

AMS Marine Trawler Yachten



Hier, in seinem ursprünglichen Revier auf der Elbe, fühlt sich das stabile Tuckerboot auch heute noch wohl. *Fotos: Hagemann, Budde*

Tradition von der Niederelbe

Bei AMS erlebt das Tuckerboot seine Renaissance

Mit dem Tuckerboot lässt das Hamburger Unternehmen AMS Marine Yachten eine liebenswerte Tradition aufleben. Einst im vielschichtigen Arbeitseinsatz auf der Elbe, ist das knuffige Boot bei AMS heute restauriert oder als Nachbau zu haben.



Wohl kaum jemand hätte vor einigen Jahrzehnten damit gerechnet, dass ausgerechnet ein Arbeitsboot, das im harten Alltagseinsatz steht, später einmal begehrtes Liebhaberobjekt werden würde. Das ist nicht nur in den Niederlanden so, wo die typischen »Sloepen« - ehemalige Landungsboote seit Jahren auf einer Welle der Popularität schwimmen und als Neubauten eine Renaissance erleben. Einen ähnlichen Weg ist im Laufe der Jahre auch das Hamburger Tuckerboot gegangen: Einst als stabiles Wasserfahrzeug für den Fischfang auf der

Unterelbe gebaut, scheint es gerade jetzt, im »Renzenalter«, so richtig aufzublühen.

Geburtsort des Testbootes war die Yacht- und Bootswerft Heinrich Hattcke in Freiburg an der Niederelbe, ein Bootsbaubetrieb, der sich überwiegend dem Bau von Fischerbooten widmete. Die Werft existiert mittlerweile nicht mehr; wer jedoch Glück hat, findet noch eines der verbliebenen Original-Tuckerboote aus dem niederelbischen Raum.

Bei AMS Marine Yachten in Hamburg-Billstedt feiern

die sympathischen Boote mit dem typisch bauchigen Rumpf fröhliche Urständ. AMS-Boss Reinhard Steltzer, der - inzwischen in sechster Generation! - einer Hamburger Kapitänsfamilie entstammt. Selbst jahrelang beruflich am Ruder stand und seit über 30 Jahren in der Bootsbranche zu Hause ist, hat das Hamburger Tuckerboot in sein Herz geschlossen und bietet in seinem Unternehmen im Südosten Hamburgs die Restaurierung, Pflege und einen umfassenden Service für diese Boote an (und wie gehabt natürlich für alle anderen Bootstypen). Wer die langwierige Suche nach einem Original-Tuckerboot aufgegeben hat, kann sich bei AMS sogar eines neu bauen lassen - in vier möglichen Größen zwischen 6,50 m und 9,50 in! Ob original mit herrlichem Eichenrumpf oder als Neubau nach alten Formen in Holz, GFK (oder Stahl. Reinhard

Steltzer betont neben der regionalen Herkunft vor allem die Individualität des Tuckerbootes: »Das Programm lässt jedem Eigner Raum für eigene Ideen.« Ob mit Pinnen- oder Radsteuerung, mit oder ohne Kajüte, mit hydraulischer Steuerung usw. Viele Dinge wie zum Beispiel Kajüte, Kocher, Kühlschrank, Porta potti oder andere Extras lassen sich auch im nachhinein noch verwirklichen. »Das Tuckerboot wächst mit den Bedürfnissen des Eigners«, wie es Steltzer treffend ausdrückt.

Ausstattung und Verarbeitung

Genau so ließ auch der Eigner des Testbootes seine speziellen Wünsche in die Restaurierung und den Ausbau bei AMS mit einfließen.

Die Grundlage bildet hier ein 6,60 m langer Rundspanrumpf in Eichen-



Wetterfest: Sprayhood und Cockpitpersenning gibt es auf Wunsch.



AMS-Werftchef Reinhard Steltzer entstammt einer Hamburger Kapitänsfamilie und ist seit Jahrzehnten in der Bootsbranche zu Hause.

Vollholz, auf, den AMS nachträglich, aber absolut stilgerecht, einen GFK-Kajütaufbau setzte. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Bei aller Investition in zeitgemäße Technik wie Motor und Elektronik legten Eigner und AMS Wert auf möglichst viel Originalität, was vor allem optisch gilt. Das belegen liebevoll aufpolierten und sauber eingearbeiteten Klampen und Bullen (teilweise in England »aufgetrieben«) und zahlreiche Messingbeschläge ebenso wie die original vorhandenen Beschläge am Rumpf, an die damals der Fischer seine Netze anhängte. Und überall reichlich Holz: Außer dem Eichenrumpf verwendete man Teak für die Bodenbretter im Cockpit, für Sitzbänke (mit Teaköl behandelt), Decks und auf dem Kajütdach.

