

die selbst starken Dampfern ein bedeutendes Hindernis boten. An den Ostseeküsten waren der Barther Bodden, die Zufahrt nach Wolgast von SO und die Nebenfahrwasser des Stettiner Haffs zeitweilig geschlossen. Westlich von Travemünde traten in den Häfen keine Behinderungen auf, östlich der Trave blieben die außengelegenen Häfen unbehindert. In den binnenwärts gelegenen Häfen wurde die Schifffahrt durch Eisbrecher offengehalten.

Gegen Ende Februar trat der Zustand ein, daß das während der Nacht unter dem Einfluß der Strahlungskälte entstandene Eis im Laufe des Tages wieder zur Abschmelzung kam, so daß eine Art Gleichgewicht bestand, das bis Ende Februar eine nahezu unveränderte Eislage ergab. Allerdings ließ die in Bezug auf die Eisverhältnisse labile Nordsee schon Anzeichen der beginnenden Eisabnahme erkennen.

Mit dem Beginn des Monats März überwog schließlich die jahreszeitlich bedingte thermische Auflösung des Eises gegenüber der immer schwächer werdenden Eiszunahme der Strahlungsnächte. Besonders im Nordseebereich machte sich die Eisabnahme rasch bemerkbar. Am widerstandsfähigsten erwiesen sich in diesem Gebiete die tieferen Buchten wie die Mündungen der Ems, die Innenjade, die Mündung der Elbe und Eider. Auffallend rasch wurde die Untere Elbe bei Hamburg eisfrei, da der Nachschub aus der Mittel-Elbe bald versiegt war. Dagegen brauchte es längere Zeit, bis das Eis zwischen Brunshausen und Cuxhaven verschwunden war.

Zu der Zeit als die Nordsee beinahe schon eisfrei war, zeigte die Ostsee erst eine langsame Eisabnahme. Da während des ganzen Winters nur die Gebiete der ersten Vereisungsphase Eis hatten, erfolgte auch das Eisfreiwerden des ganzen Küstengebietes annähernd zur gleichen Zeit. Die Nordsee war am 9. März, die deutsche Ostseeküste am 10. März völlig eisfrei.

---

## MITTEILUNGEN

Seit dem 1. Mai 1948 erscheint wöchentlich „Hansa“, Verkehrs- und Hafenblatt, Schriftleiter Johann Otto Messtorff, Verlag Eckardt und Messtorff, Hamburg 11, Neß 1. Die Zeitschrift will, wie es die alte „Hansa“ 80 Jahre hindurch gewesen ist, ein Bindeglied zwischen allen an der deutschen Schifffahrt interessierten Kreisen sein. Es sollen Fragen der See-, Küsten- und Binnenschifffahrt, der Häfen und Wasserstraßen, des Hafenaus- und Güterumschlags, des Schiffbaus und der Fischerei behandelt werden und die Mitteilungen der Hauptverwaltung des Seeverkehrs und aller einschlägigen Fachverbände und Organisationen veröffentlicht werden. Vor allem sei hingewiesen auf die „Sonderhefte“ in Heft 3, 5, 7, 9, 11 und 13, in denen jeweils in einer Reihe von Aufsätzen die verantwortlichen Fachleute über die derzeitigen wirtschaftlichen und verkehrs- und hafentechnischen Verhältnisse in Bremen, Emden, Duisburg, Hamburg, Düsseldorf und Lübeck berichten.

---

Abgeschlossen am 31. Juli 1948

Anschriften der Mitarbeiter dieses Heftes:

Walter Horn, Dr. Franz Nusser, Dr. Gerhard Tomczak: Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg 11, Seewartenstraße 9; Prof. Dr. Georg Wüst, Direktor des Instituts für Meereskunde, Kiel, Hohenbergstraße 2.

Herausgeber: Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg.

Verantwortlich für den nichtamtlichen Inhalt: Dr. Arnold Schumacher, Hamburg 20, Naumannsweg 1.

Druck: J. J. Augustin, Glückstadt (Elbe).