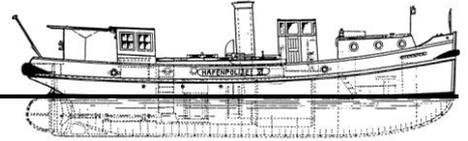


Dampfbarkasse **OTTO LAUFFER**

ex. **HAFENPOLIZEI VI**



# PRÄSENTATION



# OTTO LAUFFER

Andreas Westphalen

0170 4940890

[a.westphalen@wt.net.de](mailto:a.westphalen@wt.net.de)

Stand: Februar 2011

MUSEUMSHAFEN

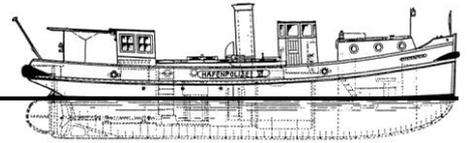


OEVELGÖNNE e.V.

VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG HISTORISCHER WASSERFAHRZEUGE

# Dampfbarkasse OTTO LAUFFER

ex. HAFENPOLIZEI VI

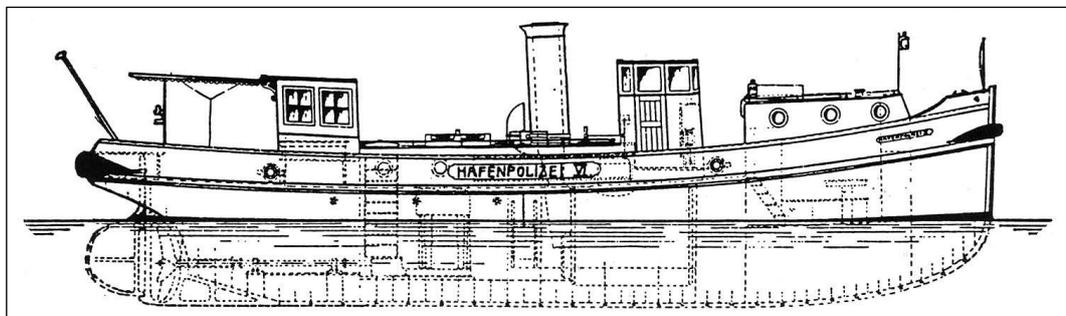


## Technische Daten:

Bauwerft:	H.C. Stülcken Sohn, Hamburg
Baujahr:	1928
Baunummer:	651
Baumaterial:	Stahl
Besteller:	Finanzdeputation Hamburg
Länge:	15,50 m
Breite:	3,80 m
Seitenhöhe:	2,10 m
Tiefgang:	1,60 m
Leistung:	145 PSi
Dampfdruck:	12 atü

## Lebenslauf:

- 1928 HAFENPOLIZEI VI für die Hamburger Hafen- und Schiffahrtspolizei
- 1936 WASSERSCHUTZPOLIZEI 6 für die Wasserschutzpolizei- Gruppe Hamburg
- 1969 OTTO LAUFFER für das Museum für Hamburgische Geschichte
- 2003 wegen Kesselschaden außer Dienst
- 2004 Museumshafen Oevelgönne e.V., Hamburg



MUSEUMSHAFEN



OEVELGÖNNE e.V.

VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG HISTORISCHER WASSERFAHRZEUGE

# Dampfbarkasse **OTTO LAUFFER**

ex. **HAFENPOLIZEI VI**



## Projekt **OTTO LAUFFER**

### Die Rettung eines maritimen Juwels

Bereits 100 Jahre vor dem Zollanschluss Hamburgs gab es eine Hafenspolizei. Bei der Gründung 1787 hieß sie noch Admiralitätsrunde, ab 1822 Hafensrunde und von 1875 an Hafenspolizei. Später wurde sie in Hafen- und Schiffahrtspolizei und im Deutschen Reich einheitlich in Wasserschutzpolizei umbenannt. Das erste Jahrhundert lang versah die Hafenspolizei ihren Dienst wasserseitig ausschließlich mit Ruderjollen. 1889 baute die Werft H.C. Stülcken Sohn die erste Dampfbarkasse HAFENPOLIZEI I, weitere kleine Barkassen folgten. In den Jahren von 1926 bis 1930 wurden für den Hafenbereich die letzte Serie von fünf Dampfbarkassen an die Hafen- und Schiffahrtspolizei geliefert. Die Behörde hielt nach wie vor an dem robusten Dampfbetrieb fest. Mit Lieferung der HAFENPOLIZEI I im Jahr 1930 wurde die letzte Dampfbarkasse abgeliefert. Streng genommen handelte es sich bei dieser baugleichen Serie nicht um Barkassen, da die Boote mit einem geschlossenen Deck versehen waren. Neben dem geschlossenen Ruderhaus verfügten sie über eine versengte Vorderkajüte und erstmals eine Achterkajüte mit Sitzbänken mit Lederpolsterung. Angetrieben wurden die Boote mit Verbunddampfmaschinen im Auspuffbetrieb mit 147 Pferdestärken. Die Besatzung bestand aus drei Mann: Dem Schiffsführer, dem Maschinisten und einem Decks- bzw. Ausguckmann, der laut Verordnung bei Wind und Wetter draußen vor dem Ruderhaus seinen Posten einzunehmen hatte.

