





Mit *Volldampf* voraus

TEXT: KAI GERULLIS

Es rattert, qualmt und pfeift: Der historische Dampfeisbrecher „Elbe“ ist Schifffahrt pur wie anno dazumal. Auf der **ELBTALAUEN-LINIE** ist das betagte Schiff mittlerweile jedes Wochenende als Ausflugs-Dampfer unterwegs – die Crew verspricht interessante Eindrücke.

LAUTSTARK Mit

einem lauten Tuten aus dem dampfbetriebenen Horn macht der historische Eisbrecher „Elbe“ bei jedem Anlegemanöver auf sich aufmerksam – mit Erfolg: Der Ton geht durch Mark und Bein und ist definitiv nicht zu überhören.

Fotos: Gerullis

Das war laut: Mit einem lang gezogenen Pfiff aus dem dampfbetriebenen Horn macht die alte Lady auf sich aufmerksam. Markerschütternd, ohrenbetäubend, eindrucksvoll – wie es sich für ein schwimmendes Museum eben gehört. Eingehüllt in jede Menge Dampf kündigt sich der historische Eisbrecher „Elbe“ am Ufer an. Das Idyll am Anleger in Tesperhude mag das kehlige Horn kaum stören. Der Pfiff klingt freundlich, einladend, er gehört hierher – seit mehr als 100 Jahren. Seit 1911 ist der Dampfer auf seinem Heimatfluss unterwegs.

In einem weiten Bogen dreht Nils Herforth sein Schiff mit dem markanten Schornstein ein, um behutsam anzulegen. „Der Dampfeisbrecher ist für dieses Gewässer gebaut, hier ist sein Revier“, sagt





VON DER HAVEL AUF DIE ELBE

DER EISBRECHER „ELBE“ wurde 1911 in Brandenburg an der Havel gebaut und war während seiner Einsatzzeit in Geesthacht stationiert. Die „Elbe“ blieb als letzter Dampfeisbrecher bis 1976 betriebsklar und wurde 1982 an das Technikmuseum Berlin abgegeben – dort geriet sie in Vergessenheit. Im Tausch gegen andere Exponate verschlug es das stark verahrloste Schiff 1987 in die Niederlande. Von dort holte es der heutige Eigner Matthias Kruse zehn Jahre später zurück auf seinen Heimatstrom und ließ das Schiff in Hamburg fahrtüchtig herrichten. Seit 2006 ist der Eisbrecher als Fahrgastschiff für bis zu 150 Personen zugelassen und steht wieder unter Dampf.

SCHIFFSFÜHRER

Nils Herforth hat alles gesteuert, was schwimmen kann. Am Ruder der „Elbe“ ist Erfahrung und viel Handarbeit gefragt.

Foto: Gerullis

Schiffsführer Nils Herforth, der wie fast jedes Wochenende im holzvertäfelten Steuerhaus steht – und blickt durchs Fenster auf den Anleger. Zahlreiche Fahrgäste haben sich eingereiht, um eine gemütliche Nostalgietour auf der Elbe zu machen. Einige haben Fahrräder dabei. Seit 2015 fährt das Schiff im Liniendienst, streng nach Fahrplan, im Sommer jedes Wochenende.

Bunte Instrumente mit digitalen Displays sucht man am Arbeitsplatz des Kapitäns vergeblich. An Bord des alten

Eisbrechers sind Handarbeit, Gefühl und Erfahrung gefragt. Für Nils Herforth ist die alte Technik Leidenschaft. „Das hier ist Schifffahrt pur. Leider dürfen wir auf der Elbe kein Eis mehr knacken“, sagt der 26-Jährige und schiebt den goldglänzenden Maschinentelegrafen nach links. Alle Fahrgäste sind an Bord. Volle Kraft voraus.

