

Frühjahrsputz im Winter

So ein Frühjahrsputz auf einem Fluss beginnt ein paar Monate früher als im Privathaushalt: Der Außenbezirk Farge des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Bremen (WSA) hat jedenfalls seinen Schwimmgreifer „Harrier Sand“ schon im Januar in die Wümme geschickt, um ihre 18 Kilometer schiffbar zu halten. Wenn wieder Sportschiffer und Paddler auf dem Wasser unterwegs sind, würde es für die Freizeitboote und das 40 Meter lange Spezialschiff zu eng auf dem Flüsschen.



Schweres Geschütz: Der Schwimmgreifer „Harrier Sand“ im Einsatz. (Fotos: Kölling)

Die Wirtsleute des Restaurants „Wümmeblick Höftdeich“ stauen nicht schlecht darüber, was da wasserseitig praktisch direkt vor der Haustür eingeparkt hat: Auf der Brücke des Schwimmgreifers „Harrier Sand“ hat WSA-Schiffsführer Detlef Freese die beiden Ankerpfähle heruntergelassen und 40

Spezialisten vom WSA Bremen sorgen mit dem Schwimmgreifer „Harrier Sand“ dafür, dass die Wümme zu Saisonbeginn wieder uneingeschränkt schiffbar ist

Meter Stahl samt angebundenem Prahm und Bagger einfach mal ans Ufer gestellt. Die Gangway raus, und Sven Wennekamp und Ralf Flierbaum kommen an Bord zur Tagesbesprechung. Für die Einladung zum Kaffee in den „Wümmeblick“ haben sie heute keine Zeit. Der Leiter des WSA-Außenbezirks Farge und sein Baumprüfer müssen zwei Tage aufholen, die sie die Sturmflut gekostet hat. Wennekamp: „Da brauchten wir die ‚Harrier Sand‘ noch auf der Weser für den Fall der Fälle. Und durch die Brücken hätten wir bei dem extremen Hochwasser mit dem Schiff auch nicht gepasst.“

Der Arbeitstrupp ist gut besetzt – auch weil zwei Auszubildende mit von der Partie sind. Die Ankerpfähle gehen hoch, und Schiffsführer Freese lässt die beiden absenkbaren Schottelantriebe vorne und hinten wie Quirle ins Wasser. Der Himmel wechselt alle paar Minuten von blau auf tiefgrau. Es wird heute sogar noch schneien. Aber die drei Grad und die fünf Windstärken scheinen hier niemanden zu stören. Ralf Flierbaum braust mit ein paar Mann zum Bäume-Inspizieren im kleinen Alu-Arbeitsboot voraus. Der Baumprüfer kommt jedes Jahr für jeweils zwei Wochen im Januar hier heraus und kennt schon seine Wackelkandidaten.

Die „Harrier Sand“ schiebt vergleichsweise gemächlich hinterher. Da sind aber einige abgestorbene Bäume, die direkt ins Wasser ragen und die Baumprüfer Flierbaum ohne Ansehen einfach passiert hat. Geht so Aufräumen? Sven Wennekamp lacht und erzählt, dass der Fluss in den 50er und 60er Jahren mit Sicherheit von seiner Behörde noch ganz anders „geputzt“ worden sei: „Aber das macht man heute nicht mehr so. Das ist im Wasserbau ähnlich wie in der Forstwirtschaft. Man lässt auch halb gestürzte Bäume wie den da vorne liegen: Als Anstich für den Eisvogel und andere Vogelarten und für Insekten.“ Etwas weiter zieht die Strömung aber nun sogar an einer ganzen

Baumkrone vorbei, die ins Wasser hängt. Wennekamp: „Das ist ein gutes Beispiel für einen optimalen Rückzugsraum für Kleinfische. Der Baum schützt sie so wirksam gegen ihre Fressfeinde.“

Die Naturliebe hat aber ganz klar da ihre Grenze, wo die Behörde in ihrer Verkehrssicherungspflicht betroffen ist: Ein Ordner mit Karten zeigt mit roten Uferlinien, was hier alles Eigentum der Wasserstraßen- und



Mann des Wassers: Sven Wennekamp, Leiter des WSA-Außenbezirks Farge.

