

Die URAG im Eis: Schlepper der Bremer Unterweser Reederei im Wintereinsatz

Ostersehlte, Christian

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Ostersehlte, C. (2007). Die URAG im Eis: Schlepper der Bremer Unterweser Reederei im Wintereinsatz. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 30, 9-67. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55910-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEESCHIFFFAHRT

► CHRISTIAN OSTERSEHLTE

Die URAG im Eis

Schlepper der Bremer Unterweser Reederei im Wintereinsatz

*Gewidmet den langjährigen Freunden
bei der Unterweser Reederei (URAG) in Bremen*

1. Eisbrecher und Schlepper – eine Wechselbeziehung

Die Eisbrecher sind vielleicht die spezialisiertesten aller Spezialschiffe¹, hieß es 1967 in einem populären Sachbuch. Ihre Hauptaufgabe ist es, eine Rinne ins Eis zu brechen oder dieses soweit aufzulockern, dass andere Schiffe vereiste Gewässer passieren können.² Ihre Zahl ist historisch wie aktuell bis heute für die Fachwelt überschaubar geblieben.³ In Skandinavien haben einzelne Stadtverwaltungen⁴, später die Zentralregierungen⁵ eigene, nur für diesen Zweck erbaute Eisbrecher angeschafft. Neben den größeren, meist Behörden unterstellten Eisbrechern, die vor allem vor den Küsten Fahrrinnen für die Hochseeschifffahrt freihalten oder in der Arktis sowie im Auftrag der Forschung in der Antarktis operieren, sind die Hafeneisbrecher zu erwähnen, deren Aktionsradius regional beschränkt ist.

Nur vermögende Hafenstädte können sich bis heute Eisbrecher leisten, die primär auf diesen Einsatzzweck zugeschnitten sind und in der eisfreien Zeit beschäftigungslos aufliegen. Hier sind kostengünstigere Lösungen gefragt. So fahren im Ostseeraum, der bis heute immer wieder von Vereisung betroffen ist, in den engräumigen Gewässern örtliche Schlepper als Hilfseisbrecher.⁶ Sie sind eisverstärkt, besitzen nicht selten einen den Eisbrechern ähnlichen Vorsteven, gehören entweder einer Behörde oder einem Privatreederei. Dies wiederum korrespondiert mit den auch sonst vielfältigen Aufgaben der Schlepper, die als robuste und wendige Spezialschiffe neben ihren Hauptaufgaben, dem Bugsieren größerer Schiffe, dem Verschleppen von Leichtern und der Bergung, auch noch andere Missionen erledigen. Neben dem hier erörterten Thema, dem Eisbrechen⁷, zählen dazu Tätigkeiten wie die Brandbekämpfung oder das Versetzen von Lotsen.

In Abgrenzung zu den eigentlichen Eisbrechern können die eisbrechenden Schlepper definitorisch als Hilfseisbrecher bezeichnet werden⁸ oder als Mischformen zwischen Schleppern und Eisbrechern, wobei sich bei zunehmender Schiffsgröße beide Schiffstypen immer deutlicher voneinander unterscheiden.⁹ Das gilt vor allem für jene Schlepper, die nur nebenbei im Eisbrechdienst verwendet werden und keinen ausgeprägten Eisbrecherbug oder eine entsprechende Eisklasse besitzen. Der ökonomische Vorteil der »kleineren Lösung« liegt in der ganzjährigen Auslastung dieser Schiffe. Die Zahl dieser eisbrechenden Schlepper ist historisch wie aktuell

allein im Ostseeraum Legion, so dass es nicht einfach ist, einen zuverlässigen Überblick zu erlangen. Da die öffentliche Debatte nicht von einem Übermaß an definitorischem Feinsinn geprägt sein kann, ist rezeptionsgeschichtlich die Beobachtung aufschlussreich, dass eisbrechende Schlepper vorschnell und pauschal als »Eisbrecher« titulierte und mit den eigentlichen Spezialschiffen auf eine Stufe gestellt werden. Diese zumindest problematische Zuordnung war nicht nur Sache der Presse¹⁰, sondern auch der einschlägigen Fachwelt.¹¹

In Deutschland, das in einer klimatisch etwas günstigeren Zone als Skandinavien liegt, ging der Einführung spezieller Eisbrecher der zunächst versuchsweise Einsatz von Schleppern im Eis voraus. Deren Rumpfform war in vielen Fällen zum Brechen zwar nicht optimal, aber die Maschinenstärke bot immerhin gewisse Möglichkeiten. In Hamburg wurden zunächst empirische Versuche mit Schleppdampfern im Eis der Elbe durchgeführt¹², ehe 1871 dort die EISBRECHER No. 1 (später EISFUCHS), der erste halbwegs ausgereifte Eisbrecher der Welt, in Dienst gestellt wurde.¹³ 1876 übernahm der Hamburger Staat dieses Schiff und baute bis zum Ersten Weltkrieg eine ansehnliche Eisbrecherflotte auf. Sie erlangte im In- und Ausland Vorbildcharakter. Königsberg folgte ab 1885, Stettin ab 1888/89 sowie Bremen ab 1889 mit der Indienststellung spezieller, auf die Aufgaben des Winterdienstes zugeschnittener Eisbrechdampfer.¹⁴

Auch im Deutschen Reich konnten sich kleinere Häfen, die ihre Zufahrten im Winter offen halten mussten, derartig großzügige Investitionen nicht leisten. Hier bot sich wie in Skandinavien der Schlepper in seiner Funktion als Hilfseisbrecher als preiswertere Alternative an. In Lübeck operierten seit den 1850er Jahren die Schleppdampfer der örtlichen Handelskammer (dabei handelte es sich anfangs sogar um Raddampfer) im Eis, weshalb diese Aktivität 1880 durch die Einführung einer staatlichen Eistaxe anerkannt und institutionalisiert wurde. Zur gleichen Zeit war die Handelskammer dazu übergegangen, ihre Schraubenschlepper mit eisbrechenden Bugformen bauen zu lassen.¹⁵ In Danzig schloss 1888 die dortige Kaufmannschaft einen Vertrag mit der größten Bugsierreederei am Ort, der Danziger Dampfschiffahrts- und Seebad-AG »Wechsel«, die in der Folgezeit den Eisaufbruch nicht nur mit ihrer Schlepperflotte, sondern sogar mit einem eigenen Spezialdampfer versah.¹⁶ In Hamburg wurden die staatlichen Eisbrecher im Winterdienst auch durch zahlreiche Hafenschlepper wirkungsvoll unterstützt. Im Zusammenhang mit der Hamburger Schlepperreederei Petersen & Alpers (gegr. 1793/1842) ist dieser Aufgabenbereich bereits dargestellt worden.¹⁷ In Kiel wurden ebenfalls Schleppdampfer als Eisbrecher eingesetzt.¹⁸

Als letztes Beispiel bleibt der 1887 bis 1895 gebaute Kaiser-Wilhelm-Kanal (heute: Nord-Ostsee-Kanal) zu erwähnen. Dort versahen zunächst Schleppdampfer des zuständigen Kaiserlichen Kanalamts (später: Reichskanalamt), die zumindest teilweise eine entsprechende Rumpfform besaßen, ihren Dienst. Erst 1938 folgte die Indienststellung des speziellen Eisbrechers WAL, der noch heute als Traditionsschiff in Bremerhaven vorhanden ist.¹⁹

In jüngster Zeit sind die Verhältnisse im Eisbrechwesen technisch und organisatorisch in Bewegung geraten. Typologisch hat im Eisbrecherbau in den 1990er Jahren der Trend zum Mehrzweckschiff eingesetzt. Organisatorisch wird im Eisbrechwesen stellenweise eine Teilprivatisierung versucht. Nachdem in Finnland seit 1993 Multifunktionseisbrecher im Offshore-Geschäft eingesetzt wurden, überführte der Staat seine zivile Flotte 2004 in eine privatwirtschaftliche Rechtsform (Finstaship).²⁰ In Schweden wurde ab 2000 die staatliche Eisbrecherflotte durch drei eisbrechende Multifunktionsschiffe einer Privatreederei ergänzt.²¹ In Russland fahren einige Eisbrecher bei einer ehemaligen sowjetischen, inzwischen privatisierten Staatsreederei.²² Inwieweit diese Entwicklungen in anderen Ländern Schule machen, bleibt indes abzuwarten.

Die einstige Polarität zwischen Eisbrechern und Hilfseisbrechern sowie Behörden und privaten Reedereien scheint sich allmählich zu relativieren. Doch auch in historischer Zeit stellte sich

kaum im orthodoxen Sinn die Frage des Entweder-Oder zwischen Eisbrecher und Schlepper. Viel häufiger wirkten beide Schiffstypen im winterlichen Eisauflauf einträchtig zusammen und ergänzten sich sinnvoll in der alltäglichen Praxis. Bildeten die eigentlichen Eisbrecher den »harten Kern«, kann man die beigeestellten Schlepper als eine Art »äußeren Ring« betrachten. Diese Kombination sollte für das bremische Eisbrechwesen ebenso typisch werden.

2. Schleppschiffahrt und Eisbrechwesen auf der Unterweser

Die ersten halbwegs nutzbaren Dampfschiffe wurden als Schlepper eingesetzt. Als wichtigstes Beispiel hierfür wird in der allgemeinen Literatur häufig der schottische Heckraddampfer und Kanalschlepper CHARLOTTE DUNDAS (1801) angeführt.²³ Eine ähnliche Entwicklung schien sich nach der napoleonischen Epoche auch auf der Unterweser anzukündigen, als sich 1816 der Bremer Kaufmann Friedrich Schröder mit dem Gedanken trug, einen Schleppdienst auf der damals seichten, noch nicht ausgebaggerten Unterweser einzurichten. Dieser Plan scheiterte zwar, jedoch brachte Schröder 1817 den Fahrgastraddampfer DIE WESER in Fahrt, der als das erste Dampfschiff auf der Unterweser gilt.

Erst 1846 verkehrte der erste Schlepper auf der Unterweser, der nach dem damals populären preußischen Feldherrn Blücher benannte Raddampfer MARSCHALL VORWÄRTS, doch dieses Schiff rentierte sich noch nicht. 1853 wurde in Brake der Radschlepper MAGNET in Fahrt gesetzt und für einige Jahre betrieben. Zur gleichen Zeit entstand in Bremen eine weitere Initiative, als dort ebenfalls 1853 die »Schleppschiffahrtsgesellschaft auf der Unterweser«²⁴ aus der Taufe gehoben wurde. Hinter dieser Gründung standen einflussreiche bremische Kaufmannskreise, darunter der Überseekaufmann und Segelschiffsreeder Hermann Henrich (H.H.) Meier (1809-1898), sowie als koordinierende Instanz die Handelskammer Bremen. Dieses Unternehmen ging vier Jahre später, 1857, in dem neu gegründeten Norddeutschen Lloyd (NDL) auf, bei dem H.H. Meier die Federführung übernahm. Neben der Transatlantik- und Englandfahrt wurde der Schlepper- und Leichterdienst zum wichtigen dritten Standbein dieses späteren großen Bremer Schiffahrtskonzerns. Bei dessen Firmenimperium bildete die überseeische Fracht- und Passagierschiffahrt das Hauptgeschäft und prägte zugleich nachhaltig das Image des Unternehmens in der Öffentlichkeit. Dagegen standen andere, gleichermaßen gepflegte und weiterentwickelte Geschäftsbereiche im Schatten: Hierzu zählten neben den antriebslosen Leichtern, Flussraddampfern und Seebäderschiffen auch die Schlepper. Bis zum Ersten Weltkrieg setzte der Lloyd seine Bugsierdampfer überwiegend für den Eigenbedarf ein, d.h. zur Seeschiffsassistentz und zum Schleppen der zahlreichen Leichterschiffe. Danach stieg man in die Assistentz von Handelsschiffen fremder Reedereien ein.

Seit den 1860er Jahren begann sich die Schiffsschraube im Schleppwesen auf der Unterweser als wirtschaftlichste Antriebsform durchzusetzen. Der Lloyd erhielt 1866 mit der NORDSEE seinen ersten Schraubenschlepper. Die weitere wie lang anhaltende Entwicklung dieses Schleppdienstes ist hier in den Einzelheiten nicht weiter nachzuzeichnen, nur drei wichtige Eckdaten müssen noch genannt werden: Nach der Fusion der beiden Großreedereien Hapag und Lloyd 1970 wurde aus dem einstigen Lloyd-Schleppdienst 1974 das in Bremerhaven ansässige Unternehmen Hapag-Lloyd Transport & Service, das 1994 vom Konzern abgestoßen wurde und dann nur noch Transport & Service hieß, 2004 schließlich von der ebenfalls traditionsreichen Bugsier Reederei- und Bergungs-AG in Hamburg (gegründet 1866) erworben und eingegliedert wurde, wobei die übernommenen Schlepper zwar den Anstrich der Bugsier nach und nach übernommen haben, jedoch immer noch den Heimathafen Bremen am Heck tragen: eine schwache Reminiszenz an die einst so große Lloyd-Schlepperflotte, die in früheren Zeiten das Erscheinungsbild des Flussreviers zwischen Bremen und Bremerhaven wesentlich mitgeprägt hat.²⁵

Der NDL, dessen Schleppdienst also eher nach internen Bedürfnissen ausgerichtet war, blieb nicht der einzige Akteur im Schleppwesen auf der Unterweser. Vielmehr ließen die Bedürfnisse des Marktes ein zweites, ähnlich großes Schleppunternehmen zu. Diese Rolle übernahm die 1873 gegründete und in der Hansestadt ansässige, aber vor allem vor Bremerhaven tätige Bugsigergesellschaft »Union«. Während ihrer Aufstiegsphase in den 1870er Jahren baute diese Firma sich vor allem unter den althergebrachten Segelschiffsreedereien ihren Kundenkreis auf. In den 1880er Jahren erreichte sie den Höhepunkt ihrer Tätigkeit, zeigte aber wohl schon zu jener Zeit mangelnde Flexibilität im Geschäftsgebaren. In den 1890er Jahren erfolgte nicht zuletzt im Zeichen vermehrter Konkurrenz ein steiler Abstieg. Die relativ ergiebigen schriftlichen Quellen aus jenem Zeitraum des Niedergangs zeichnen ein nicht gerade schmeichelhaftes Bild einer störrischen, kundenunfreundlichen und geschäftsstrategisch kurzsichtigen Geschäftsleitung. Nach langer Agonie wurde kurz vor Kriegsausbruch 1914 die »Union« aufgelöst.²⁶ Neben diesen beiden großen Schleppreedereien gab es auf der Unterweser noch einige andere Reeder, die diesem Geschäft nachgingen, sie spielten aber nur eine nachgeordnete Rolle.

Im Eisaufruch auf der Unterweser kam von Anfang an den Schleppdampfern eine wichtige Rolle zu, denn auch dieses Flussrevier war von mehr oder minder starker Eisbildung betroffen. Stromaufwärts gefrorenes Flusseis trieb die Mittelweser herunter. Nicht selten kam es dabei, noch in Höhe der Stadt Bremen, zur Bildung einer Eisdecke. Ferner wirkten die Gezeiten dabei mit und konnten Eismassen zusammenschieben, die mitunter wiederum Deichbrüche verursachten. Eisaufruch auf der Unterweser bedeutete aber nicht (oder nur ganz selten), dass ein Eisbrecher einem Konvoi nachfolgender Schiffe den Weg bahnte, also ein Bild, wie man es eher von der nördlichen Ostsee oder den Polargebieten her kennt. Bei den wesentlich geringeren Eisstärken des flussabwärts mit einiger Dynamik sich fortbewegenden Eises kam es vielmehr darauf an, dass man ständig auf- und abfuhr, das Eis zerkleinerte, der Schifffahrt von und nach Bremen damit das Durchkommen erleichterte und gleichzeitig Beschädigungen an Strombauwerken vorbeugte.²⁷ Zur See hin lockerte sich dieses Bild auf, weshalb der Norddeutsche Lloyd schon 1858 darauf hinwies, dass *die günstigen Verhältnisse Bremerhavens dasselbe auch im Winter bei starkem Eisgange zugänglich machen, was bei andern Häfen der Nordsee nicht in dem Masse der Fall ist.*²⁸ Gelegentliche Eisbildung in der Wesermündung oder eine wesentlich häufigere Vereisung der Hafenbecken in Bremerhaven selbst, ebenso im 1863 eröffneten Hafen des benachbarten Geestemünde, schloss das natürlich keineswegs aus.

Die Problematik kann in großräumige geographische Zusammenhänge eingeordnet werden: Die Grenze der Vereisung von Binnengewässern ist in Europa im Westen mit dem Rhein, im Süden durch die Alpen und die Donau zu ziehen. Während die Ostsee heute noch oft mit Eis zu kämpfen hat (vor allem im Bottnischen und Finnischen Meerbusen), bleibt die Nordsee durch die Wirkung des Golfstroms eisfrei. Höchstens in den Flussmündungsrevieren von Ems, Jade, Weser und Elbe sowie in den Wattengewässern zwischen den Nord- und Ostfriesischen Inseln kann mitunter Eisbildung auftreten. Dieses Phänomen hat sich infolge der seit den 1980er Jahren vermuteten, nach der Jahrtausendwende von der Wissenschaft, Publizistik und Politik im Grundsätzlichen nicht mehr bestrittenen Klimaerwärmung deutlich abgeschwächt. Im 19. und frühen 20. Jahrhundert waren Eiswinter auf der Unterweser die Regel²⁹, eisfreie dagegen die Ausnahme. Heutzutage hat sich dieses Verhältnis umgekehrt, nachdem um 1960 noch die Faustregel von sechs bis sieben milderen Jahren, die zwischen den Eiswintern lagen, gegolten hatte.³⁰ Der letzte Winter mit nennenswerter Eisbildung auf der Unterweser ereignete sich 1995/96. Zehn Jahre später hat der relativ lange und schneereiche Winter 2005/06 kaum zur Herauskristallisierung von Flusseis geführt. So lag vor allem in geschichtlicher Zeit Bremen an der Peripherie des Gebietes mit winterlicher Eisbildung in Europa.

Das bremische Eisbrechwesen besitzt relativ weit zurückreichende historische Wurzeln. Noch vor der Premiere des Raddampfers MARSCHALL VORWÄRTS forderte am 8. Januar 1845 die renommierte und in bremischen Kaufmannskreisen häufig gelesene³¹ »Weser-Zeitung« einen Schleppdampfer, der im Winter auch Eis brechen sollte. Doch dieser Wunsch war technisch seiner Zeit weit voraus.

Erst aus späterer Zeit stammen die ersten konkreten Nachrichten über ein Eisbrechwesen auf der Unterweser. Im strengen Winter 1870/71, der in Hamburg zum Bau des bereits erwähnten Eisbrechdampfers führte, wurde der Radschleppdampfer SIMSON (erbaut 1854) des NDL zum Eisauflauf verwendet. Nach Ende der Eissaison beriet die Bremische Bürgerschaft zwischen Mai und September 1871 sogar über die Anschaffung eines speziellen Eisbrechers, der in der eisfreien Zeit zu Schlepp- und anderen Diensten eingesetzt werden sollte. Doch hierfür war damals die Zeit noch nicht reif. Die vorhandenen Schleppdampfer des Lloyd und der »Union« mussten für diese winterliche Aufgabe herhalten. Als sich der bremische Staat in Gestalt der Wasserbauinspektion 1875 und 1885 zwei eigene Schlepper, die BREMEN (64 PSi) und LESUM (63 PSi), zulegte, wurden diese beiden staatlichen Dienstfahrzeuge in den Winterdienst eingestellt. Nach dem besonders strengen Eiswinter 1880/81, als es im bremischen Umland zu Deichbrüchen und nachfolgenden politischen Auseinandersetzungen gekommen war, schloss der Staat im Herbst 1881 einen Vertrag mit der »Union« über die Bereitstellung von bis zu vier Schleppern für den winterlichen Eisauflauf.

Einige wenige Belege über Eiseinsätze stammen aus der Folgezeit bis 1890 und lassen erkennen, dass die »Union« eine feste Größe im Eisbrechdienst auf der Unterweser darstellte. Dagegen hatte sich der Lloyd gegen ein ähnliches Abkommen gesträubt, weil die bremische Großreederei ihre Schlepper nur auf freiwilliger Basis zur Verfügung stellen wollte, was nicht ausschloss, dass Eiseinsätze des NDL für die 1880er Jahre in den Quellen überliefert sind.³² Die Abstinenz der Lloydführung gegenüber festen Verträgen mit den Behörden hatte wohl prinzipielle Gründe. Zwar war der NDL wegen seiner überragenden regional-, national- und weltwirtschaftlichen Bedeutung vielfältig mit der bremischen (welche nicht zuletzt die Finanzmittel für den Ausbau der bremischen Häfen sowie der Unterweser bereitzustellen hatte) wie der Berliner Politik vernetzt, doch das damalige kaufmännisch-hanseatische Credo versuchte in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg³³ direkten staatlichen Einfluss auf den Gang der Geschäfte nach Kräften zu verhindern. So geschah die Übernahme des staatlich subventionierten Reichspostdampferdienstes (1886) nach Ostasien und Australien durch den NDL nur unter großen Bedenken der Firmenleitung und wurde allenthalben als eine Art »Sündenfall« angesehen.³⁴ Ein weiteres, wesentlich kleinräumigeres Beispiel untermauert diesen Befund: 1909 zeigte der Lloyd der Politik in Bremerhaven ebenfalls die kalte Schulter, als diese die Reederei für einen staatlich subventionierten Fährbetrieb interessieren wollte.³⁵ So wird verständlich, dass der NDL die Einbindung seines eigenen, operativ sehr weit verästelten Schleppdienstes in Serviceabkommen mit der staatlichen Seite möglichst vermeiden wollte.³⁶ Dass diese Grundauffassung innerhalb des Bugsierwesens des Lloyd bis auf seltene Ausnahmen offenbar über Jahrzehnte Bestand hatte, wird noch zu zeigen sein.

In den 1880er Jahren, als sich in Handel und Schifffahrt eine wesentlich größere Dynamik für die Zukunft ankündigte, unternahm vor allem die staatliche Seite wichtige Anstrengungen zur Verbesserung der Eisbrechkapazität. Hier ist vor allen anderen Zusammenhängen die von 1887 bis 1895 durchgeführte Unterweserkorrektur hervorzuheben, in deren Verlauf die Unterweser unter der Leitung eines der führenden Wasserbauer der damaligen Zeit, des bremischen Oberbaudirektors Ludwig Franzius (1832-1903), auf fünf Meter Fahrwassertiefe ausgebaggert wurde.³⁷ Diese umfangreichen Arbeiten wurden von einer eigens hierfür ins Leben gerufenen Behörde (Deputation für die Unterweserkorrektur mit nachgeordnetem eigenem Bauamt) durchgeführt, die eine große Spezialflotte von Baggerschiffen, Leichtern, Vermessungsfahrzeu-

gen und einigen Schleppdampfern unterhielt. Zwei ihrer Schlepper, die NORD und SÜD (1887, 120 PSi), waren wegen ihrer Bugform für den Eisaufbruch geeignet und wurden diesbezüglich eingesetzt.

Vor allem aber kam es endlich zur Anschaffung von speziellen Eisbrechdampfern für den bremischen Staat, der diese Aufgabe nunmehr der bereits bestehenden Wasserbauinspektion zuwies, die einen Zweig der Franzius unterstehenden, sehr heterogen gegliederten bremischen Staatsbauverwaltung bildete. 1889 und 1890 wurden zunächst von Howaldt in Dietrichsdorf bei Kiel und der Bremer Schiffsbaugesellschaft (vormals H.F. Ulrichs) in Vegesack die beiden kleineren Eisbrecher SIEGFRIED und WODAN (jeweils 300 PSi) beschafft. 1892 folgte, ebenfalls von der Werft in Vegesack, die um einiges größere DONAR (950 PSi), die damals zu den antriebsstärksten Eisbrechdampfern im Deutschen Reich zählte.³⁸ Zusätzlich hervorzuheben ist der mit seinen 700 PSi leistungsfähige Schleppdampfer PRIMUS, der nach einer längeren Planungsphase mit Auseinandersetzungen im politischen Raum 1908 von Seebeck in Geestemünde abgeliefert wurde und im Freihafen II, dem späteren Überseehafen, stationiert wurde. Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die bremische Feuerwehr sowie das von Bremen, Preußen und Oldenburg gemeinsam unterhaltene Tonnen- und Bakenamt teilten sich die Betriebskosten für diesen Notfallschlepper, der mit einer leistungsfähigen Feuerlöschanlage ausgerüstet war. Meist lag das Schiff lediglich in Bereitschaft, denn Einsätze waren eher selten. Im Winter diente die PRIMUS dagegen regelmäßig als Hafeneisbrecher und entlastete damit die drei bremischen Eisbrechdampfer, die sich dadurch auf ihr Haupteinsatzgebiet, den Weserstrom, konzentrieren konnten.³⁹

Mit dieser Flotte hatten sich die Behörden in Bremen, wie die Zukunft zeigen sollte, weitgehend von der Hilfe privater Reeder im Eisdienst frei gemacht. Dieser bestand aus einem inneren Kern aus speziellen staatlichen Eisbrechern, denen aber von einer gelegentlich angeforderten Hilfsflotte, bestehend aus Schleppdampfern des bremischen Staates sowie selten genug privater Reedereien, assistiert wurde. So war bereits vor der Jahrhundertwende das Eisbrechwesen auf der Unterweser eher von einem Neben- als Miteinander zwischen staatlichen und privaten Betreibern geprägt. Diese Parallelgeschichte besaß aber eine gemeinsame Klammer: den Winterdienst für die Überseeschifffahrt, damit diese auch in der kalten Jahreszeit die bremischen Häfen bedienen konnte.⁴⁰

3. Gründung und Aufstieg der SGUW ab 1890

Zu den kleineren und relativ unspektakulären Schleppdiensten auf der Unterweser zählte der Betrieb des bremischen Kleinunternehmers Hermann Westphal (1843-1914). Dieser hatte seit 1876 an mehreren Stellen im bremischen Stadtgebiet Kräne gepachtet, legte sich aber daneben ab 1877 eine kleine Schlepperflotte zu. Bis 1884 hatte er vier Schleppdampfer (zwei Ankäufe und zwei Neubauten) angeschafft, die eine Maschinenleistung zwischen 50 und 250 PSi aufwiesen und vermutlich Kähne, die anderen Eignern gehörten, auf dem Strom verholten.

Neben seinen eigentlichen Geschäften hatte sich Westphal im Eisdienst auf der Unterweser betätigt. Entsprechende Belege finden sich für den bereits erwähnten strengen Eiswinter 1880/81, als im Februar 1881 der Schlepper VEGESACK, zusammen mit weiteren Dampfern des NDL und anderer Eigner, insgesamt achteinhalb Tage Eis brach und der Firmenkasse eine staatliche Chartergebühr von insgesamt 3000 Mark einbrachte. Eventuelle spätere Eiseinsätze der Schlepperflotte dieses bremischen Kleinreeders sind in den Quellen bislang nicht auffindbar.

Aus eigener Kraft hätte Westphal diesen Betrieb wohl kaum weiterentwickeln können, wären da nicht einflussreichere Kräfte innerhalb der bremischen Kaufmannschaft gewesen, die vermutlich mit der damals noch bedeutenden »Union« unzufrieden waren, jedenfalls die Chance

Abb. 1 Das Flaggschiff der bremischen Eisbrecherflotte war mit 950 PSI die 1892 von der Bremer Schiffsbaugesellschaft (vormals H.F. Ulrichs) in Vegesack an den Bremer Staat abgelieferte DONAR, die damals zu den antriebsstärksten Eisbrechdampfern im Deutschen Reich zählte. Dieses Foto entstand nach dem Zweiten Weltkrieg im Neuen Hafen in Bremerhaven. (Foto: Karl-Heinz Schwadtke/Sammlung des Verfassers)



für eine neue und große Schlepperreederei sahen. Im Juni 1890 wurde ein entsprechender Aufruf verfasst, der sich explizit auf die im Werden befindliche Unterweserkorrektur bezog. Man entschied, nicht am Punkt Null anzufangen, sondern einen vorhandenen Schleppbetrieb als Grundstock aufzukaufen. Der wohl wichtigste Initiator bei diesem Vorhaben war der bremische Schifffahrtskaufmann, Mitinhaber der bereits als Bauwerft zweier bremischer Eisbrecher erwähnten Bremer Schiffsbaugesellschaft, Bürgerschaftsabgeordnete (seit 1876) und spätere Senator (ab 1891) Johann Friedrich Wessels (1836-1919), der übrigens im bremischen Parlament für die Anschaffung der bremischen Eisbrecherflotte eine Lanze gebrochen hatte.

