

## Chronik des Eiswinters 1929 in Lübeck im Spiegel der Presse

6.1.1929

In den dänischen Gewässern haben sich die Eisverhältnisse so verschlechtert, dass Eisbrecher in Aktion getreten sind. Betroffen sind die Gebiete um Falster, Seeland, Ostjütland sowie der Südhafen von Kopenhagen.

8.1.

Starkes Treibeis auf der Elbe hat zu einem völligen Stillstand der Binnenschifffahrt geführt. 15 Dampfer und 70 Schleppkähne haben Lauenburg als Nothafen aufgesucht. Der Elbe-Lübeck-Kanal ist für die Schifffahrt gesperrt worden. Auch im Hamburger Hafen hat der Eisgang zugenommen. Der Barkassenverkehr ist zum größten Teil eingestellt worden, die Kleinschifffahrt ist behindert. In der Nacht hat die Eisbildung die Elbmündung erreicht.

10.1.

In der Nacht ist in Lübeck die Temperatur von  $-15,5^{\circ}$  gemessen worden. Im Hafen ist eine starke Eisbildung zu verzeichnen.

11.1.

Auf der Elbe bei Boizenburg hat sich eine feste Eisdecke gebildet und den Schiffsverkehr lahmgelegt. In Lübeck werden ab diesem Tag im Rahmen der Eistaxe Eisbrecher Gebühren erhoben. Die Schlepper der Handelskammer treten als Eisbrecher in den Häfen und vor Travemünde in Aktion. Zwischen Lübeck und Travemünde führt die Trave Treibeis. Kleinere Fahrzeuge sind stillgelegt worden. Die Fähren haben den Betrieb einstellen müssen.

Der staatliche Schlepper BLITZ ist zur Struckfähre beordert worden und bietet in der Zeit zwischen 5.30-8.30, 12-13.30 und 14.15-17.30 Uhr (außer sonntags) Überfahrten an). Auf der zugefrorenen Wakenitz bricht ein Kind ein und ertrinkt.

12.1.

Die Wakenitz ist vom Polizeiamt offiziell für Schlittschuhläufer freigegeben worden, doch wird für die nächsten Tage mit Tauwetter gerechnet. Auf der Obertrave hält sich eine feste Eisdecke. Schlachter und Bierverleger gewinnen daraus Eis für ihre Keller. Die Untertrave führt Treibeis, vor Travemünde ist die Schifffahrt unbehindert. Die Lübecker Bucht ist eisfrei.

15.1.

Heftige Schneefälle behindern in Lübeck teilweise den Straßenbahnverkehr. Wegen Wettermilderung ist der Hafen nahezu eisfrei, sodass eine Aufhebung der Eistaxe für den 20.1. vorgesehen ist.

16.1.

Auf der Elbe befinden sich stromaufwärts von Hamburg Eisbrecher im Einsatz.

18.1.

Der Wind hat nach Südwest gedreht und treibt Eis seewärts. Travemünde ist nahezu eisfrei, die dortige Schifffahrt unbehindert. Auf der Trave befindet sich Festeis, ein Schlepper der Handelskammer hält eine Fahrrinne offen, ein anderer zerbricht Kleineis im Lübecker Hafen. Für Dampfer ist die Passage unbehindert, Segler (auch mit Hilfsmotor) sind auf Schlepperhilfe angewiesen.

19.1.

Anhaltender Frost führt zur Neueisbildung auf der Reede vor Travemünde. Der Eisbrecherdienst der Handelskammer wird weiterhin aufrechterhalten. Die Bürgerschaft hat über eine Neuregelung der Eistaxe verhandelt.

20.1.

In Wismar hält der städtische Schlepper WALFISCH eine Fahrrinne offen und wird dabei von einem Dampfer der Lübecker Handelskammer unterstützt.

22.1.

In Lübeck wird die Eistaxe aufgehoben.

25.1.

Auf der Elbe machen die Eisbrecharbeiten Fortschritte, sodass deren Ende wegen Wetterbesserung abzusehen ist. Vor dem Ersten Weltkrieg wurden Schlepper der Handelskammer für den Winterfährdienst auf der Trave herangezogen,

29.1.

Ein Eisbericht meldet für Travemünde Treibeis. Die Schifffahrt ist aber unbehindert.

