

# SCHIFF *Classic*

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



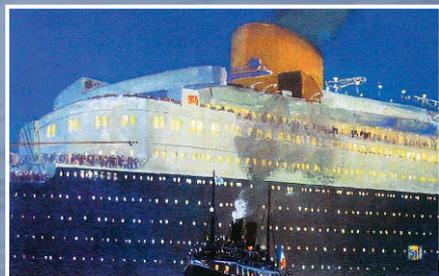
**Japans Flugzeugträger**  
So gefährlich waren sie für die US-Marine



1935-1945

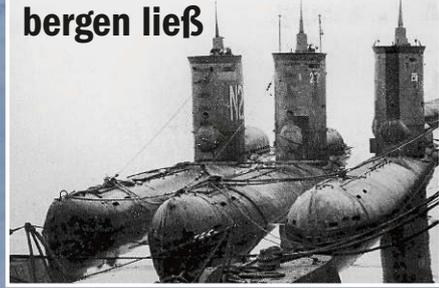
# Schnellboote

## Entwicklung, Einsatz, Erfolge



**BREMEN** Auf der Jagd nach dem „Blauen Band“

**Mysteriöses U 2344**  
Warum die DDR das Boot bergen ließ



**SØRLANDET** Segelschiff für echte Abenteurer



03



4 119845 0008908

# Die stählerne Jäger



Clausewitz Spezial  
DEUTSCHE U-BOOTE

Das Magazin für Militärgeschichte  
**Clausewitz Spezial**

D: € 9,90 A: € 10,90 CH: sFr 19,80  
BeNeLux: € 11,40 Italien: € 12,85  
ISBN 978-3-86245-459-4

## DEUTSCHE U-BOOTE **Teil 1** 1939-1945

**U 995 in Laboe**  
Ein Veteran führt durchs  
Museumsboot

**Jetzt am Kiosk!**

### Die Geschichte der deutschen U-Bootwaffe

Technik | Einsätze | Zeitzeugenberichte

**Geheime Aufrüstung**  
Die rasante  
Aufholjagd  
der  
deutschen  
U-Boot-  
Entwickler



**U-BootASSE**  
Die tragischen  
„Helden“ der  
Atlantik-  
schlacht – so  
errangen sie  
ihre Erfolge



**Legendärer Typ XXI**  
Wie Deutschland den  
U-Bootbau revolutionierte



Ceramond Verlag GmbH, Inianterstraße 13a, 80787 München

Jetzt am Kiosk oder unter:  
[www.clausewitz-magazin.de](http://www.clausewitz-magazin.de)

# Soldatengräber ohne Schutz



**NORDSEEGRAB:** Bei der Torpedierung und dem Untergang von U-Boot 78 im Oktober 1918 sind 40 Mann seiner Besatzung gestorben. Hier eine Sonaraufnahme des Wracks. Seit ein paar Wochen wird jetzt an ihrem Seemannsgrab gerüttelt.

Foto: pictue-alliance/dpa

Vor einigen Wochen geisterte eine Meldung durch den deutschen Medienwald. Dänische Taucher hatten das U-Boot 78 der kaiserlichen Marine auf dem Grund der Nordsee entdeckt. Seit gut hundert Jahren liegt es dort und in ihm die sterblichen Überreste von 40 Besatzungsmitgliedern. Dann machte mich etwas stutzig: Geborgene Teile des U-Bootes sollen ausgestellt werden – wie in unserem Panorama maritim auf Seite 9 berichtet wird.

Die Erinnerung an ein makabres Geschehen kam bei mir hoch. Vor einiger Zeit präsentierte ein pietätloser Militaria-Händler die wrackgeborgenen Gebeine eines deutschen U-Bootsmatrosen in Seeräubermanier im Schaufenster. Ort des Geschehens war sein Laden in einer Kleinstadt an der amerikanischen Ostküste. So etwas ist bei uns nicht möglich, dachte ich und erinnerte mich an ein „Gräbergesetz“, nach dem diese Art der Störung der

Totenruhe strafbar ist. Ein Vortrag von Jan Effinger, Geschäftsführer eines Bezirksverbandes des Volksbundes Deutscher Kriegsgräberfürsorge, belehrte mich auf ganz erstaunliche Weise. Nach den internationalen Regeln für Soldatengräber – hier ist die Genfer Konvention gesetzlich bindend – werden sterbliche Überreste von Soldaten, die im Krieg gefallen sind, bestattet, ihre Gräber geachtet, gekennzeichnet und instandgehalten. Diese Regel gilt für alle Zeiten, das heißt Soldatengräber dürfen nicht aufgelassen werden.

