



Taufe 1968 für Max Meyn Bootsleute.

„STEK UT“ ein Festmacherboot kommt zurück nach Hamburg von Dr. Horst Braun , Tuckerboot MURIDA III

Nur wenige unserer heutigen „Tuckerboote“ wurden ursprünglich als Freizeit- oder Vergnügungsboote gebaut. Die Mehrzahl waren Arbeitsschiffe: Angel-, Fischer-, Versetz-, Rettungs- oder Festmacherboote. Letztere haben auch heute noch die Aufgabe, großen Schiffen beim Herstellen oder Lösen ihrer Leinenverbindungen nach Land oder besonders zu Dalben zu helfen. Dazu müssen sie relativ klein, wendig, ausreichend spurtfreudig, stark und schnell, bei jedem Wetter einsetzbar und mechanisch so robust sein, dass sie auch einen unfreiwilligen Knuff schadlos überstehen.

Nach dem zweiten Weltkrieg genügten die früheren Holzboote diesen Anforderungen bald nicht mehr. Sie wurden zunächst durch Stahlboote mit ähnlichen Schiffsformen und Ausstattungen ersetzt: Länge 6 – 8 m, Längen-Breiten-Verhältnis um 3,

offen, mit Pinnensteuerung und rundherum ohne Schadenrisiko anstoßbar. Ab Ende der 60er Jahre waren Neubauten dann bereits mit kleinem und zum Teil schon beheizbarem Steuerhaus und Logis als Wetter- und Leinenunfallschutz für die 2–3 köpfige Fastmoker-Gang und mit Radsteuerung versehen. Heute sind Festmacherboote in Seehäfen überwiegend hochmotorisierte 12-15 m lange, 4-5m breite Arbeitsschiffe, ausgestattet mit allen Navigations- und Kommunikationsgeräten sowie mit Sanitäraustattungen für die 2-4 köpfige Crew, teilweise auch mit Schleppausrüstung. Ihre Arbeit wird durch „Festmacherautos“ an Land ergänzt. Dafür arbeiten im Hamburger Hafen fünf Festmacherbetriebe in der „Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger“ zusammen: Barghusen, Bootleute Altona Oestmann, Lütgens



Werftaufenthalt in den 80ern.

Ø Reimers, Meyn-Hellm und Vereinigte Bootleute VBL .

Dieser Artikel berichtet über eines der letzten offenen Festmacherboote mit Pinnensteuerung. Es wurde 1968 auf der Wilhelmsburger Werft von Dieter Zehbe gebaut und für seinen Einsatz bei der Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger auf den Namen „MAX MEYN VII - STEK UT“ getauft, Vorgänger hießen z.B. „Smiet los“ und „Mok To“. Nach langjährigem Einsatz wurde es an die „Kohlenberg Bootleute“ veräußert und unter dem



Einsatz im Hamburger Hafen in den 70er Jahren.

Namen „STEK UT“ hauptsächlich im Shell-Tanklager beschäftigt. Im Herbst 2001 verkaufte Kohlenberg das Boot an einen ehemaligen Maschineninspektor der Haniel-Schubschiffahrt, der es per Lkw an den Niederrhein brachte und liebevoll aufarbeitete. Dort wurde es vom seefahrtinfinzierten Sohn des Verfassers entdeckt und im Sommer 2007 auf dem Wasserwege nach Hamburg zurückgeholt.

STEK UT verkörpert nicht nur ein Stück Hamburger Hafengeschichte, sondern auch die letzte fast ausgestorbene Generation offener pinnengesteuerter Festmacherboote im Hamburger Hafen. Ähnliche



Nach 32 Jahren heißt es „Goodbye Hamburg“.

Was man sonst noch sieht : Hauptauftrieb in Bootsmittle: Boot stampft wenig. Kurze Wasserlinie und großes Ruder: ist nicht schnell, aber wendig. Großer Propeller: kann gut ziehen und drücken.

