung und



MS Regina auf See

Bild: Skyphotos, Lympe Airport, Kent

beginnt ihre erste Fahrt zur Schleuse. Werden wir Glück haben und gleich durchschleusen können? Denn Antwerpen ist ein Welthafen, und der Schiffsverkehr aus allen Himmelsrichtungen, von allen Ländern der Erde, konzentriert sich hier in einer geballten Form. Täglich werden 50 bis 70 Schiffe aller Grössen abgefertigt, die alle durch die Schleuse müssen, um die Schelde zu gewinnen oder aber um von der Schelde in den Hafen zu gelangen. Es kann also vorkommen, dass man stundenlang auf das Durchschleusen warten muss, und das ist nicht immer sehr angenehm, zumal wenn man es eilig zu haben meint. Wir haben unermessliches Glück, die Schleuse ist frei, und wir können ohne Zeitverlust in die Schleuse gehen. Nach Abfertigung durch die Wasserschutzpolizei, die uns die letzte Fahrerlaubnis gibt, gehen wir am 28. Mai durch die Schleuse, werden mit Schlepperassistenz von der Schleuse frei geschleppt, bis wir stromrecht liegen, werfen um 01.05 Uhr am 28. Mai den Schlepper los und treten nun unsere erste Reise an. Wir dampfen bei guter Sicht und schönem Wetter die Schelde abwärts. Wenn hierbei der Ausdruck «dampfen» gewählt wird, so ist damit gesagt, dass das Schiff mit eigener Kraft und ohne fremde Hilfe in Fahrt geht. Unsere Hauptmaschine ist ein Sulzer-Motor und braucht natürlich keinen Dampf, aber es würde nicht ganz seemännisch klingen, wenn es heissen würde, «motorisieren

die Schelde abwärts». Dieser Ausdruck «dampfen» oder «versegeln» stammt noch aus der guten alten Zeit, als man noch keine Motoren kannte und erst das Segel, dann die Dampfmaschine für die Fortbewegung des Schiffes sorgten.

Wir machen gute Fahrt. Das Wetter ist ruhig und klar, und allmählich können wir die Fahrt steigern und kommen bald auf volle Fahrt. Noch haben wir an Bord Lotsenberatung. Der erste Lotsenwechsel vollzieht sich in Vlissingen. Dort wird der Flusslotse ausgewechselt gegen den Seelotsen. Die Entfernung von Antwerpen bis Vlissingen beträgt 40 Seemeilen. Von Vlissingen bis zur Seelotsenstation 29 Seemeilen. Eine Seemeile ist gleich 1852 Meter. Wir erreichen die Seelotsenstation am 28. Mai um 06.00 Uhr, setzen den Seelotsen ab und treten nun endgültig unsere erste Seereise an. Gott sei Dank, alles liegt nun hinter uns. Wir können nun ungestört das tun, was erforderlich ist, das Schiff sicher und schnell an seinen Bestimmungsort zu bringen. In diesem Falle ist es Hampton Roads, der Hauptkohlenverladehafen an der Ostküste der Vereinigten Staaten. Unser Schiff soll dort ca. 13 600 Tonnen Kohle für Europa laden.

Die berühmte oder berüchtigte Strasse von Dover wird bald erreicht sein. Bekanntlich haben alle Passagiere, die einmal diese Strasse mit einem Wochenboot vom Kontinent nach Dover

gefahren sind, stets sehr schlechtes Wetter, mit haushohen Wellen und mit viel seckranken Passagieren erlebt. Wir möchten diesen Passagieren dieses Erlebnis auch nicht schmälern, kann doch die Strasse von Dover bei schlechtem Wetter für Wochenboote und kleine Fahrzeuge recht unruhig sein. Doch wenn wir sagen, dass schlechtes Wetter im Durchschnitt nur zu 30% in der Strasse auftritt, so dürfte das wohl dem Maximum recht nahe kommen. Wir jedenfalls haben das schönste Wetter, und die Küsten von Southforeland, von Dover und Folkestone liegen im leichten Dunst, doch für uns gut sichtbar an unserer Steuerbordseite.

Da braust etwas durch die Luft. Ein kleines Sportflugzeug kommt aus der Richtung Dover auf uns zu, und wir erkennen es als Flugzeug für Skyphotos. Die Piloten werden unser Schiff, welches noch im Flaggenschmuck fährt, von allen Seiten bildlich festhalten und somit der Mit- und Nachwelt die erste Fahrt der Regina erhalten.