Und jetzt kommt die Einschränkung: Das Gesetz gilt nur für Tote, die an Land ihre letzte Ruhe gefunden haben. Nach der deutschen Gesetzeslage genießen also die sterblichen Überreste von Besatzungsmitgliedern in militärischen Schiffswracks keinerlei Schutzrechte. Bei zunehmenden Tauch- und Bergeaktivitäten in der Nord- und Ostsee mit ihren „Schiffsfriedhöfen“ ist diese Regelung sehr be-

denklich; lesen Sie dazu auch Interessantes ab Seite 56.

Nach dem Vortrag machte mich ein ehemaliger Marinetaucher auf ein weiteres Wrack aufmerksam: Er war 1983 zum Kleinen Kreuzer SMS WIESBADEN getaucht, der auf dem Grund des Skagerraks liegt, und hatte bemerkt, dass man dort schon die beiden bronzenen Schiffspropeller fortgeschafft hatte. Mit dem Kleinen Kreuzer war am 31. Mai 1916 auch fast die gesamte Besatzung von 474 Mann untergegangen. Wie lassen sich in diesem und ähnlichen Fällen die Gebeine vor Plünderern schützen? Auf diese Frage antwortete mir Jan Effinger nur mit einem Achselzucken:

„Bergen und an Land bestatten, nur so fallen sie unter das Gräbergesetz.“ Worte, die nachdenklich stimmen ...

Es gibt auch Erfreuliches zu berichten: Der GeraMond Verlag feiert sein 25-jähriges Bestehen mit einem großen Gewinnspiel. Es gibt Preise im Wert von über 10 000 Euro zu gewinnen. Mitmachen lohnt sich! Mehr dazu finden Sie auf Seite 42.

**Ihr Jörg-M. Hormann**  
SCHIFF CLASSIC

Infanteriestraße 11a, 80797 München  
redaktion@schiff-classic.de



**Jörg-M. Hormann,**  
Verantw. Redakteur

## Wir stellen vor



**Roland Hanewald** (1942)

Cuxhaven ist seine Geburtsstadt. Nach dem Fachhochschulbesuch in Elsfleth befuhr er über 20 Jahre lang als Offizier der Handelsmarine die Meere und lebte unter anderem lange auf den Philippinen. Seit Beginn der Achtzigerjahre arbeitet er als Schriftsteller und Journalist. Dabei entstanden mehr als 100 Bücher mit Schwerpunkt Nordsee, Philippinen und Sprachen sowie über 1500 Fotoreportagen in insgesamt 48 Ländern und 18 Sprachen. Die Seefahrt auf unserem Globus mit ein bisschen Abenteuer sind seine Themen in SCHIFF CLASSIC.



**Frederik Vongehr** (1983)

Stabsapotheker Dr. rer. nat. Vongehr ist aktiver Soldat im Sanitätsdienst der Bundeswehr. Er hat in Düsseldorf Pharmazie studiert und wurde 2014 in Marburg mit einer wehrhistorischen Arbeit unter dem Titel „Geschichte der deutschen Marinepharmazie. 1871–1945“ promoviert. Er ist Lehrbeauftragter am Institut für Geschichte der Pharmazie der Philipps-Universität Marburg und Präsidiumsmitglied der Deutschen Pharmazeutischen Gesellschaft. IN SCHIFF CLASSIC sind medizinische Themenstellungen in der Seefahrt seine Artikelschwerpunkte.