Der Bauauftrag für die Baunummer 651 wurde am 5. November 1927 an Stülcken erteilt. Nach einer Bauzeit von acht Monaten und elf Tagen erfolgten Probefahrt und Ablieferung der HAFENPOLIZEI VI am 13. Juli 1928, der Baupreis betrug RM 55.000,-. Im Zuge der Vereinheitlichung durch das Groß-Hamburg-Gesetz von 1937 wurde aus der Hamburger Hafen- und Schiffahrtspolizei die „Wasserschutzpolizei-Gruppe Hamburg“. Die Schiffe erhielten den einheitlichen Namen „Wasserschutzpolizei“ mit einer Ordnungsziffer. Aus der HAFENPOLIZEI VI wurde die WASSERSCHUTZPOLIZEI 6. Damals verfügte die Polizei über 28 Boote, da nun auch die Bereiche Harburg und Altona übernommen wurden. Dieser Bestand war allerdings teilweise stark überaltert und wenig effektiv.



*HAFENPOLIZEI VI Ende der 1930er Jahre*

# Dampfbarkasse OTTO LAUFFER

ex. HAFENPOLIZEI VI



Aus der Kriegszeit ist wenig bekannt. Für die Rüstungsindustrie wurde Edelmetall benötigt. Die Polizeiboote verloren ihre charakteristischen Schornsteinkronen aus Kupfer, die nach dem Krieg jedoch wieder nachgebaut wurden. 1949 verfügte die Behörde noch über zwölf Dampfbarkassen. Ende der 1950er Jahre kamen zwei Serien von modernen Motorschiffen in Fahrt, um die mittlerweile veralteten und unwirtschaftlichen Dampfbarkassen abzulösen. Es wurden allerdings nicht gleich allesamt außer Dienst gestellt, sondern einige wenige Dampfbarkassen verdienten ihr Gnadensbrot als Reserveboote. Die WASSERSCHUTZPOLIZEI 6 war zuletzt dem Technischen Betrieb zugeordnet und wurde schließlich 1968 außer Dienst gestellt.



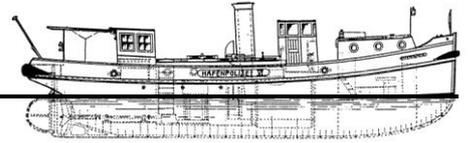
*In den Nachkriegsjahren mit demontierter Achterkajüte und fehlender Kupferkrone*

„1 Dampfboot, 147 PS, zu verkaufen. Näh. Gänsemarkt 36, Zi. 19, Telefon 34 10 16, Apparat 371“. Diese kleine 6 mm Anzeige erschien am 1. März 1968 im „Hamburger Abendblatt“. Hinter der Anschrift verbarg sich die Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, bei dem „Dampfboot“ handelte es sich um die WASSERSCHUTZPOLIZEI 6. Professor Walter Hävernick, damaliger Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte, hatte sichtlich Interesse. Die Reparatur der kurz zuvor wegen Eisgang gesunkenen Museumsbarkasse GEHEIMRAT JUST wurde zu teuer. Er bat die Finanzbehörde um eine unentgeltliche Überlassung, die kurz darauf erfüllt wurde. Nach einer Überholung des Schiffes erfolgte die offizielle Übernahme in feierlicher Form am 3. Oktober 1969. Dabei erhielt die ehemalige Polizeibarkasse ihren heutigen Namen OTTO LAUFFER. Professor Otto Lauffer leitete das Museum von 1908 bis 1946 und zählte zu Hamburgs bedeutenden Historikern. Die ersten Jahre dieser Museumsbahn waren jedoch nur bedingt erfolgreich. Das Schiff wurde gelegentlich für Sonderfahrten unter Dampf gesetzt, aber nur notdürftig gepflegt. Im kalten Winter 1978 erhielt es derart starke Eispressungen, dass erneut ein Verlust zu befürchten war. Dank des Engagements des Museums und der Werft Blohm + Voss konnte die Dampfbarkasse in den Folgejahren grundlegend restauriert werden. Am 5. Mai 1984 erfolgte eine erneute Indienststellung, dieses Mal zusammen mit einem weiteren Museumsschiff, der Motorbarkasse FEUERWEHR IV.

