

PARAT, vom Modell zum Original (von Axel Baier)

An einem trüben und regnerischen Augusttag 2007 waren wir in einem Modellbau-Geschäft in Hamburg-Harburg. Und da stach es uns ins Auge: Das ultimative Angebot für den Graupner-Schlepper „PARAT“, Bausatz, Beschlagsatz, zwei Voith-Schneider-Antriebe sowie zwei Akkus für freundliche 479,00 Euro. (UVP ca. 700,00 Euro)

Wir waren schon lange auf der Suche nach diesem Bausatz, da das Internet uns versprochen hat, mit Voith-Schneider-Propellern kann man(n) geil fahren. ((Frau auch...)). Also dann, auf zum Geldautomat, und oh Wunder, der Bitte nach Bargeld wurde entsprochen. OK, gekauft und ab damit nach Hause...

Zu Hause angekommen, wurde natürlich als erstes mal geschaut, was haben wir denn da? Ein Bausatz, viel weißes Plastik, eine Anleitung, wo etwas von dem Schiff erzählt wird.

Es ist ein langer Abend geworden, die Recherche im Netz hat uns gezeigt, das Schiff gibt es noch, und es liegt nicht weit entfernt, in Brunsbüttel. Schön, dann schauen wir doch mal weiter im Netz: da ist die Homepage der Reederei, der die „PARAT“ gehört. Na dann mal durch die Seite gesurft, und da steht sie, die Telefonnummer der „PARAT“. Für diesen Abend war es natürlich zu spät, dort noch anzurufen, aber morgen ist ja auch noch ein Tag. Es folgten einige, zum Teil sehr intensive Telefonate, bis es sechs Wochen später, Anfang Oktober soweit war: Wir haben einen Besuchstermin auf dem Schlepper der Begierde.

An einem Freitagmorgen war es dann soweit. Gemütlich über Landstrassen ging es nach Brunsbüttel, vorbei an Elmshorn und Glücksstadt haben wir so gegen 11 Uhr dann den Hafen von Brunsbüttel und den Eingang zum Nord-Ostsee-Kanal erreicht. Am Eingang zum Kanal-Bereich mussten wir an einen Kontrollposten halten und uns ausweisen. Zu unserer Überraschung lagen dort bereits zwei Besucherausweise sowie ein Parkausweis für uns bereit. Danke an die Reederei Hans Schramm sowie an den Kapitän der „PARAT“



Mit Kamera, Bauplänen und Notizblock bewaffnet ging es dann über die Schleusentore auf die andere Seite des Nord-Ostsee-Kanals, wo der Schlepper festgemacht war. Am Kai angekommen, wurden wir schon lautstark vom Kapitän begrüßt. Es war Ebbe, und die „PARAT“ lag sehr tief. Die seitliche Leiter war schon an die Kaimauer gelehnt und da mussten wir nun hinunter. Klasse Idee, für Angelika natürlich wieder kein Problem, aber für mich bedeutete dieses eine große Überwindung. An Bord angekom-

men, wurden wir vom Kapitän, vom Maschinisten und von dem Auszubildenden zum Schiffsingenieur herzlich begrüßt.

Und dann ging es sofort los, der Kapitän führte uns über sein Schiff, vom Bug zum Heck, von der Ankerwinde zur Schleppwinde. Er erklärte uns die komplexe Feuerlöschschrüstung, im Notfall wird die „PARAT“ als Feuerlöschschlepper im Bereich Brunsbüttel einge-

setzt, und nimmt dabei bis zu acht Feuerwehrmänner der BF/FF Brunsbüttel auf.

Nach einer ausführlichen Führung über die Decks folgte ein Ausflug in den Führerstand. Der Führerstand bestach durch eine gewisse Behaglichkeit, Teppich auf dem Boden, mit Holz eingefasste Fenster, Schalttafeln mit großen mechanischen Schaltern. Natürlich waren auch Computer an Bord, so z.B. das Navigationssystem, ein hübscher großer Monitor. Auch die Multimedia-Ausstattung war nicht zu verachten: So wird der Schlepper von einem Pioneer-Autoradio mit Fernbedienung beschallt, über den gespielten Sender haben wir allerdings Stillschweigen vereinbart.



Es waren nun bestimmt schon zwei Stunden vergangen, in denen uns der Kapitän das Schiff gezeigt hat, und jetzt besteht der Maschinist auf seinem Recht: Er will uns sein Reich, den Maschinenraum zeigen.