30.1.

Ein Eisbericht meldet für die Trave eine unveränderte Lage. Die Eistaxe tritt jedoch erneut in Kraft und die Schlepper der Handelskammer werden wiederum zum Eisaufruch verwendet

31.1.

Auf der Oberelbe ist stärkere Treibeisbildung eingetreten. Die seit fünf Wochen ruhende Binnenschifffahrt kann deshalb nicht wieder aufgenommen werden. Anhalten des Frostwetter hat die Vereisung auf der Trave wieder zunehmen lassen. Die Schlepper der Handelskammer befinden sich im Einsatz. Bei der Struckfähre verkehrt ein Dampfer der Staatswerft. Vor Travemünde findet sich loses Eis (Eisbrei) sowie Neueis. Die Untertrave führt starkes Treibeis.

2.2.

Um 7Uhr früh wird in Lübeck eine Temperatur von -15°C gemessen. In der Lübecker Bucht hat sich bis etwa zu einer Linie Großenbrode- Gedser-Klütz Neueis gebildet. Der Schlepper LÜBECK ist bei Eisbrecharbeiten in den vorangegangenen Tagen bei Dänischenburg auf Grundgelaufen und konnte erst nach etwa 24Stunden wieder abgebracht werden. Motorsegler haben auf der Untertrave mit Eisschwierigkeiten zu kämpfen.

3.2.

In der Lübecker Bucht setzt sich die Neueisbildung fort. Auf Reede und im Hafen von Travemünde findet sich zusammengeschobener Eisbrei und stellenweise Packeis. Die Untertrave führt zunehmen des Festeis. Die Schlepper der Handelskammer halten eine Eisrinne frei. Die Schifffahrt ist für größere Dampfer möglich, für kleinere dagegen erschwert und für Segler (auch mit Hilfsmotor) nicht mehr möglich.

5.2.

Der Nord-Ostsee-Kanal) ist vom Eisblockiert, vor seinem Eingang warten 27Dampfer.In der Nacht wird in Lübeck eine Temperatur von -19C gemessen. Zwischen Lübeck und Travemünde ist laut Eisbericht die Lage unverändert.

6.2.

In der westlichen Ostsee haben sich die Eisverhältnisse erheblich zugespitzt. Ab der Insel Mön findet sich Packeis (zusammengeschobenes Treibeis), ein heftiger Wind weht aus Südost. Zwischen Lübeck und Gedser ist Schifffahrt noch möglich. Vor Rügen liegen 14deutsche Schiffe im Eis fest. Bei Warnemünde ist ein weiterer

Dampfer durch das Linienschiff SCHLESWIG-HOLSTEIN der Reichsmarine aus dem Eis befreit worden.



Abb. 1. Zu den in Lübeck vom Eis eingeschlossenen Schiffen gehörte auch der Frachtdampfer LINA KUNSTMANN (erbaut 1921 in Hamburg, 2936 BRT) der Stettiner Reederei Wilhelm Kunstmann.

In Travemünde (Hafen und Reede) hat sich Festeis gebildet, nur noch maschinenstarke Schiffe können passieren. Der Eisbrecherdienst dort, auf der Trave und in den lübeckischen Häfen wird weiterhin ohne Schwierigkeiten aufrechterhalten. Um 21.15 Uhr trifft, aus Öxelös und kommend, der schwedische Dampfer GÖTE (Stockholms Rederei Svea) in Travemünde ein. Das Schiff hatte eine Fahrtroute entlang der mecklenburgischen Küste gewählt und ist einer der letzten Dampfer, der Lübeck von See aus noch erreicht.

## 7.2.

Schätzungsweise liegen zwischen 40 und 60 Schiffe in der westlichen Ostsee fest. Das Linienschiff SCHLESWIG-HOLSTEIN befindet sich auf Westkurs in Richtung Fehmarn und leistet der Schifffahrt Hilfe.

Der "Lübecker General- Anzeiger" veröffentlicht einen Artikel über Eiswinter im Ostseegebiet zwischen 1126 und 1820.

