

Noch ´n RoRo!

Nicht mehr ganz neu, aber trotzdem einen kleinen Bericht wert, ist das bei Rhenania Junior erschienene RoRo „Scotia Seaways“ (Rhe Jun 291 A). Das Modell ist auch in den Varianten „Maersk Exporter“ (Rhe Jun 291) und „Stena Scotia“ (Rhe Jun 291 B) erschienen. Letzteres stellt den aktuellen Zustand dar.

**Das Vorbild**

Die „Maersk Exporter“ wurde im Jahre 1996 von der japanischen Werft Miho abgeliefert und zunächst für das Tochterunternehmen Norfolk Line auf Felixstowe-Scheveningen eingesetzt. Zusammen mit dem Schwesterschiff „Maersk Importer“ folgte man bei der Konstruktion zumindest ansatzweise dem Design des „Maersk Anglia“-Typs (C 21), allerdings mit einer deutlich größeren Ladekapazität. Trotz des damals für die Japaner günstigen Währungslevels des Yen, ging die Werft anschließend in die Insolvenz.

Die beiden Frachter erhielten drei Ladedecks und fest installierte Rampen im Schiffsinnen, um das Ladegeschäft zu beschleunigen. Zusammen mit der recht hohen Servicegeschwindigkeit von 18 Knoten, konnte jeden Schiff damit einen Umlauf pro Tag absolvieren. Als Antrieb dienen zwei Sulzer-Hauptmaschinen mit jeweils 4.500 kW. 12 Trucker finden im Aufbau Platz in Einzelkabinen, hinzu kommen ca. 32 Mann Besatzung. Auf den drei Decks stehen 1.562 Lademeter zur Verfügung, vermessen ist das Schiff mit 13.017 GT. Zum Vergleich, die im Hintergrund der Bilder zu erkennende „Tor Magnolia“ (CFC 24) kommt auf 3.831 Lademeter.

Als „Maersk Exporter“ war das Schiff bis 2010 im Dienste von Maersk/Norfolk, danach ging es zunächst an DFDS. Für rund ein Jahr verlegte das Schiff in die Irische See, bevor dann Stena übernahm. Als „Stena Scotia“ ging es wieder zurück in den Kanal, zurzeit pendelt die immerhin schon über 20 Jahre alte Frachtfähre zwischen Killingholme und Rotterdam. Augenscheinlich ist die bescheidene Größe dennoch wirtschaftlich zu betreiben.

Um noch wirtschaftlicher, aber auch umweltfreundlicher und für die Menschen an Bord komfortabler unterwegs zu sein, hat Stena jüngst in ein hochmodernes, technisches System investiert. An Bord der „Stena Scotia“ arbeitet die neueste Generation einer Software, die von ABB geliefert wurde und unter dem Namen DEGO IV vermarktet wird. Zusammenfassend funktioniert diese Software so: von 60 Sensoren werden Daten an den Zentralrechner übermittelt, Daten aus der Maschine (Drehzahlen,

Temperaturen etc.), von den Rudern (tatsächlich Ruderlagen, Hydraulikdruck etc.), den Propellern (Drehzahl, Pitch etc.), von den Anti-Heeling-Tanks (jeweils die letzten beiden Roll-Bewegungen) uvm. Daraus, und aus den nautischen Daten, berechnet das System den zu jedem Moment optimalen Betrieb/Zustand der beteiligten Anlagen.

Ziel ist es, zwischen fünf und sieben Prozent Kraftstoff zu sparen, die Rollbewegungen um 20 – 40 Prozent zu reduzieren und den Gebrauch der Ruder um 15 – 60 Prozent zu reduzieren! Ob diese im Alltagsbetrieb im bisweilen rauen Fahrtgebiet des Schiffes prognostizierten Einsparungen tatsächlich erreicht werden können, werden die nächsten Monate zeigen müssen.



Das Modell

Schon wieder ein RoRo von Matti Bröcher? Ja, genau. Diese doch eher kleinen Frachtfähren führen zumeist ein recht unauffälliges Leben, was sie als Modell aber vielleicht gerade spannend erscheinen lässt.

Auf den ersten Blick fallen folgende Dinge auf: der scharfe Knick in der Bordwand von der Back nach achtern ist gut getroffen; die Bemalung ist vollständig und sauber (wie immer!) ; der Guss ist insgesamt sehr ordentlich, aber: achtern hat der liebe Matti Bröcher ganz darauf verzichtet, dem Übergang zum Unterwasserschiff die richtige Kontur zu geben; der Schornstein



scheint etwas zu schlank zu sein und die Schrift am Aufbau (der Schiffsname) ist seltsam unscharf (verpixelt).

Besonders schön gelungen sind die filigrane Konstruktion der Heckklappe und das davor befindliche Dach über den Moorings, das dünne und mit Stützen versehene Schanzkleid auf dem Wetterdeck und der detaillierte Signalmast auf dem Peildeck. Wenn es jetzt noch die Spurmarkierungen auf dem Wetterdeck gegeben hätte...