



ATG ALSTER-TOURISTIK GMBH

Touristik- und Charterfahrten mit der weißen Alsterflotte

Presseinformation

ATG-Pressestelle

Telefon: 311707-11

Telefax: 311707-10

<http://www.alstertouristik.de>

info@alstertouristik.de

6. Dezember 2004

Neues Museumsschiff für den flexiblen Einsatz auf Alster, Elbe und Kanälen

Alster-Barkasse „Aue“ dauerhaft fit

Die Barkasse „Aue“ ist nach einer aufwendigen Restaurierung wieder auf die Alster zurückgekehrt. Dabei wurde die Substanz des 1926 gebauten Museumsschiffes grundlegend überholt beziehungsweise neugebaut. Damit kann es auf Dauer erhalten bleiben. Die Arbeiten hat die Qualifizierungsgesellschaft Jugend in Arbeit e.V. (Hamburg) auf ihrer Werft im Harburger Binnenhafen ausgeführt. Die „Aue“ ist die letzte Barkasse auf der Alster. Sie ist relativ niedrig und kürzer als die anderen Alsterschiffe. So kann sie flexibel auf der Alster und den Alster-Kanälen, den Fleeten sowie auf den Bille-Kanälen im Raum Hammerbrook (City-Süd) eingesetzt werden. Hier will sich die ATG ein neues Fahrtgebiet erschließen.

Die „Aue“ gehörte zu einer Flotte von elf Barkassen, mit denen die Alsterschiffahrt nach dem Ersten Weltkrieg wirtschaftlicher betrieben wurde. Die von der Werft Johann Oelkers in Hamburg-Neuhof gebauten Barkassen waren die ersten Motorschiffe auf der Alster. Vor einem Jahrhundert waren die Alsterschiffe noch ein ganz normales Verkehrsmittel im Hamburger Nahverkehr. Fast rund um die Uhr brachten sie Pendler über die Alster. Doch die bis zum Zweiten Weltkrieg regelmäßig eingesetzten Dampfschiffe waren schließlich unwirtschaftlich. Und die modernen Straßenbahnen, U-Bahnen und Busse zogen immer mehr Fahrgäste an. Deshalb verbesserte die damals von der Reederei Lütgens & Reimers betriebene Alsterschiffahrt ihr Angebot. Auf neuen Linien sowie zu bestimmten Zeiten wurden

die im Hamburger Hafen schon lange üblichen, halboffenen Barkassen eingesetzt. Diese Motorschiffe waren preiswert und flexibel zu betreiben. Außerdem bot die Alsterschiffahrt mit ihnen täglich touristisch orientierte Fahrten zum Stadtpark und nach Ohlsdorf an.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte die Alsterschiffahrt zunächst noch vier Barkassen vor allem auf verkehrsschwachen Linien ein. 1960 wurde die „Aue“ – wie im Jahr zuvor die Barkasse „Kollau“ – auf der holländischen Schiffswerft Neerlandica in Hillegom umfassend modernisiert und bekam ihr heutiges Aussehen. Anschließend gehörte sie zu den ersten mit Anlege-Magneten ausgerüsteten Alsterschiffen. Damit konnte sie im preiswerten Einmann-Betrieb fahren. Bis 1989 war sie im regulären Dienst, zuletzt als Reserve-Schiff. 1990 übernahm der Verein Alsterdampfschiffahrt die „Aue“ als Leihgabe und setzte sie als Museumsschiff ein. 1998 sollte sie wegen ihres schlechten Zustandes zunächst verschrottet werden. Das Hamburger Denkmalschutzamt aber erkannte den Wert des Schiffes und die ATG entschied sich für den dauerhaften Erhalt.

Denkmalschutz

Wieder hergestellt worden ist die „Aue“ im Zustand der 1960er Jahre. An dem Schiff bemerkenswert ist aus Sicht des Denkmalschutzamtes seine enge Verbindung mit der Geschichte der Stadt. Die „Aue“ wurde von Hamburger Traditionsfirmen gebaut und – bis auf den Umbau in Holland – auch modernisiert. Sie war eine typische Barkasse, immer auf der Alster im Einsatz und bezeuge auch die Zeiten, als die Alsterschiffahrt noch ein Träger des öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg war. Die sparsamen Veränderungen seien jeweils zur Ertüchtigung notwendig gewesen.

Die historisch wertvolle Substanz stammt aus vier Phasen: der Rumpf von 1926, der von Jastram in Bergedorf gebaute Motor von 1951, die Aufbauten im typischen Design der Zeit von 1960 und die Anlegemagnete von 1962/65. Motoren von Jastram waren bei Hamburger Barkassen wegen ihrer Zuverlässigkeit weit verbreitet. Umbauten bei Alsterschiffen waren normal: Die Umbauten der „Aue“ sind charakteristisch für die jeweilige Zeit und für viele Veränderungen bei anderen Alsterschiffen. Somit sei die „Aue“ ein Technisches Kulturdenkmal mit großem Hamburg-Bezug. Der Erhalt des Schiffes als Hamburgensie liegt nach Auffassung

des Denkmalschutzamtes wegen der historischen Bedeutung und zur Bewahrung charakteristischer Eigenheiten der Stadt im öffentlichen Interesse.