## 8.2.

Die Marineleitung hat alle deutschen Schiffe vor dem Einlaufen in die Ostseegewart. Die SCHLESWIG-HOLSTEIN befindet sich nach wie vor im Eiseinsatz. Der Nord-Ostsee-Kanal wird für alle Schiffe unter 1 800 BRT sowie für in Ballastfahrende Fahrzeuge gesperrt.

Die Festeisbildung in der Lübecker Bucht erstreckt sich bis zu einer Linie Gedser-Darsser Ort -Travemünde. Festeis herrscht ebenfalls auf der Untertrave zwischen Lübeck und Travemünde vor. Die Zufahrt nach Lübeck ist trotz aller Schwierigkeiten (wohl wegen des Eisbrecherdienstes der Handelskammer) noch passierbar. Vor Travemünde sind zahlreiche Wasservögel im Eis verendet. In Lübeck trifft der finnische Dampfer NORDSTJERNAN ein, der Turku am 5.2. verlassen hat.

## 9.2.

Die Deutsche Lufthansa hat Eiserkundungsflüge mit Großflugzeugen von Berlin aus über dem Seegebiet um Rügen unternommen. Zwölf z.T. im Eis eingefrorene Handelsschiffe, die sich mangels Funkanlage nicht melden konnten, wurden gesichtet. Der Eishilfsdienst der Reichsmarine ist durch das Linienschiff ELSASS verstärkt worden, die zunächst vier Dampfer in der Kieler Bucht befreit hat und dann der SCHLESWIG-HOLSTEIN zu Hilfe gekommen ist. Dem finnischen Dampfer AEGIR gelingt es noch, Lübeck zu verlassen und bei Kap Arkona eisfreies Wasser zu erreichen.

Der "Lübecker General-Anzeiger" berichtet: "Ein seltsames Schauspiel bildet gegenwärtig die Lübecker Bucht. Soweit man sieht, ist die See zugefroren und mit Schnee bedeckt, nur die Fahrinne wird durch Eisbrecher offengehalten, um den Schiffsverkehr mit Lübeck aufrechtzuhalten. Ein seltsames Bild, wenn durch den Eispanzer ein Dampfer seine Bahn zieht. Während die See sonst gewöhnlich, besonders am Ufer, aus Stückeris zusammenfriert, bildet sie in diesem Jahre eine große, spiegelblanke Fläche, die zum Schlittschuhlaufen wie geschaffen ist. Leider ist durch den letzten Schneefall diese Spiegelglätte verloren gegangen. Schon regen sich aber fleißige Hände, um den Schnee zu beseitigen und die Bahn freizumachen. Weit draußen sieht man auf dem Eise die Travemünder Fischer an der Arbeit beim Aalstechen, ein harter Beruf, bei dem sie nicht einmal ihre Rechnung finden. Von der Wasserjagd wird fleißig Gebrauch gemacht. Überall sieht man am Ufer, besonders an der Priwallseite, kleine Eishütten erbaut, von denenaus die Jäger ihrem Sport nachgehen und auf vorbeifliegende Enten schießen. Von Zeit zu Zeit sieht man vom Strand aus auch ganze Scharen Schwäne und Wildgänse vorüberziehen, welche vergeblich Umschau halten nach offenem Wasser und einem Futterplatz. Alles in allem bietet die Bucht augenblicklich so viel des Interessanten, wie es seit der starken Frostperiode 1917 nicht mehr der Fall war.

Der Ostseezug fährt ab

11Uhr vom hiesigen Bahnhof ab

Rückfahrt 17.10Uhr, doch kann auch jeder fahrplanmäßige Zug benutzt werden (siehe Inserat).

Gemeint sind damit nicht etwa spezielle Eisbrecher, sondern die Schleppdampfer der Handelskammer.

10.2.