Seit 1984 war die OTTO LAUFFER nahezu jeden Sommer unter Dampf. Der Aktionsradius für solch ein „Süßwasserschiff“ ist begrenzt, dennoch war der Museumsdampfer mehrfach auch außerhalb Hamburgs unterwegs, beispielsweise in Lübeck, Glückstadt, Stade und 1995 auf dem Nord-Ostsee-Kanal

# Dampfbarkasse **OTTO LAUFFER**

ex. **HAFENPOLIZEI VI**



zum Jubiläumskorso. Eigentümer war nach wie vor das Museum für Hamburgische Geschichte, gepflegt und gefahren wurde es von einer ehrenamtlich tätigen Crew. Die OTTO LAUFFER hatte bis 2003 weit über 400 Fahrten im Hamburger Raum unternommen. Im Frühjahr 2003, kurz vor dem 75jährigen Jubiläum, erlosch aufgrund von irreparablen Altersschwächen die Betriebserlaubnis des originalen, kohlegefeuerten Dampfkessels. Damit war das Schiff nicht mehr fahrtüchtig. Kurz darauf trennte sich das Museum für Hamburgische Geschichte aufgrund von Umstrukturierungen von seinen drei Museumsschiffen. Der 1977 gegründete Museumshafen Oevelgönne e.V., der mittlerweile eine ganze Flotte von historischen Segel-, Dampf- und Motorschiffen erfolgreich betreibt, übernahm den Schwimmkran HHLA 1 und die Polizeibarkasse OTTO LAUFFER. 2004 wurde das kalte Schiff nach Harburg zu „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ verholt, um grundlegend saniert zu werden. Dieser Verein fördert im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen die Beschäftigung von Arbeitslosen, insbesondere Jugendlichen, und deren berufliche Qualifikation. Als „Übungsobjekt“ dienen in der Hafenstadt Hamburg auf einem Werftgelände historische Museumsschiffe. Neben anderen Schiffen wurden hier die Hamburger Dampfschiffe SCHAARHÖRN, CLAUS D., TIGER und WOLTMAN umfassend saniert. Im gleichen Umfang wurden auf der OTTO LAUFFER die Demontearbeiten und die Rumpfsanierung begonnen. Doch in den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen für Jugend in Arbeit deutlich verschlechtert. Auch konnte der Museumshafen nicht mehr die erforderlichen Finanzen aufbringen. Das Projekt kam ins Stocken und 2010 schließlich zum Erliegen. Status heute ist folgender: Der Rumpf ist gänzlich entkernt, die Schiffbauarbeiten sind zu 95% abgeschlossen, die Dampfmaschine und diverse Einzelteile wurden überholt. Es wird ein Neubaukessel benötigt und das ganze Schiff muss wieder montiert und fahrtüchtig restauriert werden.

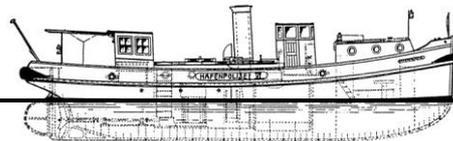
Die ehemalige Polizeibarkasse OTTO LAUFFER hat heute in der Hamburger Museumsszene ein Alleinstellungsmerkmal. Von der Bauart her als Dampfbarkasse ist sie ein Einzelstück. Mit Baujahr 1928 stellt sie den Abschluss dieser Schiffsgattung dar. Mit der Indienststellung als Museumsschiff 1969 leistete sie Pionierarbeit. Nach der Restaurierung bei Blohm + Voss erhielt sie 1984 vom International Congress of Maritime Museums den Titel als bestrestauriertes Museumsschiff Deutschlands. Am 1. Januar 2010 wurde das Schiff in die Denkmalliste der Stadt Hamburg eingetragen. Die OTTO LAUFFER, ex. HAFENPLOZEI VI, ist ein Juwel, das es zu retten gilt!