Nicht allein aber, dass wir die Küste und all die Schiffe, die in unserer Nähe sind, mit blossem Auge sehen, unser Radar, wohl der modernste Apparat, den es in dieser Ausführung gibt, ist eingeschaltet, und wir beobachten und kontrollieren jetzt seine Genauigkeit auf Distanz, klare Wiedergabe des Bildes und Einstellung auf Geschwindigkeit und müssen feststellen, dass wir mit diesem Radar gut bedient sind. Nun hat der Nebel, der ja in diesem Gebiet sehr häufig auftritt, seine Schrecken zum grössten Teil verloren.

Gegen 10.00 Uhr am 28. Mai passieren wir Dover und laufen nun mit guter Fahrt durch den englischen Kanal, entlang der Südküste von England. Schon am 29. Mai in den Morgenstunden wird Bishop Rock Leuchtturm (Scilly Island) passiert und somit der englische Kanal verlassen; der Nordatlantik liegt vor unseren Blicken. Der Nordatlantik, der besonders im Winter recht unartig sein kann, der zerfetzt wird durch schwere Stürme und Orkane und wohl mit zu den sturmreichsten Seegebieten des Nordens gelten kann. Doch diesmal ist er sehr zahm. Ganz geringe Windstärken bringen etwas Bewegung in die weite Wasserfläche. Die Sonne verbreitet eine wohlige Wärme über die Weite. Doch, wird es so bleiben und wie lange wird es so bleiben? Der Nordatlantik ist tückisch, und man kann ihm nicht über zwölf Stunden hinaus so recht trauen. Am nächsten Tag treten schon unmerkliche Veränderungen ein. Der Himmel bezieht

sich langsam, der Wind dreht verschämt nach OSO, das Barometer hat keine Lust mehr zu steigen, bleibt vorläufig hartnäckig stehen und zeigt allmählich leichte Tendenz zum Fallen. Ab 24 Grad westlicher Länge wissen wir, dass sich so ein kleines Stürmchen entwickelt. Das Barometer fällt jetzt ohne Hemmungen, der Wind hat seine Schamhaftigkeit verloren und zeigt schon jetzt sein wahres Gesicht, versteift sich aus SO, und die See macht das Spiel mit und treibt die Wellen wie Koblode über die weite Fläche. Doch unsere Regina berührt das vorläufig wenig. Unverändert hält sie ihre Geschwindigkeit und misst jetzt ihre Stärke mit den immer stärker werdenden Wellen. Allmählich dreht der Wind weiter nach rechts über Süd nach SW und nimmt an Stärke weiter zu. Regen setzt in Böen ein, das Barometer fängt sich wieder und hat nur noch ganz schwache Tendenz zum Fallen. Es weht Windstärke 7 bis 8. Die See bezeichnen wir mit sehr grober See, doch was sehr unangenehm sich auswirkt, ist die jetzt aufkommende Dünung aus westnordwestlicher



Photo J. Zuberbühler

Der schweizerische Honorar-Generalkonsul in Antwerpen, Meyer, überreicht Kapitän Ruppert den Seebrief der «Regina». Der Seebrief beurkundet, dass das Schiff zur Führung der Schweizer Flagge berechtigt ist. Er dient zur Kennzeichnung des Schiffes und enthält zu diesem Zweck neben dem Namen des Reeders die wesentlichsten Angaben über Grösse und Vermessung des Schiffes.

Richtung. Jetzt muss sich die Regina schon etwas anstrengen, um sich nicht zu sehr von der See und der Dünung schütteln zu lassen. Doch sie nimmt es geradezu mit graziöser Haltung. Zwar stampft sie jetzt, wird zornig und schüttelt sich, muss auch manche Dusche über sich ergehen lassen, aber sie lässt sich nicht beirren, kraftvoll und beherrschend stampft sie durch die Wassermassen, wirft verächtlich grosse Wassermengen zur Seite und bahnt sich ihren Weg mit einer Geschwindigkeit von noch immer 12,5 Knoten pro Stunde durch den Nordatlantik. Wind und See drehen langsam nach West, dann ein plötzlicher Windsprung nach Norden mit steigendem Barometer. Das Zentrum des vor uns gelegenen Tiefdruckgebietes ist passiert, und wir befinden uns auf der Rückseite desselben. Allmählich flauen Wind und See ab, auch die Dünung hat an Heftigkeit verloren, und unsere tapfere Regina hat ihre erste Schlechtwetterprobe glänzend überstanden.

