

Rückblende: Umbau Prospekta

Rundschau Nr.11, 1960

Nach dem ersten erfolgreichen Einsatz unserer "Prospekta" vor den Küsten der Niederlande, dem eineigenes Unternehmen der PRAKLA an Versuchsfahrten in der Nordsee vorausgegangen war, verlohnt es sich wohl, noch einmal zurückzublenden:

M.S. "Prospekta" kam mit nur einem Tag Verspätung, bedingt durch eine stürmische Schleppfahrt bei Windstärken bis 8 vor der englischen Küste am frühen Nachmittag des 8. Juli 1959 in Brake/Unterweser an. Da Zollformalitäten in Elsfleth erledigt werden konnten, legte der holländische Hochseeschlepper sofort ab und dampfte in Richtung Heimat zurück. Der werfteigene Schlepper der Elsflether Werft und ein weiterer nahmen "Prospekta" an die Trossen, und ab ging es in Richtung Elsfleth. Inzwischen war ein Plan seitens der Reederei entworfen worden, der im wesentlichen den zeitlichen und den terminmäßigen Ablauf der ersten Arbeiten festlegte. In dieser Anweisung hieß es:



Ankunft in Brake



Erste Arbeitsstufe: Das Schiff ist sofort zu entladen. Die Gegenstände sind von der Bauaufsicht der PRAKLA (Ing. Helmut Schrader, Herr Degenhardt) eingehend zu begutachten. Die Bauaufsicht hat Verschrottung und gegebenenfalls die notwendigen Reparaturen zu veranlassen. Sie klärt alle auftretenden Fragen mit der Werft, mit dem Germanischen Lloyd, mit der Seeberufsgenossenschaft usw. Hinter diesen Worten steckte ein ungeheurer Arbeitsanfall, der in acht Tagen erledigt sein mußte. Nach erster Besichtigung wurde am gleichen Nachmittag entladen. Wissen Sie, was in so einen kleinen Dampfer alles hineinpaßt? Am Kai türmten sich Kabel, Ersatzteile und sonstige nicht mehr verwendbare Gegenstände zu Bergen. Jedes verwendbare Stück wurde für den Zoll aufgenommen und registriert.

Zweite Arbeitsstufe: Sie umfaßt den Ausbau der zwei Hauptmotoren, je 500 PS, und deren Weiterleitung zur Grundüberholung nach Bremen. Auch sämtliche Motorenersatzteile wurden nach der zolltechnischen Abfertigung mitgeschickt. Nach Reinigung und restloser Zerlegung der Haupt- und zweier Hilfsmaschinen wurde der Reparaturauftrag nach Vorlage des Angebotes erteilt. Einige nicht im Ersatzteilstock vorhandene Teile konnten von deutschen Firmen hergestellt werden, sodaß die erste und zunächst wichtigste Terminklippe umschiffbar war.

Dritte Arbeitsstufe: Sämtliche schadhafte Teile mußten aus dem Schiff ausgebaut und der Umfang der Reparaturen und Umbauten festgestellt werden.



Umbau I



Umbau II



Umbau III

Vierte Arbeitsstufe: Arbeits- und Lieferlisten mußten angefertigt werden, aus denen die erforderlichen Reparaturen an der Schiffshaut, am Schiffsinernen, an der Tankanlage, der Rohrleitung, der elektrischen Kabel ersichtlich waren, und die Reederei mußte die gewünschten Umbauten fixieren. Diese Unterlagen wurden in einer wahren Rekordzeit bis zum 27. 7. von der Werft erstellt. Sie bildeten eine Grundlage zur Einholung eines Preisangebotes.