Eine neue Kältewelle ist hereingebrochen (Ostsee-30°C). Auf dem Nord-Ostsee-Kanal muß am Vormittag der Hochsee-Schleppdampfer SEETEUFEL (1300PS) der renommierten Bremerhavener Bergungsreederei Schuchmann einen Durchbruchversuch wegen Schraubenschaden im Eis aufgeben. Mittags wird daraufhin der Kanal für die gesamte Schifffahrt gesperrt. SCHLESWIG-HOLSTEIN und ELSASS laufen in Kiel ein und beenden vorerst den Eiseinsatz der Reichsmarine. Etwa 20 Schiffe liegen noch vor der mecklenburgischen und schleswig-holsteinischen Küste fest und werden aus der Luft durch Abwurf von Lebensmitteln versorgt. Der Eisenbahnfährdienst Saßnitz-Trelleborg hat eingestellt werden müssen. Nachts wird in Lübeck eine Temperatur von -24°C gemessen und das Phänomen des Polarschnees (Schneefall nicht aus Wolken, sondern ausfeuchter Atmosphäre) beobachtet. Die NORDSTJERNAN verläßt Lübeck, muß aber in Höhe Klütz umkehren, trifft um 17Uhr wieder in Travemünde ein und kann anschließend noch traveaufwärts nach Lübeck verholen. Der Eisbrechdienst der Handelskammer kann zwar noch aufrechterhalten werden, doch ruht ab diesem Tag sämtlicher sonstiger Schiffsverkehr im Revier. Der finnische Dampfer MIRA kann Lübeck nicht mehrerreichen und läuft Travemünde als Nothafen an.

13.2.

SCHLESWIGHOLSTEIN und ELSASS sind von Kiel aus wieder ins Eisgegangen.

Der "Lübecker General-Anzeiger" veröffentlicht den Bericht eines Offiziers von der ELSASS: "In der Eiswüste der Ostsee".

14.2.

Nach einem Einsatz im Öresund ist vor Trelleborg der schwedische Eisbrecher STATS-ISBRYTAREN auf Grund gelaufen. Der Eisenbahnfährverkehr Warnemündegedser mußte eingestellt werden. Bisher ist Kiel von insgesamt 134 Schiffen als Nothafen angelaufen worden. SCHLESWIG-HOLSTEIN und ELSASS haben sich, nach längerem Festsitzen, wieder aus dem Eis befreien können. In Lübeck sind die Schlepper der Handelskammer nach wie vor im Eisbrecheinsatz. Um Proviant und

Kohlen zu ergänzen, wird der Dampfer INDU-STRIA von den Schleppern LÜBECK und TRAVEMÜNDE von Travemünde nach Lübeck geleitet. Ansonsten ruht weiterhin der Schiffsverkehr

15.2.

Die Schneedecke in Europa erstreckt sich südwärts bis Florenz. Wegen des Ausfalls der Fährdienste hat die Deutsche Lufthansa ihr Angebot an Flügen nach Skandinavien verstärkt. Nach dem im Eisenbahnfahrverkehr im Großen Belt sich die Verspätungen gehäuft haben, hat der dänische Staat den finnischen Eisbrecher SAMPO gechartert, dessen Ankunft für den 16.2. erwartet wird<sup>46</sup>). In Lübeck warnt das Polizeiamt vor dem Betreten der Wakenitz.

16.2.

SCHLESWIG-HOLSTEIN und ELSASS laufen morgens aus Kiel aus und stoßen in der Kieler Bucht auf mächtige Eisbarrieren, die die beiden Linienschiffe zur Umkehr zwingen. Die Reichsmarine stellt daraufhin ihren Eishilfsdienst ein und an beiden Schiffen sind Eisschäden zu reparieren. Der Eisenbahnfährdienst Saßnitz-Trelleborg wird eingestellt. Der "Lübecker General-Anzeiger" veröffentlicht einen Aufsatz eines Korvettenkapitäns Gerhard Meyer über den Einsatz der beiden Linienschiffe: "Wie die ELSASS den Lübecker Dampfer PLANET befreite". Ein anderer Artikel beschäftigt sich mit der Not der Wasservögel im Eis.

17.2.

In Lübeck hat sich der Frost etwas gemildert und Schnee ist gefallen. Wie bereits am vorigen Wochenende (s.9.2.), organisiert der

"Lübecker General-Anzeiger" erneut einen Eis-Sonderzug für Schaulustige nach Travemünde: Abfahrt Lübeck 11.50Uhr,  
Abfahrt Travemünde 17.10Uhr,  
Preis für Hin -und Rückfahrt 1,20RM

19.2.

Die Eisenbahnfähren zwischen Warnemünde und Gedser sowie zwischen Saßnitz und Trelleborg sind wieder in Betrieb gegangen, verkehren aber nur am Tag.

21.2.