Andererseits findet man zahlreiche Zugeständnisse an zeitgemäßes, komfortables Törn an Bord;

dazu gehören Dinge wie eine Druckwasseranlage mit Warmwasserboiler, ein Spülbecken, welches unter einer Klappe im Cockpit verschwindet, bis hin zu einer Selbststeueranlage. Für längere Fahrten Übernachtungen an Bord erhielt das Tuckerboot darüber hinaus eine neue Polsterung und eine 220-Volt-Anlage. Für Bedürfnisse der anderen Art fand im Bug in geschickter Weise ein Porta Potti Platz; zur Benutzung klappt man einfach die beiden Hälften des vorderen Kojenteils hoch und kann diese dann oben drein als Armlehne benutzen... Schön gelöst ist auch der Zugang zur Kajüte durch eine zweiteilige Teaktür. Das dazugehörige Luk darüber kann man mittels zweier Schienen und einer Flügelmutter stufenlos nach Bedarf arretieren.

Auch im Cockpit verwirklichte AMS bei der Restaurierung praktische ▶



Bleiisolierung innen, genügend Gläserhalter außen - die Motorkiste im Cockpit.

lich den Poller auf dem Vordeck. Je nach Revier reicht das weiße Rundumlicht in der Regel aus; darüber hinaus ist aber auch die hier montierte DHI-Beleuchtung mit Positionslatern lieferbar.

Auch wenn an Bord eine Reling fehlt - sie würde auch optisch nicht so recht ins Bild passen -, so ist doch ausreichend den Sicherheitsanforderungen für die Crew Rechnung getragen worden. Breite Gangborde rutschfeste Decks (auf Wunsch mit Bodenbeleuchtung) und stabile lange Handläufe tragen dazu bei. Mit einem auf Wunsch erhältlichen Spraybood lässt sich die Plicht vor Wettereinflüssen schützen.

Lösungen. Die mittig stehende Motorkiste, unter der man problemlos Zugang zu dem kleinen Dieselmotor erhält, erhielt eine Bleiisolierung, und die Sitzbänke dienen gleichzeitig als geräumige Backskisten. Beim Testboot bieten sie unter anderem Platz für eine Kühlbox und eine Gasflasche, an Backbord für einen Bordlader. Davor liegen die zum jeweils installierten Motor gehörenden Kontrollinstrumente und auf Wunsch weitere Anzeigen gut im Blickfeld. Weiterer Stauraum befindet sich direkt vor dem Kajüteingang, in diesem Falle »verbirgt« er einen Gaskocher. Etwas abseits der Maschine befindet sich unter Teakluken der Dieseltank.

Für absolut praxisgerecht halten wir neben den je zwei Lipplüsen die je drei stabilen Klampen auf jeder Seite sowie zusätz-