*OTTO LAUFFER 1984 im Museumshafen Oevelgönne*

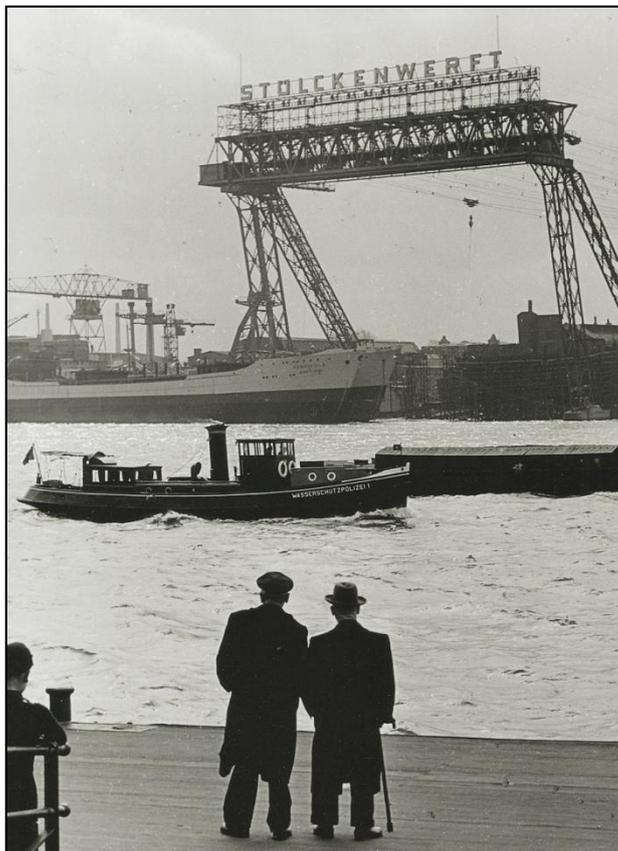
# Dampfbarkasse OTTO LAUFFER

ex. HAFENPOLIZEI VI



## H.C. Stülcken Sohn

Eine Hamburger Traditionswerft



Die Werft H. C. Stülcken Sohn (auch Stülckenwerft genannt) wurde 1840 in Hamburg-Steinwerder gegründet. Der direkt an der Norderelbe zwischen Fährkanal und der Reiherstiegwerft liegende Betrieb war anfangs eine kleine Werft für hölzerne Segelschiffe, ab den 1880er Jahren begann der Bau von Eisenschiffen und von Schiffsdampfmaschinen. Hafenfahrzeuge wie Barkassen und Schleppdampfer sowie Fischdampfer wurden in großer Stückzahl gebaut. In den 1930er Jahren wurde das Werftareal für den Großschiffbau deutlich erweitert, markantes Wahrzeichen in dem Hamburger Hafen war lange Zeit die gewaltige Krananlage. In dem 2. Weltkrieg nahezu vollständig zerstört, begann 1948 der Wiederaufbau der Werft. In den 1950er Jahren boomte der Bau von Frachtschiffen für den In- und Export, die Werftenkrise in den 1960er Jahren zwang 1966 zum Verkauf an die benachbarte Großwerft Blohm + Voss und der anschließenden Schließung. Insgesamt wurden von dieser Hamburger Werft rund 930 Schiffe gebaut, davon etwa 60 Kriegsschiffe.

Die Hamburger Hafenspolizei gab 1889 Stülcken den Auftrag für die erste eigene Dampfbarkasse, weitere Neubauten folgten. Diese Dampfbarkassen waren verhältnismäßig kleine Fahrzeuge mit geringer Maschinenleistung und geringem Komfort für die Besatzung. Bis 1914 wurden noch drei weitere Barkassen von anderen Werften geliefert. In den 1920er Jahren gab es ein großes Neubauprogramm, um die alten und kleinen Barkassen der ersten Generation zu ersetzen. Fünf Schiffe lieferte die Stülckenwerft. Diese Serie war im Prinzip baugleich, jedoch mit einigen Unterschieden. Die Schiffe hatten eine Länge von gut 15 Metern und eine Maschinenleistung von rund 150 PS. Einige dieser Barkassen hatten als Neuerung einen Windschutz bzw. einen Kajüte auf dem Achterdeck. Als letzte Dampfbarkasse für die Hafen- und Schifffahrtspolizei kam 1930 die HAFENPOLIZEI I in Fahrt, die als größtes und komfortabelstes auch als das Flaggschiff der Flotte galt. Die letzten Dampfbarkassen wurden erst 1968 ausgesondert. Die ehemalige HAFENPOLIZEI VI, 1928 erbaut, blieb unter dem Namen OTTO LAUFFER als Museumsschiff der Nachwelt erhalten.



# Dampfbarkasse OTTO LAUFFER

ex. HAFENPOLIZEI VI



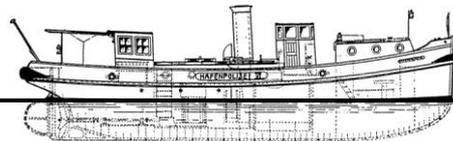
Die Schiffswerft H.C. Stülcken lieferte neun Dampfbarkassen an die Hamburger Hafenpolizei.



