



**Eisbrecher „Heinrich Hübbe“:  
Ganzjähriger Einsatz im  
Schleppbetrieb der Baggerei**

Fotograf: Strom- und Hafenbau.

## Winterdienst auf der Elbe

**Lang ist es her, dass sich am Elbstrand die Eisschollen mannshoch auftürmen. Acht Jahre, um genau zu sein. Doch mit jedem Winter kann schon die nächste „Eiszeit“ ins Haus stehen. Wer sorgt eigentlich dafür, dass der Verkehr im Hafen auch bei schärfstem Frost nicht zum Erliegen kommt?**

**V**on uns aus kann der Winter kommen“, sagt Hans Asmus, Leiter der Nautischen Inspektion im Hamburger Hafen: „Schon Ende November haben wir unsere Eisbrecher aus dem Wasser gehievt und noch mal von oben bis unten durchgesehen.“

Wenn Asmus von „unseren Eisbrechern“ spricht, dann meint er nicht etwa gigantische, schwarze Ungetüme, wie man sie aus dem Polarmeer kennt. Das Räumkommando, dessen Einsätze der 62-Jährige koordiniert, ist mindestens drei Nummern kleiner, dafür aber umso sympathischer: Damit der Eisabfluss auf der Elbe auch bei wochenlangem Frost nicht ins Stocken gerät, stehen sechs spe-

ziell ausgerüstete Schlepper bereit. Anders als man meinen könnte, haben die orangefarbenen Schiffe keine extra-dicke Außenwand. „Dafür wird der Rumpf von einer Vielzahl zusätzlicher Spanten gestützt“, erläutert Hans Asmus. Wenn die Stahlschiffe mit voller Fahrt auf große Eisblöcke krachen, verteilt sich die Energie dank dieser Konstruktion gleichmäßig auf eine große Fläche. Die Eisbrecher haben außerdem eine spezielle Form: „Ihr Rumpf gleicht einem Ei – das breite Ende ist vorn, die Spitze hinten“, sagt Asmus. In einem geschlossenen Eisfeld können sich die Schlepper dadurch nicht festfahren, die Eisbruchstücke treiben zwangsläufig am Rumpf entlang Richtung Heck.

„Das meiste Eis, mit dem wir es zu tun haben“, erklärt Asmus, „entsteht nicht hier vor Ort. Der größte Teil stammt aus Tschechien oder Sachsen und treibt die Elbe hinunter.“ Das allein wäre ja nicht so schlimm. Da Hamburg aber im Einflussbereich der Tide liegt, wird der Hafen gleich von zwei Seiten mit Eisschollen beliefert. Die stauen sich dann besonders gern in Hafenbeken, Kanälen und an Brückenpfeilern, besonders in der Norder- und Süderelbe.

Und wenn sich das Eis staut, dann wird es gefährlich: Die Schollen

schieben sich häufig übereinander und frieren zu dicken Paketen zusammen. Diese Pakete können so mächtig werden, dass sie Brücken beschädigen oder das Flussbett regelrecht verstopfen. Die Folge sind Überschwemmungen und Schäden an Deichen, wenn nämlich Treibeis an deren Grasnarbe entlangschrammt.

Deshalb müssen größere Eisschollen und -pakete ständig zerkleinert und von Brückenpfeilern ferngehalten werden. Für diese Fleißarbeit eignen sich die kleinen Eisbrecher ganz besonders, denn kaum ein anderes Schiff ist derart stark, robust und dennoch wendig.

Einer dieser Alleskönner ist die MS Hofe, am Ruder steht Johann Focke. Der 57-Jährige ist ein Schlepperkapitän wie aus einem Bilderbuch: Er ist kräftig wie sein Schiff, hat eine tiefe Stimme und wappnet sich gegen Hamburgs Schmuttelwetter mit einem dunklen Vollbart. Dazu trägt Focke einen blauen Overall und eine kleine Wollmütze.

Von Eis auf der Elbe ist zurzeit aber nichts zu sehen, bei trübem Wetter schleppt die MS Hofe eine leere Schute elbaufwärts – grauer Alltag für Johannes Focke. Damit die Eisbrecher während der frostfreien Zeit des Jahres nicht untätig am Kai dümpeln, werden sie nämlich als regulä-

re Schlepper im Baggereibetrieb eingesetzt. Sie bugsieren die antriebslosen Schaufelbagger an die richtigen Stellen im Hafen und transportieren die Schuten mit dem hervorgeholten Schlick zur Entsorgung nach Finkenwerder.

Die Hofe tuckert gerade auf Höhe Othmarschen, als sich etwa einen Kilometer voraus ein großer, schwarzer Schatten aus dem Dunst schiebt – Kollisionskurs. Kapitän Focke greift gelassen zum Fernglas und sucht den Namenszug am Bug des entgegenkommenden Containerschiffs. „Hofe an Robert“, ruft er schon bald mit sonorer Stimme in sein Funkgerät, „wo wollen Sie wohl hin?“ „Hier Robert, fahren elbabwärts“, krächzt es zurück. Focke muss also etwas nach steuerbord ziehen, aber nicht zu weit, von achtern setzt schon ein weiterer Containerdampfer zum Überhol-Manöver an.

Bei so viel Verkehr wirkt die Fahrinne fast schon schmal. Aber Focke dreht mit ruhiger Hand am Ruder und schlängelt sich zwischen den Ozeanriesen hindurch. Er lässt noch schnell ein Binnenschiff backbord liegen, und weiter geht's in Richtung Reiherstieg.

