## Hafenbarkasse HB4 ELLI

Noch sieht man sie im Gewühl des Hamburger Hafens, die schlanken Barkassen mit der kleinen Kajüte hinter dem steilen Steven und dem schmalen Ruderhaus. Neue und strenge Vorschriften machen den alten Barkassen das Leben schwer, so dass viele Betriebe ihre Schiffe verkaufen oder verschrotten müssen, denn der Umbau nach den neuen Sicherheitsvorschriften lohnt sich oft nicht mehr.

Heute fahren die meisten Barkassen neugierige Touristen durch den Hafen, die Speicherstadt und durch die Kanäle. Die große Hafenrundfahrt sichert den alten Schiffen noch die Existenzgrundlage. In den guten alten Zeiten war die Hafenrundfahrt eher ein Nebengeschäft. Die Barkassen brachten die Hafenarbeiter zu ihren Schiffen, die Werftarbeiter zu ihrem Betrieb, Seeleute auf ihren Dampfer und Ladung vom See-

schiff in die Speicherstadt. Wenn der Platz auf der Barkasse nicht ausreichte, wurde die Ladung in eine oder mehrere Schuten gestaut und die Barkasse wurde zum Hafenschlepper. Vor dem zweiten Weltkrieg führen fast 1000 Barkassen durch die weit verzweigten Becken und Kanäle des Hamburger Hafens.

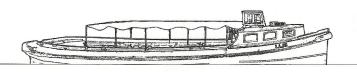
Mit dem Container endete auch die große Zeit der kleinen Barkassen. Für das Beladen und Löschen eines Seeschiffs werden neben dem Containerbrückenführer nur noch ganz wenige Hafenarbeiter benötigt. Vorbei ist die Zeit, als ein Heer von Hafenarbeitern am Baumwall auf ihre Barkasse wartete, die sie zum Schiff brachte. Dort mussten Säcke, Kisten, Fässer, Rohgummiballen und Baumstämme mit den Ladebäumen des Seeschiffs und den Kränen an der Pier in Schuten oder am Land um-

geschlagen werden. Handarbeit und Fachwissen vieler Hafenarbeiter waren erforderlich, um die Ladung zu löschen. Mit dem langsamen Werftensterben brauchte man auch keine Barkassen mehr, die vom Baumwall zur Deutschen Werft, zur Stülckenwerft oder zu Blohm und Voss fuhren und Hunderte von Werftarbeitern zu ihrem Arbeitsplatz brachten. Auch die Wassertaxizentrale am Baumwallanleger ist längst Geschichte geworden. Dort konnten sich die Seeleute oder die Reedereiinspektoren, die auf ihr Schiff wollten, eine Barkasse mieten.

Diese Art der Personenbeförderung bot vielen Barkasseneignern eine gute Verdienstmöglichkeit. So entschloss sich 1923 Emil Lentz bei der Werft Bartram einen Neubau für eine Barkasse in Auftrag zu geben, um sie in der Personenbeförderung einzusetzen. Die



Hafenbarkasse HB 4



Werft Bartram hatte ihren Sitz am Reiherstieg. Dort gab es viele kleinere Hamburger Werften, wie die Flint-Werft, die Werft Ölkers, oder die Werft Wolkau. In dem Buch "Hamburgs Werften" von Wilhelm Stammer finden sich auf der Seite 22 die folgenden Angaben über die kleine Werft. Im Jahr 1908 wurde die Werft als Schiffswerft Aschenbach und Bartram am Reiherstieg Nr. 84 gegründet. Es wurden hauptsächlich Barkassen und kleine Hafenfahrzeuge gebaut. 1910 wurde der Betrieb in J.W. Bartram umbenannt, 1925 erwarb der Schifffahrtsbetrieb Ritscher und von der Heide das Gelände und die Anlagen. 1931 wurde der Werftbetrieb eingestellt.