Die Wahl fiel auf Westphal, mit dem man sich rasch handelseinig wurde. Am 19. August 1890 wurde in Bremen die Schleppschiffahrtsgesellschaft »Unterweser« (SGUW) gegründet, welche die Schlepper und zumindest Teile des Bord- und Landpersonals von Westphal übernahm und diesen mit 100 000 Mark auszahlte. Die vier Dampfer (METEOR, WESER, BLUMENTHAL und VEGESACK) wurden nach dem zunächst beschlossenen Schema in UNTERWESER 1-4 umbenannt. Dabei



Abb. 2 Zu den von Westphal übernommenen Schleppern der ersten Stunde der SGUW zählte die UNTERWESER 3 (ex BLUMENTHAL, ex ARCHIMEDES, 250 PSI, erbaut 1872 bei Johann Heinrich Arnold Hesse in Brake). Die zeitgenössische Postkarte (Aufnahme A. Sternberg, Hamburg) zeigt das Schiff an der Einfahrt in den Vegesacker Hafen. (Staatsarchiv Bremen)

blieb es nicht, denn nun hatte man genug Kapital im Hintergrund, um diese Flotte zügig auszubauen und damit zu neuen geschäftlichen Ufern aufzubrechen. Anfang 1893 verfügte man bereits über acht Schleppdampfer und zehn Schleppkähne, weitere Einheiten liefen in der Folgezeit der Flotte zu. Die Schleppschiffahrt gabelte sich schon früh in zwei Aufgabenbereiche: zum einen in den Bugsierdienst für größere Seeschiffe, zum anderen in den Leichterverkehr, der für die regionale Weiterverteilung aus Übersee angelandeter Waren sorgte. Auch das Fahrtgebiet begann über den Unterweserraum hinauszudeuten. So wurde 1899 der Betrieb auf den neu eröffneten Dortmund-Ems-Kanal ausgedehnt. Ein Jahr später stieß man unter Benutzung des Kaiser-Wilhelm-Kanals in die Ostsee vor. Der östliche Endpunkt des Kanals, Holtenau, diente dabei als Übergabestation. Kleinere und damit schwächere Dampfer brachten die Leichter von der Nordsee dorthin, stärkere Schlepper geleiteten diese zu den Bestimmungshäfen in der Ostsee und umgekehrt. Die Schlepper und Leichter unter der Flagge der SGUW transportierten vor allem billige Massengüter, liefen Häfen im deutschen Osten, in Schweden, Finnland und im Baltikum an und fungierten wie parallel laufende Schleppleichterdienste anderer Reedereien als Vorläufer der heutigen Küstenmotorschiffe und Containerfeeder.⁴¹

Während sich die junge Reederei hoffnungsvoll (wenngleich nicht ohne Komplikationen) entwickelte, ging es mit der »Union« steil bergab, denn dieses so unflexibel gewordene Unternehmen hatte der wesentlich dynamischeren und optimistischer gestimmten SGUW nur wenig entgegenzusetzen. Liest man die Geschäftsberichte beider Firmen im Staatsarchiv Bremen parallel, fällt ein frappierender Unterschied in der Tonlage auf. Bei der »Union« überwogen die düsteren Töne, während die aufstrebende SGUW die Marktlage recht hoffnungsvoll beurteilte. So zog sich die »Union« kurz nach der Jahrhundertwende aus dem Bugsiergeschäft zurück und überließ ihrer Konkurrentin das Feld. Die SGUW (heute: URAG) hatte gewonnen und war nun-

mehr neben dem Lloyd zur zweiten großen Schleppreederei im Revier geworden.⁴² Am 1. März 1912 bestand die Flotte der SGUW aus 29 Schleppdampfern mit einem Leistungsspektrum zwischen 60 und 750 PSi sowie 50 See- und Kanalleichtern mit einer Tragfähigkeit von zusammen rund 35 000 Tons.⁴³

Am Vorabend des Ersten Weltkriegs hatte die Reederei einen festen Platz in der bremischen Schifffahrt gefunden, die sich seit dem Ende des 19. Jahrhunderts immer arbeitsteiliger aufgefächert hatte.⁴⁴ Der Schwiegersohn Westphals, Otto Vahland (1856-1926), war als Büroleiter des kleinen Schleppbetriebs von der SGUW 1890 übernommen worden, wirkte bis 1922 als Direktor und verkörperte damit Kontinuität über drei Jahrzehnte hinweg.⁴⁵

4. Die SGUW im Eis 1890 bis 1918

Angesichts der gelegentlichen Eiseinsätze, die Westphal mit seiner kleinen Flotte gefahren hatte, erschien prinzipiell eine wie auch immer geartete Rolle der neu gegründeten SGUW im Winterdienst auf der Unterweser ab 1890 zumindest denkbar. Doch die schriftliche Niederlegung von Nebenaufgaben im Schleppwesen, damit ihre Fassbarkeit in den Quellen, kann sehr verschieden sein.⁴⁶ Der unbürokratische, oft stillschweigende Pragmatismus, mit dem bis heute bei einer Schlepperreederei Nebenaufgaben (wie in unserem Fall das Eisbrechwesen) übernommen werden, steht einer umfangreicheren schriftlichen Dokumentation oft im Wege. Hinzu kommt, dass der damalige Bürobetrieb der SGUW (ab 1890 in der Langenstraße 95, 1900 bis 1936 im eigenen Haus Schlachte 21/Ecke Ansgaritränkpforte) in noch beschaulichen Bahnen verlief, was wohl für die damalige Mentalität nicht ganz untypisch war.⁴⁷

Der in den schriftlichen Quellen ablesbaren Wahrnehmung der SGUW und späteren URAG stellte sich der Eisaufruch als eine Funktion dar, die stets in das Hauptgeschäft, den Bugsierdienst, eingebettet war. Rein operativ war sicherlich beides nicht immer zu trennen. Die Verschleppung eines Schiffes durch das Eis besaß gleichzeitig einen Nebeneffekt im Aufbrechen des Eises, was nicht ausschloss, dass die Schlepper daneben ohne Anhang ausschließlich Eis gebrochen haben. Trotzdem sind zweierlei Eiseinsätze ganz grundsätzlich voneinander zu unterscheiden: zum einen im Rahmen der normalen Schlepptätigkeit für das Alltagsgeschäft der Reederei, zum anderen auf ausdrückliche Anforderung durch die Strombau- und Hafenbehörden, welche für das Eisbrechen auf dem Weserstrom sowie in den Hafenbecken zuständig waren. Im letzteren Fall besteht eine größere Chance, dass von diesen Einsätzen etwas in der schriftlichen Überlieferung und damit für die Nachwelt festgehalten wurde. In allen diesen Fällen sind die Schlepper für diese Aufgabe wohl nur sehr kurzfristig abgerufen worden. Alles in allem erstaunt nicht, dass der Eisdienst in den ohnehin sehr knapp gefassten alljährlichen Geschäftsberichten der Reederei nur selten überhaupt Erwähnung fand.

So kam das Eisbrechwesen der SGUW als ein Nebengeschäft in ihrem 1890 festgelegten Statut explizit nicht vor, denn in dessen allgemeinen Bestimmungen heißt es in § 2 lediglich: *Zweck der Gesellschaft ist der Betrieb der Dampfschleppschifffahrt auf der Unterweser und den benachbarten Gewässern, sowie aller nach dem Ermessen des Aufsichtsraths damit in Verbindung stehender Geschäfte.*⁴⁸ Den Aufsichtsratsprotokollen der folgenden Jahre und Jahrzehnte ist zu entnehmen, dass sich dieses Gremium über den Eisaufruch kaum oder gar keine Gedanken gemacht hat. Dies ist wiederum ein starkes Indiz dafür, dass schon in den ersten Jahrzehnten des Bestehens der Reederei die Delegierung von Schleppern für diese Aufgabe auf der nautischen Arbeitsebene eher nebenbei erledigt wurde. Bei der soeben zitierten allgemeinen Definition sollte man es in der Folgezeit inhaltlich belassen, denn in den überarbeiteten Statuten von 1899⁴⁹ findet sich zwar aufgrund einer veränderten zeitbedingten Diktion leicht abgeändert, doch sinngemäß unverändert ein ähnlicher Passus.

Der Ankauf eines bereits vorhandenen Schleppdienstes war für die Gründer der SGUW von Vorteil gewesen, *weil unmittelbar danach mit dem Schleppbetrieb begonnen werden konnte*⁵⁰, was in den Folgemonaten der Fall war. In dieser ersten Zeit erstreckte sich das Einzugsgebiet der kleinen Flotte auf den 1888 eröffneten Freihafen sowie auf den Verkehr von und nach Brake, wo Getreideladungen von Seeschiffen auf Bockschiffe umgeschlagen wurden, denn noch waren die Arbeiten der Unterweserkorrektion nicht so weit gediehen, dass seegehende Schiffe bis ganz nach Bremen gelangen konnten.⁵¹ Der erste Geschäftsbericht der SGUW äußerte sich wie folgt: *Nachdem wir Mitte August 1890 unser Geschäft mit dem vom Herrn Herm. Westphal übernommenen, im wesentlichen aus 4 Dampfern bestehenden Material eröffnet hatten, zwang uns der strenge und anhaltende Winter 1890/91, während der Dauer von etwa 4 Monaten zum Stillliegen. – Wir benutzten diese Zeit, um an den Dampfern und inzwischen angekauften vier Schleppkähnen alle uns nützlich und für einen rationellen Betrieb vorteilhaft erscheinenden Verbesserungen auszuführen.*⁵²

Der erste Winter in der Geschichte der jungen Reederei war in der Tat sehr streng, denn zwischen Ende November 1890 und Anfang Februar 1891 war die Weser vereist, zwischen Mitte Dezember und Ende Januar herrschte sogar Eisstand.⁵³ Die kleine Schlepperflotte der SGUW ging aber in das Winterlager und wurde, wie es scheint, nicht zu Eisbrecharbeiten herangezogen.

Wie sich die Verhältnisse in den 1890er Jahren gestalteten, muss offen bleiben, denn sowohl die Quellen im URAG-Archiv als auch die einschlägigen bremischen Eisbrechakten⁵⁴ geben hierzu keine Auskunft. Trotz der strengen Eiswinter bis zur Jahrhundertwende (1891/92, 1892/93, Anfang 1894 und 1895, 1895/96, Anfang 1897 sowie 1899/1900)⁵⁵ kam wohl die damals moderne bremische Eisbrecherflotte allein zurecht. Entsprechende Instruktionen aus der Frühzeit des bremischen Eisbrechdienstes (1889-1903) nehmen zwar auf die Zusammenarbeit mit den staatlichen Schleppern BREMEN und LESUM Bezug, nicht aber auf eventuelle private Kooperationspartner.⁵⁶

Bis auf Ausnahmen konnten die Eisbrecher des bremischen Staates den Zugang zu den bremischen Häfen offen halten und damit der SGUW Kunden zuführen. Die Schlepper der Reederei dürften dann im Rahmen ihres Bugsierdienstes auf eine ergänzende Weise für die Auflockerung des Eises in den bremischen Hafenbecken gesorgt haben. Für Bremerhaven und vielleicht das benachbarte Geestemünde sind ähnliche Einsätze vorstellbar. In dieser Zeit musste allerdings wegen zu strenger Eisverhältnisse die Unterweser mehrmals gesperrt werden: Im Januar und Februar 1891, im Januar 1892, zweimal im Januar 1893 sowie im Dezember 1908 ruhte die Schifffahrt stromaufwärts nach Bremen.⁵⁷ Die damit verbundenen Verdienstauffälle konnte die SGUW offensichtlich verkraften, denn in den einschlägigen Quellen findet sich keine Äußerung seitens der Reederei hierzu.

Ungeachtet dieses Nebeneinanders bestand seitens der »Unterweser« keine Abstinenz im Verhältnis zu den Behörden. Während die neu gegründete Reederei im Rahmen des Konkurrenzkampfes mit der niedergehenden »Union« in den 1890er Jahren die Oberhand gewann, übte diese Entwicklung auf das Verhältnis zur staatlichen Seite Einfluss aus: 1896 verlor die »Union« einen Vertrag für das Verschleppen von Schuten im Bremerhavener Wasserbau, das sie seit ihrer Gründung ausgeübt hatte, an die SGUW.⁵⁸ Dass das noch sehr junge Unternehmen im Eis tätig war, deutete der achte Geschäftsbericht der Reederei für das Jahr 1898 vom 10. Februar 1899 an. In ihm heißt es: *Trotzdem verschiedene lohnende Arbeiten, welche sonst im Winter die Eisverhältnisse in den Häfen von Bremerhaven und auf der Weser hervorrufen, durch die andauern milde Witterung ausgefallen sind, gelang es uns doch, auch während dieser regelmässig flauen Periode die Dampfer bis zum Schluss des Jahres lohnend zu beschäftigen.*⁵⁹

Berührungen zwischen staatlichen Eisbrechern und privaten Schleppern ereigneten sich hin und wieder in der Praxis. Zwei derartige Fälle haben sich in den Akten niedergeschlagen. In den

ersten Morgenstunden des 15. Januar 1901 riss sich, vermutlich durch Treibeis, an der Pier in Brake ein griechischer Getreidedampfer gemeinsam mit einem Schlepplichter der SGUW los. Beide Schiffe lagen schließlich vor Klippkante im Eis fest. Die Reederei in Bremen sandte den Schlepper UNTERWESER 11 (150 PSi) zu Hilfe, doch weil dieses Schiff womöglich nicht ausreichte, gab der Hafenmeister in Brake dem Schiffsführer des wesentlich stärkeren Eisbrechdampfers DONAR die Anweisung, dem eventuell überforderten Schlepper Hilfe zu leisten. Doch die UNTERWESER 11 kam allein zurecht, der Eisbrecher brauchte nicht einzugreifen. Dessen Kapitän erhielt im Anschluss daran von der Wasserbauinspektion die Anweisung, in Zukunft bei solchen Fällen selbsttätig loszufahren und nicht auf eine Aufforderung von dritter Seite zu warten.⁶⁰

Fast zwei Jahre später ereignete sich ein offizieller Eisbrecheinsatz der SGUW für staatliche Rechnung. Am Nachmittag des 19. Dezember 1902 waren der private Schlepper VORWÄRTS (Korrespondenzreeder: J.H. Freudenberg, Bremen), die UNTERWESER 8 (150 PSi) der SGUW sowie der staatliche Schlepper SÜD der Behörde für die Weserkorrektur als Hilfseisbrecher unterhalb des Hemelinger Hafen für die Wasserbauinspektion tätig, welche für den Eisauflauf auf der Unterweser zuständig war und der deshalb die drei bremischen Eisbrechdampfer unterstanden. Im Eis brach die Schraube bei UNTERWESER 8 und machte den Schlepper manövrierunfähig. Die VORWÄRTS nahm daraufhin das havarierte Schiff auf den Haken und schleppte es stromabwärts zum Werfthafen der Aktiengesellschaft »Weser«, die sich damals noch auf der Stephanikirchweide befand.

Der Vorgang hatte ein Nachspiel, denn Freudenberg verklagte die SGUW auf Bergelohn. Die Kammer für Handelssachen des Landgerichts Bremen entschied am 5. Oktober 1903 nach der Anhörung einer Reihe sachverständiger Zeugen gegen Freudenberg. Dieser gab sich allerdings noch nicht geschlagen und legte Berufung beim Hanseatischen Oberlandesgericht in Hamburg ein, das am 26. Februar 1904 dem Kläger Recht gab. Der Rechtsstreit ging indes weiter, denn nun brachte die SGUW den Fall vor das Leipziger Reichsgericht, das am 22. Oktober 1904 ebenfalls gegen die »Unterweser« entschied. Über zwei Jahre nach dem Einsatze verurteilte das Landgericht Bremen, an das der Fall zurückverwiesen war, die SGUW zur Zahlung eines Bergelohns von 300 Mark zuzüglich 5% Prozesszinsen. Für Freudenberg bedeutete diese letztgültige Entscheidung indes einen Pyrrhussieg, denn er hatte auf 3000 Mark geklagt.⁶¹ Trotz dieser verdrießlichen, wohl aber bald verschmerzten Episode hielt die Reederei weiterhin mit dem Staat Fühlung. So erwog man 1904 die Vercharterung eines Schleppdampfers für den Baggerbetrieb, realisierte sie aber offenbar nicht.⁶²

Auch nach 1900 hielt die Häufigkeit mehr oder weniger strenger Eiswinter auf der Unterweser an. Nur für 1901/02, 1909/10, 1910/11, 1913/14 sowie für die ersten beiden Kriegswinter ist keine nennenswerte Eisbildung verzeichnet. Erst der in die deutsche Geschichte aufgrund der schlechten Ernährungslage als »Steckrübenwinter« eingegangene Winter 1916/17 sowie der letzte Kriegswinter 1917/18 verzeichneten wieder Eis auf der Unterweser.⁶³

Jenseits des Heimatreviers gerieten die Schlepper und Leichter der SGUW hin und wieder mit Eis in Berührung. Aufgrund der damals noch wesentlich strengeren Eisverhältnisse nahm die Reederei in ihren Dispositionen auf die Wintersaison in der Ostsee Rücksicht: *Im Winterhalbjahr, wenn die Ostseefahrt wegen Eisbildung zum Teil oder ganz eingestellt werden mußte, verschleppten die großen Seeschlepper hauptsächlich Segelschiffe vom Hamburger Hafen zum Englischen Kanal.*⁶⁴ Trotzdem blieben Konfrontationen mit dem Eis der zufrierenden Ostsee zu Beginn des Winters nicht aus. So etwa geriet der Schlepper UNTERWESER 10 (350 PSi) im Dezember 1901 mit dem Schlepplichter UNTERWESER 12 (800 tdw) vor der baltischen Küste in schweres Treibeis und konnte nur mit Hilfe eines Eisbrechers beschädigt nach Pernau eingebracht werden.⁶⁵ Derselbe Schlepper unternahm 1905 sogar eine ebenso außergewöhnliche wie gewagte Reise in die sibirische Arktis: *Der Russisch-japanische Krieg bot die günstige Gelegenheit,*

sechs Leichter, die im Rahmen der SGUW-Flotte nicht mehr rentabel einzusetzen waren, zu einem guten Preis nach Rußland zu verkaufen. Der Schlepper *UNTERWESER 10* machte damals durch die Verschleppung zweier Kähne nach dem Jenissei von sich reden. Über die Grenzen des Fahrtgebietes der Nord- und Ostsee hinaus ging damit zum ersten Mal ein SGUW-Schlepper auf die Reise zu einem weit entfernten Bestimmungshafen. Kapitän Johann Kretzmer führte den Schleppzug während der monatelangen Fahrt entlang der norwegischen Küste durch die Barentssee und die Westsibirische See ans Ziel. Die damals kleinen Schlepper mit ihrer begrenzten Bunkerkapazität leisteten bei einem solchen Unternehmen Außergewöhnliches.⁶⁶

Im Frühjahr 1914 kam die Leichterschiffahrt in der Ostsee erst später als gewöhnlich in Gang, denn der strenge Winter verursachte eine späte Eröffnung der nordischen Häfen, so dass die Gesellschaft [SGUW] nur einen kleinen Teil der Frachtkontrakte erledigt hatte, als der Ausbruch des Krieges diesen Reisen ein jähes Ende bereitete.⁶⁷

Der Kriegsausbruch im August 1914 bedeutete die sofortige Abschnürung Deutschlands von den überseeischen Verbindungen in Richtung Westen. Für eine durch Kriegseinwirkung ungestörte Mobilität zwischen Nord- und Ostsee sorgte allerdings der Kaiser-Wilhelm-Kanal. Alles in allem konnte die Kaiserliche Marine auf Hilfsleistungen von ziviler Seite nicht verzichten, und so wurden, wenngleich selektiv, Handelsschiffe zum Kriegsdienst herangezogen. Auch die SGUW musste eine Reihe von Schleppern gegen Charter bereitstellen. Insgesamt 14 Schlepper (ein Großteil gleich zu Kriegsausbruch) wurden eingezogen und fanden vor allem in Wilhelmshaven sowie auf Ems und Weser als Sperr- und Verkehrsfahrzeuge Verwendung. Ein Schlepper, die *NEUFUHRWASSER*, ging am 13. Juli 1917 vor Wangerooge durch Minentreffer verloren, wobei 23 Tote zu beklagen waren.⁶⁸

Im Krieg ging der bremische Hafenverkehr rapide zurück. Waren 1913 noch 6323 Schiffe auf der Weser angekommen, so waren es 1915 nur noch 894 und 1917 etwas mehr, nämlich 1066, was vor allem wohl auf den verbliebenen Handel mit den Neutralen zurückzuführen war.⁶⁹ Das Bugsier- und Bergungsgeschäft auf der Weser folgte dieser Abwärtstendenz, doch konnte die SGUW einen Teil ihrer Schlepper bei Baggerarbeiten und durch anderweitige Vercharterung unterbringen. 1916 zog man sich aus dem problematisch gewordenen Dienst auf dem Dortmund-Ems-Kanal zurück. Insgesamt schaffte es die Reederei, ihren Betrieb rentabel zu halten und konnte von 1915 bis 1918 sogar Dividenden zwischen 6% und 13% auswerfen.⁷⁰ Wieweit die eisreicheren Kriegswinter 1916/17 sowie 1917/18 sich im Einzelnen auf den Schleppdienst der SGUW auswirkten, muss infolge der schütterten Quellenlage offen bleiben.

Trotz aller Einschränkungen wurde im Krieg eine entscheidende Weichenstellung vorgenommen. Für eine Schlepp- und Leichterreederei bedeutete es nur einen konsequenten Geschäftsausbau, wenn man sich der Frachtschiffahrt als drittem Standbein zuwandte. Ähnlich strukturierte Unternehmen sind den gleichen Weg gegangen.⁷¹ Dass man bei der SGUW diese Diversifizierung ausgerechnet im Ersten Weltkrieg vornahm, hat mit den Besonderheiten der damaligen Verkehrslage zu tun, wobei allerdings erste Überlegungen in diese Richtung bereits noch im Frieden (1913) angestellt worden waren. Relativ unbehelligt durch Kampfhandlungen war für die deutsche Seite der Ostseeverkehr, und das betraf vor allem die kriegswichtige Erz-einfuhr aus dem neutralen Schweden.⁷² 1915 erwarb die Reederei aus Memel ihren ersten Frachtdampfer, den 1912 in England erbauten 1200-Tonner *WESER*, und setzte ihn in der Erzfahrt zwischen Luleå und Stettin ein. Zwei weitere Frachtdampfer, ebenfalls gebraucht gekauft, aber nur für kurze Zeit in der Flotte, folgten im Jahr darauf.⁷³ Damit war ein neues Kapitel in der Firmengeschichte begonnen worden, das bis zu seiner Aufgabe 1973 einen wesentlichen Anteil am Geschäft und am eigenen Selbstverständnis und damit am öffentlichen Image der Reederei einnahm.

5. Die SGUW/URAG im Eis 1919 bis 1945

Die Nachkriegszeit mit ihren historischen Umwälzungen berührte ebenso die staatliche Bauverwaltung als Hauptakteur des Eisbrechwesens auf der Unterweser. Die Weimarer Verfassung hatte die Übernahme der Wasserstraßen und Seezeichen der deutschen Einzelstaaten in die Obhut des 1919 gegründeten Reichsverkehrsministeriums zum 1. April 1921 vorgesehen. Aufgrund etlicher praktischer Friktionen hatten zunächst provisorische Verwaltungsstrukturen herzuhalten. In Bremen wurden einem Senatskommissar für die Strombauverwaltung die bisherigen Behörden (Wasserbauamt, Bauamt für die Unterweserkorrektion, das Lotsenwesen und das Tonnen- und Bakenamt) unterstellt. Die finanziellen Mittel kamen nun aus Berlin, während Bremen die Aufgaben zunächst in Gestalt der sogenannten Reichsauftragsverwaltung weiter versah. 1925 ersetzte die Wasserstraßendirektion (WStrD) Bremen (mit untergeordneten Ämtern an der Unterweser) die bisherige Strombauverwaltung. Erst sehr viel später, 1941, war de jure die Überführung in das Reichseigentum abgeschlossen.

Doch einiges Lokalkolorit aus der Zeit der Landeshoheit hielt sich, wie etwa auf der Unterweser eine schwarze Schornsteinmarke mit rot-weiß-roter Banderole, die auf die einstige Unterweserkorrektion zurückging. Relikte wie diese waren verständlich, saßen doch in den Büros die von den Landesverwaltungen übernommenen Beamten, bei denen die Erinnerung an die Zeit vor 1921 noch keineswegs verblasst war.⁷⁴

Nach dem verlorenen Krieg schrieb der Versailler Friedensvertrag (28. Juni 1919) vor, dass Deutschland alle Schiffe über 1600 BRT, die Hälfte der Tonnage in der Größenordnung zwischen 1000 und 1600 BRT sowie ein Viertel der für die Volksernährung so wichtigen Fischdampferflotte abzuliefern hatte.⁷⁵ Während der Frachter WESER 1920 an England übergeben werden musste⁷⁶, blieb die Schlepperflotte der SGUW von reparationsbedingten Ablieferungen an die Entente verschont.⁷⁷

Nachdem man seit 1915 mit der Frachtschiffahrt Neuland betreten hatte, änderten sich die Verhältnisse grundlegend für die SGUW, denn nun war man für auswärtige Kapitalinteressen attraktiv geworden. In hanseatischen Unternehmen einschließlich der Reedereien hatte in der Zeit vor 1914 die Tendenz vorgeherrscht, Aktienpakete nur kontrolliert an vertrauenswürdige Kaufmanns- und Bankenkreise auszugeben, um eine gegenüber der Geschäftspolitik freundlich gesinnte Aktionärsklientel zu gewährleisten.⁷⁸ Noch im Krieg hatte die SGUW 1917 angesichts verdächtig steigender Aktienkurse versucht, sich durch die Änderung von Statuten vor einer feindlichen Übernahme auswärtiger Kaufinteressenten abzuschotten⁷⁹, doch gelang es einem renommierten Montankonzern aus Frankfurt/Main, der 1881 gegründeten Metallgesellschaft, über bremische Mittelsmänner 1919/20 nach und nach die Aktienmajorität der SGUW zu erwerben, was deren Geschäftsleitung zunächst nicht so sehr erfreute. Das Hauptanliegen der Metallgesellschaft lag im Erwerb einer eigenen Frachterflotte, und so erfolgte nach der Übernahme ein zügiger Ankauf weiterer Massengutfrachter.⁸⁰ Mit dieser Politik folgte die Metallgesellschaft nur der Tendenz anderer Unternehmen ihrer Branche, die sich ihrerseits konzerneigene Verschiffungskapazitäten gesichert hatten.⁸¹

Dass das Schwergewicht nicht mehr auf dem Bugsierdienst lag, wurde in einer Umbenennung der Reederei zum 1. Januar 1923 deutlich. Nun hieß die Firma, unter Beibehaltung der bisherigen blau-roten Kontorflagge, Unterweser Reederei AG (URAG). Die Leichter-schiffahrt wurde zwar noch eine Zeitlang aufrechterhalten, doch dieser Geschäftszweig hatte seinen Zenit überschritten, nachdem er der Frachtschiffahrt den Weg gebahnt hatte. In den 1920er Jahren wurde der größte Teil der Leichterflotte veräußert, 1936 schließlich der letzte Leichter abgestoßen. Die Schleppschiffahrt der URAG wurde vom neuen Eigner dagegen nicht nur weiterbetrieben, sondern zwischen 1923 und 1929 durch vier Neubauten und zwei Ankäufe modernisiert.⁸²



Abb. 3 Nach dem Ersten Weltkrieg setzte sich der Schlepplichterdienst der SGUW in die Ostsee zunächst fort. Im Januar 1920 musste der Schleppdampfer BRAKE (500 PSI, erbaut 1908 beim Bremer Vulkan, Bremen-Vege-sack) mit schwerer Vereisung Swinemünde als Nothafen anlaufen. (Archiv URAG)

In der Definition des Geschäftszwecks der Reederei änderte sich auch nach dem Ersten Weltkrieg wenig. Die Statuten wurden zwar 1924⁸³ und 1938⁸⁴ überarbeitet, erwähnten aber nach wie vor das Eisbrechwesen als marginale Zusatzaufgabe nicht.

Auch nach dem Krieg waren die staatlichen Eisbrechdampfer SIEGFRIED, WODAN und DONAR für den Winterdienst auf der Unterweser zuständig, obwohl diese Schiffe allmählich in die Jahre kamen und 1920 ein Dienstalalter zwischen 28 und 31 Jahren aufwiesen. Die bewährte und robuste Dampftechnik und der chronische Finanzmangel der öffentlichen Hand sorgten dafür, dass die Flotte der Reichswasserstraßenverwaltung in Bremen und in anderen Revieren an der deutschen Küste in den 1920er Jahren kaum durch Neubauten ergänzt wurde. So bildete der aus der Kaiserzeit stammende Schiffsbestand nach wie vor deren Rückgrat. Allerdings gelang es, die kleine Schlepperflotte der Verwaltung im Bereich der Wasserstraßendirektion Bremen 1926-1927 durch drei Zugänge (die beiden Neubauten TILL und BALJE⁸⁵ sowie die 1923 aus Kostengründen vom Bremer Staat aufgelegte PRIMUS) zu modernisieren.⁸⁶

Die eisbrechenden Schiffe der Verwaltung bekamen auch in den 1920er Jahren hin und wieder zu tun. Die Winter 1921/22, 1923/24, 1925/26, 1927/28, vor allem aber der besonders strenge Winter 1928/29 führten zur Eisbildung und damit zu Eiseinsätzen.⁸⁷ Es sollte sich zeigen, dass die staatlichen Kapazitäten für den Eisaufruch im Wesentlichen ausreichten und die SGUW/URAG als diesbezüglicher Kooperationspartner der Verwaltung nicht gefragt war, sondern sich unabhängig auf die sicherlich mühevollen Durchführung des eigenen Bugsierdienstes bei winterlicher Vereisung konzentrieren konnte.

Im strengeren Eiswinter 1922 war die staatliche Verwaltung allerdings in der Tat gezwungen,

private Schlepper heranziehen, doch hier machte nicht die SGUW, sondern sonst der bei entsprechenden Dienstleistungen eher zurückhaltende NDL das Rennen. Dessen Schlepper STIER (700 PSi) brach am 28. Januar 1922 auf telefonische Anforderung hin ab Bremerhaven stromaufwärts Eis. Zur gleichen Zeit wird der Eisbrecheinsatz eines Dampfers WIDDER (vermutlich des Schwesterschiffes der STIER) erwähnt, der bis Bremen stromaufwärts fuhr und sich anschließend im Hafen I (dem heutigen Europahafen) zur Verfügung zu halten hatte.⁸⁸

Über die Hintergründe der Bevorzugung des Lloyd darf spekuliert werden, denn von 1920 bis 1922 wurde die DONAR, wenn sie vom Eisbrechdienst abkömmlich war, an den NDL als Schlepper verchartert. Sie verschleppte vor allem Leichter nach Ostpreußen und übte daneben gelegentlich Bugsierdienste für große Passagierdampfer in Bremerhaven aus.⁸⁹ Durch diese Charter war ein Arbeitskontakt zum Lloyd hergestellt, der die zuständigen Beamten der Strombauverwaltung zu dieser Zeit wohl eher an Bremens führende Großreederei anstatt an die SGUW als möglichen Kooperationspartner denken ließ. Kurz danach führte der Eisbrechdienst zu publizistischen Irritationen, wobei die leidige Unterscheidungsproblematik zwischen Eisbrechern und Schleppern eine Rolle gespielt haben dürfte. Die Fachzeitschrift »Das Schiff« veröffentlichte am 3. Februar 1922 den Passus, dass *auf der Unterweser zwischen Bremerhaven und Bremen der Schiffsverkehr ganz außerordentlich leide, nur die schwersten Schlepper vermögen soeben ihren Weg durch das Eis zu finden.*⁹⁰ Das wollte man bei der Strombauverwaltung nun doch nicht auf sich sitzen lassen und wies in einer Richtigstellung vom 26. Februar auf die Tätigkeit der bremischen Eisbrecherflotte hin.⁹¹

Bei alledem stand die SGUW außen vor, denn der Eiswinter 1922 wurde in dem Geschäftsbericht für das Jahr 1921 am 29. März 1922 nur so kommentiert: *Das letztjährige Ergebnis in der Fracht- und Schleppschiffahrt war befriedigend, jedoch wurde der Verdienst durch die Ende Oktober letzten Jahres einsetzende Sturm- und Frostperiode nicht unwesentlich beeinträchtigt.*⁹² Der eigene Bugsierdienst stand eindeutig im Vordergrund, als der ab dem 1. August 1924 gültige Schlepplohntarif festlegte: *Bei Eisgang auf der Weser gelangen bewegliche Zuschläge je nach Behinderung der Schifffahrt zur Berechnung.*⁹³ Der Eisaufruch an sich tauchte dort in den angebotenen Leistungen nicht auf. Ein im gleichen Jahr gemeinsam mit der »Midgard« Deutsche Seeverkehrs AG aus Nordenham erlassener Schlepplohntarif enthielt die Option einer Eistaxe von 50-100%. Ein überarbeiteter Tarif, der am 1. März 1927 in Kraft trat, enthielt denselben Passus wie sein Vorgänger von 1924.⁹⁴ In den Nachfolgetarifen vom 1. Januar 1932 und 1933 wurde dieser fortgeschrieben.⁹⁵

Wie wechselhaft sich die Beziehungen zwischen der staatlichen Verwaltung und den Privatreedern beim Winterdienst gestalten konnten, ersieht man an einer kurzfristigen Anfrage eines Lloyd-Angestellten am 5. Dezember 1925. Wegen der Eiskonzentration im Wendebecken und im Werfthafen der AG »Weser« befürchtete man für eigene Schiffe Kollisionsgefahr und bat um Entsendung eines Eisbrechers.⁹⁶ Von einer Unterstützung der staatlichen Seite durch Lloyd-schlepper, wie noch 1922, war keine Rede mehr.