Vor Rügen ist der Stettiner Eisbrecher PREUSSEN mit der gleichnamigen Reichsbahnfähre im Eis kollidiert. Der Eisbrecher trägt schwere Schäden am Haupt- und Bootsdeck davon, die Fähre Beschädigungen an den Schrauben. In Lübeck wird mit weiterer Verschärfung der Kälte gerechnet.

22.2.

Für den nächsten Tag wird Tauwetter prognostiziert.

23.2.

In Norddeutschland klettert seit Wochen die Temperatur erstmals wieder über 0°C. Die Schleppdampfer der Handelskammer haben seit mehreren Tagen ihren Eisbrechdienst eingestellt. In Lübeck liegen folgende Schiffe abfahrbereit: HALLAND und HANSA mit Stückgut für Kopenhagen, SEDINA mit Getreide für Birkenhead, REVAL mit Stückgut für Tallinn, NORDSTJERNAN mit Stückgut für Turku, GÖTE ELF mit Stückgut für Stockholm, mehrere Motorsegler mit Massengütern für Südschweden und Dänemark sowie LUBECA, NORDKAP, INDUSTRIA, THYLALAND und LINAKUNSTMANN in Ballast. Allerdings war das Schiff erst am 15. Februar aus Hanko mit Kurs auf Dänemark ausgelaufen.



Abb. 2: Der Eilgüterdampfer HELENE BOLDEMANN (erbaut 1911 in Übigau) der Lübecker Firma F.H. Bertling war das erste Schiff, das nach Aufhebung der Eissperre auf dem Elbe-Lübeck-Kanal Ende März 1929 in Lübeck eintraf.

24.2.

In Lübeck ist der Frost zurückgekehrt.

25.2.

Nachmittags findet in Kiel eine Besprechung zwischen Vertretern des Reichsverkehrsministeriums, des Reichskanalamtes, der Reichsmarine und des Verbandes Deutscher Reeder statt. Es wird beschlossen, die bei den sowjetischen Eisbrecher TRUVOR und ERMAK zu chartern, die bereits Leningrad verlassen haben und in den nächsten Tagen in Kiel erwartet werden. Morgens werden in Lübeck  $-10^{\circ}\text{C}$  gemessen.

26.2.

Im Öresund sitzen 36 Dampfer im Eis fest. Die schwedische Marine hat ihr Küstenpanzerschiff DROTTNING VICTORIA für den Eisnotdienst zur Verfügung gestellt. Vor Rügen ist die Reichsbahnfähre PREUSSEN vom Stockholmer Eisbrecher IS BRYTAREN II befreit und nach Trelleborg eingebracht worden. Die Fähre DROTTNING VICTORIA der schwedischen Staatsbahn konnte mit Eisbrecherhilfe in Saßnitz einlaufen.

Der "Lübecker General-Anzeiger" berichtet über die Tätigkeit der Eisbrecher auf der Oberelbe (am nächsten Tag fortgesetzt).

27.2.

Der Eisenbahnfahrverkehr zwischen Warnemünde und Gedser ist durch das Eis schwer beeinträchtigt, man setzt aber Hoffnungen auf die Hilfe durch den von der dänischen Regierung gecharterten finnischen Eisbrecher SAMPO.

28.2.

Die Handelskammer verhandelt über Eisbrecherhilfe für Lübeck durch die beiden sowjetischen Dampfer ERMAK und TRUVOR (näher es s.4.).

1.3.

In Deutschland ist wiederum ein starker Kälteinbruch zu verzeichnen. Temperaturen zwischen  $-10^{\circ}\text{C}$  und  $-16^{\circ}\text{C}$  werden gemessen. Die auf der Oberelbe eingesetzten Eisbrecher haben sich nach Harburg zurückgezogen.

2.3.

Trotz Behinderung durch schweres Packeis kann der Eisenbahnfahrverkehr Warnemünde-Gedser aufrechterhalten werden. Die beiden sowjetischen Eisbrecher ERMAK und TRUVOR sowie ein nachfolgender Schiffskonvoi müssen morgens um 7 Uhr wegen Nebels bei Gedser stoppen. Die Ankunft in Kiel wird für den Tag erwartet

#### 4.3.

Nachmittags startet ein Flugzeug (Fabrikat Junkers) von Hamburg aus zum Eiserkundungsflug über die Ostsee.