Der Barkassenneubau für Emil Lentz war 14,65 m lang, 3,10 m breit, hatte einen Tiefgang von 1,18 m und war mit einem 40 PS

Motor ausgerüstet. Er zählte bereits zum neuen Typ der Barkassen und besaß für den Barkassenführer und einige Fahrgäste hinter dem Bug eine kleine Kajüte. Die alten Motorbarkassen waren offene Schiffe und wurden mit einer Pinne gesteuert. Mit zwei Bänken und einem klappbaren Tisch bot die Kajüte den Personen eine gewisse Bequemlichkeit und Schutz vor Regen und Wind. Der gusseiserne Ofen spendete Wärme, die durch eine Öffnung im Schott auch in das Ruderhaus gelangte. Auf dem Ofen konnte der Hafenschiffer seinen Kaffee kochen und sein Mittagessen aufwärmen.

Eine große Annehmlichkeit verbarg sich hinter der Tür an der Backbordseite. Die ELLI war mit einer Toilette ausgestattet, so musste im dringenden Notfall keiner mehr die Pütz benutzen. Für den Barkassenführer gab es ein

kleines Ruderhaus, so dass er vor Wind und Regen geschützt war. Gesteuert wurde nun nicht mehr mit der Pinne, sondern mit einem Steuerrad.

Herr Lentz taufte seinen Neubau auf den recht ungewöhnlichen Namen GEIER. Einige Jahre später wurde der Name in ELLI geändert, weil eine Frau der Familie diesen Vornamen hatte. Die grüne Kajüte mit dem weißen Strich war das Merkmal der Hamburger Wassertaxis.

Diese Barkassen bekamen das Kennzeichen HB, Hafenbarkasse, mit einer Nummer dahinter. Die ELLI erhielt das Kennzeichen HB 4, welches am Bug mit einem eisernen Schild deutlich sichtbar angebracht war. Auch am Lampenbrett wurde das Kennzeichen mit großen Buchstaben aufgemalt. Die Nummer 4 deutet



Blick in die Kajüte



Das Ruderhaus



Mit dem Heck am Ponton

daraufhin, dass ELLI eines der ersten Wassertaxis im Hamburger Hafen war.

Am Baumwallponton befand sich der feste Liegeplatz für diese Barkassen. In einem kleinen Gebäude auf dem Anleger lag das Büro der Wassertaxizentrale, der sich Herr Lentz mit der Barkasse ELLI angeschlossen hatte. Ein Mitarbeiter saß am Telefon und nahm die Aufträge entgegen. Dort konnten die Stauereibetriebe anrufen, wenn sie eine Barkasse für die Hafenarbeiter zum Seeschiff benötigten. Wollte der Inspektor der Reederei seine Schiffe besuchen ging das

meistens mit den Barkassen. Oft lagen die großen Frachter nicht an der Pier sondern an Dalben vertäut mitten im Hafen. Wer an Bord wollte, musste eine Barkasse nehmen. Wie die Taxis am Bahnhof, so lagen die Barkassen mit dem Heck am Ponton und warteten, bis sie an der Reihe waren.

Emil Lentz besaß nur diese Barkasse und verdiente damit viele Jahre den Lebensunterhalt für seine Familie. 23 lange Jahre war er damit in der Personenbeförderung im Hamburger Hafen tätig. Nun war es an der Zeit, die ELLI aus Altersgründen an den Nachfolger zu verkaufen. 1946 übernahm Ludwig Friedemann die Barkasse ELLI von Emil Lentz, für den er bereits seit einiger Zeit als angestellter Barkassenführer gefahren hatte. Ludwig Friedemann erlernte, wie die meisten Barkassenführer, den Beruf des Hafenschiffers.

Dieser 3-jährige Lehrberuf schließt mit der Facharbeiterprüfung ab. Nach bestandener Prüfung muss der Hafenschiffer noch eine Zeit auf einer Barkasse als zweiter Mann mitfahren, bevor er sich zum Lehrgang für das Hamburger Hafenpatent anmelden kann. Mit dem neu erworbenen Patent kann er dann endlich als selbstständiger Barkassenführer durch den Hafen fahren.

