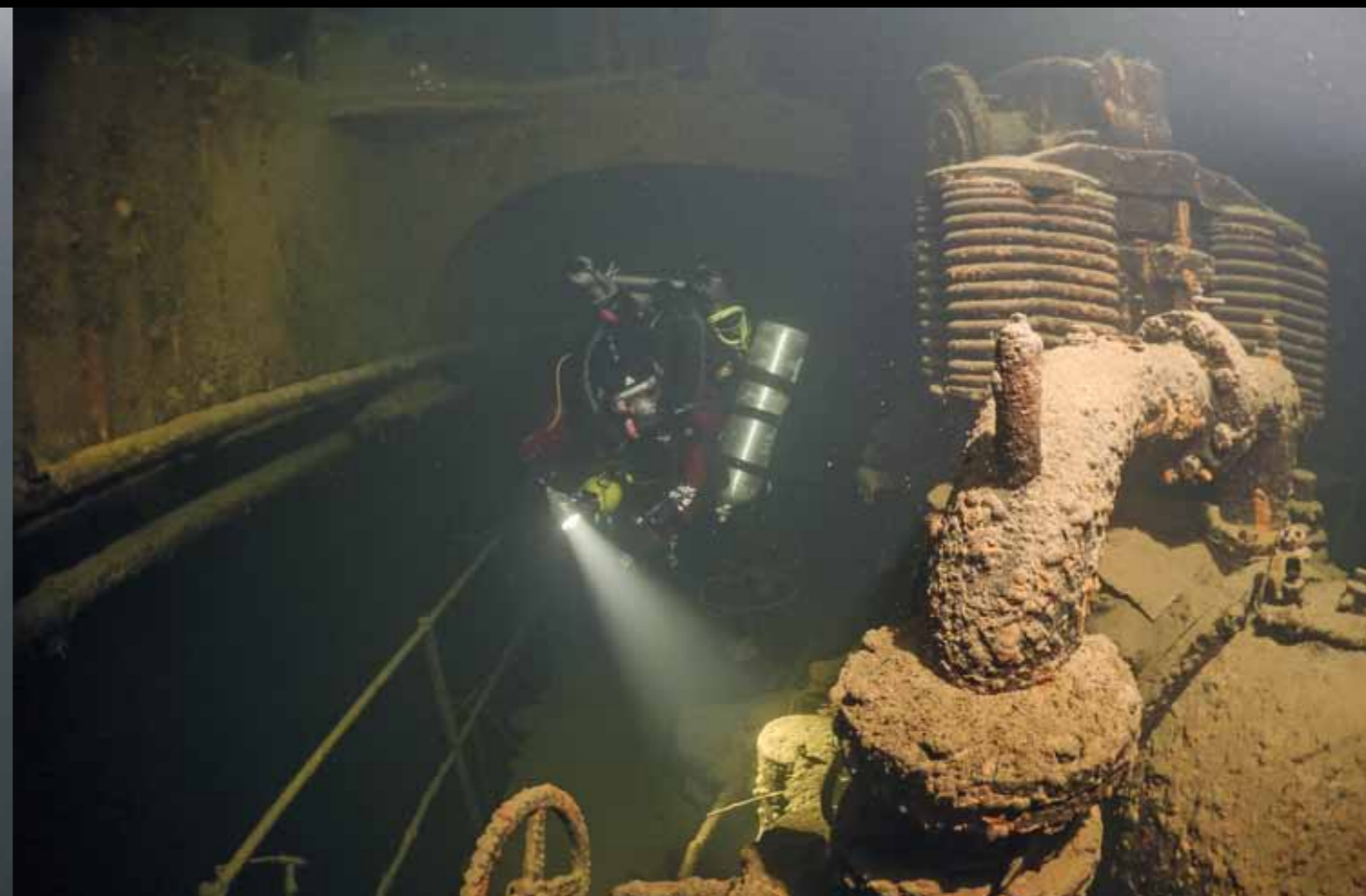




112



*Oben* Einer der acht Zylinderköpfe der Hauptmaschine.