Vom Führerhaus in den Maschinenraum geht es eine enge und steile Treppe hinunter in den Bauch des Schleppers. Es schlägt uns warme Luft, so um die 35 Grad, entgegen, vermischt mit dem verführerischen Duft aus Diesel und Öl. Die Maschinen der „PARAT“, die Hauptmaschinen sowie die Hilfsmaschinen werden permanent vorgeheizt, auf ca. 60 bis 70 Grad um einen sofortigen Einsatz zu garantieren. Der Maschinist zeigte uns seinen Wirkungsbereich, und der war beeindruckend. Dass ein Schlepper eine Werkstatt an Bord hat, gut, das dachte ich mir schon, aber dass da unten im Maschinenraum auch eine Waschmaschine stand, das fand ich schon recht überraschend.

Aber uns wurde noch mehr berichtet, z.B. „voll tanken“. Wir alle tanken unsere Autos, da gehen so ca. 50 bis 70 Liter Treibstoff hinein. Wenn die „PARAT“ voll tanken muss, sind 60 Tonnen Treibstoff angesagt, das macht so ca. 71.500 Liter Diesel, roten Diesel (Heizöl). Unter Volllast, 24 Stunden am Tag, sind die Tanks in fünf Tagen leer. Der Maschinist, ein kleiner stämmiger Mann, erzählte uns noch einige lustige und auch traurige Geschichten von der „PARAT“.

Angelika und ich hockten auf der Treppe im Maschinenraum und lauschten andächtig den Erzählungen, bis der Maschinist, ich nenne ihn ab jetzt „das Gespenst“ aufstand und eine Kanne Öl holte. Öl für seine Maschine, es wurden ein paar Schmierstellen geölt, und dann ging es los.

Für „das Gespenst“ war es ein Vergnügen die Steuerbord-Maschine anzulassen, um uns die Kraft des Schiffes zu zeigen. Der Motor startet, Leerlaufdrehzahl 200 U/min, aber warum denn nur Leerlaufdrehzahl? Im selben Moment reißt „das Gespenst“ den Regler auf, und der alte Diesel (KHD) läuft fast 950 U/min, erlaubt sind nur 900 U/min. Gewaltig laut da unten. Und ganz nebenbei, der Antrieb, der Voith-Propeller ist eingekuppelt, die „PARAT“ bewegt sich etwas. Es war ein Schauspiel zu sehen, wie so ein großer Motor läuft, und wenn es auch nur drei Minuten waren, das waren 10 Liter Diesel. Nun dann wurde der Motor wieder gestoppt, aber leiser wurde es nicht, im Gegensatz: Um solche Motoren zu starten, wird Druckluft benötigt, viel Druckluft. Auch hier war es für „das Gespenst“ wieder

ein Vergnügen seine Möglichkeiten zu zeigen, also Kompressor an, und die Drucklufttanks wieder aufgefüllt. Wer denkt, dass Dieselmotoren laut sind, dem sage ich, so ein Kompressor schlägt die Dezibel-Zahl um einiges. Aber was soll es, wir sind ja keine Weicheier, und wer braucht schon Ohrenschützer?

Nach ca. 1,5 Stunden im Maschinenraum war es an der Zeit, diesen zu verlassen. Es war jetzt so gegen 14 Uhr, und in der Messe stand das Mittagessen auf dem Tisch, aber was war das? Da standen fünf Teller auf dem Tisch. Klasse, wir sind zum Mittagessen eingeladen. Die Vorfrende auf das Mittagessen wurde leider dadurch getrübt, dass Angelikas Handy schellte und sie unverzüglich nach Hamburg musste. Schade. Also dann, wehmütig verabschiedeten wir uns von der Besatzung der „PARAT“ und machten uns auf den Weg. Bei der Verabschiedung bestanden sowohl der Kapitän als auch der Maschinist darauf, dass wir einmal wiederkommen, denn sie wollen das fertige Modell sehen und auch fahren. Es muss wohl in der Nähe des Liegeplatzes einen Feuerlöschteich geben, da wollen die „großen Kinder“ dann mal spielen. Ja dann, schauen wir mal...

Unser Dank gilt hier nochmals der Mannschaft der „PARAT“, die uns alle Fragen sehr geduldig und ausführlich beantwortet haben, **VIELEN DANK**. Und allzeit eine Handbreit Wasser unter der Propellerschutzplatte...