Wir nähern uns den Neufundlandbänken. Ein Gebiet, das um diese Jahreszeit, also im Mai und Juni, besondere Überraschungen bieten kann. Hier trifft sich nämlich die Grönlandgesellschaft in Form von grossen Eisbergen. In diesem Gebiet vollzog sich im Jahre 1912 die grösste Schiffs-tragödie, als der englische Schnelldampfer «Titanic» auf seiner Jungfernfahrt einen Eisberg gerammt hatte und das Schiff innerhalb kurzer Zeit mit weit über 1000 Menschen in die Tiefe sank. Heute hat man dieses Gebiet besonders gesichert, insofern, dass man sogenannte Eispatrollschiffe ausgelegt hat, die während der Eiszeit das gesamte Gebiet kontrollieren und alle 6 Stunden an alle Schiffe Meldungen geben, die die Schiffe von etwaigem Auftreten von Eisbergen oder Eisfeldern unterrichten. So ist die Gefahr wohl abgewendet worden, und es dürfte schon zu einer Seltenheit werden, sollte ein Schiff wirklich einmal mit einem Eisberg dort Bekanntschaft machen. Immerhin heisst es dann, vorsichtig sein und nichts ausser acht lassen, denn Vorsicht ist der beste Schutz und die beste Sicherheit. Bei schönstem Wetter fahren wir südlich den Neufundlandbänken vorbei, und es wird nun bedenklich warm. Weniger, dass die Luft diese Wärme verbreitet, nein, das Wasser möchte dieses Mal beteiligt sein. Der Golfstrom kommt zur Geltung, und wir messen Wassertemperaturen bis zu 30 Grad Celsius. Wenn diese Temperaturen auch nicht häufig sind, so liegen die mittleren Werte im Golfstrom innerhalb dieses Gebietes doch zwischen 24 und 28 Grad.

Natürlich merken wir an der Fahrt des Schiffes, dass es nicht nur warmes Wasser ist, sondern dass auch ein nicht ganz unerheblicher Strom setzt, und zwar leider entgegen unseres Kurses. Wenn wir bislang mit 14,7 und mehr gefahren sind, geht jetzt die Fahrt herunter auf 13,6 Knoten, das heisst also, dass hier ein Gegenstrom von ca. 1 bis 1,5 Seemeilen pro Stunde herrscht. Unverändert hält das schöne Wetter an, ruhige See, leichte Winde und ein breiter Sonnenschein. So ist die Seefahrt wirklich ein Vergnügen.

Die USA-Küste ist nicht mehr allzuweit von uns entfernt. In den Abendstunden des 6. Juni loten wir den ansteigenden Meeresboden. Die Wassertiefen verändern sich jetzt sehr schnell, gehen von 1700 Faden, das sind 3110 Meter, innerhalb einer Stunde auf 100 Faden oder 183 Meter. Wir nennen das die 100-Faden-Grenze, und sie gibt uns eine weitere Kontrolle, dass wir unsere Position gehalten haben, und dass in kurzer Zeit die ersten Leuchttfeuer der US-Ostküste in Sicht kommen werden. Pünktlich gegen 03.00 Uhr am 7. Juni sehen wir das Leuchttfeuer des Feuerschiffes «Chesapeake» in der Kimm (Horizont) auftauchen. Es kommt eben an Steuerbord in Sicht, und wir halten nun etwas südlicher vom Feuerschiff, um den Lotsendampfer ansteuern zu können.

Um 05.00 Uhr am 7. Juni erreichen wir die Einfahrt vom Chesapeake River, nehmen den Seelotsen an Bord und fahren nun wieder unter Lotsenberatung 24 Seemeilen bis zur Quarantänestation. Dort wird geankert, die Quarantäne- und Immigrationsbeamten kommen an Bord, und nun beginnt der Behördenapparat zu arbeiten. Das Schiff wird jedoch bald dem freien Verkehr übergeben, d. h. wir haben alle Formalitäten erledigt und können nun mit dem Land Verbindung aufnehmen. Der Anker wird gelichtet, und es geht weiter nach der Reede von Newport News, wo wir gegen 08.30 Uhr ankern und dort nun warten müssen, bis unsere Ladung bereit liegt.

Die erste Ausreise ist glänzend verlaufen und von uns aus günstig abgeschlossen worden. Wir haben eine Strecke von der Seelotsenstation der Schelde bis zur Seelotsenstation von Hampton Roads von 3482 Seemeilen oder 6448 Kilometern in 10 Tagen 3 Stunden und 36 Minuten zurückgelegt und dabei eine stündliche Durchschnittsfahrt von 14,31 Knoten erzielt.

Werden wir nun lange auf die Ladung warten müssen? Diese Frage zu beantworten ist zur Zeit etwas schwierig, denn der Kohlentrack liegt

augenblicklich nicht so sehr günstig. Doch wir sind optimistisch und lassen uns von der günstigen Zeit überraschen.

*«Doch mit des Geschickes Mächten,
ist kein ewiger Bund zu flechten.»*

Wenn uns das weite, freie und majestätische Meer auch immer dasselbe und ewige Lied singt, das Lied der Klarheit, der Reinheit und der unbedingten Beständigkeit, so ändern sich diese Symptome an Land in einem undurchsichtigen «Kohlenstaub».

K. Ruppert, Kapitän M/S Regina