Auch wenn eine Mitwirkung im Eisbrechdienst auf der Unterweser zur damaligen Zeit nicht gefragt war, hatte die URAG dafür gesorgt, dass ihre noch aus der Vorkriegszeit stammenden Kontakte zu den staatlichen Stellen nicht abrissen. Vielmehr gelang es, vor allem kleinere und leistungsschwächere Schlepper gelegentlich für die Baggerei und den Wasserbau an die staatliche Verwaltung zu verchartern. Entsprechende Belege sind im URAG-Archiv für den Zeitraum zwischen 1925 und 1928 erhalten.⁹⁷ Das damalige Vorstandsmitglied⁹⁸ der URAG, Hans A.F. Meineke (1889-1960)⁹⁹, sprach 1926 in einem Bericht von *unserer Moskito-Flotte, also der Schlepper bis zu 150 P.S., welche im Baggerbetrieb beschäftigt ist.*¹⁰⁰

Dass ein strengerer Eiswinter dem dadurch erschwerten Schleppgeschäft Auftrieb verschaffen konnte, beweist der Monatsbericht der URAG über den Januar 1928: *Unsere Einnahmen an*



Abb. 4 Auch die Frachterflotte der URAG wurde immer wieder mit Eisverhältnissen konfrontiert, wie etwa der 1927 angekaufte Frachter HEDDERNHEIM (ex FRIDERICUS REX, ex STAD DELFT, 4947 BRT, erbaut 1921 bei F. Schichau in Elbing) in einem schwedischen Ostseehafen, vermutlich 1929. Links der schwedische Regierungseisbrecher STATS-ISBRYTAREN (4000 PSi, erbaut 1926 in Göteborg, 1930 umgetauft in ATLE). (Archiv URAG)

Schlepplohn während des Monats Januar haben selbst die Rekordziffern des vorhergehenden Monats noch um weitere M 20.000,- übertroffen, was teilweise auf die Eisverhältnisse in den Weserhäfen während der ersten Tage des Monats Januar, und teilweise auf einen ungewöhnlich lebhaften Verkehr während des ganzen Monats zurückzuführen ist.¹⁰¹

Der folgende Winter 1928/29 ist als einer der spektakulärsten Eiswinter in die deutsche Schifffahrtsgeschichte eingegangen. Anfang Januar 1929 setzte die Kälte mit einer solchen Heftigkeit ein, dass alsbald die gesamte Ostsee sowie die in die Nordsee mündenden deutschen Flüsse vereist waren. Die Ostseeschifffahrt wurde zunächst stark behindert und musste schließlich wochenlang größtenteils ruhen. Im Februar setzte die Reichsmarine ihre zwei Linienschiffe als Hilfseisbrecher ein, am 10. Februar wurde der Kaiser-Wilhelm-Kanal für die Schifffahrt gesperrt und konnte erst am 21. März für maschinenstarke Schiffe wieder freigegeben werden. Ende Februar charterten die deutsche Reederschaft und das Deutsche Reich die beiden sowjetischen Eisbrecher ERMAK (7500 PS) und TRUVOR (2600 PS). Sie trafen im März in Kiel ein und brachen Eis vor der deutschen Ostseeküste, vor allem aber im Nord-Ostsee-Kanal.¹⁰²

Da Skandinavien ein gängiges Fahrtgebiet der URAG war, gerieten einige Frachter der Reederei in ernste Schwierigkeiten, zumal die Passage um Skagen alsbald nicht mehr passierbar war. Am schlimmsten traf es die HEDDERNHEIM (4947 BRT), die seit dem 9. Februar im Kaiser-Wilhelm-Kanal mit beschädigter Schraube festlag. Erst am 16. März konnten die beiden sowjetischen Eisbrecher das Schiff befreien, das tags darauf in Nordenham eintraf und dort seine Ladung löschte. Bevor der Frachter von dort aus zehn Tage später nach Nordamerika auslief, musste er im Dock in Bremen die Schraube austauschen lassen. Auch im Jahresbericht der URAG für 1929 wurde das Missgeschick der HEDDERNHEIM besonders hervorgehoben. Ein weiterer Frachter, die GONZENHEIM (4251 BRT), erlitt Eisschäden und eine rund zehntägige Verzögerung auf der Reise von Hamburg nach Memel. Das Kompanieschiff KELKHEIM (4943 BRT)

musste auf einer Fahrt von Antwerpen nach Malmö nicht unerhebliche Verspätungen in Kauf nehmen.¹⁰³

Auf der Unterweser zeigte sich am Dreikönigstag 1929 das erste Eis. Die bremischen Eisbrecher begannen am 10. Januar ihre Tätigkeit, am 22. Januar stieß die LESUM hinzu. Im Februar verschärfte sich deutlich die Eislage, die eisbrechende Flotte wurde durch vier Schlepper¹⁰⁴ und den Bereisungsdampfer mit Schleppvorrichtung WELLE (600 PSi), dessen Rumpfform sich vor allem zum Eisschneiden eignete, verstärkt. Unter diesen Schiffen bewies nicht zuletzt die PRIMUS, die inzwischen unter Reichsdienstflagge fuhr, ihre eisbrechenden Qualitäten.¹⁰⁵ Die Eisverhältnisse blieben auf der Unterweser bis zum 25. Februar schwierig, danach entspannte sich die Lage. Am 3. März konnte der Eisdienst auf dem Strom im Wesentlichen eingestellt werden, restliche Einsätze, vor allem auf der Mittelweser und auf der Lesum, zogen sich jedoch noch bis zum 18. März hin.¹⁰⁶

Trotz der schwierigen Bedingungen reichte im spektakulären Eiswinter 1929 die verwaltungseigene Flotte für den Eisauflauf aus und brauchte nicht durch private Schlepper verstärkt zu werden. Die URAG hatte sich um ihren ureigenen Bugsierdienst unter erschwerten Bedingungen zu sorgen. Der Monatsbericht für den Januar 1929 berichtete: *Wegen des Eisgangs auf der Weser sahen wir uns veranlasst, während der letzten Hälfte des Monats Januar einen Eiszuschlag in Höhe von 50% auf unsere tariflichen Schlepplöhne zu erheben, wodurch unsere Einnahmen naturgemäss wesentlich gestiegen sind. – Von Eisschäden blieben wir bis soweit verschont.*¹⁰⁷ Und das Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 31. Januar 1929 ergänzte unter dem Punkt »Verschiedenes«: *Der Schleppverkehr gestaltet sich, dadurch dass Eiszuschläge erhoben werden können, z.Zt. günstiger, als zur gleichen Zeit des Vorjahres. Es ist daher anzunehmen, dass dieser Zweig des Unternehmens ebenfalls die gleichen Erträge bringen wird.*¹⁰⁸

Als sich im Februar 1929 die Eislage verschärfte und schweren Eisgang auf der Unterweser hervorrief, erhöhte die URAG den Eiszuschlag von 50% auf 100%. Verschiedene Schlepper erlitten Eisschäden, und die erforderlichen Reparaturen waren nur unter großen Schwierigkeiten und Verzögerungen zu bewerkstelligen.¹⁰⁹ Nicht zuletzt wegen der Gezeitenverhältnisse gestaltete sich die Eislage wechselhaft. Ein Zeitungsbericht notierte am 15. Februar: *Selbst kleinere Dampfer, deren gestern mehrere angekommen sind, können mit einiger Schlepperhilfe mühelos ihren Hafentiegeplatz erreichen und auch wieder verlassen.*¹¹⁰ Doch rund zwei Wochen später gab der NDL in einem Schreiben an die Wasserstraßendirektion Bremen am 28. Februar zu, dass seine große Schlepper- und Leichterflotte mit einigen Problemen zu kämpfen hatte: *Wir wären der Wasserstraßendirektion sehr verbunden, wenn veranlasst werden könnte, dass der Eisbrechdampfer morgens am Weserbahnhof, wo unsere Leichter laden, das Eis bricht, da es uns sonst nicht möglich ist, unsere Leichter daselbst zu verholen. Ferner erlauben wir uns die Bitte auszusprechen, den Kapitänen der Eisbrechdampfer Anweisung geben zu wollen, dass sie unseren Schleppzügen auf ihren Fahrten nach Möglichkeit Assistenz leisten.*¹¹¹ Ein Bericht der URAG aus dem Bereich Frachtschiffahrt fasste die Lage für den Februar 1929 wie folgt zusammen: *Der Verkehr auf der Weser konnte mit Hilfe der staatlichen Eisbrecher ohne besondere Verzögerungen aufrecht erhalten bleiben, wengleich auch hier mit schweren Eisschwierigkeiten zu kämpfen war.*¹¹²

Eine weitere interne Notiz der URAG notierte für den März 1929 besonders regen Verkehr. Aufgrund der sich entspannenden Lage wurden die Eiszuschläge am 16. März ermäßigt und fielen zwei Tage später ganz weg. Verdient hatte man hervorragend: *Der März erbrachte die höchste je dagewesene Monateinnahme an Schlepplöhnen auf der Weser.*¹¹³ Dagegen musste die Reederei im April und Mai 1929 einen starken Verkehrsrückgang hinnehmen. Während des Eiswinters hatte die Erneuerung der Bugsierflotte der URAG nicht geruht. Bei Seebeck in Wesermünde lief im Januar 1929 der Schlepperneubau RECHTENFLETH vom Stapel. Wenige



Abb. 5 Schleppdampfer RECHTENFLETH (1100 PSi, erbaut 1929 bei Seebeck in Wesermünde) im Eis vor der Einfahrt im Handelshafen Geestemünde, vermutlich 1929. (Archiv URAG)

Wochen später, am 22. Februar, wurde der 1100 PS starke Dampfschlepper an die URAG abgeliefert. Die an sich erfolgreiche Probefahrt von Bremerhaven nach Bremen (die indizierte Maschinenleistung lag höher als vertraglich vereinbart), vollzog sich unter Hindernissen: *Infolge Eisgangs auf der Weser war es nicht möglich, alle Erprobungen des Schiffes vorzunehmen; wir werden dies bei freiem Wasser nachholen und haben inzwischen entsprechende Vorbehalte bei der Bauwerft gemacht.*¹¹⁴ Der neue Schlepper wurde in Bremerhaven stationiert.¹¹⁵ Ein weiterer Schlepperneubau, die ELSFLETH (980 PSi), konnte bei ihrer Bauwerft, den Atlas-Werken in Bremen, wegen des Eises nicht zum geplanten Zeitpunkt zu Wasser gelassen werden, so dass der im März avisierte Liefertermin ins Wanken geriet. Am 27. März, als die Weser kein Eis mehr führte, wurde die ELSFLETH schließlich an den Auftraggeber übergeben.¹¹⁶

Einige Wochen nach Abschluss des Eiswinters zog die Wasserstraßendirektion in Gestalt des seit 1923 amtierenden Strombaudirektors Ludwig Plate (1883-1967)¹¹⁷ in einem Bericht vom 11. Mai 1929 Bilanz: *Es hat sich gezeigt, dass auch bei einem solch aussergewöhnlich strengen Winter wie dem letzten und solchen schweren Eisverhältnissen mit den eingangs aufgeführten Dampfern allen Erfordernissen für die Aufrechterhaltung der Schifffahrt genügt werden konnte, so dass eine Verstärkung des Eisbrechparkes auf der Weser nicht erforderlich ist. Im Notfallle könnten immer ein oder mehrere Schlepper von Rhedereien zur Aushilfe herangezogen werden. Eine Vermehrung der eigentlichen Eisbrechdampfer, wenn diese nicht während des Sommers im Schleppbetrieb verwendet werden könnten, wäre unwirtschaftlich. Für die Beschaffung schwerer Schlepper besteht aber z.Zt. kein Bedarf.*¹¹⁸ Man war also mit der eigenen Flotte an Eisbrechern und Schleppern ausgekommen.

In den folgenden Wintern blieb die Unterweser von strenger Vereisung verschont, denn die 1930er Jahre waren klimatisch recht mild. Erst die Winter 1932/33 und 1933/34 erforderten



Abb. 6 1937 erwarb die URAG den früheren bremischen Staatsschlepper PRIMUS (erbaut 1908 bei Seebeck in Geestemünde), der im Eisbrechdienst eine Rolle gespielt hatte, und reichte den 1100 PSI starken Dampfer in die eigene Flotte als Bergungsschlepper ein. Dieses Foto zeigt das Schiff auf der Unterweser. (Staatsarchiv Bremen)

wiederum den Einsatz der bremischen Eisbrecherflotte, doch war die Eislage nicht im Entferntesten mit jener 1929 zu vergleichen.¹¹⁹ Rein administrativ wurde seitens der Behörden am 23. Dezember 1933 eine Abgrenzung zwischen den Eisbrechern und kommerziellen Schleppern vorgenommen, indem festgelegt wurde, dass die drei Eisbrechdampfer sowie die verwaltungseigenen Schlepper PRIMUS und TILL primär und kostenfrei für den allgemeinen Eisdienst zur Verfügung standen. Das Freieisen bestimmter Schiffe sowie langsames Vorausfahren für ein bestimmtes Schiff und die damit verbundenen Schleppmanöver wurden dagegen als Hilfeleistung eingestuft, für die zwischen 18 und 55 RM pro Stunde zu berechnen waren.¹²⁰

Erst Anfang 1937 gab es auf der Unterweser wieder Eis zu brechen. Ein Zeitungsbericht vom Januar 1937 erwähnt neben bremischen Eisbrechern und staatlichen Schleppern einen *Eisbrecher* ROLAND, bei dem es sich aber um einen Privatschlepper gehandelt haben dürfte.¹²¹ Aber auch der bei seinem Bau (1887) keineswegs als eisbrechendes Fahrzeug konzipierte staatliche Bereisungsdampfer TIDE wurde herangezogen.¹²²

Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass die relativ milden Eisverhältnisse jener Jahre dazu beitrugen, dass sich die Wasserstraßendirektion Bremen wenig später von einem ihrer besonders leistungsfähigen Hilfeeisbrecher, dem Schlepper PRIMUS, trennte. Vielleicht war der Dampfer zu groß und zu unhandlich für das Verholen von Baggerschuten, was schließlich die Hauptaufgabe der staatlichen Schlepperflotte darstellte. Ende März 1937 verhandelte die Behörde mit der URAG über eine Vercharterung des Schleppers unter Einschluss eines Kaufrechts mit vierteljährlicher Laufzeit und eines avisierten Preises von 90 000 RM. Offenbar dachte aber die Direktion zum gleichen Zeitpunkt darüber nach, die PRIMUS von der URAG gegebenenfalls zurückzuchartern, und zwar auch für Eisbrecharbeiten. Über die entsprechenden Sätze wurde ebenfalls verhandelt.¹²³ Doch gut einen Monat später machte die Reederei von ihrem Kaufrecht

Gebrauch, erwarb am 29. April 1937 die PRIMUS für 91 700 RM und stellte sie als BARDENFLETH in die Flotte ein.¹²⁴ Der Aufsichtsrat genehmigte den Ankauf nachträglich am 29. Mai.¹²⁵ Mit seiner damals auf 1100 PSi taxiierten Schleppleistung war die BARDENFLETH, gemeinsam mit der gleich starken, wenngleich moderneren RECHTENFLETH, der stärkste Schlepper der URAG-Flotte.¹²⁶ Bei dieser Akquisition ging es der Reederei vor allem um die Schleppeigenschaften, wie sie rund zwei Jahre später (Juli 1939) in einem Brief an die Bugsier- und Bergungs AG in Hamburg begründete. Nachdem man in dem Schreiben die große Pumpenkapazität des Schiffes hervorgehoben hatte, hieß es weiter: *Infolge seiner Grösse und seiner Spezialeinrichtung eignet sich der Dampfer nicht für den Schleppdienst, sondern kann nur gelegentlich bei grösseren Dampfern hilfsweise mit eingesetzt werden. Das Schiff liegt ständig auf seiner Station in Bremerhaven beim Alten Vorhafen und darf nach einem Abkommen mit der Wasserstraßendirektion die Weser nicht verlassen, um jederzeit hilfsbereit zu sein*¹²⁷, was auf das Zugriffsrecht der staatlichen Verwaltung anspielte.

1939 umfasste die Schlepperflotte der URAG 17 Einheiten mit einer Leistung zwischen 200 und 1100 PSi, die sämtlich mit Dampf angetrieben wurden. Sieben Frachter führten ebenfalls die Kompanieflagge der Reederei.¹²⁸

Der Zweite Weltkrieg bedeutet auch für die URAG eine erhebliche Umstellung in ihrem Alltagsbetrieb. Der Hafenverkehr in Bremen und Bremerhaven änderte sich kriegsbedingt und einschneidend. Wieder war Deutschland von seinen Verbindungen nach Westen abgeschnitten. Hatten 1938 noch 10 500 Schiffe Bremen angelaufen, so betrug diese Zahl 1940 nur noch etwa 7500. In Bremerhaven ging die Zahl der Schiffe sogar auf ein Viertel des Friedensumfangs zurück. Der Überseeverkehr war zwar weggefallen, die Verbindungen in die Ostsee und zu den nordischen Ländern konnten indes bis in die Spätphase des Krieges gehalten werden.¹²⁹

Ein Wochenbericht der URAG, abgefasst vermutlich Ende Januar 1940, nennt sechs in Bremen und einen in Bremerhaven stationierten Schlepper. Sechs weitere URAG-Schlepper taten bei der Kriegsmarine in Wilhelmshaven und zwei in Kiel Dienst. Vor der firmeneigenen Werkstatt im Hohentorshafen in Bremen lagen zwei weitere Einheiten. Ein weiterer Wochenbericht, der auf Mitte/Ende August 1940 zu datieren ist, spricht von vier in Bremen stationierten sowie elf bei der Kriegsmarine in Wilhelmshaven und zwei in Kiel eingesetzten Schleppern, während in Bremerhaven zu dem Zeitpunkt kein Schleppdampfer von der URAG mehr vorgehalten wurde.¹³⁰ Der mit der Fortdauer des Krieges anziehende Bedarf der Marine, der auch die Flotte der Reederei nicht verschonte, ist hier mit Händen zu greifen. Die in dieser Quelle genannte Zahl der eingezogenen Fahrzeuge korrespondiert mit den Ergebnissen der neueren Forschung. Demnach wurden im Zweiten Weltkrieg insgesamt 14 Schlepper bei der Kriegsmarine eingesetzt. Als im Sommer 1940 das Unternehmen »Seelöwe«, eine amphibische Landung in England, geplant wurde, zog die Kriegsmarine hierfür geeignet erscheinende größere Transportschiffe sowie eine Unzahl kleinerer Fahrzeuge wie Binnenschiffe, Kähne und Schlepper zusammen. Zu dieser fragilen Armada zählten alle 14 URAG-Schlepper im Marinedienst, die vor allem in belgischen und französischen Kanalhäfen auf ihren nie stattfindenden Einsatz warteten, ehe Ende 1940 »Seelöwe« nicht mehr akut war und die Schiffe anderen Kommandos zugeteilt wurden.¹³¹

Der erste Kriegswinter 1939/40 war der strengste Eiswinter seit 1929, denn die Weser führte von Dezember 1939 bis März 1940 Eis, und in dieser Periode waren die bremischen Eisbrecher im Einsatz.¹³² Die URAG führte ab dem 4. Januar 1940 den Eiszuschlag auf Schlepptarife von 50% ein, am 20. Januar wurde dieser auf 100% angehoben.¹³³ Das Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 19. März in Hamburg hielt fest: *Der bisherige Verlauf des Geschäftsjahres war stark beeinträchtigt durch den ungewöhnlich starken Winter und die dadurch auftretenden Eisschwierigkeiten in allen Häfen.*¹³⁴ Frachter der URAG lagen in Leningrad und bei Dalarö in

Schweden fest. Verzögerungen und Eisschäden betrafen auch andere Schiffe.¹³⁵ Und schließlich hieß es: *Der Schleppbetrieb auf der Weser wurde gleichfalls durch die Eisverhältnisse empfindlich gestört und lag zum Teil gänzlich danieder.*¹³⁶ Die Kriegswinter 1940/41, vor allem 1941/42 und in geringerem Maß 1942/43 führten erneut zur Eisbildung auf der Unterweser und zum Einsatz von Eisbrechern.¹³⁷

Durch den Kriegseinsatz kamen URAG-Schlepper mit den Eisverhältnissen auf anderen Revieren in Berührung. So hieß es in einem Schreiben an eine Schlepperreederei in Emden (Emder Bugsier- und Bergungs-Ges. P.W. Wessels Wwe.) im März 1942: *Über die Eisverhältnisse auf der Ems sind wir aus eigener Erfahrung genau unterrichtet. Ihnen wird bekannt sein, dass die Kriegsmarine unseren Schlepper RECHTENFLETH in den letzten harten Wintern bei stärkstem Eisgang eingesetzt hat. Dabei ist unser Schlepper RECHTENFLETH auch zum Eisbrechen herangezogen, während, soweit wir wissen, Ihre Bugsierschlepper nur dort Schlepparbeiten ausführen, wo das Eis bereits gebrochen ist. Auch wir sind nicht von Eisschäden verschont geblieben. In diesem Jahre haben z.B. bis auf einen Schlepper sämtliche Fahrzeuge Schraubenschäden oder schwere Leckagen davongetragen. Trotzdem halten wir es nicht für vertretbar, über einen Eiszuschlag von 100% hinauszugehen. Unter uns dürfen wir uns darüber im klaren sein, dass die Kasko-Eisschäden nicht wir, sondern unsere Versicherer zu tragen haben. Zu unseren Lasten gehen lediglich der Zeitverlust und der Verdienstausschlag für die Dauer der Reparaturzeit, und dieser Ausschlag ist mit einem Eiszuschlag von 100% reichlich gedeckt.*¹³⁸

Die bremischen Eisbrechdampfer dürften in der Kriegszeit ohne Hilfe privater Schlepper ausgekommen sein, denn am 27. Juni 1942 resümierte das Wasserstraßenamt Wesermünde: *Im Bereich des Wasserstraßenamts Wesermünde können für die Aufrechterhaltung der Schifffahrt bei Eisgang nur Eisbrecher infrage kommen, weil sonstige Maßnahmen bei den hiesigen Verhältnissen ohne Wirkung bleiben müssen. Der Einsatz der Eisbrecher (DONAR und WELLE) erfolgt so zeitig, dass auch die Kleinschifffahrt möglichst aufrechterhalten bleibt. Der Einsatz der beiden Eisbrecher DONAR und WELLE genügt, um auch die Großschifffahrt bei langem stärksten Frostwetter aufrecht zu erhalten.*¹³⁹

Der Zweite Weltkrieg endete für die Schlepperflotte der URAG damit, dass die in Bremen verbliebenen Schiffe am 24. April 1945 die bremischen Häfen verließen und in verschiedenen Unterweserhäfen Schutz suchten, um das Ende der Kämpfe abzuwarten.¹⁴⁰

6. Nachkriegszeit: 1945 bis 1962

Als die Waffen schwiegen und die alliierten Truppen Ende April 1945 in Bremen einrückten, waren die dortigen Häfen zu beträchtlichen Teilen ein Trümmerfeld. Der Zerstörungsgrad der Anlagen im ohnehin vom Bombenkrieg stark betroffenen Bremer Westen reichte von 20% bei den Kajen bis zu 88% bei Schuppen und Speichern. Darüber hinaus waren Häfen und Unterweser vermint, annähernd 300 Wracks stellten weitere gefährliche Schifffahrtshindernisse dar. Wegen ihres militärischen Nachschubs war die amerikanische Besatzungsmacht an einer baldigen Wiederaufnahme des bremischen Hafenverkehrs interessiert. Während sich die Wrackräumung bis 1950 hinzog, beseitigten alliierte und deutsche Kräfte in vier Monaten so viele Minen, dass der Überseehafen am 11. September 1945 wieder freigegeben wurde und wenige Tage später das erste Schiff, der polnische Frachter KIELCE, einlief. In den folgenden Jahren erfolgten eher provisorische Reparaturarbeiten an den Hafenanlagen in Bremen, ehe nach 1950 infolge der in jenem Jahrzehnt einsetzenden Hochkonjunktur ein umfangreicher Ausbau eingeleitet wurde.¹⁴¹

In Wesermünde (seit 1947 wieder Bremerhaven) war vor allem durch die schweren Angriffe vom 18. September 1944 der Fischereihafen im einstigen Geestemünde zu 60% zerstört worden. In den Überseehäfen fielen zwar etliche Gebäude, wie etwa der Columbusbahnhof, den

Bomben zum Opfer, doch waren die eigentlichen Hafenanlagen so intakt geblieben, dass sie relativ bald wieder in Betrieb genommen werden konnten. Am 6. Juni 1945 lief der amerikanische Frachter (Standardtyp C2-S-AJ1) BLACK WARRIOR als erstes Handelsschiff die Columbuskaje an. In den kommenden Jahren wurde Bremerhaven ein von amerikanischen Truppentransportern ständig angelaufener »Port of Disembarkation« für die US-Truppen in Süddeutschland und Österreich.¹⁴²

Vor diesem Hintergrund stand die URAG 1945 vor der schwierigen Aufgabe, ihren Reedereibetrieb und damit die Schleppschiffahrt wieder in Gang zu bringen. Glück im Unglück hatte die Verwaltung der Firma. Infolge des Umzugs des Bürobetriebs kurz vor Weihnachten 1936 in das noch heute genutzte Domizil in der Blumenthalstraße 16 nahe dem Bremer Bürgerpark¹⁴³ war die Verwaltung der im Krieg erfolgten totalen Zerstörung der Häuserzeile an der Schlachte und damit des einstigen Kontorhauses der URAG aus dem Weg gegangen. Vorsorglich hatte man außerdem in der Spätphase des Krieges wichtige Vorstandsunterlagen nach Bruchhausen-Vilsen (südlich von Bremen) sowie weitere Geschäftsunterlagen in einen Luftschutzbunker nahe dem Geschäftshaus ausgelagert. Aufgrund dieser Kombination günstiger Umstände blieben viele schriftliche Unterlagen erhalten und formten das heutige historische Archiv der Reederei, dessen Bestand in den 1950er Jahren firmenintern endgültig gesichert wurde.¹⁴⁴

Parallel zum Wiederbeginn der Nutzung der bremischen Häfen hatte die Schleppschiffahrt wieder in Gang zu kommen, was für die URAG eine sehr frühe Geschäftschance bedeutete, denn bei vielen anderen Reedereien wusste man wegen alliierter Fahrverbote und anderer Zwangsmaßnahmen zunächst nicht, wie es weitergehen konnte. Dies traf vor allem auf Besitzer größerer Seeschiffe zu, während sich in der Binnenschiffahrt sowie im maritimen Dienstleistungsbereich (Agenturen, Makler) alsbald erste Beschäftigungsmöglichkeiten ergaben.¹⁴⁵

In der Tat hatte im Juni 1945 sowohl in Bremerhaven und Bremen der Bugsierdienst der URAG seine Tätigkeit wieder aufgenommen.¹⁴⁶ Wie gefährlich die damalige Verminnung der Häfen noch war, musste die Reederei selbst auf bittere Art und Weise erfahren, als am 6. Oktober 1945 ihr Schleppdampfer BREMERHAVEN im Bremer Überseehafen auf eine Mine lief und fünf Besatzungsmitglieder ums Leben kamen.¹⁴⁷ Trotz dieses tragischen Zwischenfalls entwickelte sich der Bugsierdienst auf der Unterweser weiter und wurde zum Hauptfaktor des geschäftlichen Wiederaufstiegs der Reederei: *War auch die nach dem Ersten Weltkrieg aufgebaute Frachterflotte verloren, so konnte die URAG doch immerhin auf dem Gebiet der Schlepperei ihrer angestammten Tätigkeit nachgehen und damit das Unternehmen zunächst einmal über die kritischen Jahre der unmittelbaren Nachkriegszeit retten. Darüber hinaus wurden bis 1949 im Auftrage der Weserhafenbehörde umfangreiche Bergungs- und Taucherarbeiten in den Bremer Hafenbecken ausgeführt, die ihrerseits einen nicht unbeträchtlichen Teil zur Existenzsicherung der Gesellschaft beitrugen.*¹⁴⁸

Die Wiederaufnahme des Bugsierdienstes hatte die URAG nach Kriegsende zwar in kurzer Zeit bewältigt, doch mit einer teilweise veralteten Flotte. Im Mai 1945 hatte Direktor Meineke Umschau gehalten und immerhin noch 17 Schlepper im Eigentum der Firma registriert, davon allerdings nur acht in Bremen selbst.¹⁴⁹ Zu einem großen Teil stammte diese Flotte aus der Kaiserzeit, das älteste Schiff war die bereits erwähnte BREMERHAVEN (1904).¹⁵⁰ Aufgrund der nach 1945 wesentlich umfangreicheren Ablieferungen an die Siegermächte blieb nun die Schlepperflotte der URAG, im Gegensatz zu 1918/19, nicht ungeschoren, besonders bei den neueren und leistungsfähigeren Einheiten: BARDENFLETH, RECHTENFLETH und die ältere LEMWERDER (550 PSi, 1903) mussten, wie schon länger befürchtet, Ende Mai 1946 über die US Navy an die UdSSR ausgeliefert werden. BARDENFLETH und RECHTENFLETH wurden später an Polen abgegeben.¹⁵¹ Weiterhin gingen die EVERSAND (810 PSi) und die mit ihrem Baujahr 1939 noch recht moderne VEGESACK (800 PSi) bereits 1945 an Großbritannien, die fast vier Jahrzehnte alte BRAKE (500 PSi, 1908) 1946 an die UdSSR.¹⁵²

Und doch zeigten sich trotz dieser Verluste in jenen schwierigen Jahren technisch neue Ansätze. Bis zum Zweiten Weltkrieg war die URAG in ihrer Schlepperflotte, wie die anderen deutschen Bugsierfirmen, dem bewährten und robusten Dampfantrieb treu geblieben, auch bei ihren Neubauten. Der Motorantrieb, der sich in der Klein- und Binnenschiffahrt sowie bei größeren Seeschiffen in den 1920er und 1930er Jahren allmählich verbreitete, galt in der Schlepperei zunächst als unpraktikabel. Doch noch im Kriegsjahr 1944 waren von der URAG zwei kleinere Motorschlepper angemietet worden, die 1944 erbaute ALBERT (später EVERSAND, 400 PS) und kurz darauf die zwei Jahre ältere MARTHA (später VEGESACK, 335 PS). Sie wurden 1946-1949 durch sechs weitere Motorschlepper¹⁵³ ergänzt, die ursprünglich aus Beständen der einstigen deutschen Kriegsmarine stammten, danach aber von der URAG größtenteils von der amerikanischen Besatzungsmacht gechartert und später erworben wurden.¹⁵⁴ Ein neues Kapitel der firmeneigenen Technikgeschichte wurde damit aufgeschlagen.