Doch das hohe Alter lastete auf dem Schiff. Nach einiger Suche konnte „Jugend in Arbeit“ e.V. für das Restaurieren der „Aue“ gewonnen werden, teilweise finanziert und unterstützt von der Behörde für Wirtschaft und Arbeit. „Jugend in Arbeit“ hatte mit dem Aufarbeiten von alten Schiffen und Maschinen viel Erfahrung. Und so wurde die „Aue“ zur Vereins-Werkstatt auf die Werft nach Harburg geschleppt und vollständig auseinander genommen. Dabei wurde das gesamte Ausmaß der Schäden sichtbar.

Große Schäden am Rumpf

Vor allem der Rumpf musste umfangreich saniert und weitgehend neugebaut werden. Der Grund für diese Schäden war Jahrzehnte alt: Die Unterseite der um das Schiff herumlaufenden Wallschiene war nicht festgeschweißt, sondern nur mit Kitt „befestigt“. So konnte Spritzwasser hineinlaufen und ließ die dahinter liegenden Aufhängungen der Spanten rosten. An diesen Querträgern des Schiffes waren die Platten deshalb weggerostet. Im Kern gut erhalten, ließen sich die Platten so nicht retten. Die gesamte Schiffstechnik wurde ebenfalls aus Sicherheitsgründen erneuert. Die Aufbauten und die Sitzbänke dagegen waren in einem guten Zustand und wurden nur ausgebessert. Für einen verbesserten Komfort als Ausflugsschiff wurden eine Toilette und eine Pantry mit Kühlschrank und Spüle im hinteren Teil des Fahrgastraumes eingebaut. Das Denkmalschutzamt und das Museum der Arbeit haben die Arbeiten begleitet, damit sie den Ansprüchen des Denkmalschutzes genügen.

Der alte 3-Zylinder-Motor blieb weitgehend original erhalten, obwohl er einen Kolbenfresser, ein festsitzendes Lager und einen kaputt gefrorenen Zylinder hatte. Reguläre Ersatzteile gab es nicht. Deshalb hat „Jugend in Arbeit“ die Teile einem altbrauchbaren 6-Zylinder-Motor ähnlicher Bauart entnommen und aufgearbeitet, auch die größeren Kühlwasser-Pumpen. So konnte der bisher mit Seewasser direkt gekühlte Motor auf ein umweltfreundlicheres System mit zwei Wasserkreisläufen umgebaut werden. Nun tuckert der Motor wieder wie einst, von den Fahrgästen in seinem verglasten Kasten gut zu sehen. Das Fahren erfordert ein gesundes

Verhältnis zu alter Technik, bei der nicht alles auf Knopfdruck geht. Zuerst müssen die Zylinder elektrisch vorgeglüht werden. Dann wird der Motor mit Druckluft angeworfen. Diese Druckluft erzeugt der „Aue“-Motor während der Fahrt selbst, weil ein Zylinder auch als Kompressor arbeiten kann und die Startenergie so in zwei Behältern speichert.

Schließlich dauerten die Arbeiten fünf Jahre, weil es bei „Jugend in Arbeit“ oft keine passenden Beschäftigten gab. Die hat die Qualifizierungsgesellschaft nämlich rasch wieder in den ersten Arbeitsmarkt vermittelt: beschäftigungslose Jugendliche, oft ohne Ausbildung, aber auch ältere Arbeitslose. Damit war der Verein „Jugend in Arbeit“ in seiner Kernkompetenz erfolgreich, doch die „Aue“ musste warten. Das Warten hat sich gelohnt: Das Ergebnis ist ein qualifiziert restauriertes Museumsschiff.

Technische Daten

Gebaut 1926 unter der Bau-Nr. 452 von der Werft Johann Oelkers in Hamburg-Neuhof

Umgebaut 1960 auf der Werft Neerlandica in Hillegom bei Amsterdam

Überholung / Restaurierung 2004 durch Jugend in Arbeit Hamburg e. V.

Länge über alles: 15,95 m

Breite über alles: 4,12 m

Tiefgang: 1,42 m

Höchster Punkt über Wasserlinie: 2,37 m

Verdrängung: 33 m³

Gewicht leer: 7,3 t

Tragfähigkeit: 25,7 t

Zulässige Fahrgäste: 100

Höchst-Geschwindigkeit: 14,5 km/h (auf der Alster sind bis zu 8 km/h erlaubt)

Maschine: 3 Zyl.- 4 Takt-Dieselmotor, 1951 von Jastram gebaut, Typ KRW 3

Leistung Maschine: 55 kW bei 580 U/min

Getriebe: Typ Konus von Jastram, Untersetzung: 1:1, Handumsteuerung mit Gestänge

Propeller: 3 Flügel, 750 mm Durchmesser

Ruder: ein Blatt Handruder mit Zugstangen und Kette