#### 3.3.

Im Kattegat sinkt der schwedische Dampfer SKANDIA durch Eispressung. Die Besatzung kann durch den finnischen Eisbrecher SAMPO gerettet werden. In Lübeck werden Temperaturen über den Gefrierpunkt gemessen.

#### 4.3.

Die Eisenbahnfäherverbindung Warnemünde-Gedser hat nach wie vor mit Eisschwierigkeiten zu kämpfen.

#### 5.3.

Vor Warnemünde haben ERMAK und TRUVOR drei Frachtdampfer n aus dem Eis geholfen, laufen aber selbst nicht in die Warnow ein.

#### 6.3.

Der "Lübecker General Anzeiger" berichtet über eine Anregung der dänischen Schiffsfahrtszeitschrift "Scandinavian Shipping Gazette", ein gemeinsames Gremium für Eisbrecherfragen aller Ostseeanrainerstaaten einzurichten. z.Zt. ist auf diesem Gebiet eine improvisierte Arbeitsgemeinschaft aus Vertretern Dänemarks, Schwedens und Finnlands tätig. Dänemark und Schweden verhandeln mit der Sowjetunion über die Charterung des Dampf eisbrechers LENIN. Die SAMPO bricht Eis auf dem Öresund. Vormittags trifft ERMAK mit dem Hamburger Frachtdampfer BÖLTEN vor Kiel ein und übernimmt etwa in Höhe Gabelsflach von diesem Kohlen. Der Einsatz von TRUVOR und ERMAK auf dem Nord-Ostseekanal ist geplant. In Lübeck liegen die Temperaturen über 0°C, nur nachts erreichen sie noch Frostwerte.

#### 7.3.

Vor der mecklenburgischen Küste hat TRUVOR dem deutschen Dampfer SAYN assistiert. Zwischen Warnemünde und Gedser ist die Eisenbahnfähre SCHWERIN der Deutschen Reichsbahn im Eis steckengeblieben und wird von Flugzeugen aus der Luft versorgt. Nach der Ergänzung der Brennstoffvorräte bricht ERMAK nachmittags Eis vor Kiel, u.a. eine Fahrrinne in die Wiker Bucht zu den dort im Eis eingeschlossenen Linienschiffen SCHLESWIG-HOLSTEIN und ELSASS. Abends um 19.30Uhr läuft ERMAK aus Kiel aus, um SAYN und TRUVOR zu helfen, die auch im Eis festsitzen. Es ist nunmehr beabsichtigt, daß ERMAK an den kleineren Eisbrecher Kohlen abgibt und dann in der Ostsee bleibt, während TRUVOR auf dem Nord-Ostsee-Kanal tätig werden soll. Auf der Oberelbe sind nach wie vor Flußeisbrecher in Tätigkeit.

#### 8.3.

Sieben eingeschlossene Schiffe werden von Flugzeugen, die vom Flugplatz Holtenau aufgestiegen sind, versorgt. Die Eisenbahnfähre SCHWERIN sitzt immer noch fest, von Warnemünde aus versucht ein finnisches Schiff, zu Hilfe zukommen. In Lübeck versuchen die Schleppdampfer der Handelskammer, das Eis der Untertrave zudurchbrechen. Der Travemünder Hafen ist z.T. wieder eis-frei. Auf See erstreckt sich eine Eisdecke zwischen Staberhuk (Fehmarn) und Alt-Gaarz.

#### 9.3.

ERMAK befreit die Eisenbahnfähre SCHWERIN aus dem Eis.

#### 10.3.

Der "Lübecker General-Anzeiger" (weltanschauliche Ausrichtung wohl eher bürgerlich-konservativ)<sup>47</sup> zitiert ironisch einen Kommentar der "Norddeutschen Zeitung"(KPD), der den Eisbrecheinsatz der ERMAK glorifiziert, dagegen die Eishilfe der Reichsmarine verächtlich macht: "Für die Arbeiterschaft liefere das Rußland der Arbeiter und Bauern erneut die Lehre, daß es mit den Mitteln des Friedens im Kampfe

gegen die Naturgewalten weiterkomme, als die deutsche Bourgeoisie mit ihren mit Kanonen gespickten schwimmenden Särgen".