Der nächste Eiswinter nach Kriegsende ließ im Unterweserrevier nicht lange auf sich warten, denn Mitte Januar 1946 setzte Frost ein und führte rasch zu einer Vereisung der Weser. Am 27. Januar folgte Tauwetter und ließ das Eis bis zum 4. Februar wieder verschwinden.¹⁵⁵ Ein interner Brief der URAG Ende Januar 1946 beschrieb die Lage: *Der Verkehr in den bremischen Häfen ist im Laufe dieses Monats weiterhin sehr lebhaft geblieben, so dass die Schlepplöhne wohl wieder eine ähnliche Höhe erreichen werden wie im vorigen Monat, zumal wir seit heute auch teilweise bereits Eiszuschläge erheben.*¹⁵⁶

Auf der Unterweser blieb die bisherige und nach wie vor in ihren Aufgaben unentbehrliche Wasserstraßenverwaltung auch nach der »Stunde Null« für den Eisaufbruch zuständig, wenngleich die Reichsregierung in Berlin als Zentralinstanz weggefallen war, aber die Alliierten ließen die Unter- und Mittelbehörden auf pragmatischer Ebene weiterarbeiten. 1947 kam die mittlerweile in Seewasserstraßendirektion umbenannte Behörde an die bizonale Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes. Ein Jahr nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland wurde 1950 die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unter Aufsicht des Bundesverkehrsministeriums eingerichtet, dem als Mittel- und Unterbehörden die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD) und Wasser- und Schifffahrtsämter (WSA) nachgeordnet wurden. Unbeschadet einiger Straffungen des Verwaltungsapparates gilt diese Verwaltungsstruktur noch heute.¹⁵⁷ Bis in den 1950er Jahren eine durchgreifende Erneuerung von deren Schiffsbestand einsetzte, hatte die Verwaltung wohl oder übel mit einer mittlerweile veralteten und arg abgefahrenen Flotte größtenteils kaiserzeitlicher Provenienz zu arbeiten. Dies galt nicht zuletzt für die Eisbrecher auf der Unterweser. Bereits 1942 war festgestellt worden, dass diese eigentlich nicht mehr den Anforderungen genügten, aber ein Ersatz war illusorisch, es reichte allenfalls zu Verstärkungen in der Außenhaut bei einigen Hilfseisbrechern (TILL, BÜREN und WELLE).

In dieser Verfassung hatte man Anfang 1947 dem bis dahin schwersten Nachkriegswinter zu begegnen. Die Gewalt der auf dem Fluss treibenden Eismassen zeigte sich vor allem am 18. März 1947, als zwei von amerikanischen Pionieren erbaute Notbrücken zwischen Alt- und Neustadt weggerissen wurden. Während die DONAR zwischen Januar und März 1947 durchhielt, mussten SIEGFRIED und WODAN zu einem nicht genauer überlieferten Zeitpunkt wegen Eisschäden ausscheiden und durch geeignete Schlepper ersetzt werden, über die aber keine näheren Angaben vorliegen.¹⁵⁸ Die USA griffen dem Eisbrechdienst zusätzlich unter die Arme, indem sie aus ehemals deutschen Beutebeständen vier leistungsfähige Schlepper zur Verfügung stellten: die drei Motorschlepper PASSAT, GULLOSENFIJORD, PUDDEFJORD (710-1800 PS, erbaut 1936/37-1943) und den Dampfschlepper RABAU (1200 PS), den späteren (ab 1949) Lotsendampfer LUDWIG PLATE. Mit dieser Flotte konnte der etwa dreimonatige Einsatz bewältigt werden.¹⁵⁹ Aufgrund dieser Erfahrungen erscheint es verständlich, dass der nach wie vor zuständige Oberbaudirektor Plate in einer Anweisung Ende 1947 in Vorsorge für einen erneuten

Eiswinter (der aber ausblieb) nur staatliche Eisbrecher und Schlepper erwähnte, nämlich WODAN, SIEGFIED, BÜREN, DONAR, RABAU, TILL, WELLE und WAPEL.¹⁶⁰

Der strenge Winter Anfang 1947 stellte für den Bugsierdienst der URAG eine besondere Herausforderung dar. Anfang Februar hatten die Schlepper in den Unterweserhäfen wegen anhaltender Kälte mit Eisschwierigkeiten und Kohlenknappheit zu kämpfen. In Bremerhaven fielen der Motorschlepper ALBERT und der Schleppdampfer LANKENAU durch Schraubenschäden aus. Die dortigen Dockverhältnisse waren durch die Kälte so katastrophal geworden, dass die Schrauben nicht ausgewechselt werden konnten.¹⁶¹ Das damalige Vorstandsmitglied¹⁶² Ernst Meier-Hedde (1913-1994) berichtete an die Metallgesellschaft nach Frankfurt: *Wir sind gezwungen, auf den Eintritt von Tauwetter zu warten. Die Einnahmen halten sich durch den zur Berechnung gelangenden Eiszuschlag weiterhin auf ansehnlicher Höhe.*¹⁶³ Im Laufe des Februars hatte die Schlepperflotte der URAG wegen der Eisverhältnisse weiterhin zahlreiche Ausfälle und anschließende Reparaturen zu verkraften. Das Schleppbetriebskonto erzielte dennoch Einnahmen von rund 200 000 RM, weil der Eiszuschlag auf 100% festgesetzt worden war.¹⁶⁴

Nach Abschluss dieses strengen Winters verwundert es nicht, dass die URAG bei der Neufestsetzung des Schlepplohntarifs für Seeschiffe zum 14. September 1948 auf den Eisdienst einging: *Bei Eisgang werden besondere Zuschläge, wie von Zeit zu Zeit durch die Eiskommission der Handelskammer Bremen festgesetzt, berechnet.*¹⁶⁵ Die Tarife der Folgezeit ab 1. Oktober 1951¹⁶⁶, 15. April 1957 und 1. September 1961 enthielten dieselbe Formulierung.¹⁶⁷

Nach der Währungsreform 1948 folgten für die westdeutsche Wirtschaft, Gesellschaft und Schifffahrt dynamische Aufbaujahre, damit auch für die URAG. Der Wiederbeginn der Frachtschifffahrt begann 1948/1949 mit dem umgebauten Seeleichter GONZENHEIM. Zehn Jahre später verfügte die Reederei über elf Frachter von insgesamt 103 410 tdw. Die Erneuerung der mittlerweile überalterten Schlepperflotte, deren Durchschnittsalter noch 1957 43 Jahre bei 21 Einheiten betrug¹⁶⁸, kam dagegen erst 1952 mit dem Motorschlepper BREMEN allmählich in Gang.¹⁶⁹ Ähnliches galt für den überalterten Schiffsbestand der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, dessen Runderneuerung erst Mitte der 1950er Jahre anlief.¹⁷⁰ Die bremischen Eisbrecher wurden in jenen Jahren dezimiert: 1951 ging SIEGFRIED zum Abwracken, 1954 folgte, nach einem kurzen Eiseinsatz in jenem Jahr, die Außerdienststellung von WODAN.¹⁷¹ Übrig blieb die ebenfalls überalterte DONAR, die im strengen Eiswinter Anfang 1956 wiederum gefordert war. Dieser dauerte von Ende Januar bis Mitte März und brachte neben Treibeis Fest- und sogar Packeis mit sich. Der Eisbrechdampfer wurde durch sechs verwaltungseigene Fahrzeuge (Schlepper und Tonnenleger)¹⁷² unterstützt, ferner wird eine IMSUM als Hilfseisbrecher erwähnt¹⁷³, womit aber wohl kaum der gleichnamige Motorschlepper der URAG¹⁷⁴, sondern wohl ein Versorgungsmotorschiff (220 PS) des WSA Bremerhaven gemeint war¹⁷⁵, das später (1963) ebenfalls im Eis eingesetzt wurde.

Wie auch immer, im allgemeinen Schleppdienst gab es unter den verschärften Bedingungen des Eiswinters genug für die URAG zu tun, was den am 10. April 1956 in Frankfurt tagenden Aufsichtsrat zu folgender Formulierung veranlasste: *Die Schleppschifffahrt hat auch im 1. Quartal 1956 sehr befriedigend gearbeitet. Die lange Frostperiode hat an die Besatzungen besonders hohe Anforderungen gestellt.*¹⁷⁶

Die Hauszeitschrift der Reederei ließ sich eine ausführliche Berichterstattung über den Eiswinter nicht entgehen und fasste zusammen: *Die Arbeit unserer Schlepper war im Februar einschließlich der ersten Märzwoche durch besonders harten Frost mit immer mehr zunehmender Vereisung der Weser und der bremischen Häfen erheblich erschwert. Mit sinkenden Temperaturen vermehrten sich die Aufgaben für unsere Schlepper. Jeder Auftrag erforderte unter diesen Umständen einen erheblich längeren Einsatz und mußte von einer größeren Anzahl von Schleppern als sonst üblich durchgeführt werden.*

Ölleichter und Kähne, die sonst von kleineren Einheiten bedient werden, benötigten Schlepperhilfe – die Schwimmkräne der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft mußten von stärkeren Urag-Schleppern verholt werden –, Seeschiffe wurden während ihrer Reise auf der Weser begleitet und mit Trinkwasser versorgt, nachdem ein großer Teil der Hydranten eingefroren war.

Bei zunehmendem Frost fielen in Bremerhaven die Lotsen- und Quarantäne-Boote durch Eisschaden aus. Auch hier sprangen Urag-Schlepper hilfreich ein und übernahmen es schließlich auch noch, die im Fischereihafen durch Ruder- und Schraubenschäden ausgefallenen kleineren Schlepper eines befreundeten Unternehmens zu ersetzen. Auch die Fischdampfer waren jetzt nur noch mit zwei Schleppern zu verholen. Der Fährdampfer Geeste/Blexen konnte zeitweise nur mit Schlepperhilfe verkehren.

Am 1. März, dem bezüglich der Eisverhältnisse wohl schwersten Tag, war der Wind auf Nordwest umgesprungen und hatte große Eismassen weseraufwärts in das Bremerhavener Revier gepreßt. Das mit dem Ebbstrom wieder abfließende Eis trieb die Fähre OLDENBURG, mit Hunderten von Arbeitern an Bord, seewärts. M/S BREMEN musste die Fähre ins Schlepp nehmen.

An dieser Stelle sei berichtet, dass sich die auf den Urag-Schleppern teilweise schon eingebauten Kortdüsenruder mit ihrer verstärkten Schubleistung bei diesen Witterungsbedingungen ganz besonders gut bewährten. Beim Docken des M/S FARGE wurde festgestellt, daß weder der Propeller noch die Düse durch die schwere Arbeit im Eis irgendwelchen Schaden genommen haben.

Unsere Schlepper haben die Eisperiode ohne Ausfall überstanden.¹⁷⁷ Das beweist nicht nur die Güte des Materials, sondern vor allem das Können unserer Besatzungen.¹⁷⁸

Es folgte ein plastischer Bericht über die schwierige Verholung des 11000 BRT großen Hamburger Motortankers FAUST durch das Eis vom Bremer Industriebahnhof nach Einswarden (Nordenham) am 18. Februar 1956 durch die URAG-Schlepper IMSUM (750 PS), FARGE (1000 PS), RECHTENFLETH (950 PS) und EVERSAND unter zeitweiliger Assistenz der hinzugeeilten BREMERHAVEN, BRAKE (1000 PS), BREMEN (1200 PS) und DORUM (750 PS) sowie des Lloydschleppers ARION (700 PS). Erst diese vereinte Flotte schaffte es, den Tanker in den schwierigen Eisverhältnissen an die Ölpier in Einswarden zu bugsieren.¹⁷⁹ In der gleichen Ausgabe der Reedereizeitschrift »Anker« nahm sich eine illustrierte Reportage noch einmal des Eiswinters an und berichtete von der Verholung des Tankers FAUST: *Der Urag-Bildreporter besuchte unsere Schlepper beim Einsatz im Eis.*¹⁸⁰ Eine Bildunterschrift hielt im zeitüblichen Reportagestil fest: *Eis ist ein harter Gegner der Schifffahrt. Trotz »polarer« Temperatur wurde es den Urag-Männern warm bei der Arbeit.*¹⁸¹ An anderer Stelle hieß es: *Auch die Groß-Schifffahrt hatte schwer mit den Unbilden des Winters zu kämpfen. M/S SCHWANHEIM während der 36. Reise von Narvik nach Rotterdam.*¹⁸² Gezeigt wurde der URAG-Erzfrachter mit Eisbesatz (Black Frost) an Deck. Ebenfalls in die Eisperiode fiel das Abbringen des britischen Frachters HARROGATE bei Osterort im Februar, und noch im Dezember 1956 sprach ein kurzer Jahresrückblick im »Anker« über die »Eiszeit« mit ihren alles durchdringenden sibirischen Kältegraden.¹⁸³

Ein tragisches Ereignis traf die URAG am 8. März 1956, als der Schleppdampfer BLEXEN in der Einfahrt zum Europahafen in Bremen bei der Assistenz des Frachters OLDENBURG kenterte und sank, wobei drei Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Doch dieses Unglück hatte nichts mehr mit dem Eis zu tun, denn es war in jenen Tagen praktisch schon verschwunden. Vielmehr spielten ungünstige Strömungsverhältnisse, der instabile Trossenzug bei konventionellen Schleppern, aber auch der Umstand, dass es nicht mehr gelang, die Leine zu lösen, eine fatale Rolle.¹⁸⁴

Im Sommer 1956 hatte die URAG auf der technischen Ebene folgende Schlussfolgerungen aus dem Eiswinter gezogen: *Wir haben daher in Anpassung an die Verkehrslage und im Rah-*



Abb. 7 Assistenz auf der Unterweser für den Motortanker FAUST der Mobil Oil in Hamburg (11 312 BRT, erbaut 1955 beim Bremer Vulkan) am 18. Februar 1956, vorne FARGE (1000 PS, erbaut 1954 bei der Mützelfeldwerft in Cuxhaven) und RECHTENFLETH (950 PS, erbaut 1943 in Groningen für die deutsche Kriegsmarine). (Archiv URAG)

men der Erneuerung unserer Schlepperflotte und ebenfalls, um für künftige Aufgaben gerüstet zu sein, drei weitere Schlepperneubauten des 750 PS-Typs in Auftrag gegeben. Diese mit einem Kortdüsenruder ausgerüsteten Schlepper haben sich im Einsatz, auch unter schwierigsten Witterungsbedingungen, wie z.B. während der Eisperiode im Frühjahr 1956, sehr gut bewährt. Die Neubauten werden daher im gleichen Typ ausgeführt.¹⁸⁵ Es handelte sich um Schwesterschiffe der IMSUM, die 1956 von der Cuxhavener Mützelfeldwerft erbaute LESUM sowie die MELLUM und OCHTUM, die 1957 von der Elsflether Werft zur Ablieferung kamen.¹⁸⁶ Als letztes Schiff folgte 1959, ebenfalls aus Elsfleth, die MIDLUM. Diese Schiffsklasse führte nicht nur die grundlegende Modernisierung der Schlepperflotte der URAG fort, sondern prägte bis in die 1980er Jahre deren Erscheinungsbild auf dem Unterweserrevier.

Ein neues Tätigkeitsfeld kam auf der Jade hinzu, als die URAG mit dem NDL und der Bugsier aus Hamburg Ende November 1958 den Bugsierdienst im Zusammenhang mit dem neuen Tankerterminal in Wilhelmshaven aufnahm. Im gleichen Jahr stieg die Reederei erneut in das Überseeschleppgeschäft ein und führte damit eine frühere Tätigkeit wieder weiter. Dass die größeren Schlepper für den Hafengebührenservice und für Aufgaben auf hoher See ausgelegt sind, ist eine eherne URAG-Tradition, die bereits in der Kaiserzeit einsetzte und bis heute gilt.

Weitere Neuerungen kamen in jenen Jahren auf die Reederei zu: 1959 lieferte die Jadewerft in Wilhelmshaven mit den beiden Motorschleppern HEMELINGEN und GRÖPELINGEN (1000 PS) die ersten Einheiten mit dem besonders wendigen Voith-Schneider-Antrieb ab, der sich in der Folgezeit nach und nach in der URAG-Flotte durchsetzte. Im gleichen Jahr gelang es der Metallgesellschaft, die letzten Aktien aus Privathand zu erwerben, so dass zum 1. Januar 1960 die URAG in eine GmbH umgewandelt wurde.¹⁸⁷

Das Thema Eis verschwand hingegen aus dem Bewusstsein der Firma, allein schon, weil die

Winter nach 1956 milde blieben. Im »Anker« erschien zwar 1960 in einer Rubrik »Meldungen, die Sie interessieren« ein Artikel über »Eisbrecher mit Stampfanlage«¹⁸⁸, doch ging es hier um Eisbrecher der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit Unwuchtanlagen, die das Schiff aus dem Eis befreien sollten.¹⁸⁹ Ein Bezug zum eigenen Unternehmen war mit diesem Beitrag nicht beabsichtigt. Wie andere Firmenzeitschriften jener Zeit¹⁹⁰ leistete sich das Hausorgan der URAG in Gestalt von Reisebeschreibungen sowie Meldungen aus der allgemeinen Schifffahrt und Schiffstechnik gerne Exkurse in allgemeinbildende Themen.

Im Januar 1961 schien es, als stehe wieder ein strenger Eiswinter bevor. Der »Anker« berichtete in seiner ersten Ausgabe in jenem Jahr: *Im Januar sah es einige Tage lang so aus, als sollte die zweite Winterhälfte 1960/61 für unsere Schlepperbesatzungen ebenso hart und eisig werden wie im Winter 1955/56. Dicke Eisschollen trieben die Weser herab. In den Zeitungen konnte man bereits Schlagzeilen lesen wie: »Eis behindert die Schifffahrt«. Auf der Mittelweser war der Verkehr fast zum Erliegen gekommen. Auf der Unterweser hatten sich in den Einbuchtungen und an den Anlegern dicke Eispanzer gebildet. Der Strom war weiß und buckelig von treibenden Schollen, aber sie waren noch nicht so groß, daß sie unsere Schlepper ernsthaft hätten behindern können. Der Fährverkehr zwischen Dedesdorf und Kleinensiel war allerdings, hauptsächlich wegen der starken Vereisung der Anleger, eingestellt worden. Zum Glück war der bei Sonne schön anzusehende weiße Zauber nach einem Wetterumschwung schnell verschwunden, und unsere Schlepper hatte wieder freie Fahrt.*¹⁹¹ Der eigentliche Härtetest kam zwei Jahre später.

7. Der Eiswinter 1962/63 als Bewährungsprobe

Als der strenge Eiswinter 1962/63 noch gar nicht absehbar war, hielt das Bundesverkehrsministerium in Bonn am 15. November 1962 eine Sitzung ab, deren Ergebnis am 30. November als Runderlass an die Direktionen, also auch nach Bremen ging. Darin hieß es: *Bei strengen Eiswintern müssen auch künftig geeignete Fahrzeuge von Reedereien und Firmen als zusätzliche Eisbrecher gechartert werden, da die Eisbrecher der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung dann nicht ausreichen werden.*

Unter Bezugnahme auf die o.g. Besprechung bitte ich, zur Vorbereitung des Eisbrechereinsatzes im kommenden Winter baldmöglichst festzustellen, welche Schlepper und Bergungsfahrzeuge von Reedereien und Firmen bei schwerer Eislage als zusätzliche Eisbrecher vorgehalten werden können. Um im Bedarfsfalle ohne vorherige langwierige Verhandlungen über Vertragsbedingungen diese Fahrzeuge für den Eisbrechdienst heranziehen zu können, bitte ich anzustreben, daß schon vor Beginn des Winters alle wesentlichen Bedingungen für den Einsatz dieser privaten Eisbrecher vereinbart werden. Hierbei wird es zweckmäßig sein, insbesondere die allgemeinen Vertragsbedingungen (wie z.B. Haftung, Übernahme der Reparaturkosten durch die Fahrzeuggesteller) möglichst einheitlich festzulegen.

*Sofern mit den Reedereien und Firmen günstige Vertragsbedingungen vereinbart werden können, bitte ich zu prüfen, ob es wirtschaftlicher und zweckmäßiger ist, ggfs. auf einen Einsatz der kohlebefeuernten STETTIN, PREUSSEN und DONAR zu verzichten und dafür private Eisbrechfahrzeuge einzusetzen.*¹⁹²

Zunächst konzentrierte sich die WSD Bremen auf ihre Kapazitäten und hielt in der eigenen Flotte Umschau: Vier Dampfer und sieben Motorschiffe wurden im Einsatzplan für einen eventuellen Eiswinter vorgemerkt.¹⁹³ Am 23. Dezember 1962 zeigte sich auf der Unterweser das erste lockere Treibeis zwischen Hemelingen und Vegesack, das tags darauf, am Heiligen Abend, immer dichter wurde und ab dem 27. Dezember unterhalb Hemelings in eine feste Eisdecke



Abb. 8 Motorschlepper MIDLUM (1000 PS, erbaut 1959 bei der Elsfllechter Werft) bei der Assistenz des Frachters SPITZFELS (9336 BRT, erbaut 1957 bei H.C. Stülcken Sohn, Hamburg) der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft »Hansa« aus Bremen, vermutlich 1963. (Foto: Hinrich Pundsack, Bremen/Archiv URAG)

übergang, während Treibeis bis Bremerhaven zu beobachten war. Dieses verstärkte sich allmählich bis hin zu zusammengeschobenem Eis. Parallel dazu entwickelte sich auf dem Küstenkanal seit dem 20. Dezember lockeres Treibeis, ab Heiligabend eine feste Eisdecke, während sich auf der unteren Hunte am zweiten Weihnachtstag ebenfalls das Eis schloss. Die Binnenschiffahrt musste weseraufwärts, auf dem Küstenkanal und auf der unteren Hunte am 24. Dezember eingestellt werden. Am gleichen Tag registrierte man auf der Außenweser unterhalb von Bremerhaven erstes lockeres Treibeis bis zum Leuchtturm Hoheweg, das bis zum 27. immer dichter wurde. Drei Tage später, am 30. Dezember, erstreckte es sich bis zum Leuchtturm Roter Sand.

Ein strenger Eiswinter kündigte sich also an, so dass darin wohl der Grund lag, dass sich noch im alten Jahr, am 27. Dezember, die WSD Bremen Hilfe suchend brieflich an die URAG und den NDJ wandte und den Einsatz von Privatfahrzeugen auf der Weser und eventuell auf der unteren

ren Hunte ansprach. Man dachte dabei an kräftige Fahrzeuge mit einer Maschinenleistung von 1000 PS und mehr, die bei entsprechender Eislage kurzfristig abrufbar sein sollten. In dem Brief hieß es: *Es handelt sich um Arbeiten, wie sie von dem verwaltungseigenen Dampfschlepper [sic!] DONAR bisher ausgeführt worden sind.*¹⁹⁴ Eine Liste mit geeigneten Schiffen sowie die Höhe der Charterkosten wurden ebenfalls angefordert. Bei ungünstigen Bedingungen seitens der Reedereien wollte die Verwaltung versuchen, die Dampfer DONAR, TILL und WAPEL durch zwei moderne Fahrzeuge zu ersetzen.

Der Lloyd, in seinem Verwaltungsgebäude an der Gustav-Deetjen-Allee 2/6 durch einen kleinen Park nur einen Steinwurf vom Sitz der URAG entfernt, antwortete der WSD Bremen noch am Silvestertag: *In Bestätigung Ihres Schreibens vom 27.12.62 bedauern wir Ihnen mitteilen zu müssen, dass wir nicht über geeignete Schlepper verfügen, die gegebenenfalls als Eisbrecher eingesetzt werden könnten.*¹⁹⁵ Damit zeigte der NDL erneut seine traditionelle Zurückhaltung bei Verpflichtungen gegenüber der staatlichen Seite.

Die Reaktion der URAG am 2. Januar 1963 fiel dagegen ganz anders aus. Nach einem Telefonat zwischen Kapitän Friedrich Braue, dem Leiter der Abteilung Schleppschiffahrt bei der URAG¹⁹⁶, und einem Beamten der Verwaltung war man sich schnell handelseinig. Die Reederei stellte den Motorschlepper ROTESAND (2400 PSe) für einen Stundensatz von 250 DM zur Verfügung, außerdem wurden Schlepper von 1000 PSe (wahrscheinlich dachte man an die IMSUM-Klasse) für 175 DM die Stunde angeboten. Im Fall der Verschlechterung der Eislage konnten diese Stundensätze nach Absprache mit der WSD Bremen erhöht werden.

Auch bei anderen Firmen hatte die Behörde angefragt. So bot die Personen- und Schleppschiffahrt von Richard Baade in Bremen-Rönnebeck zwei Schlepper von 75-80 PS Leistung für 14 bis 16 DM stündlich ohne Eiszuschlag an, blieb aber abgeschlagen. Der Schleppbetrieb der Unterweser eGmbH (SBU), Bremen, konnte dagegen mit zwölf Motorschleppern und einem Schlepddampfer (50-300 PS) für einen Stundensatz zwischen 10,50 und 37 DM (ohne Eiszuschlag) aufwarten, kam ab dem 4. Januar mit einem Schiff zum Zug und stellte im Februar noch weitere Schiffe zur Verfügung. Deren Einsatz erfolgte aufgrund bereits vorliegender Angebote für den Schleppereinsatz im Baggerbetrieb. Für den Einsatz im Eis erhob die SBU einen Zuschlag von 100%, der aber bei geringeren Eisstärken auf 50% ermäßigt wurde.¹⁹⁷ Die fünf Motorschlepper der SBU wurden im Bereich des WSA Bremen eingesetzt und brachten es auf eine Einsatzzeit von 147,5 Std., wovon 115 Stunden durch Betriebsausfälle der verwaltungseigenen Eisbrechfahrzeuge bedingt waren. Die restlichen Stunden dienten zur Unterstützung der staatlichen Fahrzeuge bei schwereren Eislagen.¹⁹⁸

Nach der Verbindungsaufnahme zwischen der Verwaltung und der URAG trat der Ernstfall innerhalb weniger Tagen ein, als am 5. Januar die DONAR zeitweise ausfiel und somit die Eisansammlungen zwischen Farge und Bremerhaven nicht ausreichend in Bewegung gehalten werden konnten, weshalb für das folgende Wochenende ein URAG-Schlepper gechartert werden musste. Zum vereinbarten Stundensatz arbeitete die ROTESAND am Sonnabend, den 5. Januar, von mittags bis 18 Uhr und am Folgetag von 10 bis 18 Uhr für die Verwaltung. Ihr Auftrag lautete, auf der Strecke etwa zwischen Strohhauser Plate und Bremerhaven-Nordschleuse die Fahrinne freizumachen und an ihrem Rand durch Eis festgehaltene kleine Fahrzeuge zu befreien. Der Auftrag erstreckte sich *auf alle einschlägigen Maßnahmen zur sachgerechten Durchführung des Eisauflaufs nach örtlichen Erfordernissen. Das Abschleppen von Fahrzeugen gehört[e] nicht dazu.*¹⁹⁹ Zwei weitere fernmündlich und damit sehr kurzfristig anberaumte Einsätze der ROTESAND schlossen sich am 8. und 9. Januar zum gleichen Stundensatz an. Der Schlepper BREMEN wurde für den ermäßigten Satz von 175 Mark am 8. Januar für die Verwaltung tätig.²⁰⁰

Die Einsatzkosten der ROTESAND für die Verwaltung werden in einer Akte mit 3625 DM, die der BREMEN mit 350 DM angegeben, also zusammen 3975 DM. Die BREMEN hatte man nur ver-

suchsweise eingesetzt, aber ihre Effektivität war wesentlich geringer als die der ROTESAND, so dass die höhere Chartergebühr als berechtigt angesehen wurde.²⁰¹

Am 12. Januar folgte ein kurzer Einsatz der REKUM (375 PS), die währenddessen den beschädigten Motorschlepper PRIEL der Verwaltung einschleppte²⁰² und im Bereich des WSA Bremen tätig war. Die Leistungen der REKUM wurden zusammen mit den Einsätzen der SBU verrechnet, die sich insgesamt auf Charterkosten von 8870 DM beliefen.²⁰³

Name	Eigner	Gechartert	Stunden
ROTESAND	URAG	5.1.1963	6
ROTESAND	URAG	6.1.1963	8
ROTESAND	URAG	8.1.1963	2
ROTESAND	URAG	9.1.1963	3
BREMEN	URAG	8.1.1963	2
JAN	SBU	4.1.-16.1.1963	35,5
REKUM	URAG	12.1.1963	3
ELLERBECK	SBU	21.2.-22.2.1963	4
KURT	SBU	21.2.-26.2.1963	30
POTTWAL	SBU	23.2.-27.2.1963	44
ELSFLETH	SBU	25.2.-28.2.1963	34

Tab. 1 Von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Eiswinter 1962/63 gecharterte Motorschlepper. (Quelle: StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 1)

Am 12. Februar zog die WSD Bremen in einem Bericht an das Ministerium in Bonn ein vorläufiges Resümee. Es wurde festgestellt, dass *auf der Unter- und Außenweser Schlepper, die als Eisbrecher geeignet sind, der WSV kurzfristig zur Verfügung gestellt werden können.*²⁰⁴ Sein eigenes Licht stellte man nicht unter den Scheffel: *Die seit Mitte Dezember 1962 anhaltende Frostperiode hat gezeigt, daß der Eisbrechdienst der WSV in der Regel auch in harten Wintern von den eigenen Fahrzeugen gemeistert werden kann.*²⁰⁵ Insgesamt gab man die Zahl der von Privatschleppern geleisteten Stunden mit rund 15 an, eine Zahl, die angesichts statistischer Angaben aus derselben Akte viel zu niedrig angesetzt wurde. Die Leitung des Einsatzes durch Beamte der Verwaltung und die Zusammenarbeit mit der URAG wurde wie folgt charakterisiert: *Schwierigkeiten ergaben sich nicht; insbesondere stand ein geeigneter Schlepper stets kurzfristig zur Verfügung. Es erscheint daher, jedenfalls für das hiesige Revier, nicht notwendig, über die bisher getroffene Vereinbarung mit der Unterweser-Reederei u.a. hinaus noch weitergehende Vertragsbedingungen festzulegen, etwa über das Bereithalten solcher Eisbrecher oder über besondere Bedingungen bei ungewöhnlichen Eisverhältnissen, bei denen eine ausgesprochene Gefährdung der Fahrzeuge zu befürchten ist. Die Unterweser-Reederei hält ihre Schlepper ohnehin für den Bugsierdienst auf dem Revier bereit. Sie ist interessiert, für die WSV Eisbrechdienst zu leisten, weil auf diese Weise zugleich für die Schifffahrt günstige Fahrtbedingungen geschaffen werden und damit wiederum Beschäftigungsmöglichkeit im Bugsierdienst gegeben ist.*²⁰⁶

Der Eiswinter war Anfang Februar noch keineswegs zu Ende. Auf der Unterweser ließen die Eisverhältnisse ab dem 8. Februar im oberen Bereich etwas nach, im unteren Bereich blieben sie schwierig. Erst am 5. März war der obere Streckenbereich fast eisfrei, während unterhalb von Farge nur allmählich eine Besserung eintrat. Am 12. März war die Unterweser schließlich eisfrei.