Dort arbeitet sich ein Schwimmbagger Meter für Meter voran und spuckt tonnenweise Sand und Schlick in eine Schute. Fast 1000 Tonnen fasst so ein schwimmender Container, aber schon nach einer knappen Stunde ist er randvoll. Jeweils zwei Schlepper bringen ihrem Bagger ständig leere Schuten und fahren mit den gefüllten an der Seite wieder ab. Den graubraunen Inhalt schleppen Focke und seine Kollegen elbabwärts nach Finkenwerder, genauer gesagt zur Baggergut-Aufbereitungsanlage METHA.

Für eine Strecke braucht Johannes Focke eine Stunde, in ewig gleichem Rhythmus zieht er mit der MS Hofe seine Bahn – die Elbe rauf und wieder runter. Ob das auf die Dauer nicht etwas eintönig wird? „Ganz und gar nicht“, sagt Focke, „die Zeit geht schnell rum. Hin und zurück in zwei Stunden, das ganze vier Mal – schon ist Feierabend.“

Trotz allem sind die seltenen Einsätze im Eisbrechdienst eine willkommene Abwechslung. „Wenn sich das Eis meterhoch übereinander geschoben hat“, erzählt Focke, „packt ei-

nen schon der Ehrgeiz, die Schollen wieder klein zu fahren.“ Das Prinzip ist so simpel wie wirkungsvoll: volle Kraft voraus, immer wieder drauf aufs Eis, das es nur so kracht. Klappt eigentlich immer.

„Nur einmal war ich etwas ungestüm“, erinnert sich Focke feixend: „Als ich zu weit auf einen dicken Brocken drauf gefahren war, rutschte der zur Seite weg. Das Schiff klatschte mit voller Schlagseite zurück ins Wasser.“ Der Eisbrecher hätte sich zwar sofort wieder aufgerichtet, im Steuerhaus sei trotzdem alles durch die Gegend geflogen.

Bei geschlossenen Eisdecken – etwa in kleineren Kanälen und Hafenbecken – ist weniger Kraft gefragt, sondern Geschick: „In große Flächen steuern wir nicht einfach blind hinein, sondern fahren das Eis parallel zum Rand in dünnen Scheiben ab“, erklärt Focke. Diese Taktik verhindert, dass sich große Bruchstücke bilden, die sich an anderer Stelle wieder übereinander schieben könnten. Und noch einen weiteren Trick verrät der Kapitän: Bei Fahrten durch geschlossenes Eis hilft es, das Steuer hin und her zu werfen und damit das Boot schaukeln zu lassen. Dadurch schiebt sich das Schiff leichter aufs Eis und drückt es unter Wasser, bis es bricht. So lässt sich Treibstoff und eine Menge Zeit sparen.

Wenn allerdings in extremen Wintern wochenlang Dauerfrost herrscht und sich immer mehr Eis im Hafen auftürmt, schaffen es die Eisbrecher selbst im Drei-Schicht-Betrieb nicht, die gesamte Elbe auf Hamburgs Staatsgebiet frei zu halten. In solchen Fällen muss man Prioritäten setzen: „Wir lassen dann die Norderelbe zwischen Moorwerder und Mündung der Dove-Elbe einfach zufrieren“, erläutert Einsatzleiter Hans Asmus. „Dadurch wird der Eiszufluss aus dem Oberlauf vollständig in die Süderelbe gelenkt – und so aus dem Kerngebiet des Hafens herausgehalten.“ Die relativ starke Strömung der Süderelbe entsorgt das Treibeis dann recht zügig Richtung Nordsee.

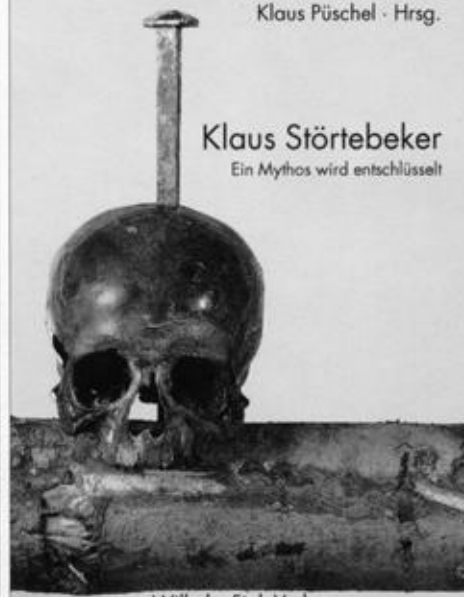
Bis dieser Extremfall allerdings das nächste Mal eintritt, wird wohl noch reichlich Wasser die Elbe hinunter fließen. Aber wer weiß das schon genau?

Philipp Jarke

## Der Störtebeker-Schädel im Fadenkreuz der Wissenschaft!

Ralf Wiechmann · Günter Bräuer  
Klaus Püschel · Hrsg.

Klaus Störtebeker  
Ein Mythos wird entschlüsselt



Wilhelm Fink Verlag

Günter Bräuer, Klaus Püschel,  
Ralf Wiechmann, Hrsg.

**Klaus Störtebeker**  
Ein Mythos wird entschlüsselt

2003, 248 Seiten,  
133 s/w Abb., 26 farb. Abb., kart.  
€ 29,- ISBN 3-7705-3837-4

Der grausige Schädel vom Grasbrook: Humangenetiker, Gerichtsmediziner, Anthropologen und Historiker haben ihm seine Geheimnisse entlockt und die aktuellen Erkenntnisse zusammengetragen: Grundlage der aktuellen Rekonstruktion von Störtebeckers Gesicht.

»Klingt spannend, oder? Ist es auch! Genauso, wie viele andere Details, die dieses Buch erstmals formuliert. Oft liest sich die wissenschaftliche Erkenntnisfahrt aufregend wie ein Krimi!«

Der Übersteiger  
Fan-Magazin des FC St. Pauli

**Wilhelm Fink Verlag**  
München

Jühenplatz 1-3 • 33098 Paderborn  
www.fink.de