12.3.

In der letzten Zeit haben die Schleppdampfer der Handelskammer nur in Lübeck Eisbrechen können, in diesen Tagen ist die Aufeisung einer Fahrrinne auf der Untertrave bis nach Travemünde, dessen Hafen inzwischen eisfrei geworden ist, gelungen. LÜBECK befindet sich in den Lübecker Häfen weiterhin im Einsatz. Der Fährdienst bei der Struckfähre wird durch den staatlichen Schleppdampfer BLITZ versehen. Am Schuppen 6 liegt der Dampfer NORDKAP und lädt Fracht für Stockholm, ebenso rüsten der schwedische Dampfer GÖTE ELF sowie noch andere Schiffe zur Abfahrt. Der "Lübecker General-Anzeiger" kommentiert am 13.3. hierzu: "Somit ist nach der langen Eisperiode dieses überaus strengen Winters das erste Leben in den Häfen wieder erwacht."

13.3.

In der Nacht sinkt vor Warnemünde der Dampfer GÖTA ELF, die Besatzung wird von ERMAK gerettet.

14.3.

Die Eisenbahnfähreverbinding Warnemünde-Gedser ist stillgelegt worden. Der "Lübecker General-Anzeiger" berichtet über die Eishavarie des Dampfers SAYN.

15.3.

Am frühen Morgen läuft TRUVOR vom Holtenauer Binnenhafen aus in den Nord-Ostseekanal ein und erreicht um 11.30Uhr Rendsburg, am folgenden Tag Brunsbüttel. Im Westteil des Kanals sind stärkere Eiskonzentrationen angetroffen worden. ERMAK folgt dem kleineren Eisbrecher in etwa 15Kanalkilometern Entfernung. Vor Rügen ist die dänische Eisenbahnfähre DANMARK (Warnemünde-Gedser) mit Eisbrecherhilfe aus dem Packeis befreit worden. Das Linienschiff ELSASS geht wieder ins Eis, um vor Gedser Hilfe für vier Dampfer zu leisten. In Lübeck werden Temperaturen über dem Gefrierpunkt gemessen. Nach einem Witterungsumschwung treibt Eis z.T. ab, die Eislage bleibt aber noch schwierig. Im Lübecker Hafen ist das Eis zwar zurückgegangen, aber eine Eisbarriere in der Lübecker Bucht unterbindet nach wie vor den Schiffsverkehr, mit dessen Wiederaufnahme für die Zeit bis zum 20.3. gerechnet wird. Die Verlader im Inland sind bereits aufgefordert worden, ihre Waren nach Lübeck zu expedieren.

Der "Lübecker General-Anzeiger" fragt deshalb am 16.3.in einer Überschrift "Baldige Wiederaufnahme der Ostseeschiffahrt ?".

16.3.

Die Eisenbahnfähre DANMARK hat den Fährdienst wieder zwischen Warnemünde und Gedser aufgenommen, aber nur für Tagesfahrten, während sich die beiden Reichsbahnfährschiffe SCHWERIN und MECKLENBURG wegen Eisschäden außer Dienst befinden.

17.3

Der "Lübecker General-Anzeiger" berichtet ausführlich über den Untergang des Dampfers GÖTAELF vor Warnemünde am 13.3.

18.3.

Von Wismar aus hat ein Dampfer HINDENBURG eine Rinne zur Insel Poel gebrochen, doch kann der städtische Schlepper WALFISCH nach wievor nicht den Hafen verlassen. Weiter draußen liegt eine Eissperre.

19.3.



Die Schlepper TRAVE und STECKNITZ der Handelskammer zu Lübeck sind auf dem seit Wochen stillgelegten Elbe-Lübeck-Kanal von Lübeck nach Lauenburg gefahren und haben unterwegs stellenweise 20-30cm dickes Eis angetroffen.

20.3.

Auf dem Nord-Ostseekanal sind die beiden sowjetischen Eisbrecher im Einsatz: TRUVOR bei Rendsburg, ERMAK in der Osthälfte. Die Travebrücke bei Oldesloe ist durch Eis aus den Angeln gehoben worden.

21.3.