Bau-Nr.	Baujahr	Schiffsname	Auftraggeber	Länge	Breite
49	1889	HAFENPOLIZEI I	Baudeputation	8,54m	2,14m
68	1892	HAFENPOLIZEI III	Baudeputation	11,59	2,82
121	1897	HAFENPOLIZEI IV	Polizeibehörde	8,92	2,21
122	1897	HAFENPOLIZEI V	Polizeibehörde	10,75	2,69
615	1926	HAFENPOLIZEI V	Finanzdeputation	15,50	3,85
616	1926	ORDNUNGSPOLIZEI IV	Finanzdeputation	15,50	3,35
651	1928	HAFENPOLIZEI VI	Finanzdeputation	15,50	3,80
655	1929	HAFENPOLIZEI II	Finanzdeputation	15,00	3,35
678	1930	HAFENPOLIZEI I	Finanzdeputation	15,80	3,90

# Dampfbarkasse **OTTO LAUFFER**

ex. **HAFENPOLIZEI VI**



## Museum für Hamburgische Geschichte

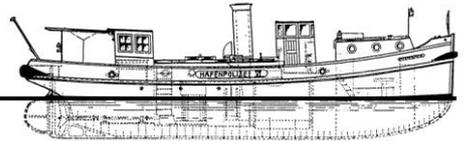
### Die Wiege der deutschen Museumsdampfer

Ende der 1950er Jahre gehörten die alten Kohlesteamer im Hamburger Hafen noch zum alltäglichen Bild. Ob Frachtdampfer, die zahllosen Dampfschlepper, Hafenfähren, Barkassen oder Schwimmgeräte, die klassische Kolbendampfmaschine als Antrieb von Schiffen hatte noch nicht ausgedient. Segelschiffe waren mittlerweile nicht mehr aktiv, der wirtschaftliche Dieselmotor oder bei Großschiffen die Dampfturbinen aber gewannen immer mehr die Oberhand. Es war unübersehbar: Die alten Dampfschiffe würden schnell von dem Hafensbild verschwinden. Es sollte nur gut eine Dekade dauern, bis die letzten Dampfer bereits Unikate waren.

Diese Entwicklung erkannte schon sehr frühzeitig Professor Dr. Walter Hävernich, von 1946 bis 1973 Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte. Bereits 1956 schrieb er eine Notiz mit grundsätzlichen Erwägungen über die Erhaltung eines betriebsfähigen Hafensfahrzeuges als technisches Denkmal. Es sei eine Hamburger Museumsaufgabe, da diese Fahrzeuge als Helfer von Hafen, Wirtschaft und Verkehr eine große Aufgabe erfüllt hätten und nun durch den Motorantrieb rasch verdrängt würden. Der seefahrtsbegeisterte Professor hatte eine konkrete Vision. Am 21. Juni 1959 absolvierte der Hamburger Frachtdampfer WERNER (Baujahr 1909) seine letzte Linienfahrt. Schon zuvor hatte der Museumsdirektor für den Erhalt eines solchen typischen Frachtdampfers geworben. Mit Politik und Wirtschaft diskutierte er Konzepte für den Weiterbetrieb des Schiffes, doch mit solch einem Großobjekt war er seiner Zeit voraus. Dampfer WERNER wurde schließlich verschrottet, lediglich der Aufbau mit Brücke, Kombüse und Messe leben in dem heutigen hamburgmuseum weiter.

Bei Strom- und Hafensbau, einer Dienststelle der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Verkehr, fand das Museum kurz darauf einen wesentlich kleineren, aber dafür machbaren Ersatz: Der Bereisungsdampfer GEHEIMRAT JUST (Baujahr 1901). Bei der Übernahmefahrt am 30. November 1959 erläuterte Professor Hävernich, warum das Museum für Hamburgische Geschichte dieses alte Schiff übernehmen und als erstes Museum auch in Fahrt erhalten wolle: *„Um sichtbar der Forderung Nachdruck zu geben, dass neben den Denkmälern der Kunst auch die der Technik Schutz und Ehrfurcht verdienen, um den Hafen und der Schifffahrt zu zeigen, dass ihr Werk durch das Museum gewürdigt und propagiert werde, ..., das Werk der Väter zu ehren und nie gedankenlos im modischen Strom der Neuerungen zu treiben.“* Die GEHEIMRAT JUST war somit das erste Museumsdampfschiff in Deutschland. Doch diese Karriere sollte nicht lange währen. Durch Eisgang sank die Barkasse im Januar 1968 im Rugenberger Hafen. Eine Reparatur wurde zu teuer, gerettet wurde die originale Dampfmaschine, die seit 1969 als Exponat im Museum ausgestellt war.

Als Ersatz konnte das Museum bereits im März 1968 von der Finanzbehörde die ausrangierte WASSERSCHUTZPOLIZEI 6 übernehmen. Diese Dampfbarkasse wurde 1928 auf der traditionsreichen Werft H.C. Stülcken Sohn als HAFENPOLIZEI VI erbaut. Am 3. Oktober 1969 erfolgte die offizielle Inbetriebnahme als Museumsschiff. Walter Hävernich nannte das Schiff zu Ehren seines Amtsvorgängers OTTO LAUFFER.