Abb. 9 Der Voith-Schneider-Schlepper HEMELINGEN (1000 PS, erbaut 1959 bei der Jadewerft in Wilhelmshaven) beim Abschleppen des Schweizer Frachters RHÖNE (7969 BRT, erbaut 1961 in Danzig) im Wendebecken vor dem Überseehafen in Bremen; im Hintergrund die Getreideanlage, vermutlich 1963. (Foto: Hinrich Pundsack, Bremen/Archiv URAG)



Auch auf der Hunte und dem Küstenkanal blieben die Eisverhältnisse schwierig. Erst ab dem 6. März brach die Eisdecke auf der unteren Hunte, ab dem 12. März auf dem Küstenkanal wieder auf. Beide Wasserstraßen waren erst ab dem 15. März eisfrei. Die Binnenschifffahrt konnte zur Mittelweser hin am 7. März, auf der Hunte am 11. März und zwei Tage später auf dem Kanal freigegeben werden. Insgesamt konnte die Seeschifffahrt in der ganzen Zeit Bremen sowie die anderen Unterweserhäfen anlaufen, hatte aber zeitweise mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Zufahrt nach Elsfleth konnte nur mit Eisbrecherhilfe aufrechterhalten werden.

Trotz der Charterung privater Schlepper trugen die Dienstfahrzeuge der Verwaltung eindeutig die Hauptlast im Eisdienst. Das WSA Oldenburg hatte seinen Dampfer SIRENE auf dem Küstenkanal, der unteren Hunte und im Bauhafen im Einsatz. Das Schiff zeigte sich dieser Herausforderung gewachsen. Der Dampfer ROBBE konnte wegen seines senkrechten Stevens nur als Zweitfahrzeug auf der unteren Hunte und im Bauhafen eingesetzt werden. Auf dem Küstenkanal brach ferner der Binnenschlepper E 25 des Bundesschleppbetriebes (Schleppamt Emden) auf Kosten des Amtes in Oldenburg Eis.²⁰⁷ Elf Stunden war dieses Schiff auf dem Küstenkanal tätig, wozu noch acht Stunden für An- und Abfahrt kamen (Charterkosten: 1035 DM).²⁰⁸

Weitere Fahrzeuge brauchten vom Amt in Oldenburg nicht gechartert zu werden. Die Hunte mündung wurde durch das WSA Brake aufgebrochen. Dessen Flotte war anderweitig stark gefordert. Die DONAR erlebte ihren letzten Eiseinsatz, vorwiegend zwischen Nordenham, Blexen und Bremerhaven sowie auf der Außenweser. Außerdem leistete das Schiff Eisbrecherhilfe für die Weserfähre zwischen Bremerhaven und Blexen. Der Motorschlepper BALJE brach Eis auf Unter-, Mittelweser und der unteren Hunte, während der Schleppdampfer TILL ebenfalls auf der

Hunte, aber auch auf der Unterweser zwischen Farge und Nordenham eingesetzt wurde. Der Dampfer WAPEL fand Beschäftigung auf der Unterweser zwischen Farge und Dedesdorf. Die Arbeit der BALJE wurde positiv bewertet, während die Einsätze der TILL und noch mehr der WAPEL wegen geringer Maschinenleistung kritisch bewertet wurden.

Das WSA Bremen fasste die Tätigkeit seiner vier Motorschiffe STROM, PRIEL, BALJE und SPRING wie folgt zusammen: *Die verwaltungseigenen Fahrzeuge haben sich beim Eisbrechen selbst sämtlich gut bewährt. Die PS-Stärken werden für ausreichend gehalten. Die aufgetretenen Schäden beschränkten sich auf die beim Eisbrecheinsatz besonders stark beanspruchten Teile, wie Ruder, Schraube, Kuppelung und Getriebe und haben sich in den zu erwartenden Grenzen gehalten.*²⁰⁹

WSA	Name	Einsatzperiode	Tage	Stunden
Bremen	STROM	23.12.1962-18.2.1963, 27.2.-4.3.1963		340
Bremen	PRIEL	27.12.1962-12.1.1963, 17.1.-21.2., 25.3.-29.3.1963		570
Bremen	BALJE	27./28.12.1962, 22.2.1963		30
Bremen	SPRING	19.2.-21.2.1963		30
Brake	DONAR	6.1.-7.3.1963	45	
Brake	BALJE	27.12.1962-5.3.1963	56	
Brake	TILL	25.12.1962-22.2.1963	46	
Brake	WAPEL	26.12.1962-24.2.1963	53	

Tab. 2 Eiseinsätze von Fahrzeugen der Wasser- und Schifffahrtsämter Brake und Bremen im Eiswinter 1962/63. (Quelle: StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 1)

Das WSA Bremerhaven schließlich hatte seinen Bereisungs- und Schleppdampfer WELLE sowie die Motorschiffe NORD, TIDE, SPRING und IMSUM im Eisbrechdienst, deren Einsatzzeit sich auf insgesamt 1882 Stunden, im Eisdienst auf 1604,5 Stunden summierte. Die beiden Tonnenleger LANGEORG und MÖWE wurden dagegen im Seezeichen- und Versorgungsdienst belassen. Zu einer Mithilfe der kommerziellen Schleppschiffahrt äußerte sich das Amt in einem Bericht grundsätzlich: *Zu der Frage, den Eisbrechdienst mit gecharterten Fahrzeugen ausführen zu lassen, kann gesagt werden: Im Bereich der Außen- und Unterweser sind 3 große Schlepperfirmen, und zwar 1) Unterweser-Reederei A.G. in Bremen (31 Schlepper bis zu 3.200 PS); 2) Nordd. Lloyd Bremen (17 Schlepper bis zu 1.250 PS); 3) Reederei Schuchmann Bremerhaven (39 Schlepper bis zu 8.500 PS) in Bremerhaven beheimatet. Wenn diese Firmen vertraglich gebunden werden, könnte m.E. jeder Eisgefahr begegnet werden.*²¹⁰

In einem Erfahrungsbericht vom 16. April 1963 über den verflorenen Eiswinter bewertete die WSD Bremen die Zusammenarbeit mit den privaten Schlepperreedern wie folgt, nachdem hervorgehoben wurde, dass die Charterung geeigneter Schlepper aller Leistungsklassen (100-2400 PS) keine Schwierigkeiten bereitet habe: *Der Abschluß vorsorglicher Vereinbarungen, die z.B. das Vorhalten von Schleppern zum Inhalt haben, wurde von den Schlepper-Reedereien abgelehnt. Solche Verträge erscheinen nach Lage der Dinge auch als unnötig und würden nur zu einer Verteuerung führen. Die Schlepper-Reedereien sind auch nicht gewillt, sich so weitgehend zu binden und sich damit der freien Verfügungsmöglichkeit über ihre Fahrzeuge zu begeben ... Da der Einsatz von Charterfahrzeugen im Eisbrechdienst auf der Weser nicht von entscheidender Bedeutung ist, weil in der Regel die verwaltungseigenen Fahrzeuge ausreichen, halte ich es für unbedenklich, das bisherige bewährte Verfahren beizubehalten. Voraussetzung ist allerdings, daß der im Eiswinter 1962/63 verfügbare Fahrzeugpark der WSV erhalten bleibt und bezüglich der genannten alten Dampfer erneuert wird.*²¹¹



Abb. 10 Assistenz für den griechischen Tanker PHOENIX (erbaut 1945 in Portland/Oregon als Standardtanker des Typs T 2-SE-A 1) durch die URAG, Eiswinter 1963. (Archiv URAG)



Abb. 11 Ein Schlepperkapitän der URAG auf seinem oberen Steuerstand, Eiswinter 1963. (Archiv URAG)

Auf einer Sitzung am 25. April aller Küstendirektionen im Hause der WSD Bremen äußerte sich deren Präsident²¹², Dr. Ing. Hans Schauburger (1905-1974), zum Eiseinsatz privater Schiffe: *Der Einsatz von Charterschiffen war nur in geringem Ausmaß nötig. Schwierigkeiten ergaben sich dabei nicht.*²¹³

Jenseits der Eisbrecheinsätze für die Verwaltung hatte die URAG in ihrem übrigen Geschäft mit den Auswirkungen des Eiswinters zu kämpfen. Aufgrund der schwierigen wie wechselhaften Eisverhältnisse kam in den Schlepprevieren auf der Unterweser und Jade ein bis in Feinheiten gestaffeltes System von Eiszuschlägen zur Anwendung. Dabei richtete man sich nach der aktuellen Eislage, nahm aber offenbar Rücksicht auf die Marktsituation. Entweder ist ein ähnlich differenziertes Verfahren aus früherer Zeit nicht in diesen Einzelheiten überliefert oder es handelte sich gegenüber früher um eine wesentlich verfeinerte Praxis.²¹⁴

Erhebungsstelle	Eiszuschläge in% (Periode)
Brake	25% (29.12.-31.12.), 50% (1.1.-2.1.), 75% (3.1.-21.1.), 90% (22.1.-30.1.), 75% (31.1.-14.2.), 50% (15.2.-5.3.)
Bremen	15% (30.12.-3.1.), 25% (13.1.-17.1.), 40% (18.1.-23.1.), 60% (24.1.-7.2.), 25% (18.2.-24.2.) 40% (25.2.-27.2.)
Werfthafen	15% (30.12.-13.1.), 25% (14.1.-17.1.), 40% (18.1.-23.1.), 60% (24.1.-9.2.), 40% (10.2.-13.2.), 25% (18.2.-24.2.), 40% (25.2.-27.2.)
Holzhafen/Getreideanlage	25% (8.2.-9.2., 28.2.-5.3.)
Osterort	25% (15.1.-17.1.), 40% (18.1.-23.1.), 60% (24.1.-7.2.), 25% (8.2.-9.2.)
Farge	50% (24.1.-31.1.)
Wilhelmshaven	20% (1.1.-4.1.), 10% (5.1.), 20% (6.1.-11.1.), 30% (12.1.), 20% (14.1.), 40% (15.1.), 50% (16.1.-22.1.), 40% (23.1.-25.1.), 10% (26.1.), 40% (27.1.-28.1.), 50% (29.1.-12.2.), 40% (13.2.-18.2.), 50% (19.2.-4.3.), 40% (5.3.), 30% (6.3.), 20% (7.3.), 10% (8.3.-12.3.)
Stundensatz für allgemeine Arbeiten außerhalb der oben angegebenen Strecken	50% (8.1.-18.1.), 150% (19.1.-31.1.), 50% (1.2.-9.1.)

Tab. 3 Eiszuschläge der URAG im Eiswinter 1962/63. (Quelle: Archiv URAG 6 Allgemeines 1953-1967)

Monat	Revier	Bremerhaven	Wilhelmshaven	Eisaufbruch in Wilhelmshaven
Dezember 1962	5 300	565		
Januar 1963	210 000	152 345	34 000	
Februar 1963	166 000	107 120	31 000	
März 1963	11 300	20 564	5 000	
Summe Jan.-März 1963	387 300	280 029	70 000	84 500

Tab. 4 Einkünfte der URAG aus den Eiszuschlägen im Eiswinter 1962/63. (Quelle: Archiv URAG 6 Allgemeines 1953-1967)

Anfang Februar waren von 31 URAG-Schleppern drei defekt. Der Schiffsverkehr auf der Unterweser von und nach Bremen konnte nur noch bei Tageslicht abgewickelt werden, weil ein Teil der Befeuerung ausgefallen war. Morgens ging ein Geleitzug ab Bremen, in der zweiten Tageshälfte kamen die Schiffe weseraufwärts. Eine wichtige Aufgabe bestand für die Schlepper darin, ständig die Strecke zwischen Bremen und Bremerhaven auf- und abzufahren, um das Eis halbwegs in Bewegung zu halten. Benötigte in der eisfreien Zeit eine Assistenz zwei Schlepper, waren nun für dieselbe Dienstleistung drei bis vier Schlepper notwendig.

Schwierig gestalteten sich die Verhältnisse auf der Jade, weil diese fast geschlossene Bucht nur begrenztem Gezeiteneinfluss unterlag. Bei den an der Erdölpier in Wilhelmshaven festgemachten Tankern drohte ständig Trossenbruch durch treibendes Eis, das auf die Schiffe einwirkte. Der Arbeitsalltag für die Besatzungen war hart; so stand der Kapitän der MIDLUM nach eigenen Angaben bis zu 18 Stunden auf der Brücke. In einem Radiointerview am 10. Februar äußerte Kapitän Braue von der URAG, die ihm unterstellte Schlepperflotte sei *ohne Rücksicht auf Materialschaden*²¹⁵ im Einsatz. Er ergänzte, seine Besatzungen seien *Seeleute, keine Hafenteleute*.²¹⁶ Weil wegen der großen Kälte die hydraulischen Rudermaschinen unter den Hauptdecks nur noch eingeschränkt funktionierten, wurden in den Räumen zusätzliche Elektroheizungen installiert.²¹⁷

Insgesamt brachte das Jahr 1963 für die URAG in den Weserhäfen den ersten Verkehrsrückgang seit 1953 (14 291 Schiffsankünfte, 19,6 Mio. Tonnen Güterumschlagsmenge; 1962: 15 284 Ankünfte, 20,9 Mio. Tonnen Ladungstonnen). Ein interner Bericht über die Schleppschifffahrt 1963 hielt fest: *Der überaus strenge Eiswinter brachte einem Teil unserer Schlepper, insbesondere ROTESAND, HOHEWEG, RÖNNEBECK, AUMUND, BREMEN und LANKENAU, unter harten Wetterbedingungen zusätzliche Einsätze als Eisbrecher in Bremerhaven und Wilhelmshaven. An die beteiligten Besatzungen wurde eine Sondervergütung von DM 40 000,- ausbezahlt. Trotz des geschilderten Verkehrsrückganges hielten sich die Schlepplohneinnahmen auf der Weser mit Hilfe der Eiszuschläge im ersten Quartal von insgesamt rd. DM 800 000,- – denen von der Versicherung vergütete Eisschäden in Höhe von etwa DM 200 000,- gegenüberstehen – etwa auf gleicher Höhe wie in 1962 (12,5, Mill. DM).*²¹⁸ Mit anderen Worten: Trotz rückläufiger Verkehrsentwicklung verschaffte der Eiswinter der URAG ein merkliches und willkommenes Zubrot bei den Schleppeinnahmen. So konnten diese für das ganze Jahr 1963 geringfügig gesteigert werden (12 551 336,32 DM; 1962: 12 443 293,73 DM). Die erwähnten Eisbrechdienste in Bremerhaven und Wilhelmshaven²¹⁹ lagen offenbar außerhalb der oben beschriebenen Kooperation mit der WSD Bremen und wurden sicherlich mehr oder weniger unspektakulär für die Hafeneinrichtungen ausgeführt.

Der »Anker« fasste Ende des Jahres in der Rubrik »Rückblick auf das Jahr 1963« die Einsätze zusammen und ging dabei auf die alltäglichen Bedingungen ein: *Das Jahr begann mit einem Eiswinter, wie wir ihn auf der Weser und der Jade noch lange nicht mehr erlebt haben. Wenn die Schifffahrt nicht zum Erliegen kam, so war dies in erster Linie dem unermüdlichen Einsatz der Schlepper zu danken. Ihr Dienst drängte sich beim Bugstieren auf die Tagesstunden zusammen, weil mit Eintritt der Dämmerung nicht mehr gefahren werden durfte. Wesentlich härter noch war die Beanspruchung derjenigen Schlepper, die sich stark genug fühlten, um tagelang rund um die Uhr mit ihren ständig mahlenden Schrauben die Fahrwinde offen zu halten. Besonders schwierig war der Einsatz in Wilhelmshaven, wo die Eisdecke eine Stärke von 2,50 m erreicht hatte. Hier waren es in erster Linie unser MS HOHEWEG und MS ROTESAND, die mit ihren starken Motoren und bulligem Bug den großen Tankern den Weg durch die Eiswüste zu ihren Anlegeplätzen bahnten und die Ölpieranlage vor den andrängenden Eismassen schützten. Auf der Weser galt es in erster Linie dafür zu sorgen, dass der Fischereihafen nicht zufror; dort haben vor allem unsere Schlepper RÖNNEBECK, LANKENAU und ELSFLETH gearbeitet und ihre Aufgabe vorbildlich gelöst. Wenn auch diesem grimmigen Winter ein Schnippchen*

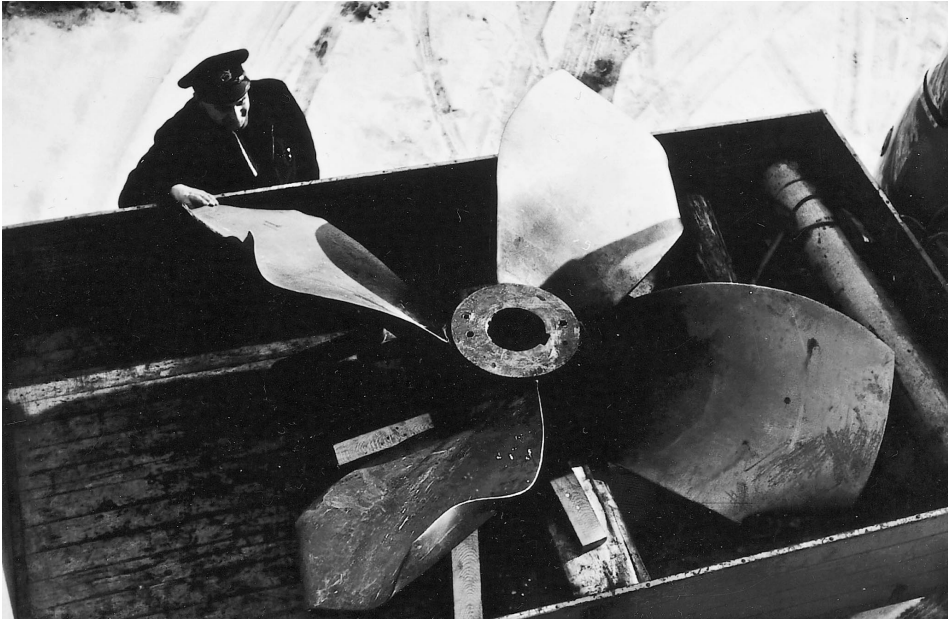


Abb. 12 Eine im Eiswinter 1963 beschädigte Schiffsschraube. (Archiv URAG)

geschlagen werden konnte, dann ist das selbstverständlich auf die Gemeinschaftsarbeit aller auf der Weser und in Wilhelmshaven eingesetzten Schlepper zurückzuführen, die ihre Brüder aus der großen Fahrt nicht im Stich ließen. Im Kampf gegen das Eis konnte es allerdings nicht ausbleiben, dass sich die Folgen in der diesjährigen Schadensbilanz entsprechend widerspiegeln.²²⁰

Dieser Rückblick war nicht die einzige mediale Begleitung, welche die URAG diesem Ereignis gewidmet hatte. Schließlich leistete sich die Reederei damals einen eigenen PR-Mann, den Journalisten Botho Koschwitz, der 1957 bis 1970 in den Diensten der URAG stand²²¹ und nicht zuletzt dem »Anker« wichtige Impulse gab. Am Anfang des Jahres warf in der ersten Ausgabe der Zeitschrift unter dem packenden Titel »Als das Eis die Schifffahrt bedrohte« eine Bildreportage anschauliche Schlaglichter auf den Dienst der URAG-Schlepper im Eis sowie die erschwerten Bedingungen für die Besatzungen.²²² In derselben Ausgabe fanden die schweren Eisverhältnisse in der Ostsee Erwähnung, und zwar in Gestalt eines Berichts über die Eisfahrt des URAG-Frachters HEDDERNHEIM von Lübeck über den Öresund nach Norwegen.²²³ Unter hektischen Bedingungen unterstützte Koschwitz am 10. Februar 1963 das unter dem Schlagwort »Eiszeit« ausgestrahlte Hafenkonzert von Radio Bremen. Es fand in Brake statt und hatte den Eiswinter zum Thema. Der von der URAG eigentlich zur Verfügung gestellte Schlepper OCHTUM hatte vorher einen Ruderschaden im Eis erlitten und fiel aus. Genauso erging es dem Ersatzschiff MIDLUM, das wegen eines wichtigen »Jobs« nicht abkömmlich war. So musste als Plattform für die Reportage ein kleinerer Schlepper des Hafenamts in Brake herhalten.²²⁴ Ein Film über diesen Eiswinter hat sich im Archiv der Reederei bis heute erhalten.²²⁵

Die zusätzlichen Anstrengungen, welche der Eiswinter den Schlepperbesatzungen der URAG auferlegt hatte, wurden am 28. Februar 1963 durch den in Frankfurt/Main tagenden Aufsichtsrat gewürdigt, denn dessen Protokoll erwähnte einen *Dank des A.R. Vorsitzenden an alle Besatzungsmitglieder auf Frachtschiffen und Schleppern, die unter den strengen Winterbedingungen*

*einen besonders harten Dienst ableisten mussten.*²²⁶ Die maßgebliche Führungspersönlichkeit der Reederei war damals der gelernte Schiffsmakler und seit 1957 amtierende Vorstandsvorsitzende Gerhard Hansen-Stahl (1904-1989).²²⁷

8. Neue Schlepper als Eisbrecher? – BLEXEN und BLUMENTHAL (1963)

Während der 71 Jahre alte Eisbrechdampfer DONAR Anfang 1963 im Eis der Unter- und Außenweser seine letzten Einsätze fuhr, stellte sich den Verantwortlichen in der Verwaltung bereits die Frage nach einem eventuellen Ersatz. Diese Frage wurde am 12. Februar 1963 von der WSD Bremen angeschnitten, wobei man auch an private Fahrzeuge dachte. Den alten Eisbrecher hielt die Direktion nicht mehr für umbauwürdig. Aber die Behörde wollte die Auswertung der einschlägigen Erfahrungen nach Ende der Eisperiode abwarten.

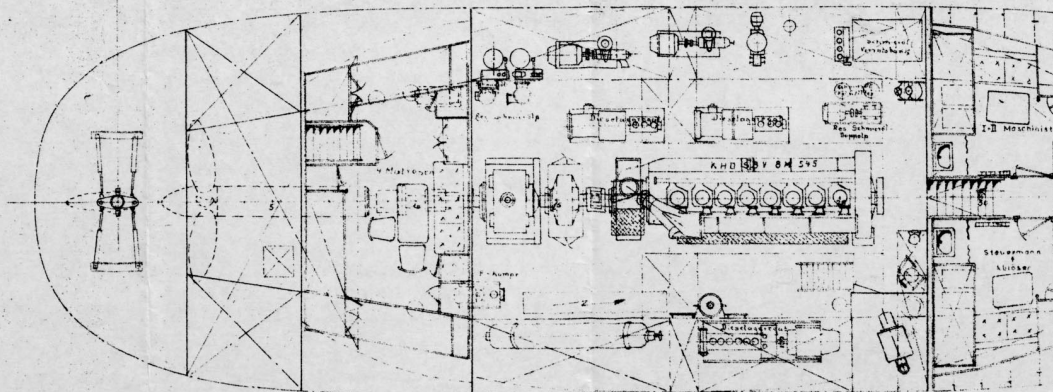
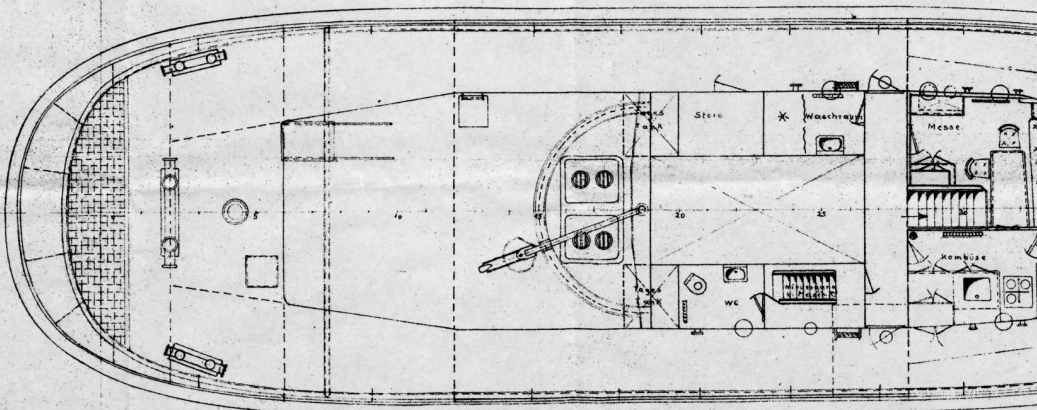
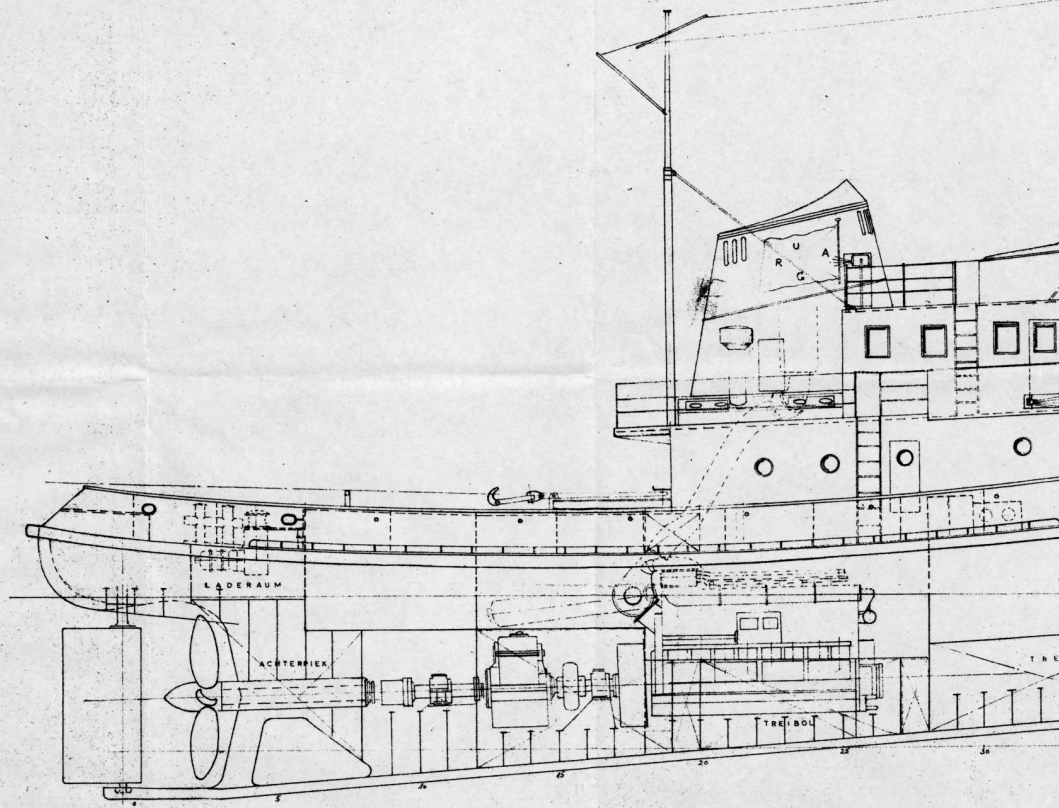
Nach Ende des Eiswinters schlug das WSA Brake am 2. April 1963 vor, DONAR, TILL und WAPEL durch zwei neue, stark gebaute Motorschlepper zu ersetzen, *deren Antriebsleistung so zu bemessen wäre, daß sie wirtschaftlich im Schleppbetrieb und auch als Eisbrecher eingesetzt werden können. Wenn die Maschinenleistung für den Schleppbetrieb so weit beschränkt werden müßte, daß die Schlepper nicht in schwerem Packeis zu verwenden wären, müßten bei solchen selten vorkommenden Eisverhältnissen Charterschiffe die Lücken ausfüllen.*²²⁸

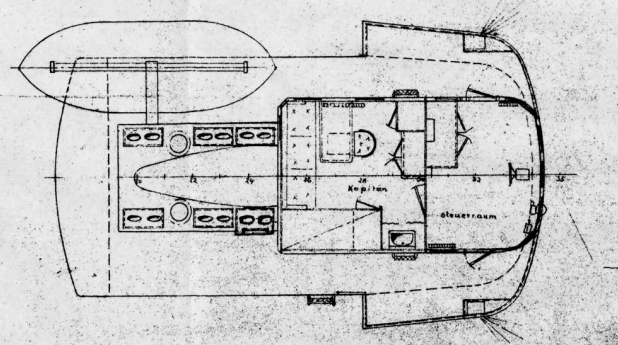
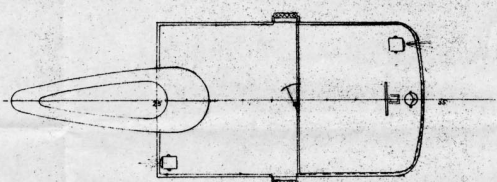
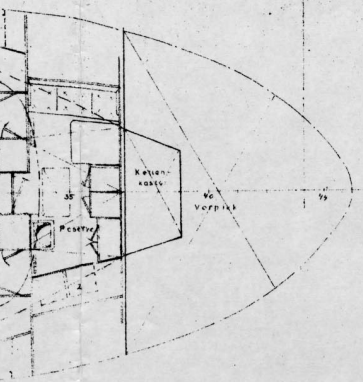
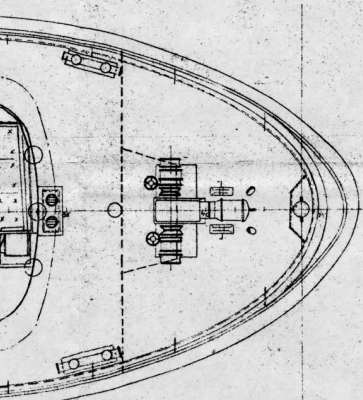
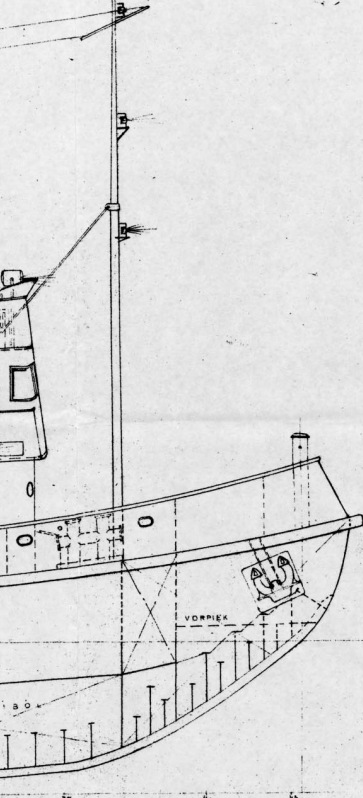
Nur sechs Tage später, am 8. April, stellte die WSD Bremen erneut die Ersatzbedürftigkeit für die DONAR fest, deren Mannschaftseinrichtungen als nicht mehr zeitgemäß eingestuft wurden und deren Kesselanlage in den nächsten Jahren Instandsetzungen erforderte, die weit über 100 000 DM lagen. Für eine Tätigkeit außerhalb des Eisdienstes wurde die DONAR als völlig ungeeignet eingestuft. Zusammengefasst hieß es für die weitere Planung: *Ermutigt durch die besonderen Erfahrungen dieses abnormen und langen Eiswinters, die sich durchaus mit früheren Erfahrungen decken, bin ich der Ansicht, daß für die Unterweser die Vorhaltung eines besonderen Nur-Eisbrechers, der außerhalb der Einsätze aufgelegt werden muß, nicht mehr notwendig sein würde, wenn mindestens 1 neues Fahrzeug beschafft werden kann, das neben seiner vollen Verwendbarkeit im üblichen Schleppdienst auch für Fahrten im Eis entsprechend gebaut und in bezug auf Maschinenkraft genügend leistungsfähig ausgestattet wird.*²²⁹

Die Schleppdampfer TILL und WAPEL galten ebenfalls als abgängig. Ein Ersatz aller drei Dampfer durch zwei Motorschlepper, die im Baggerdienst einzusetzen waren, wurde in dem Bericht angestrebt. Bei einer Besprechung am 25. April zwischen Vertretern des Bundesverkehrsministeriums und der Küstendirektionen ging es um den Ersatz für die DONAR und die Charterung von Schleppern: *Die Vertreter des Ministeriums erkannten die Notwendigkeit an, Dampfer DONAR durch einen Neubau zu ersetzen, und zwar als Schlepper mit Eisbrecheigenschaften, etwa Typ EISFUCHS der WSD Hamburg. Die Charterung von Privatschleppern spielt für die Weser eine untergeordnete Rolle und es kann nach dem Ergebnis der Besprechung bei der bisherigen Handhabung bleiben.*²³⁰ Die Uhr war für die DONAR nun endgültig abgelaufen. Das Schiff wurde an die Hamburger Abwrackfirma Eisen & Metall verkauft und im Frühjahr 1964 in Bremerhaven abgewrackt.²³¹

Unabhängig von den Diskussionen in der Verwaltung hatte sich zu dieser Zeit längst die Frage eines durch die URAG vorgehaltenen Ersatzschiffes gestellt, denn der Eiswinter 1963 regte die Reederei zum Bau zweier eisbrechender Schlepper an.²³² Am 28. Februar 1963 tagte der Aufsichtsrat der URAG in Frankfurt am Main und genehmigte den Bau zweier Neubauten mit einer Leistung von jeweils 1320 PS für den Hafengebührenservice. Der Auftrag ging an F. Schi-

Nachfolgende Doppelseite Abb. 13 Generalplan der BLEXEN und BLUMENTHAL. Die eisbrechende Form des Rumpfes ist dabei gut erkennbar. (Archiv URAG)





HAUPTABMESSUNGEN:

LÄNGE ÜBER ALLES	26,50 m
LÄNGE ZW. LOTEN	24,00 m
BREITE AUF SPANTEN	7,50 m
SEITENHOHE	3,75 m
TIEFGANG MITTE OKK.	2,95 m
TIEFGANG HINTEN OKK.	3,90 m
TIEFGANG VORN	2,00 m
MOTOR KHD SBV 8 M 545	1320 PS _e bei 300 U/min.
HIERBEI PROPELLERDREHZAHL	155 U/min.