Fahreigenschaften und Handling

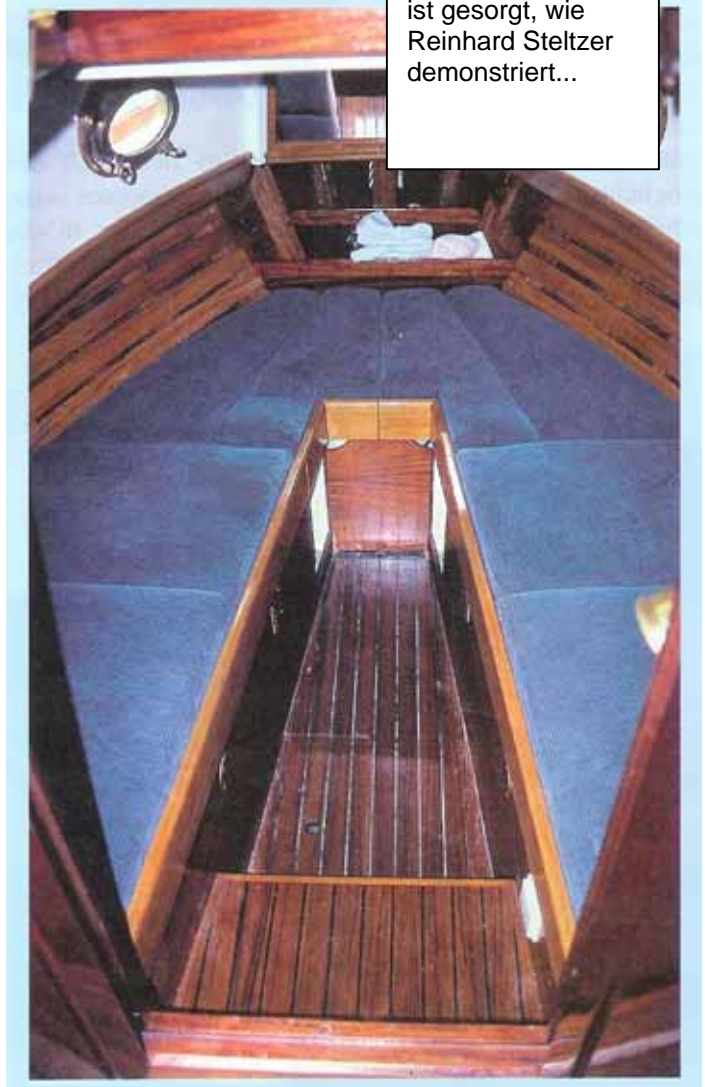
Originalität hat ihre Grenzen, und so ist es nicht nur verständlich, sondern in vielfacher Hinsicht auch sinnvoll, ein zeitgemäßes Aggregat zu spendieren. Die angebotene Motorenpalette für das Tuckerboot reicht bei AMS von 11,8 kW (16 PS) bis maximal 36,8 kW (50 PS) verschiedener Hersteller. Die kleinste Motorisierung würden wir allerdings lediglich für sehr ruhige Reviere ohne Strömung empfehlen, ansonsten ist sie möglicherweise schnell überfordert.

Im Testboot verrichtet ein 20 kW (27 PS) starker Yanmar-Diesel mit wartungsarmer, solider Wellenanlage Dienst. Der starke Schiffsverkehr auf der Elbe erfordert allein aus Sicherheitsgründen einen ausreichend kräfti-



Die Backskiste dienen als Sitzbänke und als Stauraum.

Wer den Kajütaufbau ordert, kann schon mal die eine oder andere Nacht an Bord verbringen. Auch für andere Bedürfnisse ist gesorgt, wie Reinhard Steltzer demonstriert...



Technische Daten: AMS Tuckerboot

Werft, Restaurator, Vertrieb:

AMS Marine Yachten Service & Trading GmbH, Billbrookdeich 103, 22113 Hamburg, Tel. 0 40 / 7 32 10 61, Fax 0 40 / 7 31 37 90, E-Mail: info@AMSmarineyachten.de, Internet: www.AMSmarineyachten.de

Boot:

CE-Zertifizierung: Kategorie »C« (6 Pers.) bzw. »D« (8 Pers.)

Baumaterial: GfK, Holz, oder Stahl (Testboot: Vollholz Eiche)

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ:

Bauart/Arbeitsweise:

Bohrung x Hub:

Hubraum:

Leistung an der Kurbelwelle:

Leistung an der Propellerwelle:

Max: Drehzahl:

Treibstoff:

Trockengewicht:

Länge ü.a.: 6,60 m

Breite: 2,39 m

Tiefgang: 0,97 m

Gewicht: ca. 2300 kg

Kraftstofftank: 45 l

Wassertank: auf Anfrage

Schlafplätze: 2
(wenn Kajütaufbau vorhanden)

Motorisierung: 11,8-37 kW
(16-50 PS) Diesel

Preis als Neuboot in GfK, offen und ohne Kajüte: ab ca. € 35000,-

Yanmar 3GM30 mit Wendegetriebe Dreizylinder-Viertakt Dieselmotor

75 x 72 mm

954 cm³

19,9 kW (27 PS)

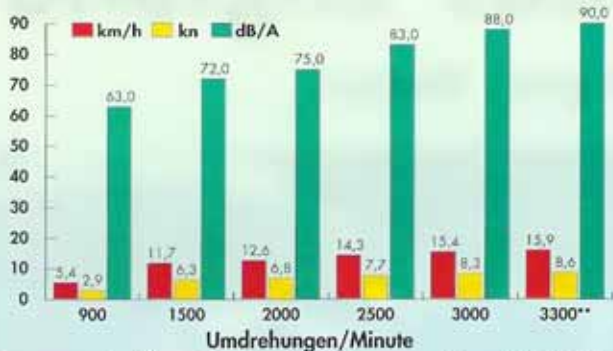
17,7 kW (24 PS)

3300 U/min

Diesel

130 kg

Geschwindigkeit/Lautstärke*:



* gemessen im offenen Cockpit mit drei Personen, Test- und Sicherheitsausrüstung an Bord, Kraftstofftank voll, Stromgeschwindigkeit 2 Knoten.