Hamburger Abendblatt, 6. Juni 1959:

# Alter Dampfer sucht einen Platz für den Feierabend

Vorschlag von Prof. Dr. Hävernick: Die „Werner“ als Denkmal

In Kürze wird ein Veteran der Frachtschiffahrt von seiner letzten Reise aus Schweden kommen und den Hamburger Hafen anlaufen: die 875 BRT große „Werner“. Sie will endgültig die Feuer in ihren Kesseln löschen. Einer der letzten Dampfer alter, klassischer Art wird damit von der Ostsee verschwinden. Professor Dr. Hävernick, rührender Dektor des Museums für Hamburgische Geschichte, hat den interessanten Gedanken entwickelt, das Schiff vor dem Verschrotten zu bewahren und es für Hamburg als technisches Denkmal zu erhalten.

Genau fünfzig Jahre alt ist der Dampfer „Werner“, und das ist für ein Schiff nicht unbedingt eine pensionsreife Spanne Leben. Aber in diesen fünfzig Jahren ist die Technik mit Riesenschritten davongelaufen.

Heute treibt man schon U-Boote mit Atomkraft, die meisten Schiffe laufen mit ölgespeisten Dieselmotoren und Turbinen. Dagegen nimmt sich der gute alte Dampfer (der nach dem Prinzip der Dampfmaschine vorwärtsbewegt wird) mit seiner Kohlefeuerung

schon etwas antik aus. Nur noch etwa fünf Prozent der gesamten Welthandelsflotte werden mit Kohle befeuert. Vor fünfzig Jahren, als die „Werner“ auf der „Stettiner Oderwerk A. G.“ gebaut wurde, waren es 95 Prozent.



Sehr interessiert: Prof. Dr. Hävernick

raum, die sonst nicht für Fracht genutzt werden können, unterbringen.

Sie sind also recht selten geworden, die braven Dampfer mit den hohen, schlanken Schornsteinen. Und der Eigentümer der „Werner“, die Hamburger Reederei Mathies, hat sich nun auch entschlossen, das Schiff nicht mehr auf die Ostseereise zu schicken.

Schiffe aber, deren Zeit abgelaufen ist, werden verschrottet. Vor diesem Schicksal möchte Professor Dr. Walter Hävernick die „Werner“ bewahren — er ist sehr daran interessiert, sie als technisches Denkmal der Seeschiffahrt hier in Hamburg zu erhalten.

„In fünf Jahren“ sagte Professor Hävernick dem Hamburger Abendblatt, „werden auf den Weltmeeren überhaupt keine Dampfer mehr zu finden sein. Damit ist dann eine technische Epoche endgültig Vergangenheit geworden. Wie es zum Beispiel schon mit den Kutschen der Fall ist — das Museum für Hamburgische Geschichte hat darum eine solche Kutsche vor geraumer Zeit als Zeuge der Verkehrs-Vergangenheit angeschafft. Und auch Sie

es an eine Pfahlgruppe legen sollte, wo es von der Hafenrundfahrt gesehen und von einer Linie der Jollenführer bedient werden kann.

„Um Gottes willen sollte das keine leblose Sache werden, die man nur aus der Entfernung ansehen darf“ sagt Professor Hävernick. „Der Dampfer sollte vielen Zwecken dienen und er sollte zur Besichtigung so vielen Menschen wie nur möglich zugänglich gemacht werden.“

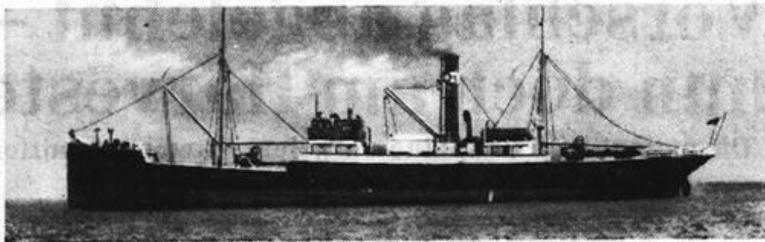
„Man müßte“, so meint Hävernick, „wohl zwei Mann — einen pensionierten Kapitän und einen alten Matrosen — an Bord belassen, die den Besuchern dieses Zeugnis alter Seefahrt-Romantik auch erklären können. Es wäre vielleicht auch möglich, Gäste unserer Stadt, der Wirtschaft und des Staates hier mit einem Tee zu bewirten um an dieser originellen Stätte ungestört gute Gespräche zu führen. Und vielleicht könnte man sogar gelegentlich Fahrten auf der Elbe machen — aber so weit braucht man noch nicht ins einzelne zu gehen, ich meine, daß wir nicht die Chance verpassen sollten, hier zuzugreifen, bevor die Schneidbrenner den Dampfer zerlegen, vielleicht tut es uns eines Tages dann doch leid...“

Natürlich kostet dieses Vorhaben Geld, denn für die Reederei ist der Schrottpreis des Schiffes ein wichtiger Posten in ihrer Bilanz.