Während Emil Lentz ausschließlich Personenbeförderung Rahmen der Barkassenzentrale betrieben hatte, fuhr Ludwig Friedemann hauptsächlich im Hamburger Hafen Proviant und Ausrüstung zu den Seeschiffen im Auftrag der Schiffsausrüstung Basti und Lange. Für diesen Zweck hatte Herr Friedeman die ELLI für den Schleppbetrieb mit einem Hahnepot ausgerüstet. Dafür wurden mittschiffs 2 stabile Flacheisen mit einer Bohrung angeschweißt an denen mit 2 großen Schäkeln die Schlepptrossen befestigt wurden. In Höhe des Hecks



Schleppen mit dem Hahnepot

wurden beide Trossen mit einem weiteren Schäkel verbunden, an dem dann die längere Schleppleine zur Schute befestigt wurde. Etwa im hinteren Drittel der Barkasse waren 2 mächtige Haken angeschweißt, die nach hinten offen waren. Damit wurde verhindert, dass die Schlepptrosse in den Bereich der Schiffsmitte kam und die Barkasse zum Kentern bringen konnte. Auch beim Aufstoppen der geschleppten Schute fing der Haken die Schlepptrosse auf.

Die Schlepperlaubnis musste bei der zuständigen Behörde beantragt werden und war im Schiffsbrief eingetragen. Reichte die Barkasse für die Ladungsmenge nicht aus, wurde eine Schute angemietet, denn die Barkasse war für den Schleppbetrieb ausgerüstet. Die Bänke für die Fahrgäste konnten hochgeklappt werden, so dass mehr Platz für die Ladung vorhanden war. Wenn es mal keine Ladung gab und auch keine Schleppfahrten anstanden, dann fuhr Herr Friedemann zum Ponton am Baumwall und meldete sich bei der dortigen Wassertaxizentrale für die Personenbeförderung an.

Um mehr Ladung transportieren zu können, ließ Herr Friedemann die ELLI auf der Flint-Werft 1960 um das Stück zwischen Motor und Kajüte verlängern. Außerdem wurde das klassische Heck hinten runder und voller gebaut, damit die Barkasse, wenn sie ab-



Fahrgastraum oder Laderaum

geladen war, achtern nicht so tief eintauchte. So konnte die Tragfähigkeit wesentlich erhöht werden. 1968 kam der 90 PS starke Jastram ins Schiff. Vorher trieb ein 75 PS starker Jastram Diesel mit 3 Zylindern die Barkasse an. Gestartet wurde der Motor mit Druckluft. Auch das Getriebe kam von Jastram. Diese alten Konuskupplungen ließen sich oft nur schwer bedienen. War man längere Zeit gefahren, so schob sich der Konus derart fest auf den Belag des Schwungrads, so dass man nur mit viel Kraft und manchmal auch mit leichten Hammerschlägen auskuppeln konnte.

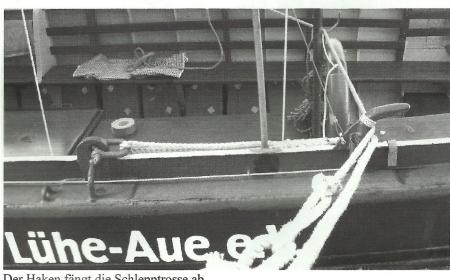
Wenn sich das Getriebe unter

großen Belastungen erwärmt hatte, konnte es passieren, dass der Konus auf dem Belag ins Rutschen kam und keine Leistung mehr auf die Schraube übertragen wurde. Mit einer ordentlichen Ladung Scheuerpulver konnte das Problem behoben werden. Die Barkasse und auch die Maschine wurden immer auf der Flint-Werft am Reiherstieg gewartet. Mal waren einige Nieten zu erneuern, die Zinkanoden mussten ausgewechselt werden, oder ein neuer Anstrich war fällig.