** Volllast

Standardausstattung: U.a. Achterbank mit Stauraumklappen, Tau-Scheuerschutz, Pinnensteuerung, geöltes Teak auf Schandeckel, Motorklappe, Achterluke und Einstieg, Teakfinish auf den Bänken, Hand-Bilgepumpe, Motorisierung mit Bleieinlage, 105 Ah-Batterie, 1 weißes Rundumlicht auf Nirostützen, 45-l-Kraftstofftank, Drehzahl- und Betriebsstundenzähler, 6 Klappen aus seewasserbeständigem, rostfreiem Stahl, Ruderbeschlag aus rostfreiem Stahl, Antifouling.

Extras: U.a. Kajüte mit 2 Kojen und WC, Holz auf Cockpitbänken, massives Teakdeck, Teakboden im Cockpit, Messing-Scheuerleiste, Zwei-Komponenten-Lackierung für das Außenholz, Polster, Sprayhood, Sonnensegel, Cockpitabdeckung, erweiterte Navigationsbeleuchtung, VDO-Anzeigen, Kühlbox mit Kompressor, Radio, 12-V-Steckdose, Landanschluss, Ladegerät, 2. Batterie, Bodenbeleuchtung im Cockpit, Trimmklappe, hydraul. Steuerung.

gen Motor. Kleiner als der hier installierte sollte er denn auch auf keinen Fall sein. Schließlich muss man hier (und in ähnlichen Revieren) jederzeit gegen Sog, Wellenschlag und starke Fluss- und Tidenströmungen gewappnet sein. Eher tendieren wir zu einem kraftvolleren Aggregat, erst recht für die längeren Versionen des Tuckerbootes.

An die ruhige Fahrweise mit dem unaufdringlichen Motorgeräusch (75 dB/A bei 2000 U/min) gewöhnt man sich schnell. Die traditionelle Pinnensteuerung stellt den Tuckerboot-Skipper dabei vor keine Probleme. In Verbindung mit dem bauchigen, verhältnismäßig breiten Rumpf schafft sie ein angenehm direktes und stabiles Fahrgefühl und jederzeit ein sicheres Beherrschen des Schiffes. Selbst im offenen, ruppigen Elbrevier - wo man sich auch des öfteren weitaus größeren Wasserfahrzeugen gegenüber sieht - taucht der Rumpf weich in jedwede Art von Wellen ein; das Cockpit wird dabei stets von Spritzwasser verschont. Auch wenn man sich einer auf Radsteuerung schwören mag - schneller und direkt reagieren kann man einfach mit der Pinne, die engste Wendekreise ermöglicht. Eine Ruderhacke schützt Ruderblatt und Propeller wirksam.

Die große Trimmklappe unter dem Bootsheck kostet leider Aufpreis. Sie macht sich jedoch hinsichtlich Stabilität und kleinerer Heckwelle so angenehm bemerkbar, dass sie ruhig zur Standardausstattung zählen dürfte. Außerdem verhindert sie ein Festsau-

gen des Rumpfes, speziell in flachen Gewässern.

Über 15 km/h sind mit dieser Motorisierung machbar. Wer in strömungsreichen Gewässern oft den Hebel auf den Tisch legen muss, sollte allerdings bedenken, dass der 20-kW Yanmar trotz aufwendig isolierter Motor-kiste an der 90-dB/A-Schallmauer kratzt, und das ist schon eine Menge. Wer jedoch die offene Version des Tuckerbootes bevorzugt und vielleicht mit weniger Ausstattung auskommt, spart wiederum einiges an Gewicht und muss dem Motor nicht ganz so viel abverlangen.

Volker Hagemann

Kurz und bündig zusammengefasst

Mit dem Tuckerboot lebt eine liebgelebte regionale Tradition wieder auf. Dies kombiniert AMS geschickt mit attraktiven Lösungen für zeitgemäßes Törn. Herausgekommen ist ein äußerst sympathisches Schiff, das sichere Fahreigenschaften bietet und individuelle Ausbaumöglichkeiten für jeden Geschmack und jeden Geldbeutel lässt - auch später noch. Mit einem Geländewagen oder ähnlich potentem Zugfahrzeug ist das ganze sogar noch trailerbar.