Professor Hävernick baut dabei auf den Idealismus Hamburger Firmen, staatlicher Stellen und der Hamburger selbst, die schon oft bewiesen haben, daß sie sich Dinge, die ihre Stadt noch attraktiver machen, auch etwas kosten lassen. Es wäre nicht nur der Anschaffungspreis allein, gewisse Umbauten und Konservierungsarbeiten wären notwendig, und schließlich kostet auch die Erhaltung eine bestimmte Summe jährlich.

Man sollte aber diese Rechnung noch gar nicht aufmachen. Der Gedanke ist es wert, daß man den Optimismus des Professors noch kräftig schürt. Man sollte mit etwas Herz an die Sache herangehen. Und vielleicht haben ja die Leser des Hamburger Abendblattes zu diesem Plan eine Meinung und handfeste Vorschläge, was man mit dem Dampfer-Veteranen anstellen könnte. Sicher weiß er allerhand zu erzählen — denn fünfzig Jahre sind doch eine lange Zeit. Und hätte es nicht auch einer der alten Dampfer verdient, daß man ihn für den Feierabend seines arbeitsreichen Lebens in seinem ureigenen Element träumen läßt?

Rudolf Weschinsky



Genau fünfzig Jahre alt: Dampfer „Werner“, in Stettin gebaut

Das Öl als Antriebsmittel ist für die Schifffahrt aus verschiedenen Gründen rentabler und rationeller. Die Kohle muß von Hand in die Kessel gebracht werden, und sie muß dort lagern, wo sie für die Heizer auch direkt erreichbar ist. Die Ölfeuerung spart die Heizer überhaupt, es genügt, den Hahn aufzudrehen, und zudem kann man das Öl in „toten“ Stellen im Schiffs-

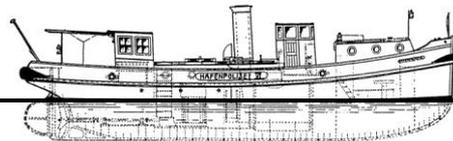
halten ja mit Ihrer weißen Hochzeitskutsche die Erinnerung daran wach.“

Über Pfingsten hat sich Professor Hävernick hingesetzt und seiner Vorstellung, wie man den Dampfer „Werner“ als ein solches Denkmal erhalten könnte, erste schriftliche Form gegeben. Dabei läßt er die beiden Möglichkeiten offen, ob man das Schiff endgültig und für immer an Land ziehen oder ob man



# Dampfbarkasse OTTO LAUFFER

ex. HAFENPOLIZEI VI



Hamburger Abendblatt, 27. November 1959:

## Davon träumte der Professor seit langer Zeit

### „Geheimrat Just“ wird jetzt Museumschiff

Das Museum für Hamburgische Geschichte wird Montag um ein originales Stück in seiner Sammlung reicher sein: Es übernimmt vom Strom- und Hafengebäude die Dampfbarkasse „Geheimrat Just“, um sie als Kulturdenkmal einer technischen Epoche zu erhalten.

Der kleine, 58 Jahre alte Dampfer hat sein Leben lang brav Schuten geschleppt und der Stromaufsicht als „Bereisungsschiff“ gedient. Großartig, wie er sich dabei gehalten hat.

Professor Hävernick, der Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte, hat schon seit langer Zeit davon geträumt, ein mit Kohlen befeuertes, dampfgetriebenes Wasserfahrzeug an das Schlepptau seines Museums zu nehmen. Der Versuch, den über 800 BRT großen Dampfer „Werner“ —

Mit der Dampfbarkasse „Geheimrat Just“ ist dieses Ziel nun erreicht. Alle beteiligten Behörden haben großzügig dabei mitgespielt, und auch das Hamburger Abendblatt hat — zusammen mit anderen — die Patenschaft für das kleine Schiff übernommen, damit es weiter in Betrieb bleiben kann. Die Leute vom Strom- und Hafengebäude werden den „Geheimrat Just“ weiterhin betreuen. Aber das Schiff wird sich nicht mehr mit harter Arbeit so schmutzig zu machen brauchen — es

bisher Landtagsabgeordneter für den Wahlkreis Harburg war. 1901 wurde die Barkasse gebaut, seit dieser Zeit sind Kessel und Dampfmaschine unverändert geblieben. Das Schiff hat 57 PS, 24 t Wasserverdrängung, Platz für 28 Personen, einen Salon für acht Personen, und es läuft noch 16 km pro Stunde.