Die „Elbe“ ist ein technisches Museum. Wenn sie zwischen Frühjahr und Herbst an jedem Wochenende auf der Elbtalau-Linie zwischen Lauenburg und

Geesthacht hin- und herschippert, ist sie der einzige dampfbetriebene Flusseisbrecher in Deutschland, der noch in Betrieb ist – im Originalzustand. Statt an kalten Tagen die Elbe freizuhalten, transportiert die Crew an warmen Tagen nun Ausflügler. Eis gibt es nur noch an der kleinen Bar. Das Interesse ist groß. „Wir sind froh über die Nachfrage, es werden immer mehr Gäste“, sagt der Schiffsführer stolz.

Der Schornstein raucht mittlerweile tiefschwarz, die Maschine rattert gleichmäßig. Üppig grün fliegt der Wald am Ufer vorbei. Zwischen den Baumwipfeln taucht der alte Krümmeler Wasser-



SCHAUFELN

Damit die Maschine Vollampf leistet, muss Heizer Malte Lindner pro Stunde 500 Kilo Kohle nachlegen. Am besten arbeitet die Maschine mit schlesischer Steinkohle, die wie Holz brennt. Wer möchte, kann der Crew im Maschinenraum zuschauen.

Foto: Gerullis



SCHIFFFAHRT PUR

Ob Maschinentelegraf, Druckanzeiger oder das hölzerne Ruderrad: Die Technik im Steuerhaus lädt ein zu einer Zeitreise ins Jahr 1911. Bunte Displays sucht man hier vergeblich. Der Schiffsführer hat keinen direkten Zugriff auf die Maschine – hier ist das Zusammenspiel mit der Crew gefragt. Fotos: Gerullis

so aufgebaut, dass sich das Schiff von oben auf das Eis schiebt und es dann durch sein Gewicht zerbricht. Oft musste die Mannschaft das Eis mehrfach ansteuern – ein harter Job bei eisigen Temperaturen. Die Eisbrecherflotte liegt bis heute in Geesthacht, doch seit den 1950er-Jahren verdrängten leistungsstärkere Motorschiffe die schwimmenden Dampfmaschinen.

Heute duftet es wieder nach Kohle. Und davon hat die „Elbe“ eine Menge an Bord. Im Maschinenraum, im Bauch des



„Leider dürfen wir auf der Elbe kein Eis mehr knacken.“

Nils Herforth, Schiffsführer

turm auf – dieses Wahrzeichen Geesthachts lässt sich eigentlich nur vom Wasser aus in seiner vollen Schönheit erkennen. Die „Elbe“ steht unter Vollampf. Exakt elfeinhalb Knoten schafft

das betagte Wasserfahrzeug, 21 Stundenkilometer. Ausreichend Tempo, um sich an Sonnentagen den Fahrtwind an der Reling um die Nase wehen zu lassen. „Diese Schiffstour ist schon ein Erlebnis. Ruhig, entspannt und man fühlt sich ganz nah am Wasser“, sagt Gudrun Baier aus Geesthacht, die an diesem Nachmittag mit ihrem Besuch aus Braunschweig an Bord ist. Mit der „Elbe“ auf der Elbe.

Wirklich im Einsatz war das betagte Dampfschiff von 1911 bis 1972. Winter für Winter steuerte die Crew vom Liegeplatz in Geesthacht die Eisbarrieren flussaufwärts an. Der massive Stahlrumpf ist



Schiffes, schaufelt Malte Lindner (27) unermüdlich schlesische Steinkohle in die Glut des Ofens. „Die brennt wie Holz“, sagt der Hamburger, der seit fünf Jahren zur ehrenamtlichen Crew des Museumschiffes gehört. 500 Kilo Kohle verglühen pro Stunde unterm Kessel. „Dieses Schiff ist richtige Handarbeit, und das fasziniert mich“, sagt der gelernte Maschinenbauer und Industriemechaniker, der schon als kleiner Junge beeindruckt war von Dampfschiffen. „Und toll ist, dass alles offen ist, man überall ran kann. Geht ein Teil kaputt, können wir es noch selbst reparieren. Man braucht nur Drehbank und Fräse“, sagt der Heizer, während er eine weitere Schaufel Kohle ins Feuer schippt – und ihm dabei auch noch neugierige Gäste über die Schulter blicken. Doch so soll es sein: Auf der „Elbe“ stehen alle Türen offen. Zuschauen erwünscht.