KLASSE: GERM. LLOYD + 100 A 4 „K“ (E+)

SCHLEPPER

1320 PS_e

BAU NR 1724 / 1725

M. 1: 50

chau in Bremerhaven.²³³ Diese 1838 gegründete und zunächst in den westpreußischen Standorten Elbing und Danzig ansässige Werft hatte 1945 ihren Sitz nach Bremerhaven verlegt²³⁴ und profilierte sich in der Nachkriegszeit nicht zuletzt im Bau von Schleppern, vor allem für die Bugsier aus Hamburg (35 Neubauten von 1952 bis 1963).²³⁵ Der NDJ, der vor allem in der Kaiserzeit bei Schichau eine Reihe größerer Fracht- und Passagierschiffe geordert hatte²³⁶, nahm 1963 die alte Verbindung wieder auf und erhielt in jenem Jahr die beiden Voith-Schneider-Schlepper CASTOR und POLLUX.²³⁷ Zur gleichen Zeit gelang es den Vertriebsleuten der Werft, mit der URAG einen weiteren Neukunden zu gewinnen, denn alle vorangegangenen Schichauschiffe in der Flotte der Reederei waren Ankäufe gewesen.²³⁸

Bereits am 1. März gelangte die Information über den Auftrag in die regionale Presse²³⁹, und in den folgenden Monaten wurde im Hausorgan »Der Anker« mehrfach²⁴⁰ auf den Auftrag sowie die Eisbrechfähigkeit der beiden Schiffe hingewiesen: *Die Schlepperflotte der »Unterweser« wird sich mit diesen Neubauten auf insgesamt 33 Einheiten mit einer Gesamtstärke von rund 28 000 PSe erhöhen.*²⁴¹ Die beiden Schlepper waren bereits vom Stapel gelaufen (das erste Schiff am 10., das zweite durch Stapelhub mittels Schwimmkran am 30. Oktober)²⁴², als die URAG erst am 26. November 1963 die WSD Bremen in Kenntnis setzte: *In diesem Zusammenhang möchten wir noch erwähnen, daß wir, um den Belangen der bremischen Häfen und des Unterweser-Reviere Rechnung zu tragen, im Dezember d. J. zwei Schlepperneubauten mit einer Maschinenleistung von je 1320 PSe in Dienst stellen, die nach den neusten Erfahrungen verstärkt und konstruiert worden sind und somit besonders für das Eisbrechen eingesetzt werden können.*²⁴³

Die Taufe und gleichzeitige Ablieferung der BLEXEN (Bau-Nr. 1724) erfolgte am 21. Dezember, die des Schwesterschiffes BLUMENTHAL (Bau-Nr. 1725) am 30. Dezember 1963. Der Anschaffungspreis der beiden Schlepper betrug 1 083 541 DM bzw. 1 079 864 DM. Die wichtigsten technischen Daten der beiden Schlepper: 152 BRT, Länge über Alles 26,50 m, Breite 7,50 m, Tiefgang 3,90 m, Antrieb durch einen 8-Zylinder-Dieselmotor des Fabrikats Klöckner-Humboldt-Deutz mit 100% Aufladung SBV 8 M 545, Leistung 1320 PS, Geschwindigkeit 12,3 Knoten, Pflanzung 17,4 t. Neben einem speziellen Eisbrechsteven sowie einem Eissporn am Heck, der das Ruder extra schützte, ist noch eine Bergungspumpe erwähnenswert. Der Germanische Lloyd hatte den beiden Neubauten die Klasse GL + 100 A 4 K E (1) + Schlepper zugeteilt.²⁴⁴ Wegen möglicher Eisstopfungen hatte man auf den Einbau einer Kortdüse verzichtet. Das Manövrieren im freien Wasser erwies sich in der Praxis als anspruchsvoller als bei den übrigen URAG-Schleppern.²⁴⁵

Anlässlich der Taufe der BLEXEN schrieb die Bremerhavener »Nordsee-Zeitung« unter der Überschrift »Schlepper BLEXEN auch Eisbrecher« am 21. Dezember 1963: *Es handelt sich um Hafensbugsierschlepper für den Einsatz in Bremen, die darüber hinaus aber auch mit erheblichen Eisverstärkungen versehen worden sind, um dementsprechend verwendet werden zu können, zumal im letzten schweren Winter das Fehlen von Eisbrechern auf der Unterweser unliebsam bemerkbar gemacht hatte.*²⁴⁶ Die Werft schrieb zwei Tage später in einem Weihnachtsgruß an die URAG: *Das zu Ende gehende Jahr hat uns unseren sehnlichsten Wunsch erfüllt, auch für Sie als Schlepp-Prominenz Schlepper bauen zu dürfen.*²⁴⁷ Die damit sicherlich verbundene Hoffnung, weitere Aufträge aus dem Hause URAG zu erhalten, erfüllte sich für die Werft jedoch nicht. Erst zwölf Jahre später sollte das 1972 gebildete Nachfolgeunternehmen Schichau-Unterweser zwei Bohrselversorger an die Reederei in Bremen abliefern.²⁴⁸

Als die beiden Schlepper entstanden, hatte man wohl im Sinn, dass diese beiden Neubauten das Erbe des bremischen Staatseisbrechers DONAR übernehmen würden. Doch aufgrund der milden Witterung der folgenden Jahre fanden die beiden Schiffe fast keine Gelegenheit, ihre eisbrechenden Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. In den ersten Dienstjahren tauchten sie des Öfteren im »Anker« auf, doch was dort berichtet wurde, hatte mit Eiseinsätzen kaum etwas oder gar nichts zu tun.²⁴⁹



Abb. 14 Assistenz für den bei der AG »Weser« in Bremen erbauten Tanker ESSO MERCIA am 14. Januar 1968. BLEXEN und BLUMENTHAL fungieren als Kopfschlepper. (Archiv URAG)

Im Februar 1966 erhielt die BLEXEN immerhin Gelegenheit, sich im Eis zu bewähren, als sie bis zum März desselben Jahres antriebslose Leichter auf dem zugefrorenen Oslofjord verholte.²⁵⁰ Ähnliche Verhältnisse stellten sich auf dem Heimatrevier aber nicht ein. Nur ein spektakulärer Einsatz ist zu erwähnen, auch wenn dieser für die Eisbrechfähigkeit der beiden Schlepper keine große Herausforderung darstellte. Am 14. Januar 1968 wurde der Tankerneubau ESSO MERCIA (171 000 Tonnen, 308 Meter lang, 44,5 Meter breit) der AG »Weser«²⁵¹ von zehn Schleppern der URAG und des NDL, darunter BLEXEN und BLUMENTHAL, unter großer Anteilnahme der Presse und der örtlichen Fachwelt flussabwärts nach Bremerhaven bugsiert. Neben starken Strömungen und Nebel machte streckenweise Treibeis die Verschleppung zu einer kniffligen Aktion.²⁵²

Mitte der 1980er Jahre erfolgte eine größer angelegte Modernisierung der Flotte durch die mit Voith-Schneider-Propellern angetriebenen Drei-Mann-Schlepper der ab 1982 in Dienst gestellten BRAKE-Klasse. Die Aussonderung älterer Einheiten traf auch BLEXEN und BLUMENTHAL. BLEXEN ging Anfang 1984 an einen Reeder im chilenischen Marinehafen Talcahuano (südlich Santiago), die BLUMENTHAL wurde etwa zur gleichen Zeit nach Neapel veräußert. Dieselbe italienische Reederei erwarb im November 1984 die ebenfalls nicht mehr benötigte HUNTE.²⁵³



Abb. 15 BLEXEN in voller Fahrt. (Foto: Botho Koschwitz, Bremen/Archiv URAG)

1988 stellte die URAG eine neue BLEXEN, zwei Jahre später eine neue BLUMENTHAL in Dienst. Beide Schlepper bildeten den Abschluss der sechs Schiffe umfassenden BRAKE-Klasse und befinden sich heute (2008) noch im Dienst der Reederei.²⁵⁴ Diese Schiffsklasse prägte das Gesicht der URAG-Schlepperflotte in den 1980er und 1990er Jahren neu und löste die erste Nachkriegsgeneration ab.

9. Ausklang und Ausblick: 1964 bis heute

Der strenge Eiswinter 1962/63 war noch keineswegs vergessen, als die WSD Bremen vorsorglich bei der URAG am 15. November 1963 anfragte und sich auf die vergangene Zusammenarbeit berief. Für den bevorstehenden Winter war man bei Eisverhältnissen wieder an der Charterung von Schleppern interessiert und stellte die Frage nach Schleppern von 1000 PS und mehr, möglichst zu denselben Chartersätzen und -bedingungen. Die URAG antwortete am 26. November zwar prinzipiell positiv, fuhr aber fort: *Leider mußten wir während des letzten Win-*

ters und im Laufe dieses Sommers bei den durchgeführten Dockungen der Schlepper erhebliche Schäden feststellen, die durch das Eisbrechen hervorgerufen wurden. Unter diesen Umständen sind wir nicht in der Lage, die Stundensätze lt. unserem Schreiben vom 2. Januar 1963 aufrechtzuerhalten. Hinzukommt, dass wir Ende d. J. mit der Möglichkeit einer Heuererhöhung rechnen müssen.²⁵⁵ Die beiden Motorschlepper ROTESAND und HOHEWEG offerierte die Reederei für 275 DM, ROBBENPLATE für 250 DM, die beiden Neubauten BLEXEN und BLUMENTHAL für jeweils 225 DM sowie andere Schlepper mit einer Leistung um die 1000 PSe (man dachte vermutlich an die IMSUM-Klasse) für jeweils 200 DM pro Stunde. Über den Beginn und das Ende der jeweiligen Einsätze hatte von Fall zu Fall eine Verständigung zwischen beiden Seiten zu erfolgen.

In der Tat trat bei der URAG die angekündigte Heuererhöhung am 15. Januar 1964 in Kraft. Zwei Tage später hielt die WSD Bremen fest, dass, wenn kein günstigeres Angebot vorläge, auf die URAG zurückgegriffen werden könne. Bei Kosten über 5000 DM war aber die Direktion einzuschalten.

Es blieb bei diesen Vorkehrungen, denn der Winter war milder als sein Vorgänger. Am 24. Februar befand die WSD, dass bislang kein Eisbrechdienst auf der Unterweser notwendig gewesen war und keine Eisverhältnisse mehr zu erwarten seien.²⁵⁶ Eine im Archiv der URAG aufbewahrte *Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Schallsignale im Verkehr zwischen dem Eisbrecher und den ihm folgenden Fahrzeugen auf deutschen Revieren*²⁵⁷ vom 1. Dezember 1964 kann als eine Folgerung aus dem Eiswinter 1963 gedeutet werden.

Die URAG berichtete über die Schleppschiffahrt im Jahre 1964: *Trotz des Ausfalls von Einzuschlägen in dem milden Winter 1963/64 hat sich – bedingt durch eine weitere Zunahme des Schiffsverkehrs – das Ergebnis in den Weserhäfen auf etwa gleicher Höhe gehalten wie im Vorjahr.*²⁵⁸ Das Hausorgan reflektierte im »Rückblick auf das Jahr 1964«: *Das hinter uns liegende Jahr verschonte uns an seinem Anfang mit einem Eiswinter, der auch unseren Schleppern im Vorjahre so hart zugesetzt hatte.*²⁵⁹ Der interne Bericht zur Schleppschiffahrt für 1965 enthielt jedoch keine derartige Bemerkung mehr.²⁶⁰ Anfang 1966 hieß es im »Anker« aber: *Ein Winter, der es in sich hatte.*²⁶¹ Es ging um eine Reise des Frachters SCHWANHEIM vom Dezember 1965 bis Januar 1966 über den in dieser Saison ohnehin stürmischen Nordatlantik.²⁶²

In den beiden Jahrzehnten nach dem strengen Eiswinter 1963 enthielten die Bestimmungen über den Schlepplohntarif der URAG den üblichen Passus über durch die Eiskommission der Handelskammer Bremen festgesetzte Eizuschläge, wie etwa zum 1. April 1964.²⁶³ Dasselbe stand in den Folgetarifen, die in den kommenden zwei Jahrzehnten immer wieder überarbeitet wurden.²⁶⁴

Anlässlich der Verschleppung der ESSO MERCIA im Januar 1968 wurde bereits das Treibeis auf der Unterweser erwähnt. Der bremische Hafenskapitän fungierte als Vorsitzender eines Eiskomitees, das möglicherweise mit der seit 1948 nachweisbaren Eiskommission der Handelskammer Bremen identisch war, und legte mit Wirkung für die Zeit ab dem 13. und 17. Januar innerhalb des Unterweserreviers je nach Hafen differenzierte Eizuschläge für den Schlepplohntarif fest. Sie lagen zwischen 10% und 25% und galten für die Häfen in Bremen-Stadt (Neustädter Hafen, Holz- und Fabrikenhafen, Überseehafen) sowie für den Fischereihafen in Bremerhaven.²⁶⁵ Die Unterweserstadt hatte sich, ihrer Bedeutung entsprechend, ohnehin als ein Schwerpunkt nicht nur im Bugsiergeschäft, sondern auch im Winterdienst der URAG herausgebildet.

Rund drei Jahre später, am 7. Januar 1971, ereignete sich auf der Unterweser ein Bugsiereinsatz, der dem mit der ESSO MERCIA drei Jahre zuvor ähnelte. Diesmal wurde der ebenfalls bei der AG »Weser« erbaute Tanker MICHAEL C. LEMOS (255 000 tdw) auf den Haken genommen. Bei Treibeis hatten drei Schlepper vorn und drei achtern festgemacht, vier weitere assistierten an Steuerbord. Die ELSFLETH der URAG fuhr als Reserveschlepper bis Vegesack, die BERNE (ebenfalls URAG) bis Bremerhaven mit. Unter anderem beteiligten sich an diesem Einsatz, neben den

beiden bereits erwähnten Schleppern, die RECHTENFLETH, GRÖPELINGEN und TEGELERPLATE der URAG sowie die WAL des NDL.²⁶⁶ Der »Anker« berichtete von den Fahrtbedingungen bei Treibeis: »Die drückt uns das Schlammeis unter«, gibt einer zu bedenken. Er will die BERNE nicht. Aber Order ist Order. Und Kapitän Rust²⁶⁷ sagt, die BERNE könne ja schließlich auch so fahren, daß sie das Schlammeis nicht unter die LEMOS drückt.²⁶⁸

Wenngleich in den folgenden Jahren, bis auf Anfang 1972²⁶⁹, die Winter an der Weser mild und regnerisch waren, achtete die URAG weiterhin auf eine Einsatzfähigkeit ihrer Schlepper im Eis. Die beiden 1971 von einer niederländischen Werft gelieferten Neubauten LANKENAU und RÖNNEBECK (2350 PSe) galten mit ihrer Klasse E 1 als *besonders eisverstärkt*.²⁷⁰ Auch die beiden Schraubenschlepper BREMEN und BREMERHAVEN (4200 PSe), 1978 bei D.W. Kremer & Sohn in Glückstadt begonnen und bei der Husumer Schiffswerft fertiggestellt, verfügten über eine Eisverstärkung.²⁷¹

Aber auch auf eine andere Art und Weise geriet die URAG mit der Eisschifffahrt in Berührung. Die beiden Versuchsfahrten des für den Eiseinsatz umgebauten amerikanischen Esso-Tankers MANHATTAN 1969 und 1970 in der Nordwestpassage lösten eine jahrelange Diskussion über eine wirtschaftlich machbare Schiffbarkeit dieses navigatorisch so komplizierten Seewegs aus. Zwar bleiben die beiden MANHATTAN-Reisen ein Experiment ohne Nachahmung, zumal statt eines Einsatzes von Tankern in der Arktis die Alaskapipeline gebaut wurde und Kanada wegen verständlicher Umweltsorgen alsbald seine Polargewässer für Rohöltanker sperrte. Doch in den 1970er und 1980er Jahren wurden immer wieder Studien über die Polarschifffahrt in der kanadischen Arktis angefertigt. Deutsche, finnische und japanische Werften erstellten zahlreiche Projekte großer eisbrechender Bulkarrier und LNG-Tanker, jedoch ohne dass es jemals zu einer Auftragsvergabe kam. Die Rohstoffpreise lagen nicht so hoch, dass sich das rentiert hätte.²⁷²

Auch die nautisch-technische Abteilung der URAG wurde in entsprechende Überlegungen einbezogen. 1972 wirkte sie mit an einer »feasibility study« über den Transport von Massengütern aus der kanadischen Arktis, und dieser Auftrag führte sogar im Herbst jenen Jahres zu einer zweitägigen Studienreise einer fünfköpfigen Expertengruppe mit dem dampfgetriebenen kanadischen Polareisbrecher D'IBERVILLE (10 800 PSi, 1953) in der Umgebung von Baffin Island, wofür man eine lange Anreise mit dem Flugzeug nicht gescheut hatte.²⁷³

Zweifelloso hatte die jahrzehntelange Erfahrung der URAG in der Erzschifffahrt bei diesem Auftrag eine tragende Rolle gespielt, doch hatte in jenen Jahren dieser Geschäftsbereich seinen Zenit überschritten. Deutlich veränderte sich das Portfolio an Aktivitäten der URAG, wobei die Schlepsschifffahrt als Kerngeschäft unangetastet blieb. Auf Veranlassung der Metallgesellschaft bereederte die URAG ab 1970 das Rohstoffforschungsschiff VALDIVIA, einen umgebauten Hecktrawler. Dieses Engagement wurde 1975 durch die Gründung der Reedereigemeinschaft Forschungsschifffahrt (RF), an der die URAG beteiligt war, auf eine breitere Grundlage gestellt. Die RF setzte nicht nur die VALDIVIA, eine stationäre Forschungsplattform NORDSEE (bis 1993) und ab 1978 ein zweites Schiff, die SONNE, ein, sondern betreibt bis heute die Bereederung weiterer Forschungsschiffe verschiedener deutscher Institute, die z.T. weltweit eingesetzt werden.²⁷⁴

Seit Ende der 1960er Jahre litt infolge gesamtwirtschaftlicher Schwierigkeiten die Rentabilität der Frachtschifffahrt, so dass diese zum 1. Oktober 1973 ausgegliedert und in eine eigene Gesellschaft (Unterweser Frachtschiffahrts-GmbH & Co. KG) eingebracht wurde. Der Hauptaktionär war die Hapag-Lloyd AG, die bis Anfang 1975 sämtliche Anteile übernahm und die Firma ab 1976 als Kosmos Bulkschiffahrt GmbH betrieb, die aber 1983 ihren Betrieb einstellen musste.²⁷⁵

Ebenfalls mit Hapag-Lloyd arbeitete man in der Versorgerschifffahrt für das Offshoregeschäft zusammen, das in den 1970er Jahren besonders in der Nordsee Furore machte und expandierte. Mit zwei neu erbauten Versorgern (UNTERWESER 35 und 36) stieg die URAG 1975 in die-

sen Schifffahrtszweig ein. Zwei spezielle Flachwasserversorger (UNTERWESER 37 und 38) ergänzten 1981 und 1984 diese Flotte, deren Einsatzschwerpunkt in der Nordsee, vor allem vor der niederländischen Küste, lag. 1993 musste die URAG dieses Geschäft wegen einer veränderten Marktsituation aufgeben.²⁷⁶

Am Ende des Jahrzehnts, welches das geschäftliche Erscheinungsbild der Reederei so sehr umgestaltet hatte, brach im Januar 1979 über Norddeutschland ein schnee- und eisreicher Winter herein, der den Unterweserraum ebenfalls nicht verschonte und die Schlepperflotte der URAG vor Herausforderungen stellte: Der »Anker« berichtete in seiner ersten Ausgabe 1979: *Zur letzten Jahreswende machte der Winter ernst. Schnee und Eis drohte die Häfen zu erstickten. Arktische Kältegrade, wie sie an der Küste nur selten gemessen wurden, und durch einen Oststurm meterhoch aufgewehte Schneemassen machten den deutschen Nordseehäfen schwer zu schaffen. Das Schnee- und Eischaos im Norden kam noch einmal wieder, und zwar Mitte Februar. Seither spricht man von einem »Jahrhundertwinter«.*

Glücklicherweise waren die Häfen jedes Mal schnell wieder intakt. Auch unsere URAG-Schlepper haben dazu beigetragen. Sie hielten darüber hinaus während der wochenlangen »Eiszeit«, die unter anderem den Binnenwasserstraßenverkehr bis Mitte März völlig lahm legte, den Fischereihafen in Bremerhaven, vor allem aber die drei großen Seeschleusen in Bremerhaven eisfrei. Bei Temperaturen, die im Extremfall bis unter minus 20 Grad Celsius rutschten, war das kein Zuckerschlecken, aber die Schlepper-Crews, an einen harten Alltag gewöhnt, kapitulierten nicht.

Schwierig war die Schlepp- und Bugsierarbeit während des letzten Winters. Decks und Winden mussten immer wieder vom Eis freigemacht, die Winden gängig gehalten werden. Das Anlegen der großen Frachter war außerordentlich schwierig. Vor den Kajen türmten sich vielfach Eisschollen, die vor dem Festmachen der großen Containerschiffe und Frachter durch das Schraubwasser wegzudrücken waren.²⁷⁷

Mitte des folgenden Jahrzehnts überraschte die Norddeutschen ein klimatisch selten gewordenes Trio dreier schwerer Eiswinter 1984/85, 1985/86 und 1986/87.²⁷⁸ Anfang 1985 lagen im Fischereihafen in Bremerhaven bis zu 50 cm dicke Schollen, und der »Anker« skizzierte die Bedingungen wie folgt: *Besonders prekär wird die Eislage dann, wenn die dicken Eisschollen von den Watten bei Hochwasser in die Weser gelangen. Sie werden dann mit der Tide hin- und hergetrieben, und nicht selten kommt es zu regelrechten Eisbarrieren. Die einzelnen Jobs dauern unter solchen Bedingungen entsprechend länger, und natürlich wird mehr Brennstoff verbraucht. Daß dabei auch nicht selten starke Schäden an den Propellern unserer Schlepper entstehen, bleibt ebenfalls nicht aus. Nach jedem Eiswinter erhält ein Schlepper normalerweise einen neuen Bordanstrich, da das Eis die Schiffsplatten blankgescheuert hat.*

So ein Eiswinter wird stets teuer für eine Schleppreederei. Einen Teil der zusätzlichen Kosten gilt es, möglichst gerecht weiterzubelasten. Dafür wird eine unabhängige Eiskommission berufen, die täglich den Eiszuschlag in Prozenten vom »Normaltarif« festlegt. Dieser Aufschlag richtet sich nach der Stärke des Eises und ist von den Schiffen bzw. ihren Reedereien zu tragen.²⁷⁹ Diese Praxis entsprach dem bereits in den 1960er Jahren geübten Verfahren.

Der Eiswinter Anfang 1985 teilte sich in Nordwestdeutschland in zwei Eisperioden (Mitte Januar und Mitte Februar). Zuständig für den Eisaufruch als Oberbehörde war nach einer Verwaltungsreform mittlerweile die WSD Nordwest in Aurich, welche die Aufgaben der aufgelösten WSD Bremen übernommen hatte. In der ersten Eisperiode ab dem 8. Januar waren Fahrzeuge der Ämter Bremen und Bremerhaven (PRIEL, SPRING, FLUT und TIDE) auf der Mittelweser, auf der Hunte und dem Küstenkanal im Einsatz, verstärkt durch zwei angemietete Privatschlepper (FORTUNA und ELSFLETH). Die Dienste der URAG waren nicht gefragt. Ab dem 13. Februar musste erneut mit verwaltungseigenen Fahrzeugen (PRIEL, FLUT und TIDE) auf der Hunte und dem

Küstenkanal gebrochen werden, während auf Unter- und Außenweser kein eigener Eisbrechdienst notwendig war. Hier hielt die reguläre Schifffahrt das Eis ausreichend in Bewegung.²⁸⁰

Über die ebenfalls strenge Vereisung Anfang 1986, die weniger den Weserstrom, sondern vielmehr den Fischereihafen in Bremerhaven sowie Wilhelmshaven traf, konnte man im Hausorgan der URAG lesen: *Bis weit in den März hinein gab es Erschwernisse für die Schlepperbesatzungen, die im Hafen Dienst taten und den Seeschiffen beim An- und Ablegen assistierten. Für die Schlepper selbst ging es dabei nicht wieder ohne Blessuren ab. Verbogene Schrauben und Konservierungsschäden am Rumpf mussten dann zu Beginn der wärmeren Jahreszeit ausgebessert werden. Freilich die für Reparaturen anfallenden Kosten werden durch die gewährten Eiszuschläge keineswegs immer im vollen Umfang ausgeglichen.*²⁸¹

Ein Jahr später lag eine ähnliche Situation im Revier vor. Kurz nach der traditionellen Eiswette²⁸² in Bremen, bei der ein als Schneider verkleideter Schauspieler am 6. Januar 1987, wie sonst üblich, in Höhe des Bremer Osterdeichs mit einem Boot der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger übergesetzt werden musste, verschärften sich die Bedingungen: *Neun Tage später sah es allerdings auf der Weser böse aus. Eisgang machte der Schifffahrt zu schaffen – URAG-Schlepper bekamen zu tun*²⁸³, konnte man im »Anker« lesen. In derselben Ausgabe wurde aufgrund eines Berichts aus der nautischen Inspektion über eine komplizierte Hilfeleistung für mehrere treibende Binnenfahrgast- und -frachtschiffe auf der Weser am 15. Januar 1987 berichtet. Im gleichen Artikel wurde der damalige nautische Inspektor zitiert: *»Oh ja«, sagt Kapitän Claus Siebje.*²⁸⁴ *»Da ist 'ne Menge kaputt gegangen.«*²⁸⁵ *Und weiter: An den Schleppern sind die Wintereinsätze – es war ja nicht nur dieser eine – allerdings nicht spurlos vorübergegangen. Für alle Schlepper stand ein neuer Unterwasseranstrich auf dem Programm. Und: »Alle zehn Schraubenschlepper haben in diesem Winter ihre Propeller kaputt gefahren.« JADE und WILHELMSHAVEN mussten sogar zweimal wechseln. So bewahrheitete es sich auch in diesem Winter: Die aufgelaufenen Reparaturkosten für die Beseitigung von Eisschäden überstiegen die während der Eisperiode vereinnahmten Eiszuschläge, die auf die tariflichen Schlepplöhne auf Empfehlung eines neutralen Eiskomitees je nach Lage erhoben wurden.*²⁸⁶

Im Gegensatz zu den Schraubenschleppern waren an den Voith-Schneider-Antrieben keine nennenswerten Schäden zu beklagen, und das betraf nicht nur diesen Eiswinter.²⁸⁷ Nun bedeuteten Eisschäden für die Schlepperflotte der URAG keineswegs etwas Neues. Auffallend ist nur, dass diese in den 1980er Jahren fast demonstrativ von der Reederei durch ihre Hauszeitschrift nach außen getragen wurden. Dies könnte damit zusammenhängen, dass die 1970er und 1980er Jahre der deutschen und internationalen Schifffahrt eine schwere und lang anhaltende Strukturkrise bescherten, die eine Reederei für außerplanmäßige Kosten besonders sensibilisierte.