*Mitte* Im schneckenförmigen Gehäuse des Turboladers wird die Zuluft für den Motor verdichtet.

*Linke Seite* Die Hauptmaschine steht in der Mitte des hallenartigen Maschinenraums. In einer Tiefe von etwa 70 Metern ist sie von der ersten Plattform umgeben. Die zweite Plattform folgt auf 73 Metern, die dritte auf 78 Metern. An den Stirnseiten der Hauptmaschine ist ausreichend Platz, um zwischen den Ebenen zu wechseln und die umlaufenden Balkone zu besichtigen.

Die Orientierung ist zunächst einfach. Die 1.400 Tonnen schwere, 12 Meter hohe und fast 20 Meter lange Hauptmaschine steht zentral im hallenartigen Maschinenraum. Der Einstieg durch die große Öffnung, die sich zwischen den Aufbauten und dem Kamin auf etwa 50 Meter Tiefe befindet, führt den Taucher daher direkt auf den Zylinderkopf. Um

den Ausgang wieder zu erreichen, kann man aus allen Bereichen des Maschinenraums zur Hauptmaschine schwimmen und an dieser auftauchen, am besten an den Stirnseiten, wo sich ein breiter Schacht bis zum Boden des Maschinenraums auf-tut. Rund um die Maschine verlaufen Plattformen und Balkone auf verschiedenen Ebenen. Verbun-

113



*Unten* Eines der zwei großen Abgasrohre. Die Isolierung ist teilweise abgefallen.

*Linke Seite* Die oberste Etage des Maschinenraums besteht aus einem Aufbau rund um den Kamin. In dem u-förmigen Gang (oben) kommt man an mehreren Materiallagern (links) vorbei, auch ein Ersatzzahnrad für die Steuerkette (rechts) steht noch neben der Tür, die in den Werkstattgang führt.



den sind sie über zahlreiche Treppen. Dieser Bereich ist deutlich enger und trübt sich schnell ein.

Der 8-Zylinder-Reihenmotor von Burmeister & Wain, Typ 8K98FF, teilt sich funktional auf zwei Bänke à vier Zylinder auf, die in einem Motorblock sitzen. Für je vier Zylinder gibt es einen MAN-Abgasturbolader auf der Steuerbordseite. Das schneckenhausförmige Gehäuse in 66 Metern ist gut zu erkennen. Bei diesem Motor wurden sowohl die Frischluft als auch die Abgase auf der

Steuerbordseite zugeführt beziehungsweise abgeleitet. Die oftmals übliche Aufteilung von „kalter“ und „heißer“ Seite war hier nicht gegeben. Auf der Backbordseite findet man in 73 Metern die Zuführung und Überwachung des Schmieröls. Schiffsmotoren dieser Größe erhalten in der Regel eine Füllung Schmieröl über die gesamte Lebensdauer, was eine aufwendige Filterung und Aufbereitung des Schmieröls erfordert. Der Treibstoff wurde über den Zylinderkopf zugeführt. Mit zwei Meter

Hub und 98 Zentimeter Bohrung hat der Motor einen Gesamthubraum von mehr als zehn Kubikmetern. Neben Diesel konnte er mit Schweröl (HFO, Heavy Fuel Oil) oder Rohöl betrieben werden. Aus Preisgründen wurde Diesel nur zum Anlassen und in küstennahen Gewässern verwendet, ansonsten kam Schweröl zum Einsatz.

Die oberste Etage des Maschinenraums befindet sich in einem Aufbau, der auf dem Hauptdeck in 55 Metern rund um den Kamin verläuft. Vorbei

an Regalen und Behältern kann man in Richtung Heck einen Rundgang durch diesen Bereich machen. Die Abgasrohre treffen erst einige Meter weiter oben zusammen, so öffnet sich der Raum und man kann von unten in den Kamin hineinleuchten. An der heckwärtigen Wand des Rundgangs befinden sich neben Stapeln an Ersatzrohren und Leitungen auch der Boiler für die Inertgasanlage sowie die zwei großen Boiler, die zur Erwärmung der Tanks nötig waren. Teile der Wasseraufbereitung