Boote werden noch von den Firmen Pihl und Schoof in Harburg verwendet. Verglichen mit älteren Booten, z.B. den im Hafenbereich manchmal zu sehenden „Fiete“, „Jan“ und „Walter“, sind die damals neuesten Erkenntnisse der Bootsleute für den betrieblichen Bereich und neuere Sicherheitsanforderungen in seinen Bau mit eingeflossen. Neben vielen praktischen Kleinigkeiten wurde vor allem die Leckstabilität durch vier Schotten bis zur Wasserlinie erhöht (Vorpiek, Tank, Motorraum, Drucklager und Stopfbuchse, Achterpiek), wovon die großvolumige Vor- und Achterpiek in ganzer Höhe durch wasserdichte Klappen als Notauftriebsräume verschlossen werden können.



Idyllischer Liegeplatz bei Kalkar am Niederrhein ohne Schwell, ohne Tide, ohne Schlick.

Auf dem Wasser hinterlässt das Boot mit seinem 1,7 m hohen Vordersteven und der umlaufenden Wallschiene einen ungeheuer verlässlichen Eindruck. Bei kleinen Wellen, oder wenn man beim Einsteigen auf die Wallschiene tritt, bewegt sich nichts, zumindest nicht nach den Maßstäben unserer Tuckerboote. Ein Blick in die technischen Daten zeigt auch wieso: Länge ü.a. 8,43 m (also ein 28 Fuß-Boot), Breite 3,00 m, aber Verdrängung 11,43 t (!), d.h. rund vier- bis fünfmal so schwer wie ein ähnlich langes Sportboot. Wo das Gewicht herkommt? Der Rumpf besteht bis zur Wallschiene aus Stahlblech mit genieteten (also doppeltdicken) Längsnähten, er ist auch heute noch an keiner Stelle dünner als 6 mm, im vorderen und unteren Bereich auch 10 mm. Spanten gibt es vor allem im vorderen Bereich in kurzen Abständen und auch alle Einbauten sind mit reichlichem Korrosionszuschlag ausgeführt. Folge der hohen Verdrängung ist der Tiefgang von 1,43 m, der abseits des Seehafengebietes viele unserer kleinen Häfen und Schleichwege unzugänglich macht. Und man braucht natürlich Leistung, um den schweren Brocken in Gang zu bringen. Gebaut war STEK UT mit einem 4-Zylinder Hanomag-Diesel mit 60 PS bei 1300 U/min (älteren Lesern vielleicht bekannt aus dem Ackerschlepper „HANOMAG-ROBUST“), der 1984 durch einen 6 Zylinder

Thornycroft-Diesel mit 100 PS und Wendegetriebe 3:1 ersetzt wurde. Die 60 mm-Welle mit separatem Drucklager arbeitet auf einen 810 mm-Vierblattpropeller (kein Schreibfehler, Durchmesser wie Esstischhöhe !). Das Stevenrohr mit konventioneller Stopfbuchse und Bronzelagern ist fettgefüllt und an eine von der Wellendrehung betätigte Zentralschmierung angeschlossen, die auch die Ruderlagerung versorgt. Motor, Motoröl und Getriebeöl sind frischwassergekühlt: als Wärmetauscher wirken zwei vom Motorkühlwasser durchflossene große Kühltaschen innen auf der Außenhaut. Da das Abgassystem „trocken“ ist (wie beim Auto, also nicht wie bei unseren Sportbooten mit Wassereinspritzung) gibt es kein Außenwasser im Boot, keine störanfällige Impellerpumpe und das System ist auch verstopfungsunempfindlich gegen Hafenschlick oder Schluffeis.



Eigner morgens bei der Ölstandkontrolle.