Im Weser- und Hunterevier war im Januar 1987 die WSD Nordwest vorwiegend mit eigenen Fahrzeugen (FLUT, TIDE, SPRING sowie dem Peilschiff NORD und dem Tonnenleger BRUNO ILLING) im Einsatz. Das WSA Bremen hatte für einen Eiseinsatz bis zum Weserwehr um den 17. Januar zwei namentlich nicht überlieferte Schlepper aus privater Hand gechartert, auf der Hunte brach etwa zur gleichen Zeit der ebenfalls angemietete Privatschlepper BORKUM Eis.²⁸⁸ Nach den drei Eiswintern blieben Weser und Jade in den Folgejahren erst einmal wieder eisfrei, währenddessen man die altbewährten Konditionen des Schlepplohntarifs beibehielt. Dessen ab dem 15. Juli 1988 gültige Fassung enthielt wiederum den Passus über die Eiszuschläge, die von der Eiskommission der Handelskammer festgesetzt wurden. Doch nun fand sich ein Zusatz, der sich auf das kostenlose Eismahlen für das An- und Ablegen oder Verholen beteiligter Schlepper bezog. Für Schlepper, die ausschließlich zum Eismahlen eingesetzt wurden, galt ein jeweiliger Stundensatz.²⁸⁹ In den Schlepplohntarifen jeweils ab 15. Juli 1989, 1993 und ab 1. Juli 1995 wurden diese Konditionen fortgeschrieben.²⁹⁰

1993 überlegte die URAG eine Rückkehr in die 20 Jahre zuvor aufgegebene Bulkschiffahrt. Wäre dies durchgeführt worden, wäre die Reederei sogar in die eisreiche Polarfahrt eingestiegen. Im Auftrag der Konzernmutter Metallgesellschaft dachte man an spezielle Massengutfrachter für den Einsatz im Eis, um Zink- und Kupfererz aus kanadischen Minen in der Arktis abzutransportieren. Die Rede war von einem 40000-Tonner, der möglicherweise beim 1996 so spektakulär zusammengebrochenen Bremer Vulkan entstehen sollte. Eine entsprechende Verlautbarung war bei der Taufe der beiden Schlepperneubauten BREMEN und BREMERHAVEN am 1. September 1993 in Rostock zu hören.²⁹¹

Doch wurde es bald still um dieses Vorhaben. Dafür hatte sich die URAG noch im gleichen Jahr mit einer anderen, überaus bedrohlichen Entwicklung auseinanderzusetzen, die ebenfalls mit der Metallgesellschaft zu tun hatte. Seit 1989 war die URAG in deren Konzerntochter Lehnkering Montan Transport AG in Duisburg eingebunden, die fortan alle Schifffahrtsaktivitäten des Konzerns bündelte. Im Dezember 1993 zeichneten sich bei der Metallgesellschaft infolge riskanter Ölhandelsgeschäfte in den USA existenzbedrohende Verluste ab. Sie zwangen zu einem durchgreifenden Sanierungskonzept, das im Januar 1994 mit den Hauptaktionären und Gläubigerbanken vereinbart wurde. Deswegen wurde das Unternehmen Lehnkering und mit ihm die URAG zum 1. Oktober 1994 an die Preussag AG in Hannover verkauft.²⁹²

Mitte der 1990er Jahre wurde die URAG mit ihrem bislang letzten schweren Eiswinter konfrontiert. Auf der Unterweser setzte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erstmals seit 1987 ab dem 2. Januar 1996 wieder einen ihrer Schlepper, die SPRING, als Hilfseisbrecher ein.²⁹³ Unter der Überschrift »Sondereinsätze bei Dauerfrost. Längster Eiswinter seit 33 Jahren forderte Schlepperbesatzungen«²⁹⁴ stand im »Anker« in seiner Ausgabe des Jahres 1996 zu lesen: *Seit 1962/63 hatten die Küstenstationen nicht mehr so viele Eistage festgestellt wie im Winter 1995/96. In den Bremischen Häfen, und hier vor allem in Bremerhaven hinter den Schleusen, im Neustädter Hafen und im Industriehafen, wurden die URAG-Schlepper immer wieder angefordert, um den ankommenden Seeschiffen den Fahrweg freizumachen. Die Liegeplätze mußten vom Eis freigespült werden, um den Schiffen das Anlegen zu ermöglichen – ein Einsatz, der viel Geschick erfordert und im Fachjargon treffend als »Eismahlen« bezeichnet wird.*²⁹⁵ Doch nicht nur im heimischen Revier war man gefordert, sondern auch anderenorts: Am 26. Februar 1996 verrichtete der Voith-Schneider-Schlepper MITTELSBÜREN im Auftrag der Lotsbetrieb GmbH, Rostock, Lotsenversetzungen auf der Warnow unter Eisbedingungen.²⁹⁶ Auf diesem Arbeitsfeld hatte sich die URAG ohnehin schon durch ihre Tochterfirma LR Lotsen Reederei GmbH engagiert, die seit dem 1. Januar 1995 fünf Lotsenboote in Mecklenburg-Vorpommern einsetzte.²⁹⁷

Doch der Eiswinter 1995/96 besaß eine delikate geschäftliche Komponente. Mitte Februar 1996 hatte der Bremerhavener Hafenkaptän²⁹⁸ Eberhard Nölke einen Eiszuschlag von 15% für die Bremerhavener Überseehäfen sowie Nordenham für berechtigt gehalten, doch im Gegensatz zu den Usancen in früheren Jahren wagten es die Bugsierreedereien an der Unterweser nicht, diesen in Anspruch zu nehmen. Die Zeiten hatten sich geändert, denn nun stand scharfe Konkurrenz durch eine niederländische Reederei aus Rotterdam (Kooren) ins Haus²⁹⁹, die mit Schleppern unter niederländischer Flagge seit 1996 in Hamburg und ab 1999 in Bremerhaven auftrat.³⁰⁰

Es erscheint nicht übertrieben, die 1990er Jahre als die existentiell bedrohlichste Epoche der Geschichte der URAG anzusehen, wobei die Krise um den Hauptanteilseigner und die niederländische Konkurrenz im Rahmen eines seit 1993 offenen EU-Binnenmarkts eine herausfordernde Melange bildeten. Doch genau ein Jahrhundert nach dem Niedergang der Bugsirgesellschaft »Union« erwies es sich, dass die Geschäftsführung der URAG, bestehend aus Michael Schroiff³⁰¹ und Klaus Esau³⁰², dieser Herausforderung gewachsen war und die Reederei in ihrer



Abb. 16 Der Voith-Schneider-Schlepper MITTELSBÜREN (1700 PS, erbaut 1970 bei der Jadewerft in Wilhelmshaven) in Warnemünde im Neuen Strom am 26. Februar 1996. (Archiv URAG)

Selbstständigkeit erhalten konnte. Die Übernahme der Firma zum 1. Januar 2001 durch ein mittelständisches Unternehmen, die Linnhoff Schifffahrt GmbH & Co KG in Buxtehude³⁰³, setzte den Schlusspunkt nach einer Reihe von besonders schwierigen Jahren.

Das Ausbleiben strenger Eiswinter seit 1995/96 und die Klimadiskussion, die spätestens seit 2007 zu einem vieldiskutierten Politikum geworden ist, hat die Möglichkeit von Eiseinsätzen auf Weser und Jade gedanklich in die Ferne rücken lassen. Und doch sind für den Eventualfall Vorkehrungen getroffen worden. Als zum 1. Januar 2002 der Schlepplohn tarif wieder einmal überarbeitet wurde, enthielt er den vertrauten Passus: *Bei Eisgang werden besondere Zuschläge berechnet, die von Zeit zu Zeit durch die Eiskommission der Handelskammer Bremen festgesetzt werden.*³⁰⁴

Anmerkungen:

- 1 Edward V. Lewis, Robert O'Brien: Schiffe. (Time-Life Reihe). Amsterdam 1967, S. 120.
- 2 Der Versuch einer genaueren typologischen Definition, vor allem in Abgrenzung zu benachbarten Schiffstypen (Schlepper, Polarschiffe und -frachter), findet sich bei Christian Ostersehle: Die Geschichte des Eisbrechewesens im Überblick. In: DSA 6, 1983, S. 109-132, hier S. 129; dort auch ein historischer Abriss. Einen geschichtlichen Rückblick aus der Sicht des Technikers bietet Wolf-R. Kannowski: Geschichte des Eisbrechers. In: Jahrbuch der Schiffbau-technischen Gesellschaft 83, 1989, S. 110-119.

- 3 Einen guten Gesamtüberblick gibt Bernd Oesterle: *Eisbrecher aus aller Welt*. Moers 1988.
- 4 Göteborg (seit 1882), Malmö (seit 1894) und Stockholm (seit 1897), später Oskarshamn, Kopenhagen (seit 1891), Helsinki (seit 1937).
- 5 Der finnische Staat betreibt seit 1890 und die schwedische Regierung seit 1926 mit eigenen Eisbrechern einen Winterdienst, mehr darüber bei Henrik Ramsay: *I kamp med östersjöns isar*. Helsinki 1947; SANKT ERIK, *Isbrytare-museifartyg*. In: *Sjöhistorisk årsbok 1981-1982*, Stockholm 1983; Seppo Laurell: *Höyrymurtajien Aika*. *Historiikki höyrykäyttöisten valtionjäänmurtajien aikakaudesta*. Jyväskylä 1992; Staffan Fischerström: *Isbrytare. Med statens isbrytare under 80 år*. Falkenberg 1997, sowie Unterlagen im Archiv des Verfassers.
- 6 Ein gut dokumentiertes Fallbeispiel bei Århus Byhistoriske Udvalg (Hrsg.): *Fra åhavn til Kysthavn. Århus havns historie til 1914*. Århus 1990, dort der Abschnitt *Isbrydning og busering* (S. 197-208).
- 7 Siehe die Bemerkungen hierzu bei M.J. Gaston: *Tugs and Towing. A Worldwide Survey of the Vessels, Techniques and the Development of the Towing Business*. Sparkford 1991, S. 157-159.
- 8 Ostersehle (wie Anm. 2), S. 129.
- 9 Ebd. Diese Problematik bezieht sich auf jene Schiffe, die man nicht als vollwertige Eisbrecher bezeichnen kann, die ... *were designed to work in ice rather than to break it*. Hierfür danke ich Dr. Robert M. Browning (E-Mail vom 3.1.2007). Zwar ging es hier um hölzerne Polarschiffe, doch auf Schleppern ist diese Definition ebenso anwendbar.
- 10 Ein Beleg aus dem Eiswinter 1929 (Lübecker General-Anzeiger, 9. Februar 1929) findet sich bei Christian Ostersehle: *Der Eiswinter 1929 in Lübeck*. In: *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde* 77, 1997, S. 153.
Eine Kieler Zeitungsnote: *Viele unserer Leser haben voraussichtlich keinen richtigen Begriff von dem »Eisbrecher«*. *Der Eisbrecher ist ein kleiner eiserner Dampfer mit einer starken Maschine, der sich auch als Schleppdampfer eignet, mit einem stark nach aufwärts gebogenen Bug. Sowie das Schiff sich also in Bewegung setzt, fährt es so zu sagen auf das Eis hinauf und drückt durch die eigene Schwere dasselbe auseinander. Der hiesige Eisbrecher ist Eigentum des Herrn G. Howaldt, Inhaber der Schiffswerft an der Schwentine-Mündung. Städte wie Hamburg und Lübeck [für Lübeck traf dies nicht zu] sind im Besitz von Eisbrechern, doch für Kiel macht es sich am Ende nicht bezahlt, weil hier zu wenig Eis vorhanden ist. Seit 1864 ist dies das zweite Mal, daß unser Hafen mit einer haltbaren Eisdecke belegt ist* (Kieler Zeitung, 28.1.1879, Morgenausgabe).
- 11 Ein Beispiel hierfür ist der 1908 von Seebeck in Geestemünde an die Hafenverwaltung im dänischen Randers abgelieferte Schlepper BJØRN, auf dessen Generalplan die typologisch zweifelhafte Bezeichnung Eisbrecher vermerkt ist (Plan im Archiv des Verfassers).
- 12 Carl Ferdinand Steinhaus: *Über die Schraubenbugsierböte auf der Elbe und die Hamburger Eisbrecher*. In: *Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure* 30, 1888, S. 692-695.
- 13 Harald Franke: *80 Jahre Eisbrecher auf der Unterelbe*. In: *Schiff und Hafen* 9, 1951, S. 294-300; Christine Reinke-Kunze: *Hamburger Hafenschiffe*. Herford 1989, S. 55-75.
- 14 M. Görz und M. Buchheister: *Das Eisbrechewesen im Deutschen Reich*. Berlin 1900, S. 130, 152, 205-245. Dieses umfangreiche, von zwei Wasserbau direktoren aus Danzig und Hamburg für die Pariser Weltausstellung 1900 verfasste Werk hat, allein wegen des mittlerweile eingetretenen Verlustes zahlreicher einschlägiger Archivbestände (vor allem im ehemaligen deutschen Osten), inzwischen größtenteils Primärquellenwert für die frühe Geschichte des deutschen Eisbrechewesens erlangt.
- 15 Christian Ostersehle: *Der Bugsierdienst der Handelskammer zu Lübeck*. In: *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde* 71, 1991, S. 221-310.
- 16 Görz/Buchheister (wie Anm. 14), S. 130, 205-210.
- 17 Maria Möring: *175 Jahre Petersen & Alpers. Die Geschichte eines hamburgischen Unternehmens der Seehafenwirtschaft*. (=Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e.V. Hamburg, Bd. 31). Hamburg 1968, S. 43-46 (Kapitel: *Der Schlepper als Eisbrecher*).
- 18 Christian Ostersehle: *Die Eisbrecher der Howaldtwerft in Dietrichsdorf bei Kiel (Teil 1)*. In: *Das Logbuch* 3, 2003, hier S. 132.
- 19 Görz/Buchheister (wie Anm. 14), S. 62-64; Christian Ostersehle: *Eisbrecher WAL (1938-1990). Vorgeschichte, Bau, Betrieb und Konstruktion des Dampf eisbrechers auf dem Nord-Ostsee-Kanal*. In: *DSA* 19, 1996, S. 45-66, hier S. 45-47. – Im Archiv der Howaldtwerke-Deutsche Werft GmbH (HDW) in Kiel befinden sich Pläne von Schleppern des Kaiserlichen Kanalamts, die bei den Kieler Howaldtwerken erbaut wurden: STUTTGART und DRESDEN (Bau-Nr. 276-277, 1893), KÖNIGSBERG (Bau-Nr. 317, 1896).
- 20 *The Shipping Enterprise – Finstaship. Annual Report for 2004* (auch auf der Homepage www.finstaship.fi).
- 21 Unterlagen im Archiv des Verfassers.
- 22 *Die Far Eastern Shipping Co. (FESCO) in Wladiwostok*. Siehe FESCO (Hrsg.): *FESCO, 125 Year-long Voyage*. Wladiwostok 2005, S. 210-219.
- 23 Übereinstimmend R.A. Fletcher: *Steam-Ships and their Story*. London 1910, S. 59f., sowie F.C. van Oosten: *Dampfer erobern die Meere*. Oldenburg, Hamburg 1975, S. 15, 20.
- 24 Nicht zu verwechseln mit der gleichnamigen Gesellschaft von 1890, der späteren URAG.
- 25 Zur Schlepsschiffahrt des NDL bzw. später Hapag-Lloyd Transport & Service siehe Hans Szymanski: *Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867*. Hannover 1958, S. 89-103; Reinhard H. Schnake: *Schlepper des Norddeutschen Lloyd 1857-1970, Hapag-Lloyd Transport & Service 1970-*

1994. (= Geschichte der Schleppschiffahrt, Bd. 3). Hamburg 1995. – Zu eigenen Arbeiten: Christian Ostersehle: Die Schleppschiffahrt des Norddeutschen Lloyd im Spiegel dreier Schiffsbiographien. In: Das Logbuch 3, 1993, S. 92-103, und 4, 1993, S. 139-147; ders.: Ein Schiffsunglück vor der Columbuskaje. Der Totalverlust des Schleppers MERKUR (1934). In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 77/78, 1998/99, S. 311-340. – Eine gründliche Analyse des Unternehmensreiches Fluss-, Schlepp- und Bäderschiffahrt des NDL bleibt ein Desiderat der historischen Forschung.
- 26 Christian Ostersehle: Die Buggirgesellschaft »Union« (1873-1914). Aufstieg und Niedergang einer Schlepp- und Fährreederei auf der Unterweser. In: Hartmut Bickelmann (Hrsg.): Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte. Band II. Bremerhaven 1996, S. 9-96.
- 27 Christian Ostersehle: Das bremische Eisbrechwesen. In: Bremisches Jahrbuch 67, 1989, S. 69.
- 28 Norddeutscher Lloyd Bremen, Jahresberichte 1857-1906. Bremen 1907 (nicht durchgehend paginiert), S. 2 (Jahresbericht an die Generalversammlung vom 27.4.1858).
- 29 Tabellen zum Eisstand auf der Weser 1818-1891 sowie zu den Eiswintern und Eisbrecheinsätzen auf der Unterweser 1888-1943 bei Ostersehle (wie Anm. 27), S. 71, 93.
- 30 Kapitän Friedrich Braue (URAG) in einem Radiointerview im Februar 1963. In: Tonband Hafenkonzert Radio Bremen »Eiszeit«, 10.2.1963 (111 Minuten), im Archiv URAG.
- 31 Zur Bedeutung des Blattes in Bremen siehe Hartwig Gebhardt: Zeitung und Journalismus in Bremen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. In: Bremisches Jahrbuch 57, 1979, S. 184f.
- 32 Christian Ostersehle: Die staatliche Schleppschiffahrt in Bremen von den Anfängen bis zur Übernahme durch das Reich. In: Bremisches Jahrbuch 72, 1993, hier S. 121-130. Die dort geäußerte Vermutung, dass später doch noch ein Abkommen zwischen dem bremischen Staat und dem NDL zustande gekommen sein könnte, erscheint inzwischen als zu optimistisch. In den Jahresberichten des Lloyd, in denen auch, wenngleich sehr knapp, auf die Schleppschiffahrt eingegangen wird, sucht man vergeblich nach der Erwähnung eines solchen Abkommens; vgl. Norddeutscher Lloyd (wie Anm. 28).
- 33 Danach sollten sich die Verhältnisse grundlegend ändern. Auch aufgrund der wirtschaftlichen Dauerkrisen in der Zwischenkriegszeit gerieten die deutschen Großreedereien – nicht zuletzt der Lloyd – unter massivem Staatseinfluss.
- 34 Zu diesem gewichtigen Kapitel der Reedereigeschichte siehe (neben der allgemeinen Lloyd-Literatur) Paul Neubaur: Die Deutschen Reichspostdampfer nach Ostasien und Australien in zwanzigjährigem Betriebe. Berlin 1906; Dieter Glade: Bremen und der Ferne Osten. Bremen 1966; Christine Reinke-Kunze: Die Geschichte der Reichs-Post-Dampfer. Verbindung zwischen den Kontinenten 1886-1914. Herford 1994. – Eine eigene kleine Übersicht: Christian Ostersehle: Der Reichspostdampferdienst des Norddeutschen Lloyd. In: Hartmut Roder (Hrsg.): Bremen – Ostasien. Eine Beziehung im Wandel. 100 Jahre Ostasiatischer Verein Bremen. Bremen 2001, S. 215-220.
- 35 Ostersehle (wie Anm. 26), S. 66.
- 36 Es ist deswegen bezeichnend, dass das Jubiläumsbuch von Paul Neubaur: Der Norddeutsche Lloyd (Bd. 1). Leipzig 1907, in seiner Passage über den Buggierdienst keine staatliche Nebenaufgabe wie etwa das Eisbrechwesen erwähnt.
- 37 Ostersehle (wie Anm. 32), S. 131-141.
- 38 Ders. (wie Anm. 27). Zu den einzelnen Schiffen: Christian Ostersehle: Die bremischen Eisbrechdampfer SIEGFRIED und WODAN. In: Das Logbuch 1, 1992, S. 4-11; ders.: Der bremische Eisbrechdampfer DONAR. In: Bremisches Jahrbuch 58, 1980, S. 223-241.
- 39 Zur PRIMUS siehe Ostersehle (wie Anm. 32), S. 141-152, sowie ders.: Schlepddampfer PRIMUS. Ein Sicherheitskonzept für die bremischen Häfen? In: Das Logbuch 4, 1988, S. 143-150.
- 40 Zum Thema dieser Arbeit erschien bereits ein kurzer Artikel: Die URAG im Eis: Aus dem Archiv der Unterweser Reederei [Teil 1]. In: Der Anker 2007, S. 26f.
- 41 Zu Westphal siehe Christian Ostersehle: Die Schleppschiffahrt von Hermann Westphal. Die Vorläuferin der heutigen URAG. In: Bremisches Jahrbuch 70, 1991, S. 117-130. – Die URAG hat, jeweils zu Jubiläen, zwei Festschriften herausgebracht: Botho Koschwitz und Eckart Oestmann: 75 Jahre Unterweser Reederei. Bremen 1965, sowie Friedrich Jerchow: 100 Jahre Unterweser Reederei. Bremen 1990. – Über die Flotte der URAG informiert Reinhard H. Schnake: 100 Jahre Unterweser Reederei. Herford 1990.
- Zwei Schiffsbiographien aus jener Zeit: Christian Ostersehle: Schlepddampfer UNTERWESER 12. In: Das Logbuch 1, 1991, S. 21-25, sowie ders.: Schlepddampfer UNTERWESER 10. In: Das Logbuch 2, 2004, S. 67-75.
- Neben der Literatur verfügt die URAG über ein gut geordnetes und gepflegtes Firmenarchiv sowie über eine Werkszeitschrift: »Der Anker«, die ab Oktober 1954 erschien. In diesem Organ wurden seit der zweiten Ausgabe im Dezember 1954 (S. 15f.) historische Beiträge veröffentlicht, die man als Vorlauf zur späteren Festschrift interpretieren kann und das entsprechende Geschichtsbewusstsein innerhalb der Reederei gefördert und gefestigt haben; vgl. die Rückschau von Botho Koschwitz: Unternehmensgeschichte in Mosaik-Bildern. In: Der Anker 2, 1979, S. 2-15, sowie N.N.: 50 Jahre »Der Anker«. In: Der Anker 2004, S. 3f.
- 42 Zum Konkurrenzkampf zwischen der »Union« und der SGUW in den 1890er Jahren siehe Ostersehle (wie Anm. 26), S. 26-35, 96. – Eine Momentaufnahme zum Zusammenwirken beider Konkurrenten im Bergungsdienst in der Wesermündung bei Christian Ostersehle: Gestrandet auf der Robbenplate. Die Bergung der französischen Bark VILLE DE REDON (1898). In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 75, 1996, S. 237-249.
- 43 Jerchow (wie Anm. 41), S. 16.

- 44 Einige grundsätzliche Bemerkungen hierzu bei Christian Ostersehlte: Soll und Haben: Ein wirtschaftsgeschichtlicher Blick auf den Norddeutschen Lloyd (1857-1970). In: Bremisches Jahrbuch 86, 2007, S. 200f.
- 45 StAB 9, S 3 Vahland, Otto Friedrich.
- 46 So macht es einen beträchtlichen Unterschied bei dem durch Schlepper ausgeübten Feuerlöschwesen, ob die Zusammenarbeit zwischen ihnen und der örtlichen Feuerwehr durch ein Abkommen paraphiert wurde oder nur ohne größeres Aufsehen fallweise erfolgte.
- 47 Aufschlussreich und anschaulich Eckart Oestmann: Die Schlachte in Bremen. Geschichtliches und Geschichten von einem Lösch- und Ladeplatz. In: Der Anker 1, 1961, hier S. 30f.
- 48 Archiv URAG 1 Allgemeines 1890-1929.
- 49 StAB 4,75/5 U 69 II.
- 50 Ebd.
- 51 Koschwitz/Oestmann (wie Anm. 41), S. 20f.
- 52 StAB 4,75/5 U 69 II.
- 53 Ostersehlte (wie Anm. 27), S. 71, 93.
- 54 Vor allem im Bestand StAB 4,33.
- 55 Genauere Angaben bei Ostersehlte (wie Anm. 27), S. 93.
- 56 StAB 4,33/2-W.II.m. (509).
- 57 Ostersehlte (wie Anm. 27), S. 80, 92, 95.
- 58 Ders. (wie Anm. 26), S. 30f.
- 59 StAB 4,75/5 U 69 II.
- 60 StAB 4,33/2-W.II.m. (509).
- 61 StAB 4,44/1-6. Vgl. hierzu Ostersehlte (wie Anm. 32), S. 131. Das darin angegebene Datum des 9. Februar 1902 ist zu korrigieren.
- 62 Archiv URAG 52 Aufsichtsrats-Protokolle (Auszug).
- 63 Genauere Angaben bei Ostersehlte (wie Anm. 27), S. 93.
- 64 Koschwitz/Oestmann (wie Anm. 41), S. 31.
- 65 Ostersehlte: UNTERWESER 10 (wie Anm. 41), S. 72f.
- 66 Koschwitz/Oestmann (wie Anm. 41), S. 30.
- 67 Bericht über die SGUW im Ersten Weltkrieg (gedr.). In: Archiv URAG, Jahrgangsortner 1918.
- 68 Erich Gröner (fortgeführt und hrsgg. von Dieter Jung und Martin Maass): Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Bd. 3: U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger und Sperrbrecher. Koblenz 1985, S. 204f., 229-235; dies.: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Bd. 6: Hafenbetriebsfahrzeuge (II: Bagger, Bergungs- und Taucherfahrzeuge, Eisbrecher, Schlepper, Verkehrsfahrzeuge), Yachten und Avisos, Landungsverbände (I). Koblenz 1989, S. 80. – Einem der eingezogenen und in Wilhelmshaven eingesetzten SGUW-Schlepper, der BLEXEN, setzte der Schriftsteller Joachim Ringelnatz in seinem Buch »Als Mariner im Krieg« ein literarisches Denkmal (Ausgabe Zürich 1994, hier S. 36-65).
- 69 Herbert Schwarzwälder: Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Bd. 2: Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810-1918). Bremen 1995, S. 618. – Über die bremischen Häfen im Ersten Weltkrieg besteht offenbar noch Forschungsbedarf. Die bisherigen Standardwerke (Karl Löbe: Seehafen Bremen. 100 entscheidende Jahre. [Festschrift Bremer Lagerhaus-Gesellschaft 1877-1977]. Bremen 1977, sowie Arne Andersen, Jürgen Bartkowiak, Uwe Kiupel, Hermann J. Pölkling-Eiken: Die Häfen in Bremen – Kurs Zukunft. Ein Jahrhundert Freihafen und Weserkorrekturen. Bremen 1988) gehen über allgemeine Bemerkungen kaum hinaus.
- 70 Bericht über die SGUW im Ersten Weltkrieg (gedr.). In: Archiv URAG, Jahrgangsortner 1918.
- 71 So die Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft aus Hamburg, die bereits 1906 ihren ersten Frachtdampfer anschaffte. Siehe Reinhart H. Schnake: Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH. (= Geschichte der Schleppschiffahrt, Bd. 2). Herford 1992, S. 19.
- 72 Hartmut Rübner: Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus. (= Deutsche Maritime Studien/German Maritime Studies, Bd. 1). Bremen 2005, S. 66f.
- 73 Jerchow (wie Anm. 41), S. 19, 90; Koschwitz/Oestmann (wie Anm. 41), S. 42-44.
- 74 Horst Vogel: Entwicklung der bremischen Wasser- und Strombauverwaltung bis zur Einrichtung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen nach dem 2. Weltkrieg. Masch.-schriftl. Manuskript. Bremen 1972, S. 3ff.
- 75 Rübner (wie Anm. 72), S. 68-75.
- 76 Koschwitz/Oestmann (wie Anm. 41), S. 50f.
- 77 Schnake (wie Anm. 41), S. 42-60.
- 78 So etwa beim NDL; vgl. Ostersehlte (wie Anm. 44), S. 190f. Bei der weitaus weniger bedeutenden »Union« herrschte eine ähnliche Tendenz vor; siehe ders. (wie Anm. 26), S. 16, 94.
- 79 Jerchow (wie Anm. 41), S. 19.
- 80 Koschwitz/Oestmann (wie Anm. 41), S. 48-61; Jerchow (wie Anm. 41), S. 21-23.
- 81 So betrieb der Krupp-Konzern aus Essen (heute Thyssen-Krupp) 1874-2001 eine eigene Flotte von Massengutfrachtern.
- 82 Koschwitz/Oestmann (wie Anm. 41), S. 62; Jerchow (wie Anm. 41), S. 23, 84, 89.
- 83 Archiv URAG 1 Allgemeines 1890-1929: *Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb der Schifffahrt und aller damit nach dem Ermessen des Aufsichtsrats in Verbindung stehenden Geschäfte ...*

- 84 Identischer Text ohne den Zusatz ... *nach dem Ermessen des Aufsichtsrats* ... In: Archiv URAG 50 Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen 1923-1952.
- 85 Beide Schiffe etwa 300 PSI, erbaut 1926 bei der Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft.
- 86 Ostersehlte (wie Anm. 32), S. 154f.
- 87 Genauere Angaben bei dems. (wie Anm. 27), S. 93.
- 88 StAB 4,33/10-441 Bd. II.
- 89 Ostersehlte: DONAR (wie Anm. 38), hier S. 231-233.
- 90 StAB 4,33/10-441 Bd. II. Allerdings stammt das Zitat aus einer handgeschriebenen Briefkopie ohne Beilage eines Originalartikels.
- 91 Ebd.
- 92 StAB 4,75/5 U 69 II.
- 93 Archiv URAG, Jahrgangsordner 1924.
- 94 Archiv URAG 1 Allgemeines 1890-1929.
- 95 Archiv URAG 2 Allgemeines 1930-1936.
- 96 StAB 4,33/10-441 Bd. II.
- 97 Archiv URAG 1 Allgemeines 1890-1929.
- 98 1922-1948.
- 99 Eine Biographie Meinekes bei Wilhelm Lührs (Hrsg.): *Bremische Biographie 1912-1962*. Bremen 1969, S. 334f.
- 100 Archiv URAG 1 Allgemeines 1890-1929.
- 101 Ebd.
- 102 Eine Zeittafel zum Eiswinter 1929 bei Ostersehlte (wie Anm. 10), S. 149-161. – Von der oft kolportierten Legende, es habe sich dabei um den durch die Rettung der Nobile-Expedition (1928) weltberühmt gewordenen und der ERMAK ähnlich großen Eisbrecher KRASSIN gehandelt, waren auch Fachleute nicht frei, so etwa der URAG-Kapitän Braue in einem Radiointerview, der den Einsatz in die klimatisch eher milden 1930er Jahre datierte. Siehe Tonband (wie Anm. 30).
- 103 Archiv URAG 1 Allgemeines 1890-1929.
- 104 TILL, BALJE PRIEL, PRIMUS.
- 105 Deswegen war dieser Schlepper bereits ein Jahr zuvor, im Januar 1928, vorsorglich für den Winterdienst in Bereitschaft versetzt worden.
- 106 Ostersehlte (wie Anm. 27), S. 97-99.
- 107 Archiv URAG 1 Allgemeines 1890-1929.
- 108 Archiv URAG 50 Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen 1923-1952.
- 109 Archiv URAG 1 Allgemeines 1890-1929.
- 110 Bremer Nachrichten, 15.2.1929.
- 111 StAB 4,33/10-302 Bd. II.
- 112 Archiv URAG 1 Allgemeines 1890-1929.
- 113 Ebd.
- 114 Ebd.
- 115 Laut Schnake (wie Anm. 41), S. 64. Bildbelege im Archiv der URAG stützen diese Feststellung.
- 116 Archiv URAG 1 Allgemeines 1890-1929.
- 117 Ein biographischer Abriss über Plate bei Herbert Schwarzwälder: *Berühmte Bremer*. München 1972, S. 203-230.
- 118 StAB 4,33/10-302 Bd. II.
- 119 Ostersehlte (wie Anm. 27), S. 93, 100.
- 120 StAB 4,33/2-W.II.m. (509).
- 121 Dieses Schiff ist wohl nicht mehr identifizierbar, weil laut bremischem Binnenschiffsregister mehrere Schlepper dieses Namens in Frage kommen. Die URAG besaß nie ein Schiff dieses Namens.
- 122 Bremer Zeitung, 28.1.1937. In: StAB 4,33/10-441 Bd. II. Vgl. Ostersehlte (wie Anm. 27), S. 93, 100.
- 123 Schreiben vom 22.3. und 24.3.1937. In: Archiv URAG 66 Schleppschiffahrt Briefe, Aktennotizen Lumme 1934-1948.
- 124 Archiv URAG Schlepper 41-55 Nr. 46.
- 125 Archiv URAG 50 Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen 1923-1952.
- 126 Jerchow (wie Anm. 41), S. 84f.
- 127 Schreiben vom 6.7.1939. In: Archiv URAG 66 Schleppschiffahrt Briefe, Aktennotizen Lumme 1934-1948.
- 128 Koschwitz/Oestmann (wie Anm. 41), S. 89, 192f., Ausklapptafel.
- 129 Siehe die instruktive Darstellung bei Herbert Schwarzwälder: *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*. Bd. 4: Bremen in der NS-Zeit (1933-1945). Bremen 1995, S. 472-480. Vgl. auch den übergeordneten Überblick bei Rübner (wie Anm. 72), S. 388-431.
- 130 Archiv URAG 66 Schleppschiffahrt Briefe, Aktennotizen Lumme 1934-1948.
- 131 Gröner (wie Anm. 68), Bd. 3, S. 205, 233f.; Bd. 6, S. 123.
- 132 Ostersehlte (wie Anm. 27), S. 93, 100.
- 133 Archiv URAG 66 Schleppschiffahrt Briefe, Aktennotizen Lumme 1934-1948.
- 134 Archiv URAG 52 Aufsichtsrats-Protokolle (Auszug).