Zurück an Deck schweift der Blick nun über den Strom, der sich hinter Krümmel weit öffnet. In der Ferne lässt sich schon die Geesthachter Schleuse erkennen. Ruderer versuchen, mit unserem

Dampfer mitzuhalten, Sportboote ziehen vorbei, Frachtschiffe passieren auf ihrem Weg Richtung Dresden. Heute ist viel Verkehr. Die „Elbe“ bringt das nicht aus dem Takt. Ein sonores, gleichmäßiges Stampfen begleitet die Fahrt. Ansonsten ist es erstaunlich ruhig auf dem Dampfer.

Anleger am Menzer-Werft-Platz auf. Schiffsführer Herforth ist konzentriert. Mit dem Maschinentelegrafen gibt er den Befehl zur langsamen Fahrt an die Mannschaft zwei Decks tiefer – einen direkten Zugriff auf die Maschine hat er nicht. Abstimmung ist alles. „Auch die



DETAILVERLIEBT An Bord der Elbe gibt es viel zu entdecken. Ob eine komplizierte Mechanik, um den Schornstein vor Brücken zu kippen, oder das kräftige Tau zum Festmachen des Oldies – genaues Hingucken lohnt sich auf dem Deck immer.

Fotos: Gerullis



„Viele wollen es nicht glauben, aber mit unserer Dampfmaschine fahren wir viel ruhiger als ein Schiff mit Dieselantrieb. Vibrationen gibt es kaum. Das muss man selbst erleben“, sagt Schiffseigner Matthias Kruse. Vor der „Elbe“ taucht der

Ruderanlage ist eine Besonderheit. Sie wird von einer eigenen Dampfmaschine mit zehn PS betrieben. „Hier ist eben alles wie vor 100 Jahren“, erzählt Herforth, der unter der Woche „alles, was schwimmt“ durch den Hamburger Hafen

steuert. Dass mit der antiquierten Technik das eine oder andere Anlegemanöver schon mal schiefgelaufen ist, davon zeugen zahlreiche Dellen am Rumpf. „Die müssen im Winter wieder ausgebessert werden“, sagt der Schiffsführer. Kraftvoll zieht er an der Leine für das Horn. Diesmal gibt es keine Remppler beim Anlegemanöver. Mit einem lang gezogenen Pfiff macht die „Elbe“ in Geesthacht fest. ■



UNTER DAMPF VON MAI BIS OKTOBER

Die „Elbe“ ist ab Sonntag, 15. Mai, bis in den Oktober hinein jedes Wochenende auf der Elbtalaue-Linie unterwegs. Leinen los heißt es an jedem Sonnabend, Sonntag und an Feiertagen um 11 und 15 Uhr in Lauenburg – angesteuert werden Tesperhude, Tespe, Artlenburg und der Geesthachter Menzer-Werft-Platz. Fahrräder werden kostenlos mitgenommen. Der aktuelle Fahrplan ist im Internet unter www.dampfeisbrecher-elbe.de zu finden.

HEUTE KNACKEN „BÜFFEL“ UND „BISON“ DAS EIS

EISGANG Die „Elbe“ wurde vor mehr als 40 Jahren außer Dienst gestellt – doch ihre Nachfolger stehen noch immer im Geesthachter Hafen bereit und warten Winter für Winter auf Eisgang. Die zehn Spezialschiffe tragen Namen wie „Büffel“, „Bison“, „Keiler“ oder „Elch“ – und sind zuständig für die Elbe, den Elbeseitenkanal und den Elbe-Lübeck-Kanal. Unter Dampf stehen die Schiffe allerdings nicht mehr – allesamt verfügen sie über Diesel-Maschinen, mit bis zu 1170 PS rücken sie den Eismassen zu Leibe. Wenn die Eisbrecher auslaufen, setzen die Stahlschiffe hauptsächlich ihr Eigengewicht ein, um das Eis von oben zu brechen.

Foto: Jann