Ludwig Friedemann verkaufte schweren Herzens aus Alters- und Gesundheitsgründen die Barkasse im Jahr 1975 an Günter Ehlers. Als ehemaliger Schlepperkapitän setzte Günter Ehlers, im Hafen bei allen als "Negus" gut bekannt, die ELLI zum Schleppen ein. Es wurden hauptsächlich Schuten im Hafen und in der Speicherstadt geschleppt.

Durch den Einbau eines hydraulischen Wendegetriebes der Firma Reintjes wurde die Manövrierfähigkeit erheblich verbessert. Der Kaufpreis sollte am Herrn Friedemann in mehreren Raten abbezahlt werden.

Da musste die Frau von Günter Ehlers plötzlich ins Krankenhaus. Sie kam in ein 5-Bettzimmer und war darüber sehr unglücklich. Im Krankenhaus war noch ein 2-



Der Haken fängt die Schlepptrosse ab

Bettzimmer mit Chefarztbehandlung frei. Günter Ehlers überlegte nicht lange und ließ seine Frau in dieses Zimmer bringen. Frau Ehlers machte sich große Sorgen, wie die Familie die hohe Summe bezahlen könnte. Vater und Sohn überlegten, wie sie Geld für die Unterbringung in einem 2-Bettzimmer mit Chefarztbehandlung aufbringen konnten.

Da kam der Gedanke, neben den Schleppfahrten auch zusätzliche Hafenrundfahrten anzubieten. Mit einem besonderen Verdeck, dem Kleidsche, wurde die Barkasse für den Rundfahrtbetrieb hergerichtet. 1978 verdienten Vater und Sohn mit ihrer ersten Hafenrundfahrt 178,- DM am Tag. Nach Feierabend besuchten sie die Mutter im Krankenhaus und legten ihr die 178,- DM aufs Krankenbett. So konnte die teure Krankenhausrechnung mit Hafenrundfahrten bezahlt werden.

Nun wurden hauptsächlich Hafenrundfahrten gemacht. Während für die Fahrten mit Hafenarbeitern die Barkasse im Fahrgastbereich offen blieb und die Leute bei Wind und Wetter buchstäblich im Regen standen, wurde den Gästen der Hafenrundfahrten mehr Komfort geboten. Ein Verdeck schütze sie vor dem Regen und ein seitlich angebrachter Schutz mit durchsichtiger Plane vor dem Spritzwasser, denn im Hafen machten Schlepper, Schiffe und Barkassen ordentlich Schwell.

Später wurde die Barkasse nur noch für die historischen Flethfahrten auf der Alster und durch die Kanäle der Speicherstadt eingesetzt. Diese Fahrten wurden bis 1998 durchgeführt. Danach diente die kleine Barkasse am Anleger der Firma Ehlers im City-Sportboothafen nur noch als Lagerraum für Stühle, Planen, Werkzeug und Leinen.

Beim Verkauf an den Lühe-Aue Verein im Jahr 2013 stellte Klaus Ehlers fest, dass in den Papieren immer noch eine Hypothek vom Vorbesitzer Friedemann eingetragen war.

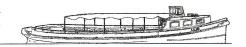
Ludwig Friedemann war bereits seit vielen Jahren verstorben.

Welch ein Glück, dass Klaus Ehlers den Sohn gut kannte. So konnte die längst abbezahlte Hypothek aus dem Schiffregister gelöscht werden und dem Kauf durch den Förderverein Lühe-Aue in Horneburg stand nichts mehr im Weg.

Statt der großen Hafenrundfahrt steht nun die Fahrt auf der malerischen Lühe auf dem Programm der historischen Barkasse.

Vicco Meyer

Alle Fotos: Vicco Meyer





Hafenschute im Binnenhafen