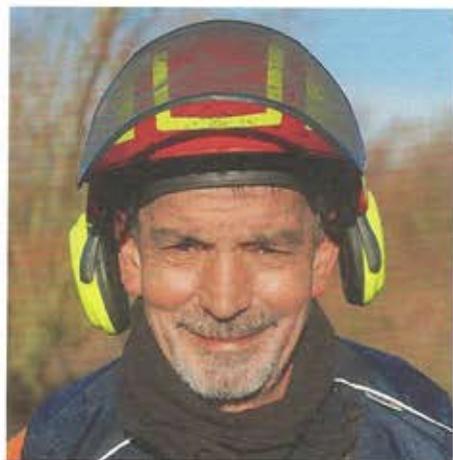
Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist. Seien Gebäude, Deichabschnitte oder Fuß- und Radwege von nicht mehr standsicheren Bäumen bedroht, müssten die weg, erläutert der studierte Wasserbauer Wennekamp. Wie auf das Stichwort hat Baumprüfer Flierbaum die „Harrier Sand“ an eine Uferstelle gelotst, an der seine Kettensägen eine Baumleiche auseinandernehmen müssen, weil sie zu sehr in die Wümme geraten ist.

Schiffsführer Detlef Freese stellt die beiden Schottelantriebe vorne und hinten mit ihren 140 Kilowatt Leistung pro Stück gegeneinander ein und schwebt im Wasser praktisch auf der Stelle: „So kann ich das Schiff auf den Meter genau halten. Gleichzeitig habe ich die Chance zu reagieren, wenn dem Greifer mal ein Ast durch die Lappen geht und wir dem Treibgut schnell hinterher müssen.“ Mit Baggerführer Stefan Deichsel ist Freese per Funk verbunden, genauso wie mit dem Sägertrupp an Land. Kommunikation ist alles, aber die Truppe kennt sich lange. Deichsel will ein halb abgetauchter Ast entwischen, aber blitzschnell packt der Greifer zu. In der Luft bricht das morsche Holz zwischen den Eisenzangen entzwei. Wennekamp grinst: „Da müssen Sie erst einmal sehen, was der mit Autos macht, wenn wir die mal am Wickel haben.“

Aber Schrott oder Müll tritt bei dieser Tour mitten in der Natur gar nicht zu Tage.

Der Vortrupp ist schon wieder unterwegs, während Baggerführer Deichsel das geborgene Holz auf der Ladefläche präzise zusammendrückt, als würde er mit Messer und Gabel das Essen auf einem Teller arrangieren. Flierbaum lässt derweil das kleine Aluschiff einen Kilometer weiter auf die Böschung setzen und geht mit Azubi Jan Dirk Woltjen an Land. Der junge Mann soll gleich mal selbst einen Wildwuchs von einem Baum mit zwei Stämmen und einem Hohltrieb per Gummihammer abklopfen: „Hörst Du den Unterschied? Da ist er hohl, hier ist das Holz noch voll.“ Flierbaum stochert selbst noch mit einem langen Eisen im Wurzelbereich herum und schaut bald darauf zufrieden hoch. Seine Diagnose: „Nur der hier vorne ist hohl, die anderen beiden Stämme sind in Ordnung. Die schauen wir uns nächstes Jahr erst wieder an.“ Die Kettensäge bleibt still.

Auf der Rücktour zur „Harrier Sand“ erzählt Ralf Flierbaum, dass nur ein kleiner Teil des gesammelten Holzes die Rückfahrt nach Farge in ein paar Tagen antreten wird: „Wir wollen das, was hier gewachsen ist, möglichst



Mann des Baumes: Baumprüfer Ralf Flierbaum.

auch hier belassen und suchen nach passenden Uferbereichen, an denen wir die Bäume anbinden können. Da vermodern sie, bieten dabei aber eben noch einer ganzen Menge Tieren Unterschlupf und Nahrung.“ Dass sich die Vorschriften für seine Arbeit in den letzten Jahrzehnten zugunsten einer ökologischen Grünpflege geändert haben, scheint Flierbaum zu begrüßen.

Die „Harrier Sand“ kommt näher, und aus der Nähe sieht man ihre Beulen. „Das Schiff ist Baujahr 1983, aber seitdem täglich wirklich richtig ausgenutzt worden.“ Sven Wennekamp erzählt davon, dass in Rendsburg gerade an einem Ersatzschiff geplant wird – mit Hybridantrieb, um fast ohne Abgase in solch einem Naturschutzgebiet wie an der Wümme unterwegs sein zu können.

(Volker Kölling)