Gesteuert wird mit einem mehr als 1/2 m² großen Doppelplattenruder, dessen Welle oben zweifach und unten zusätzlich in der Ruderhacke gelagert ist. Leider ist diese große Fläche nicht gegen das Anströmmoment ausgeglichen, sondern fast an der Vorderkante angelenkt, von Theorie hielten die damaligen Schiffbauer wohl wenig. Folge ist, dass das Boot bei Vorwärtsfahrt mit der Pinne immer ein wenig auf Kurs gedrückt werden muss, damit es nicht hinter dem großen Propeller im Dauerkreis herläuft. Bei Rückwärtsfahrt dagegen

muss man sehr fest stehen, damit einen die mit brachialer Gewalt an einen Endanschlag wollende Pinne nicht über Bord fegt.

Das Boot hatte der neue Eigner bei Kalkar am Niederrhein entdeckt, wo es sachkundig gepflegt in einer ruhigen Kiesgrube beheimatet war. Nach eingehender mehrfacher Besichtigung (er ist Schiffingenieur), einigen Probefahrten und zusätzlicher Ausrüstung war er mutig genug, das Boot über Rhein, Wesel-Datteln-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Mittellandkanal, Elbeseitenkanal und Elbe über knapp 600 km allein nach Hamburg zu fahren. Wie er berichtete, ging das bis auf einige tiefgangbedingte unfreiwillige Stopps im Rheinkies ohne Probleme, vor allem ohne technische. Unerwartete Besuche hatte er von der Wasserschutzpolizei, die zwar einige wegen des Eigentumswechsels noch fehlende oder ungültig gewordene Papiere bemängelte, sich ansonsten aber mehr für das auf den Kanälen wirklich ungewöhnliche Boot interessierte: „So was haben wir hier ja noch nie gesehen“ o.ä. Und die



Langsam kommt die Heimat näher am ESK-Abzweig.

Aufmerksamkeit und Freundlichkeit der deutschen Binnenschiffer sei auffällig gewesen. Manche seien zum Winken aus ihren Steuerhäusern gekommen, hätten Signal gegeben oder ihn auf UKW an Gegenkommer weitergemeldet. Trotz Wartezeiten vor vielen Schleusen erreichte er schon am dritten Abend Hannover.

Dort stieg der Verfasser dieses Artikels an der Spundwand vor der Hindenburg-Schleuse Anderten zu. Erster Eindruck des Bootes: groß, stäbig, bräsig. Starten des Diesels: es kommt Leben auf. Akustisch. Aber nichts schüttelt oder rappelt. Ungewohnt: Steuerbord achtern über der Wallschiene bollert der Auspuff ins Freie. Einkuppeln bei Leerlaufdrehzahl (ca. 500 U/min): keine Geräuschänderung, aber es fängt langsam an, sich vorwärts zu bewegen, gaaanz langsam. Gas geben: der Motor brüllt auf und das Schiff wird schneller. Schon bei gut 1300 U/min wird die Rumpfgeschwindigkeit erreicht, das sind rd. 13 km/h. Der Schwell ist bereits beachtlich und würde jeden begegnenden Sportbootfahrer zu Kopfschütteln oder deutlicherem veranlassen. Bei Nenndrehzahl 2400 U/min werden es etwa 18 km/h, mit großem weißen Bart als Bugwelle und riesiger Hecksee. Mit gutem Gewissen und ohne Gehörschäden sind wie bei unseren Tuckerbooten ca. 11 km/h als Marschgeschwindigkeit bei etwa 1100 U/min möglich. Das hält auch den Verbrauch in Grenzen, der dann bei etwa 4 Ltr./Stunde liegt. Und es ist immer noch so laut, dass Vielredner nach kurzer Zeit wegen Heiserkeit aufgeben würden.