- 135 Ebd.
 136 Ebd.
 137 Ostersehlte (wie Anm. 27), S. 93, 100.
 138 Schreiben vom 14.3.1942. In: Archiv URAG 66 Schleppschiffahrt Briefe, Aktennotizen Lumme 1934-1948.
 139 StAB 4,33/10-302 Bd. III.
 140 Jerchow (wie Anm. 41), S. 40.
 141 Karl Marten Barfuß: Der Wiederaufbau der bremischen Häfen nach dem Zweiten Weltkrieg aus technischer, hafengewirtschaftlicher und hafenpolitischer Sicht. In: Bremisches Jahrbuch 69, 1990, S. 203-272. Vgl. Fritz Peters: Zwölf Jahre Bremen 1945-1956. Bremen 1976.
 142 Ebd., S. 16; dort wird das Datum 22. Juni genannt. Vgl. Burchard Scheper: Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven. Bremerhaven 1977, S. 334, 352, sowie Harry Gabcke, Renate Gabcke, Herbert Körtge, Manfred Ernst, Heinrich Schulte am Hülse, Willy Wolff: Bremerhaven in zwei Jahrhunderten, 1919-1947. Bremerhaven 1991, S. 129-151, dies.: Bremerhaven in zwei Jahrhunderten, 1948-1991. Bremerhaven 1992, S. 12f.
 143 Koschwitz/Oestmann (wie Anm. 41), S. 101. – Zur interessanten Geschichte dieses Hauses siehe Mechthild Kaczenski: Wo der Kaiser zu Fuß hin ging – URAG-Domizil wird 100 Jahre alt. Aus dem URAG-Archiv (Teil 6). In: Der Anker 2002, S. 20-23.
 144 Vor allem durch den späteren Prokuristen (ab 1980) Eckart Oestmann (bei der URAG 1939-1987). Für die Angaben danke ich herzlich Frau Mechthild Kaczenski (URAG).
 145 Zu den schwierigen Verhältnissen in der deutschen Schifffahrt nach 1945 aus der Sicht eines Reeders, damaligen Akteurs, langjährigen Verbandsgeschäftsführers und späteren -vorsitzenden siehe Rolf Stödter: Schicksalsjahre deutscher Seeschiffahrt 1945-1955. Herford 1982. – Über den Neubeginn der URAG nach dem Krieg informiert Mechthild Kaczenski: Neuanfang vor 60 Jahren – Nach dem Krieg. Aus dem Archiv der Unterweser Reederei (Teil 9). In: Der Anker 2005, S. 20-22.
 146 Jerchow (wie Anm. 41), S. 42.
 147 Zum Unglück siehe Koschwitz/Oestmann (wie Anm. 41), S. 122; Jerchow (wie Anm. 41), S. 41.
 148 Ebd., S. 42.
 149 Jerchow (wie Anm. 41), S. 40.
 150 Schnake (wie Anm. 41), S. 52.
 151 Archiv URAG 67 Briefwechsel Lumme-Meineke 1944-1946, ebd. Schlepper 41-55 Nr. 43, 46.
 152 Zu den Ablieferungsdaten im Einzelnen siehe Schnake (wie Anm. 41), S. 54, 61, 66.
 153 RECHTENFLETH, GROHN, REKUM, AUMUND, WARFLETH und BARDENFLETH, 250-650 PS, erbaut 1935-1943.
 154 Jerchow (wie Anm. 41), S. 85. Ergänzend hierzu Schnake (wie Anm. 41), S. 67-75.
 155 Harry Schwarzwälder: Die Weserbrücken in Bremen. Ihr Schicksal von 1939 bis 1948. (= Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte, Heft 2). Bremen 1968, S. 51f.
 156 Brief vom 25.1.1946. In: Archiv URAG 70 Briefwechsel mit Lumme 1946.
 157 Vogel (wie Anm. 74), S. 25ff.
 158 StAB 4,116-264/47.
 159 Ostersehlte (wie Anm. 27), S. 101-104. Siehe auch Schwarzwälder (wie Anm. 155), S. 69-97.
 160 Anweisung vom 27. Dezember 1947. In: StAB 4,116-264/47.
 161 Seit den 1950er Jahren hielt die URAG pro Schlepperklasse eine Stahlschraube für den Eiseinsatz vor (mdl. Mitteilung Kapitän Claus Siebe und Dipl.-Ing. Reinald Ihler, 4.1.2008).
 162 1946-1950.
 163 Brief vom 4.2.1947. In: Archiv URAG 71 Briefwechsel mit Lumme 1946-1948.
 164 Brief Meier-Hedde vom 3.3.1947. In: Archiv URAG 71 Briefwechsel mit Lumme 1946-1948.
 165 Archiv URAG 4 Allgemeines 1945-1955.
 166 Ebd.
 167 Archiv URAG 5 Allgemeines 1956-1962.
 168 Jerchow (wie Anm. 41), S. 46f., 52, 92.
 169 Schnake (wie Anm. 41), S. 69.
 170 Eine Gesamtübersicht in Form einer schiffsbiographischen Zusammenstellung fehlt bislang. Ersatzweise können die Jahressbände des Schiffsregisters (mit Seitenansichten) »Die deutsche Handelsflotte«. Hamburg (ab 1955) herangezogen werden.
 171 Ostersehlte: SIEGFRIED und WODAN (wie Anm. 38), S. 10.
 172 BALJE, WELLE, LANGEBOG, MÖWE, NORD, TILL.
 173 Hartwig Wegener: Eisbrecharbeiten im deutschen Küstengebiet. In: Hansa Schifffahrt-Schiffbau-Häfen, 93. Jg. 1956, S. 2324-2332.
 174 750, später 1000 PS, erbaut 1955 bei Mützelfeldt, Cuxhaven, Indienststellung 23.8.1955. – Der reedereinterne Bericht über die Schleppschiffahrt 1956 schweigt sich über eine eventuelle Charter aus; siehe Archiv URAG Allgemeines 1956-1962.
 175 Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Handbuch für die deutsche Handelsschiffahrt 1956. Bonn 1956, S. 61.
 176 Archiv URAG 52 Aufsichtsrats-Protokolle (Auszug).
 177 Eine Gegenprüfung in den Akten der URAG ergab weder eine Bestätigung noch eine Entkräftung dieser Aussage.

- 178 Der Anker, Nr. 7, März 1956, S. 13.
 179 Ebd., S. 13-15.
 180 Ebd., S. 8.
 181 Ebd., S. 9.
 182 Der Anker, Nr. 7, März 1956, S. 10.
 183 Der Anker, Nr. 10, Dezember 1956, S. 22.
 184 Archiv URAG Schlepper 26-40 Nr. 35.
 185 Der Anker, Nr. 8, Juni 1956, S. 17.
 186 Ebd.
 187 Jerchow (wie Anm. 41), S. 52f., 56.
 188 Der Anker 2, 1960, S. 22.
 189 Mehr hierzu bei Heinrich Waas: Die Wirkung von Stampfanlagen bei Eisbrechern. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 52, 1958, S. 251-262.
 190 So z.B. die Zeitschrift der Kieler Howaldtswerke in den 1950er Jahren; siehe Christian Ostersehlt: Von Howaldt zu HDW. 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern. Hamburg 2004, S. 421.
 191 Der Anker 1, 1961, S. 20.
 192 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 1.
 193 Ebd. Neben der DONAR handelte es sich um die Dampfer WELLE, WAPEL und TILL sowie die Motorschiffe NORD, TIDE, SPRING, BARSEMEISTER BREHME (Tonnenleger), BALJE, PRIEL und STROM.
 194 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 1.
 195 Ebd.
 196 1960-1966.
 197 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 1.
 198 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 2.
 199 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 1.
 200 Ebd.
 201 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 2.
 202 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 1.
 203 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 2.
 204 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 1.
 205 Ebd.
 206 Ebd.
 207 Ebd.
 208 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 2.
 209 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 1.
 210 Ebd.
 211 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 2.
 212 1962-1970.
 213 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 2. – Zu Schauburger die Akte StAB 9, S 3 Schauburger, Hans, Dr.-Ing.
 214 Vgl. die nach Tonnage praktizierte Eistaxe in Lübeck (seit 1880); siehe Ostersehlt (wie Anm. 15), S. 271f., 304.
 215 Tonband (wie Anm. 30).
 216 Ebd.
 217 Mdl. Mitteilung Dipl.-Ing. Reinald Ihler, 4.1.2008
 218 Archiv URAG 6 Allgemeines 1963-1967.
 219 Ebd.
 220 Der Anker 4, 1963, S. 117.
 221 N.N.: Wechsel in der »Anker«-Redaktion. In: Der Anker 3, 1970, S. 183.
 222 Botho Koschwitz: Als das Eis die Schifffahrt bedrohte. In: Der Anker 1, 1963, S. 16-19.
 223 Erich Barghorn: Gefangen im Eis der Ostsee. In: Der Anker 1, 1963, S. 5-8.
 224 Botho Koschwitz: Hafenkonzert mit Hindernissen. In: Der Anker 1, 1963, S. 24f.; Tonband (wie Anm. 30).
 225 Als Videokassette und als Original der jeweiligen Jahresschauen.
 226 Archiv URAG 52 Aufsichtsrats-Protokolle (Auszug).
 227 Mitglied des Vorstands 1950-1969; siehe StAB 9, S 3 Hansen-Stahl, Gerhard.
 228 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 1.
 229 Ebd.
 230 Ebd.
 231 Ostersehlt: Donar (wie Anm. 38), S. 240; ders. (wie Anm. 27), S. 107.
 232 Laut Eckart Oestmann (Telefonat mit dem Verfasser vom 2.11.2007) war der Eiswinter 1963 die Ursache für die Bestellung der beiden Schiffe.
 233 Archiv URAG, Aufsichtsratsprotokolle 1890-1964 (Auszüge).
 234 Zur älteren Geschichte von Schichau in Ostdeutschland siehe zwei umfangreiche Festschriften des Unternehmens:

- Die Schichau-Werke in Elbing, Danzig und Pillau 1837-1912. Berlin 1912, sowie 100 Jahre Schichau. 1837-1937. Herausgegeben anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Schichau-Werke. Elbing 1937. – Schließlich findet sich ein instruktiver Überblick aus heutiger Sicht bei Eike Lehmann: 100 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft. Biografien zur Geschichte des Schiffbaues, verfaßt zum Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1999. Berlin 1999, S. 418-429.
- 235 Schnake (wie Anm. 71), S. 118-130.
- 236 Arnold Rehm: Die Schichau-Werft und der Norddeutsche Lloyd. In: Festschrift zum zehnjährigen Bestehen der Patenschaft der Stadt Bremerhaven für den Stadt- und Landkreis Elbing (1954-1964). Bremerhaven 1964. – Einige Bemerkungen zum damaligen Verhältnis zwischen Schichau und dem NDL bei Christian Ostersehlte: KAISER FRIEDRICH (1898). Zur Problematik eines Schnelldampfers des Norddeutschen Lloyd. In: Bremisches Jahrbuch 83, 2004, S. 160-164.
- 237 Schnake (wie Anm. 25), S. 86f.
- 238 Die Frachter HEDDERNHEIM, KELKHEIM und GRIESHEIM wurden erst 1927-1928 erworben. Die beiden Schleppdampfer LANKENAU und RÖNNEBECK wurden zur gleichen Zeit (1927) vom Reichskanalamt (der Verwaltung des Kaiser-Wilhelm-Kanals) angekauft.
- 239 Weser-Kurier, Nordsee-Zeitung, Hamburger Abendblatt, alle 1.3.1963. In: Archiv URAG 6 Allgemeines 1963-1967.
- 240 So im Anker 4, 1963, S. 118, und 1, 1964, S. 153.
- 241 Der Anker 1, 1963, S. 20.
- 242 Archiv URAG Schlepper 72-79 Nr. 74-75.
- 243 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 3.
- 244 Archiv URAG Schlepper 72-79 Nr. 74-75; Der Anker 1, 1964, S. 153.
- 245 Mdl. Mitteilung Kapitän Claus Siebje, Dipl.-Ing. Reinald Ihler, Kapitän Rainer Schumacher, 4.1.2008.
- 246 Nordsee-Zeitung, 21.12.1963. In: Archiv URAG Schlepper 72-79 Nr. 74.
- 247 Am 23.12.1963. In: Archiv URAG 6 Allgemeines 1963-1967.
- 248 UNTERWESER 35-36, 1975.
- 249 So wurden beide Schlepper u.a. bei der Assistenz des legendären amerikanischen Liners UNITED STATES eingesetzt und verschleppten, zusammen mit dem Kompanieschiff BREMEN, Ende Oktober 1964 eine Bohrrinsel von der westfriesischen Insel Schiermonnikoog in die Emsmündung. Eine weitere Bohrrinsel, MR. LOUIE, wurde durch die beiden Schlepper gemeinsam mit drei weiteren URAG-Schleppern (BREMEN, ELSFLETH und STEDINGEN) im Februar 1965 vor Borkum verholt und ein knappes Jahr später, Ende Januar 1966, nach Bremerhaven eingeschleppt. 1967/1968 wurde die BLUMENTHAL mit einem neuen Stevenfender ausgerüstet, was ein Schlaglicht auf die Hauptaufgabe des Schiffes, den Bugsierdienst, wirft. Spätestens seit 1969 war das Schiff zur Tankerassistenz in Wilhelmshaven abgestellt und noch 1971 seit Jahr und Tag in dieser Funktion tätig. Eine Verschleppung eines Schwimmkranes von Bremerhaven nach Cuxhaven durch die BLEXEN ist schließlich für das Jahr 1970 belegt. Zu diesen Einsätzen und zur Umrüstung siehe die Aufsätze von Botho Koschwitz: Mit dreibeiniger Bohrrinsel längs der Küste. In: Der Anker 4, 1964, S. 248-251; Friedrich Braue: Stürmische Nordsee erschwert Verholen vom MR. LOUIE. In: Der Anker 1, 1965, S. 27f.; Reinald Ihler: Neuer Stevenfender für URAG-Schlepper. In: Der Anker 2, 1968, S. 163. – Weitere Notizen in: Der Anker 1, 1966, S. 132, 1, 1968, S. 120-123, 3, 1969, S. 80-83, 3, 1970, S. 195, 2, 1971, S. 33, 35. – Ferner sind bedeutende Verschleppungen und Bergungen beider Schlepper jahrgangsweise in Listen festgehalten im Archiv URAG 6 Allgemeines 1963-1967.
- 250 Der Anker 1, 1966, S. 127, sowie 4, 1966, S. 223.
- 251 Weser-Kurier, 15.1.1968.
- 252 Archiv URAG 7 Allgemeines 1968-1973; Weser-Kurier, 10.1., 15.1.1968; Nordsee-Zeitung, 19.1.1968.
- 253 Der Anker 2, 1984, S. 12f.
- 254 Internetauftritt der URAG: www.urag.de.
- 255 StAB 5,6/1 IX C. 2 d Bd. 3.
- 256 Ebd. Die Offerten der URAG finden sich auch in Archiv URAG 6 Allgemeines 1963-1967.
- 257 Archiv URAG 6 Allgemeines 1963-1967.
- 258 Ebd.
- 259 Der Anker 4, 1964, S. 246.
- 260 Archiv URAG 6 Allgemeines 1963-1967.
- 261 Der Anker 1, 1966, S. 108-111.
- 262 Ebd.
- 263 Archiv URAG 6 Allgemeines 1963-1967.
- 264 Ab 1. April 1969, jeweils 1. Januar 1970, 1971, jeweils 1. Februar 1972, 1973, 1974, 1975, 1977, 1978, jeweils 1. März 1979, 1982, 1983 und 1984. Siehe Archiv URAG 7 Allgemeines 1968-1973, 8 Allgemeines 1974-1981, 9 Allgemeines 1982-1988.
- 265 Archiv URAG 7 Allgemeines 1968-1973.
- 266 N.N.: Weser für die Schifffahrt gesperrt. Ein Riese ging auf die Reise. In: Der Anker 1, 1971, S. 20-22.
- 267 Der von der URAG gestellte Einsatzleiter.
- 268 N.N. (wie Anm. 266), S. 21f.
- 269 Anfang 1972 gab es nur ansatzweise Eis auf der Unterweser, aber der Fischereihafen in Bremerhaven war zugefro-

- ren und musste von der URAG aufgebrochen werden. Dieser Eiswinter hat sich aber nicht in den schriftlichen Quellen niedergeschlagen (mdl. Mitteilung Kapitän Claus Siebje, Kapitän Rainer Schumacher, 4.1.2008).
- 270 Nordsee-Zeitung, 4.-5.12.1971.
- 271 Nordsee-Zeitung, 24.6.1978.
- 272 Verschiedene Unterlagen im Archiv des Verfassers.
- 273 V. Kusche: Neuer Eisweg für die Erzfahrt. Mitarbeit der URAG an Transportstudie für Arktis-Schifffahrt. In: Der Anker 2, 1973, S. 25-27.
- 274 Jerchow (wie Anm. 41), S. 72-74; Christine Reinke-Kunze: Den Meeren auf der Spur. Geschichte und Aufgaben der deutschen Forschungsschiffe. Herford 1986, S. 133. – Eine regelmäßige Berichterstattung über die Reedereigemeinschaft Forschungsschifffahrt findet sich im »Anker«.
- 275 Jerchow (wie Anm. 41), S. 63f.; Susanne und Klaus Wiborg: Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd. Hamburg 1997, S. 376f., 389.
- 276 Eine ausführliche und reflektierende Darstellung bei Jan Mordhorst: Versorger auf See. Einsatz bei Wind und Wetter. Hamburg 1996, S. 69-73, 75f., 111f., 143-148, 167-172.
- 277 N.N.: Dieses Jahr hat es in sich. In: Der Anker 1, 1979, S. 1.
- 278 Gerhard Koslowski: Der Eiswinter 1984/85 im deutschen Küstengebiet zwischen Ems und Trave. In: Deutsche hydrographische Zeitschrift 1985, Heft 5, S. 225-232; ders.: Der Eiswinter 1985/86 im deutschen Küstengebiet zwischen Ems und Trave. In: Deutsche hydrographische Zeitschrift 1986, Heft 5, S. 207-212; Otto Franzius: Der Eiswinter 1986/87 in weiten Teilen Norddeutschlands. Teil II: Die Eis- und Schifffahrtsverhältnisse auf den Bundeswasserstraßen im Küstengebiet unter besonderer Berücksichtigung der Unterweser. In: Deutsche Gewässerkundliche Mitteilungen 33, 1989, H. 1, S. 14-23.
- 279 N.N.: Die Häfen zeigten sich winterfest. Unsere Schlepper waren verstärkt im Einsatz. In: Der Anker 1, 1985, S. 10f.
- 280 Otto Franzius: Der Eiswinter 1984/85 im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest. In: Festschrift zum Tag der offenen Tür der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, 9. Juni 1985. Aurich 1985, S. 331-379.
- 281 Der Anker 1, 1986, S. 10.
- 282 Karl Löbe: Eiswette von 1829 in Bremen. Bremen ²1998.
- 283 Der Anker 1, 1987, S. 13.
- 284 Prokurist 1988-1995.
- 285 Der Anker 1, 1987, S. 6.
- 286 Ebd.
- 287 Mdl. Mitteilung Kapitän Claus Siebje, Dipl.-Ing. Reinald Ihler, Kapitän Rainer Schumacher, 4.1.2008.
- 288 Franzius (wie Anm. 278).
- 289 Archiv URAG 9 Allgemeines 1982-1988.
- 290 Archiv URAG 10 Allgemeines 1989-1996.
- 291 Ebd. Siehe auch Täglicher Hafenbericht, 3.9.1993.
- 292 Der Anker 1994, S. 1; Jerchow (wie Anm. 41), S. 77.
- 293 Weser-Kurier, 4.1.1996.
- 294 Der Anker 1996, S. 16.
- 295 Ebd.
- 296 Archiv URAG Seereisen ab 1991/92.
- 297 N.N.: Bewährt bei hoher und steiler See. Neue Lotsenversetzboote gut ausgelastet. In: Der Anker 1995, S. 12.
- 298 1971-1996.
- 299 Nordsee-Zeitung, 13.2.1996.
- 300 Verschiedene Unterlagen im Archiv des Verfassers. Aufschlussreich sind ferner die Kommentare der URAG-Geschäftsleitung zu diesen Vorgängen in den entsprechenden Ausgaben des »Anker«.
- 301 Mitglied der Geschäftsführung 1976-2008, ihr Sprecher seit 1984.
- 302 Mitglied der Geschäftsführung 1984-2004.
- 303 Der Anker 2001, S. 1.
- 304 Archiv URAG 11 Allgemeines 1996.

Der Verfasser dankt der Unterweser Reederei GmbH (URAG), Bremen, und hier besonders Frau Mechthild Kaczynski, Kapitän Rainer Schumacher, Dipl.-Ing. Reinald Ihler, Kapitän Claus Siebje und Eckart Oestmann, dem Staatsarchiv Bremen, dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, sowie Dr. Dirk J. Peters, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, Harald Focke, Bassum, Dr. Uwe Jens Wandel, Gotha, Dr. Robert M. Browning, Historisches Büro der US Coast Guard, Washington D.C., der Fr. Lürssen Werft GmbH & Co., Bremen-Vegesack, sowie den Bildgebern für freundliche Unterstützung.

The URAG in the Ice: Tugboats of the “Unterweser” Shipping Company (URAG) of Bremen on Winter Duty

Summary

In Northern European as well as the German Northern and Baltic Sea harbours, tugboats assist the larger icebreakers as auxiliary icebreakers. Usually operated by public authorities, these vessels are specially designed and constructed for service in winter. In this context, Bremen is a case in point worthy of closer examination.

In historic times, the climate was substantially harsher and the Lower Weser, still a very shallow body of water, froze over regularly. In the nineteenth century, an “ice winter” was not the exception, but the rule. That state of affairs did not change substantially even after the Lower Weser had been dredged to a waterway depth of five metres in the period between 1887 and 1895, making Bremen accessible for internationally operating large-scale vessels. In order to enable these ships to travel the Weser upriver even when there was ice, the State of Bremen had three steam-powered icebreakers – SIEGFRIED, WODAN and DONAR – built between 1888 and 1892. They were between 300 and 950 HP strong and generally capable of breaking a navigable passage.

However, Bremen’s tugboat companies were also confronted with ice. In the 1870s and 1880s, the steam tugs of the Norddeutscher Lloyd (1857) as well as the “Union” – once the leading towage operator in Bremen, dissolved in 1914 – had repeatedly carried out icebreaking work. The small-scale shipping company of Hermann Westphal had likewise already been active in this area. It was from Westphal’s fleet of four steamers that the towage company “Unterweser” (SGUW, renamed URAG in 1923) emerged in 1890 as a new start-up. The SGUW participated in towing operations on the Lower Weser as well as in notch-bow activities on the North and Baltic Seas, quickly replacing the declining “Union” as Bremen’s leading towage company.

Joint icebreaking operations with SGUW tugboats as well as icebreakers and tugboats of the Bremen state fleet are known from the sources to have been carried out in 1901 and 1902. The tugboat crews had already had to adapt to harsher working conditions in winter even before that, because a well-functioning towage service had to be guaranteed in the harbours of the Lower Weser whenever there was ice. From 1924 onward, if not before, ice surcharges were accordingly collected. In addition to towage, the SGUW/URAG was involved with tonnage of its own in bulk cargo shipping from 1915 to 1973. Its cargo vessels also travelled to Northern Europe, where they were confronted with ice quite regularly. Following a particularly harsh ice season in 1929, however, the winters in the 1930s were comparatively mild.

After World War II, the three Bremen icebreakers, now operated by the federal water and shipping administration, were old and somewhat the worse for wear. SIEGFRIED and WODAN went out of operation in 1951 and 1954, respectively. The DONAR was finally scrapped in Bremerhaven in 1964 following forty-five days of service in the severe winter of 1963. In this particularly harsh season, which lasted from January to March 1963, the administration’s service craft could not handle the breaking of the ice on their own. On the contrary, the state had to charter private vessels in addition, among them icebreakers from the URAG fleet. Along with other private tugboats, the URAG’s motor tugs ROTESAND (2400 HP), BREMEN (750 HP) and REKUM (375 HP) were chartered by the federal water and shipping administration in January 1963. URAG vessels likewise broke ice in the harbours of Bremerhaven and Wilhelmshaven, incurring a number of damages as a result.

In December 1963, the URAG put the two motor tugs BLEXEN and BLUMENTHAL (1320 HP) built by Schichau of Bremerhaven into operation. They possessed a favourable hull form for the

breaking of ice and – as a consequence of the experience of the ice winter of 1962-63 – were presumably intended to take the place of the icebreaker DONAR of Bremen. However, due to the fact that the Lower Weser was hardly subjected to severe cold after 1963, the two screw tugs hardly had contact with ice and were sold in 1984.

As time went on, the conditions on the Lower Weser remained more or less mild. At worst there was drift ice to contend with, for example during the towage of the 171,000-ton tanker ESSO MERCIA from the building yard "AG Weser" to Bremerhaven in January 1968, an undertaking in which the URAG was involved. The shipping companies nevertheless continued to attach importance to the "ice strengthening" of their new tugs. The three successive winters of 1984-85, 1985-86 and 1986-87 were again severe, forming an exception to the general climate trend and presenting a new challenge to the towing service. The last ice winter on the Lower Weser worthy of this designation took place in 1995-96.

L'URAG dans la banquise saisonnière. Les remorqueurs de la compagnie brêmeise d'armement Unterweser en service hivernal

Résumé

Dans les ports du nord de l'Europe, comme dans ceux de la mer du Nord et de la Baltique, les remorqueurs assistent en tant que brise-glaces auxiliaires les grands brise-glaces, qui relèvent la plupart du temps de l'administration publique et sont conçus et construits spécialement pour le service hivernal. Brême en est aussi un exemple, qui mérite une analyse plus approfondie.

Par le passé, le climat était nettement plus sévère et la Weser inférieure, qui était basse autrefois, était régulièrement prise dans les glaces, un hiver glacial n'étant aucunement une exception au XIX^e siècle, mais la règle. Cela changea radicalement lorsque la Weser inférieure, entre 1887 et 1895, fut draguée pour obtenir un chenal d'une profondeur de cinq mètres et que Brême redevint accessible aux navires internationaux de gros tonnage. Afin de permettre d'emprunter cette voie en remontant la Weser également lorsque celle-ci était prise dans la glace, l'état de Brême fit construire de 1888 à 1892 trois vapeurs brise-glaces: SIEGFRIED, WODAN et DONAR, équipés de 300 à 950 CV et qui suffisaient généralement à libérer un chenal.

Mais les remorqueurs brêmeis furent eux aussi confrontés à la banquise saisonnière. Au cours des années 1870 et 1880, les remorqueurs à vapeur de la Norddeutsche Lloyd (1857), ainsi que ceux de la société de remorqueurs brêmeise «Union», autrefois leader et liquidée en 1914, avaient servi à briser la glace. Même le petit armateur Hermann Westphal avait travaillé dans ce secteur, sa Société de remorquage «Unterweser» (SGUW, à partir de 1923, URAG) avait vu le jour grâce à la fondation d'une nouvelle société en 1890, constituée de ses quatre vapeurs. La SGUW était active à la fois dans le remorquage sur la Weser inférieure et celui en mer du Nord et dans la Baltique, et prit rapidement l'avantage sur l'«Union» en train de périliter, devenant le leader des compagnies brêmeises d'armement de remorqueurs.

Des interventions communes des remorqueurs de la SGUW et de la flotte nationale dans les glaces remontant aux années 1901 et 1902 nous sont parvenues. Indépendamment de cela, les équipages des remorqueurs devaient se préparer à des conditions plus dures pendant l'hiver, car un service de remorquage performant devait être assuré dans les ports de la Weser inférieure, même en cas de banquise. C'est au plus tard à partir de 1924 que des suppléments furent exigés en cas de gel. Outre le service de remorquage, la SGUW/URAG s'est engagée de 1915 à 1973 dans la navigation de fret avec ses propres tonnages. Parmi les régions qu'elle desservait figu-

rait l'Europe du Nord. Là, en hiver, les cargos se trouvaient sans cesse confrontés à la glace. Après une saison très sévère en 1929, les hivers des années 30 furent plutôt doux.

Après la Seconde Guerre mondiale, les trois brise-glaces brémois, qui étaient désormais au service de l'Administration fédérale des Eaux et de la Navigation, étaient toutefois vieux et usagés. SIEGFRIED et WODAN quittèrent leur service respectivement en 1951 et 1954. Après une intervention de 45 jours durant l'hiver sévère de 1963, ce fut au tour de DONAR en 1964 d'être démolé à Bremerhaven. Les embarcations de service de l'administration n'avaient pas suffi à briser les glaces au cours de ce rude hiver qui dura de janvier à début mars. L'État avait été obligé de louer des navires privés en plus et pour finir, ceux de l'URAG. Ses remorqueurs à moteur ROTESAND (2400 CV), BREMEN (750 CV) et REKUM (375 CV), outre d'autres remorqueurs privés, furent loués en janvier 1963 par l'Administration fédérale des Eaux et de la Navigation. Même dans les ports de Bremerhaven et de Wilhelmshaven, les remorqueurs de l'URAG devaient briser la glace, qui leur occasionnait sans cesse des dommages.

En décembre 1963, l'URAG mit en service les deux remorqueurs à moteur, BLEXEN et BLUMENTHAL, construits par Schichau à Bremerhaven (1320 CV). La forme de leur étrave était avantageuse pour briser les glaces et ils devaient reprendre le collier du brise-glace brémois DONAR, forts des expériences de l'hiver glacial 1962/1963. Mais ces deux remorqueurs à hélice eurent à peine l'occasion d'entrer en contact avec la glace, aucun hiver rude ne sévissant plus sur la Weser inférieure après 1963, et furent vendus en 1984.

La situation météorologique dans la région de la Weser inférieure fut par la suite plus ou moins clémente, le fleuve charria tout au plus de la glace, comme, par exemple, lors du remorquage vers Bremerhaven en janvier 1968 du tanker de 171 000 tonnes, ESSO MERCIA, du chantier naval «Weser AG», auquel l'URAG participa aussi. Toutefois, la compagnie d'armement attachait de l'importance à un renforcement de la coque de ses nouveaux remorqueurs. Les trois rudes hivers successifs de 1984/1985, 1985/1986 et 1986/1987, formèrent une exception dans le tableau climatique modéré, et un nouveau défi pour le service des remorqueurs. Le dernier hiver glacial sur la Weser inférieure qui a mérité ce nom s'est déroulé en 1995/1996.