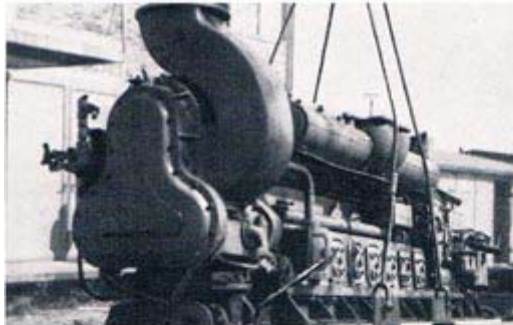
Der Zuschlag fiel an die Elsflether Werft. Inzwischen hatten die technische Abteilung, die Werft und die Bauaufsicht den Plan für die Umbauten und die neuherzustellende Meßkabine entworfen. Der Umbau des Schiffes konnte termingerecht beginnen. Bald war die "Prospekta" kein Schiff mehr, wie auf der beigefügten Aufnahmen zu sehen ist. Schließlich lag sie nackt, - fast aller Aufbauten beraubt, - auf dem Slip. Manche Schwierigkeiten, z. B. bei der Auswechslung einer beschädigten Antriebswelle, die weder in Bremen, Hamburg oder Kiel aufzutreiben war, waren zu überwinden. Zufällig konnte sie in Hannover beschafft werden. Der Trinkwasserbehälter, dessen Wandstärke den deutschen Vorschriften nicht entsprach, mußte erneuert werden. Die Reparaturwerkstätten schickten die ersten reparierten Teile zurück. Jeder Einbau mußte nach gründlicher Überprüfung durch den Germanischen Lloyd und die Bauaufsicht einzeln freigegeben werden. Alles hatte wider Erwarten gut geklappt. Da trat doch noch eine Verzögerung bei der Fertigung der Motorenersatzteile ein, die zur Folge hatte, daß die Bauaufsicht anordnete, die Meßkabine im Rohbau sofort auf dem Oberdeck zu montieren, ohne das Eintreffen der Hauptmotoren abzuwarten. Als diese dann später angeliefert wurden, mußten sie schräg durch Meßkabine und Oberdeck eingelassen werden. Jeder, der von Ihnen einmal Fahrten mitgemacht hat oder als Gast auf Deck war, wird ermessen können, daß die Beteiligten von der Werft und der Bauaufsicht geschwitzt haben, als die Motoren eingelassen wurden. Aber es ging gut, ja sogar besser, als man vermuten konnte. Dem braven Meister Wichmann ein Sonderlob! Nunmehr erfolgte der Einbau des Echolotes.

Der erste Anstrich wurde durchgeführt. Ununterbrochen fanden Abnahmen der elektrischen Anlagen, der Tanks, der Pumpen usw. durch den Germanischen Lloyd und die PRAKLA-Bauaufsicht statt. Dann ging man an die Festlegung der Innenausstattung der Kabinen, der Küche und der Messe. Herrn Architekt Reimann sei an dieser Stelle Dank gesagt für die tatkräftige Unterstützung der Bauaufsicht! Herr Dipl.Ing. Weißensteiner überwachte die Kabelverlegung der Fernmeldeanlagen, der seismischen Anlagen einschließlich Aufbaus der Kabeltrommeln. Die Verhandlungen mit der Seerberufsgenossenschaft und dem Bergamt in bezug auf Einrichtung des Sprengstoffraumes führte Herr Kohlruß zum glücklichen Ende. Damit waren wir am Ziel unseres Auftrages angelangt. Unsere "Prospekta" nahm wieder Gestalt an, und so konnte nun am 24. 10. 1959 die Übergabefahrt stattfinden, über die Herr Dr. Vetterlein in der PRAKLA-Rundschau Nr. 9 berichtet hat.

Eines muß ich zum Schluß noch erwähnen: Bei der Untersuchung des Schiffes, bei der kein Winkel ausgelassen wurde, fand Herr Direktor Berendt jr. eine Bibel, die dem ersten Eigentümer des Schiffes wohl nach altem Seemannsbrauch bei der Indienststellung übergeben worden war. Wenn ich nicht irre, befindet sich diese Bibel heute wieder auf dem Schiff.

Und damit "Glückauf!" "Prospekta" und allezeit "Gute Fahrt!"

Helmut Schrader



Motoren
und
auf Slip