Die Aufwärtsschleusung in Anderten um immerhin 15 Meter verlief ohne jedes Problem, denn das schwere Boot bleibt im Gegensatz zu unseren leichten Tuckerbooten auch im strudelnd einlaufenden Schleusenwasser träge und unbeirrt an der Schleusenwand liegen. Man hat schier endlos Zeit zum Umhängen der Leinen. Es kann dabei überhaupt keine Hektik aufkommen, was auch erklärt, wieso der Eigner die bisherige Überführungsstrecke

mit zahlreichen Schleusen völlig allein meistern konnte. Den späten Abend verbrachten wir kurz hinter der Schleuse im Hafen des Motorbootclubs Sehnde, schön gelegen mit sehr freundlichem und hilfsbereiten Hafenmeister. Genauer gesagt kamen wir nur bis in die Einfahrt, denn für den Hafen war unser Tiefgang zu hoch (knirsch), schließlich stand ja auch deutlich „WT 1,30 m“ dran. Und außerdem müsse man je nach Schleusungshäufigkeit und Schiffsverkehr mit Wasserstandsänderungen von einigen Dezimetern immer mal rechnen ... Abendessen beim Griechen in der Nähe war gut, Übernachtung in einem Etap-Hotel im Ort bezahlbar.

Am nächsten Morgen ging's weiter in Richtung



Das BSC-Empfangskomitee im Hafen.

Osten. Der Motorboothafen Braunschweig mit freundlichen Leuten, die uns gleich bei einer gar nicht geplanten Platzsuche behilflich sein wollen, sieht ebenfalls gepflegt aus, liegt aber weit außerhalb bewohnter Gegend. Auch hier steht an der Einfahrt das Schild „Wassertiefe 1,45 m“, was angesichts des Muds in unserem Schraubenwasser auch zutreffend gewesen sein dürfte. Der nächste Hafen auf der Strecke ist der „Yachtclub Hoffmannstadt Fallersleben - YCHF“ (bei dem wir Anfang der siebziger Jahre zu den ersten Mitgliedern gehörten und unsere Segelscheine und Funkzeugnisse erwarben), allerdings ebenfalls weit von der Zivilisation entfernt und wieder an unserer Tiefgangsgrenze. In beiden Häfen konnte

ich ausprobieren, dass sich das Boot bei zurückhaltender Fahrweise in stehendem Wasser trotz Seitenwind besser als eines unserer Tuckerboote auf kleinstem Raum manövrieren lässt. Mit Strömung möchte ich das aber lieber nicht versuchen, denn Anfassen oder Abhalten hilft bei dem schweren Brocken überhaupt nicht. Was der Skipper nicht hinkriegt, müssen die dicken Fender ausbaden.

Es empfing uns der langweilige Elbe-Seitenkanal. Einige entgegenkommende Binnenschiffer kamen aus ihren Steuerhäusern zum Winken. Einer der älteren rief „schön, dass es so was noch gibt“. Am Nachmittag wurde probeweise der Bootshafen Wittingen angefahren, was sich aber wegen zu geringer Wassertiefe für uns als unmöglich erwies: wir kamen kaum aus der Einfahrttrinne heraus. Auch das Bunkern ist auf dieser Strecke ein Problem geworden. Die Bunkerstation am gegenüberliegenden Berufshafen führte 2007 nur noch gefärbten, d.h. zollbegünstigten Dieselkraftstoff. Für Sportboote muss der Bunkermann extra mit einem Fass eine vorher fest bestellte Menge herankarren – wonach er sich nicht gerade drängt. Für Kleinmengen müsste man wohl mit Kanistern zur



Bei Marschfahrt.

nächsten Tankstelle laufen (Wittingen oder Hankensbüttel, je ca. 4 km). Der Jachthafen Uelzen wäre vom Tiefgang her möglich und auch geeignet gewesen, aber wir wollten das gute Wetter noch für die Weiterfahrt nutzen. Schleuse Uelzen war mit dem behäbigen Boot und Schwimmpollern

abwärts kein Problem. Zum Übernachten fuhren wir dann die Spundwand im Hafen Bevensen an. Dort war es tief genug und da bewährte sich zusätzlich zu dicken Fendern auch die lange mit V2A aufgedickte Wallschiene. Der per Handy-manchmal sind die Dinger doch zu etwas nutze – vorbestellte Hotelier holte uns sogar am Hafen ab und brachte uns am nächsten Morgen wieder zum Schiff, was auch nötig war, denn auch dieser Hafen liegt wie die meisten am ESK weit außerhalb des Ortes.