Und es hat einen schlanken, schwarz-blanken Schornstein, der ein bißchen feierlich aussieht wie ein Zylinder. Aber wenn man eine solche technische Ehrwürdigkeit ist, darf man so etwas wohl auch im Alltag tragen ...

Rudolf Weschinsky



Dampfbarkasse „Geheimrat Just“: Sie bleibt uns nun erhalten

über den das Hamburger Abendblatt mehrmals berichtet hat, und der nun leider verschrottet wird — dafür zu gewinnen, scheiterte an den hohen Unterhaltskosten.

„Die üblichen Schiffsmodelle in den Museen hinter Glas“, meint Professor Hävernick, „wirken doch tot. Darum bin ich immer hinter einem ‚lebendigen‘ Dampfer hergewesen, der noch läuft und gut in Schuß ist.“

wird spezielle und interessierte Gäste der Stadt durch den Hafen fahren, und es wird sich ihnen selbst zur Besichtigung freigeben: „Schaut her, so bin ich, ein kleiner Dampfer aus alter Zeit!“

Dies steht im Stammbuch des Schiffes: Seinen Namen hat es von dem Geheimrat Just (1854-1931), der lange in der preußischen Wasseraufsicht ein führender Fachmann und 1906 preu-

MUSEUMSHAFEN

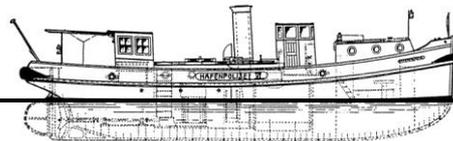


OEVELGÖNNE e.V.

VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG HISTORISCHER WASSERFAHRZEUGE

# Dampfbarkasse OTTO LAUFFER

ex. HAFENPOLIZEI VI



Hamburger Abendblatt, 4. Oktober 1969:



Schornstein auf Hochglanz: „Otto Lauffer“ pflügt mit schäumender Bugwelle durch die Elbe

Foto: Schneider-Siem

**D**ampf hoch!“ kommandierte Direktor Albert Schütt von Blohm + Voss, als Freitag mittag Hamburgs neuer Museumsdampfer vom Ponton am Hafentor ablegte. Aus der auf Hochglanz gewienerten kupfernen Schornsteinschiffchen quoll der Qualm, und die Groggläser dampften.

Der neue Eigner, Senator Kramer von der Kulturbehörde, hatte nach wohlgesetzter Rede dem „Reeder“ Professor Dr. Walter Hävernich den 44-Tonner „Otto Lauffer“ übergeben. Der Schiffsname erinnert an den ersten — 1949 verstorbenen — Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte, dessen Nichte Ingeborg Ilsebeck

als einzige Dame an dieser Fahrt teilnahm.

Wozu ein Museumsdampfer? — Wenn sich Hamburg schon den letzten Flying-P-Liner, die Viermastbark „Passat“ nach Travemünde abschleppen ließ, so wollte Prof. Hävernich wenigstens den letzten Hamburger Dampfer retten. Die „Otto Lauffer“ hat noch eine echte mit Kohle befeuerte Kolbenmaschine, ähnlich der 57-PS-Maschine, die jetzt am Holstenwall zu sehen ist. Sie trieb das erste Museumsschiff „Ge-

## Volldampf voraus!

heimrat Just“, das im Januar 1968 durch Eisdruck im Hafen beschädigt wurde und versank.

Die „Otto Lauffer“ hat 147 PS. Ihre Abmessungen: 17 Meter lang, 3,88 Meter breit. Sie wurde 1928 für die Polizeibehörde bei Stülcken gebaut und zunächst unter der Bezeichnung „Hafenpolizei VI“, später „WS 6“, in Dienst gestellt. Jetzt soll sie zu Fahrten im Rahmen der Museums-Veranstaltungen eingesetzt werden und als Anschauungsmaterial dienen.

Im Zeitalter der von Motoren und Atomenergie getriebenen Schiffe haben echte Dampfer bereits Seltenheitswert. Zur Zeit fahren nur noch elf unter deutscher Flagge, das sind knapp ein Prozent aller deutschen Seeschiffe, und nur ein einziges wird noch mit Kohle befeuert. Vor 15 Jahren waren es noch 161.

Diese Zahlen machen auch dem Laien klar, warum Prof. Hävernich alles daran setzte, um seinen Museumsdampfer zu erhalten als technisches Kulturdenkmal für jene Kraft, die um die Jahrhundertwende das älteste Antriebsmittel der Schifffahrt — den Wind — entthronte.

GÜNTER NIEMEYER

MUSEUMSHAFEN



OEVELGÖNNE e.V.

VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG HISTORISCHER WASSERFAHRZEUGE

# Dampfbarkasse **OTTO LAUFFER**

ex. **HAFENPOLIZEI VI**



## Zustand 2010

