

3. In geeigneten Fällen leisten die preußischen Eisbrecher, soweit sie nicht auf der Süderelbe mit Aufbrucharbeiten beschäftigt sind, auch auf der Norderelbe Hilfe, ebenso wie die hamburgischen bei günstigen Wasserständen über Warwisch hinausgehen. Solange die beiderseitigen Dampfer gemeinsam arbeiten, bleibt auch oberhalb Warwischs, da die schweren Dampfer stets die Führung haben müssen, den hamburgischen Beamten die Leitung der Arbeit.
4. Die Süderelbe wird von preußischer Seite allein aufgeeis. Sollte der Fall eintreten, daß die Süderelbe eisfrei, die Norderelbe aber noch nicht offen ist, so setzt Preußen auch von der Bunthäuser Spitze aus aufwärts die Eisbrecharbeiten fort.
5. Die Wasserbauinspektionen Hamburg, Harburg und Lauenburg verständigen sich unmittelbar über die Eisverhältnisse und die zu ergreifenden oder beabsichtigten Maßnahmen auf dem kürzesten Wege.

Außer diesem die unmittelbare Bekämpfung der Eisgefahr bezweckenden Abkommen ist zwischen Hamburg und Preußen noch eine weitere Maßnahme vereinbart, und zwar ein sich

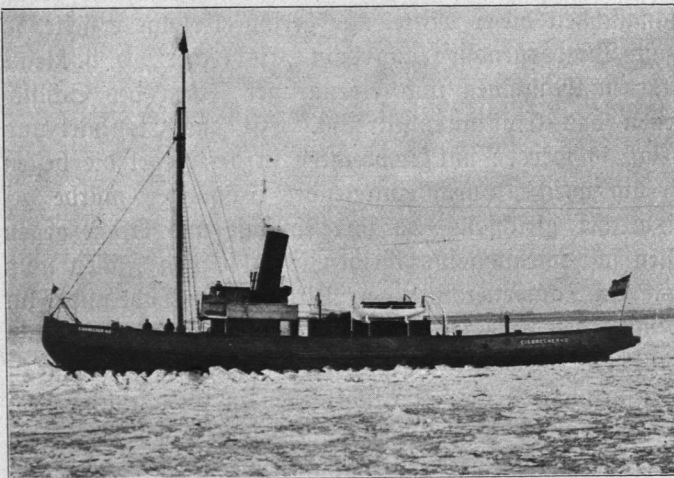


Abb. 48. Eisbrecher II.

über das ganze Stromgebiet der Elbe erstreckender Hochwasser- und Eiswachdienst. Durch gegenseitigen, täglich stattfindenden Austausch der von den einzelnen Wachstationen einlaufenden Meldungen ist jede der maßgebenden Strombehörden in der Lage, sich ein Gesamtbild von dem Zustand des Stromes zu machen, was naturgemäß die Entscheidung über etwa zu treffende Maßnahmen wesentlich erleichtert.

Ein ähnliches Abkommen besteht auch zwischen dem Hamburger Staat und dem Reichsmarineamt, das wegen der der Landesverteidigung dienenden Einrichtungen im unteren Mündungs-

gebiet der Elbe lebhaften Anteil an den Bestrebungen zur Bekämpfung der Eisgefahr nimmt.

Zur Ausführung der Eisbrecharbeiten stehen Hamburg drei große und sechs kleinere Eisbrecher zur Verfügung, die sämtlich vom Staat beschafft sind und auch von ihm unterhalten werden.

Die drei großen Eisbrecher, Nr. I, II und III, werden ausschließlich für die Eisaufbrucharbeiten auf der Unterelbe benutzt. (Abb. 48.) Wegen ihrer Größe und ihres Tiefganges sind sie auch nur hierzu geeignet. Diese Schiffe werden, sobald die Elbe im Frühjahr wieder eisfrei geworden ist, für den Rest des Jahres außer Dienst gestellt. Bei den maßgebenden Hamburger Behörden bestand anfänglich wenig Neigung zum Bau und zur dauernden Unterhaltung von Eisbrechern. Die Geschichte des Eisbrechers I bestätigt dies. Dieser wurde nicht vom Hamburgischen Staat selbst beschafft, sondern von einem „Komitee für die Beseitigung künftiger Eisperren auf der Elbe“, das sich im Jahre 1870/71 in hamburgischen Schifffahrtskreisen gebildet hatte. Anlaß zu diesem tatkräftigen und selbständigen Vorgehen der Hamburger Kaufmannschaft gab der strenge Winter 1870/71, der eine längere Eisperre der Elbe unterhalb des hamburgischen Hafens herbeigeführt hatte. Erst die guten Erfahrungen, die mit diesem Eisbrecher in den darauffolgenden Wintern gemacht wurden, bewogen den Staat, diesen Eisbrecher anzukaufen und den Bau der nun folgenden selbst in die Hand zu nehmen. Mit der