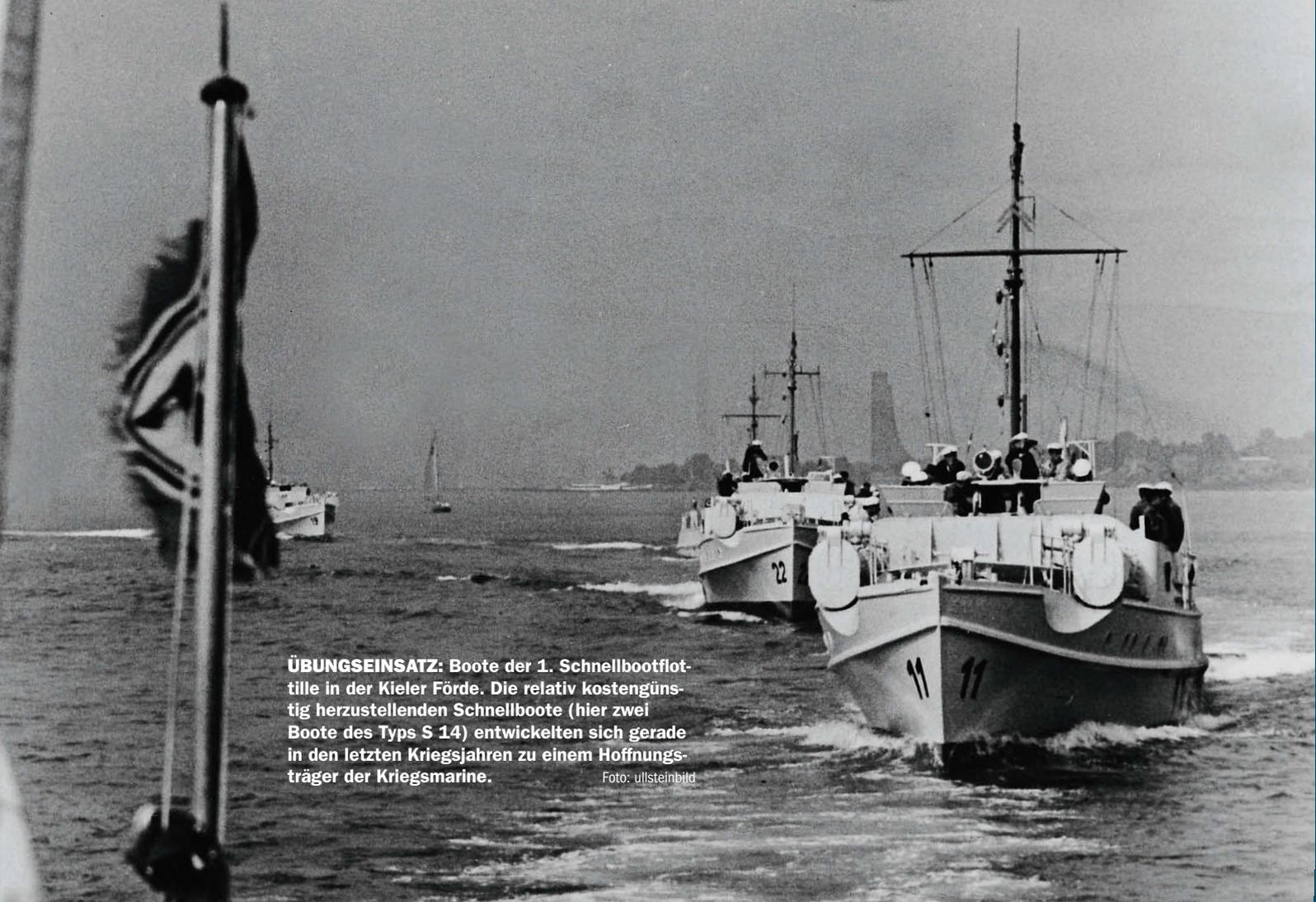
**Titelthema**

**Klein, schnell und brandgefährlich** ..... 12  
 Deutsche Schnellboote im Kriegseinsatz

**Agententransporte und Torpedoangriffe** ..... 20  
 Das 1. Schnellbootgeschwader der Bundesmarine



**SCHIFF CLASSIC präsentiert:**  
**Das große Jubiläums Gewinnspiel** ..... 42



**ÜBUNGSEINSATZ:** Boote der 1. Schnellbootflottille in der Kieler Förde. Die relativ kostengünstig herzustellenden Schnellboote (hier zwei Boote des Typs S 14) entwickelten sich gerade in den letzten Kriegsjahren zu einem Hoffnungsträger der Kriegsmarine.

Foto: ullsteinbild

**Das besondere Bild** ..... 6  
 Linienschiff HESSEN: Bei vier Marinen im Dienst

**Panorama Maritim** ..... 8  
 Nachrichten zur Schifffahrts- und Marinegeschichte

**Schiff & Zeit**

**Mit Dampf und Schampus** ..... 24  
 Bei der Jungfernfahrt des Schnelldampfers BREMEN dabei

**Schneller David gegen schweren Goliath** ..... 30  
 Zwei Torpedotreffer vor der Insel Premunda

**Katz- und Mausspiel in Afrika** ..... 34  
 Das Endes des Kleinen Kreuzers SMS KÖNIGSBERG

**Medizin unter Wasser** ..... 36  
 1939–1945: Sanitätsdienst auf deutschen U-Booten

**Gegen den Wind** ..... 44  
 Abenteuerschulschiff SØRLANDET

**Heckraddampfer als Lebensader** ..... 48  
 Die letzten Raddampfer des Yukon-Rivers

**Winkspruch**

**Glückwunsch an die Seenotretter** ..... 52  
 Zum 150. Jubiläum der DGzRS

Titelfotos: ullsteinbild (nachträglich koloriert), Sammlung Jörg-M. Hormann, Sammlung Dieter Flohr, Sammlung Frank Müller, Wargaming/Lesta Studios Bearbeitung L. Royston