Nach 5 Tagen , 53 Motorstunden und 570 km fest am Liegeplatz im Museumshafen Oevelgönne.

Am nächsten Tag mussten wir Hamburg und einen geeigneten Liegeplatz erreichen, denn der Urlaub des Eigners war zu Ende. Also ging es früh los. Das Hebewerk Scharnebek machte uns wegen eines technischen Problems einen dicken Strich durch die Zeitrechnung: man ließ uns fast drei Stunden warten, die auch noch mit strömendem Regen versüßt wurden. Das ging auch auf der Elbe mit Wind gegenan und beim Warten vor Schleuse Geesthacht so weiter und macht auf einem offenen Festmacherboot auch nicht mehr Spaß als auf einem Tuckerboot. Das Fahren im Elbstrom und auf der vom Wind kabbelig gemachten Unterelbe aber machte keine Schwierigkeiten.

Gegen 18 Uhr erreichten wir den Hafbereich, gespannt, wie sich das Boot wohl im aufgewühlten Hafen mit Fähren- und Barkassenschwell verhalten



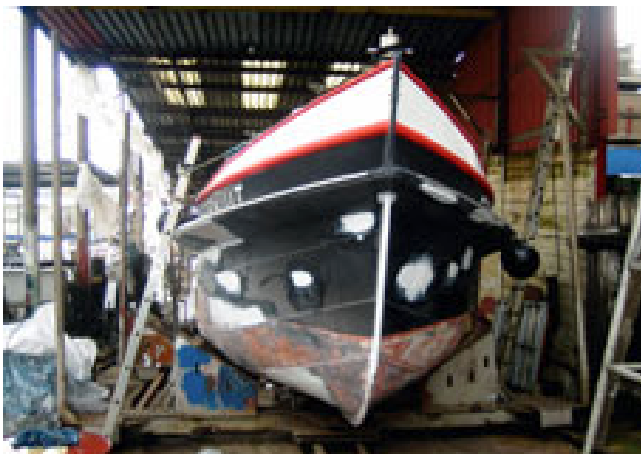
Zu Besuch im Mühlenberger Hafen zum Probeliegen, geht wegen Tiefgang nur nahe Hochwasserzeit.

würde. Das ist schnell gesagt: problemlos immer, wenn die Wellen von vorn kommen und aus anderen Richtungen auch, solange Fahrt im Schiff ist. Ohne Fahrt liegt STEK UT „wie ein Fels in der Brandung“, sie steigt und rollt nicht so schnell mit der Welle wie unsere Tuckerboote, weil sie wesentlich mehr Gewichts- als Formstabilität hat. Seitlich könnte bei dem dort geringen Freibord also schon mal eine besonders steile Welle einlaufen. Das wird dann ein Fall für die automatisch anlaufenden Lenzpumpen in jeder der drei Mittelabteilungen. Durch Wellen von vorn fährt STEK UT einfach hindurch, na ja, es rummt und spritzt gewaltig, aber die Wallschiene wirkt als Gischtabweiser und hält das Innere lange trocken (wenn kein Wind weht). Mit Wind – das habe ich später mal von Land aus sehen können – steht der Mann an der Pinne unter einer Dauerdusche. Dann wäre eine stabile Sprayhood über dem vorderen Cockpitteil sicher angenehm für eventuelle Fahrgäste und auch der Skipper hätte Vorteile davon, wenn er sich schnell genug duckt.