Der Nord-Ostsee-Kanal wird für maschinenstarke Schiffe wieder freigegeben, aber danach verlieren ein holländischer Dampfer sowie ein Kanallotsendampfer ihre Schrauben im Eis. TRUVOR hat vier beschädigte Fahrzeuge nach Rendsburg gebracht. Sieben Elbeeisbrecher sind bis Wittenberge vorgestoßen. Vermutlich kann die Binnenschifffahrt auf der Elbe in der nächsten Woche wieder aufgenommen werden. Ein für diesen Tag vorgesehenes Anlaufen der ERMAK in Travemünde kann nicht stattfinden, weil der Eisbrecher Kiel wegen Nebels nicht verlassen konnte

Der "Lübecker General-Anzeiger" schreibt: "Der letzte Winter mit seinen außerordentlich starken Eisverhältnissen, die die Ostseeschifffahrt für Wochen stillgelegt haben, hat gezeigt, daß sich auch Deutschland mit der Frage der Beschaffung von Eisbrechern beschäftigen muß, um die Wirtschaft vor derartigen Vorfällen, wie sie in den letzten Wochen eingetreten sind, zu schützen."

22.3.

Mit Unterstützung des Nautischen Vereins, der Schiffergesellschaft und des Vereins deutscher Kapitäne und Seeoffiziere findet im großen Saal der "Gemeinnützigen" um 20Uhr ein Lichtbildervortrag statt: "Winterschifffahrt und Eisbrechdienst in der Ostsee". Referent ist der Ingenieur Wladimir Arnold-Alabiev von der ERMAK, der sich mit Eisbrecherforschungen beschäftigt hat und dem Geophysikalischen Observatorium in Leningrad angehört. Er vergleicht die Eisverhältnisse der westlichen Ostsee in diesem Winter mit denen im finnischen Meerbusen<sup>48</sup>). Die Veranstaltung findet regen Zuspruch, der Vortragssaal ist überfüllt. Für die kommende Woche wird mit einem Eiseinsatz in der Lübecker Bucht gerechnet. Mit der Assistenz durch die Schleppdampfer LÜBECK und TRAVEMÜNDE sind die Dampfer NORDSTJERNAN, LINAKUNSTMANN und GÖTE in See gegangen.

23.3.

Die Eisenbahnfährrverbindung Gedser-Warnemünde ist blockiert. Auf dem Elbe-Lübeck-Kanal sind die ersten Schleppzüge in Richtung Elbe abgegangen. Von diesem Tag an ist die Schifffahrt für eiserne Fahrzeuge auf diesem Kanal wieder zugelassen. Für den 25-26.3. werden die ersten Schleppzüge aus Lauenburg in Lübeck erwartet. Die Häfen von Lübeck und Travemünde sind fast völlig eisfrei, sämtliche Travefähren verkehren wieder. Weitere Schiffe in den bei den Häfen rüsten sich zur Abfahrt. Nachdem Eisdurchbruch der NORDSTJERNAN (s.4.) laufen um 13.15Uhr die Schlepper LÜBECK und TRAVEMÜNDE in Travemünde ein.

24.3.

Die Elbeeisbrecher haben ihre Einsätze abgeschlossen, das Treibeis auf dem Fluß ist in Bewegung. Der aus Lübeck ausgelaufene Dampfer LINAKUNSTMANN trifft um 15Uhr in Kiel ein.

25.3.

Von Kiel kommend, trifft der Dampfer WILHELM KUNSTMANN um 8.30Uhr in Travemünde ein. Hinter Staberhuk (Fehmarn) hat man schwere Eisverhältnisse angetroffen und für die Strecke Staberhuk-Dahme 20Stunden benötigt. Ab Dahme ist die Travemünder Bucht wieder eisfrei. In Lübeck ist als erstes Fahrzeug nach der Eissperre auf dem Elbe-Lübeck-Kanal der Eildampfer HELENE BOLDEMANN eingetroffen.

26.3.

Aus Lübeck kommend, trifft um 8Uhr die NORD STJERNAN in Turku ein. Am 28.3.soll das Schiff wieder nach Lübeck auslaufen. Die ERMAK hat die Heimreise angetreten. Die Eisenbahnfährrverbindung Gedser-Warnemünde ist wieder im vollen Umfang aufgenommen worden.