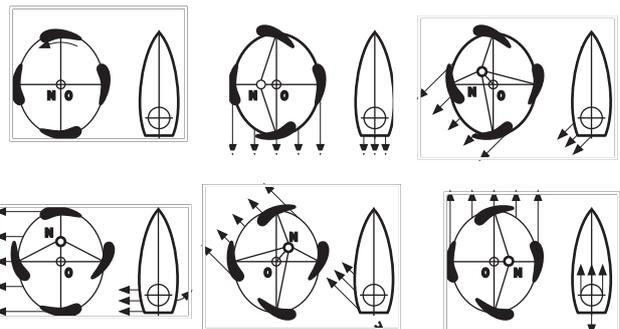


STIER

Hafenschlepper

- 1 Aufbauten mit Arbeits- und Besatzungsunterkünften
- 2 Schiffsmast
- 3 Schornstein
- 4 offene Schiffsbrücke
- 5 Schlepphaken mit Schleppgeschirr
- 6 Maschinenanlage mit Werkstatt
- 7 Voith-Schneider-Propeller

Die vier Flügel der Propeller werden in verschiedene Positionen geschwenkt und bestimmen so die Fahrtrichtung des Schiffes.



STIER

Hafenschlepper

Kraftvoll und wendig

Hafenschlepper wie die STIER haben es nicht leicht: Auf fast immer beengtem Raum müssen sie gewaltige Ozeanriesen mit einem Vielfachen ihrer eigenen Größe und ihres eigenen Gewichts sicher an die Kaimauer im Hafen oder von dort ans offene Meer schleppen. Dabei ist höchste Präzision und Wendigkeit gefragt. Die STIER wurde daher anstelle einer herkömmlichen Schiffsschraube mit einem speziellen Antrieb ausgestattet: Die »Voith-Schneider-Propeller« 7 der Maschinenfabrik Voith in Heidenheim, erwiesen sich als besonders geeignet für diese Aufgabe. In den beiden Voith-Schneider-Propellern rotieren jeweils vier senkrecht stehende Flügel um eine gemeinsame Achse. Dabei können die Anstellwinkel der Flügel im Bereich von 360 Grad verändert und der Schub in jede beliebige Richtung gelenkt werden. Die Propeller sind unter dem Vorderschiff angebracht und werden von je einem Dieselmotor 6 angetrieben. Sie dienen zugleich als Vortrieb und als Steuerung. Eine tragflügelartige Bodenplatte, die mit acht Stützen am Schiffskörper befestigt ist, schützt sie vor Grundberührung. Insgesamt zeichnete die STIER sich damit durch eine exzellente, für den Bugsierdienst in den engen Hafengewässern unbedingt nötige Manövrierbarkeit aus.

Eine Reise vom Wasser bis aufs Land

1954 wurde der Wassertrecker STIER vom Norddeutschen Lloyd in Dienst gestellt. Zuvor wurde die STIER von der Jadewerft Wilhelmshaven gebaut. Dieser besonders kraftvolle und wendige Schlepper bugsierte 24 Jahre lang ungezählte Schiffe sicher durch die bremischen Häfen. 1978 übergab der NDL dieses Schiff dem Deutschen Schiffahrtsmuseum. Die STIER fuhr aus eigener Kraft / auf eigenem Kiel in den Alten Hafen und wurde dann mit Kranen an Land aufgebockt. So ist die Besonderheit, die Voith-Schneider-Propeller, für die Besucher*innen stets zu sehen ist.

Die Besatzung und ihre Unterkünfte

Auf der STIER arbeiteten außer dem Kapitän der Maschinist, der Koch und ein Matrose. Bei Bedarf konnten es insgesamt auch sechs Personen sein. Die Verantwortung und das notwendige Fachwissen waren beträchtlich, denn Fehler können in großen Häfen mit vielen riesigen, schwer manövrierbaren Schiffen und unterschiedlichem, oft kostbarem oder auch gefährlichem Ladegut schwerwiegende Folgen haben. Der Wohn- und Schlafraum des Kapitäns, die Kombüse, ein Waschraum mit WC und ein Duschraum befinden sich im Steuerhaus 1. Der Maschinist war in einer Kammer auf der Backbordseite untergebracht und die vier Kojen und Spinde der Seeleute befanden sich im Unterdeckraum. Die STIER hatte mehrere Mannschaften, die sich in einem Schichtdienst abwechselten. Dies war möglich, weil Schlepper ihren Heimathafen nur selten verlassen. So war die Mannschaft nicht so lange am Stück an Bord wie bei der RAU IX und der SEEFALKE.

Technische Ausstattung

Mit ihren 700 PS auf nicht mal 20 m Länge ist die STIER ein kleines Kraftpaket. Dank dieses kleinen Schiffkörpers und einer speziellen Bauweise konnte der Schlepphaken 5 sehr weit achtern angebracht werden, ohne dadurch die Manövrierfähigkeit und die Kintersicherheit zu gefährden. Neben dem Ziehen müssen Schlepper andere Schiffe auch hin und wieder drücken können. Eine Verstärkung des Rumpfes verteilte die Kräfte auf die gesamte Konstruktion. Außenbord befestigte ausrangierte Autoreifen schützten zusätzlich. Das Schiff wurde sowohl vom Steuerstand im Ruderhaus 1 als auch von dem darüber angebrachten Steuerstand 4 gefahren. Die STIER wurde übrigens zum Vorbild für weltweit hunderte von gleichartigen Hafenschleppern.