Aber zurück zu unserer Fahrt durch den Hafen. Vor Landungsbrücken sahen wir in den Kreuzseen von Fähren und Barkassen so eine kleine Nusschale mit zwei Leuten darin herumspringen. Der Sohn brüllte: „Der Skipper hat so weiße Haare wie Timm Skopp“ und ich „und die Frau dahinter wie Deine

Mutter“. Und dann sahen wir auch den BSC-Wimpel ! Es waren tatsächlich Timm mit „Urmel“ und meine Frau, die uns da wellenhüpfend in Empfang nahmen. So verrückt können auch nur Tuckerbootfahrer sein. Gemeinsam fuhren wir dann noch bis zum Museumshafen Övelgönne, wo STEK UT zunächst blieb und wohl in Zukunft auch liegen wird, denn dieser Platz ist bei jeder Tide tief genug und liegt günstig zur Wohnung des neuen Eigners .

Seit Anfang des Winters liegt STEK UT bei der Werft von Hein Garbers an der Billwerder Bucht, hauptsächlich zu einer gründlichen und aufwendigen Überholung / Erneuerung ausgeklappter Mechanik, einem schonenden Rückbau in den Ursprungzustand an anderen Stellen, einer Überarbeitung der abgängigen Elektrik, einer hoffentlich wirksamen Geräuschkürzung, einem



Im Winter 2007/2008 auf der Werft Hein Garbers in Billwerder.

Neuaufbau der Konservierung unter und über Wasser und natürlich zum Einbau eines Echolotes. Der Eigner hofft immer noch, dass bis Saisonbeginn oder spätestens zum Hafengeburtstag alles wieder zusammengebaut ist, denn dann soll STEK UT eigentlich zeigen, wie früher im Hamburger Hafen die „Fastmokerboote“ aussahen. Dies und noch mehr Festmacherboote soll man am Hafengeburtssonntag vor Landungsbrücken bei dem von den Hamburger Schiffsbefestigern orga-

nierten Festmacherbootrennen ab 13 Uhr sehen können. Wie man außerdem hört, treffen sich ab 14 Uhr alle Hamburger Festmacherboote im Museumshafen Oevelgönne. Dort soll man sie dann auch besichtigen können.

Zum Schluss noch eine Bemerkung des Autors, der ein Anhänger pflegeleichter Freizeitaktivitäten ist mit Booten, die sich unter dem Einfluss von Wasser nicht alsbald in Rost oder Torf verwandeln (Hostalenschüsseln, sagen böse Menschen dazu): so ein Boot wie STEK UT ist kein Sportboot und schon gar kein Freizeitboot, sondern eher eine Weltanschauung. Man kann nicht wie mit unseren Tuckerbooten in fast jeden Hafen und jeden Priel fahren ohne stecken zu bleiben, man ist schon wegen der Wallschiene der Schrecken jedes Sportboothafens, für Reparaturen muss man ausgebildeter Mechaniker sei, bei größeren Sachen braucht man eine Werft oder eine Motorenfirma, zum Slippen einen stattlichen Autokran, zum Landtransport einen Tieflader, für alles das Wohlwollen der Haushaltskasse ... und Zeit. Wie halt ein Biertischspruch sagt: um so einen Oldtimer zu nutzen und in ordentlichem Zustand zu erhalten muss man zwar nicht unbedingt ein bißchen verrückt sein. Aber es hilft.

Literatur zu Thema, zum Teil auch mit schönen Bildern und Linienrissen, die aus Copyrightgründen hier aber nicht wiedergegeben werden können:

Spantekow, Helmut Festmacherboote (Fastmokerboote)

SchiffsModell 2/93,

Teil 1, S. 84 – 88 und Teil 2, S.175 - 179

Spantekow, Helmut Alte Festmacherboote

SchiffsModell 8/93, S. 471 – 476

Tisson, Uschi „Fietes“ Törn in den Museumshafen Hamburger Abendblatt, 05.08.2005

Internet z.B www.hamburger-schiffsbefestiger.de

www.MEYN-HELLM.de

und in der Buchhandlung Fuchs am Rödingsmarkt gibt's noch mehr.