## Linienschiff HESSEN: Bei vier Marinen im Dienst

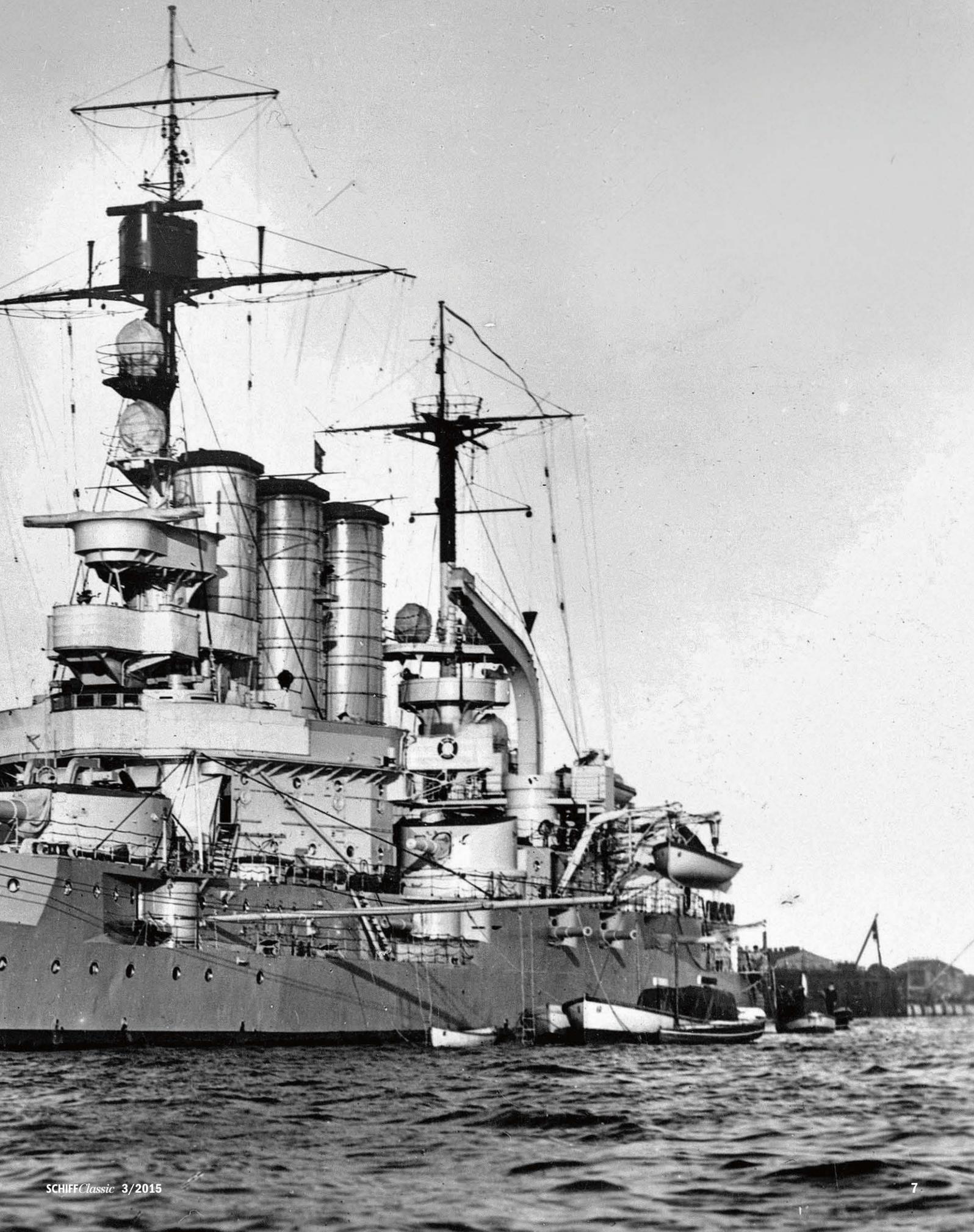
Seiner Majestät Linienschiff der „Braunschweig-Klasse“ ging am 19. Mai 1905 in den Dienst der Kaiserlichen Marine. Der 13 308 Tonnen großen HESSEN sollte ein langes Leben als Kriegsschiff beschieden sein. Sicherlich, die meiste Zeit lag sie irgendwo vor Anker, wie hier in Wilhelmshaven in den späten 1920er-Jahren. Aber es gab auch „heiße“ Phasen mit Geschützgebrüll und Pulverdampf. So hatte die SMS HESSEN, als einziges Schiff ihrer bereits veralteten „Vor-Dreadnought Klasse“, Gefechtsberührung in der Skagerrak-Schlacht. Ohne Beuteinteresse für die Siegermächte gehörte es ab 5. Januar 1925 zur „Flotte“ der Reichsmarine und

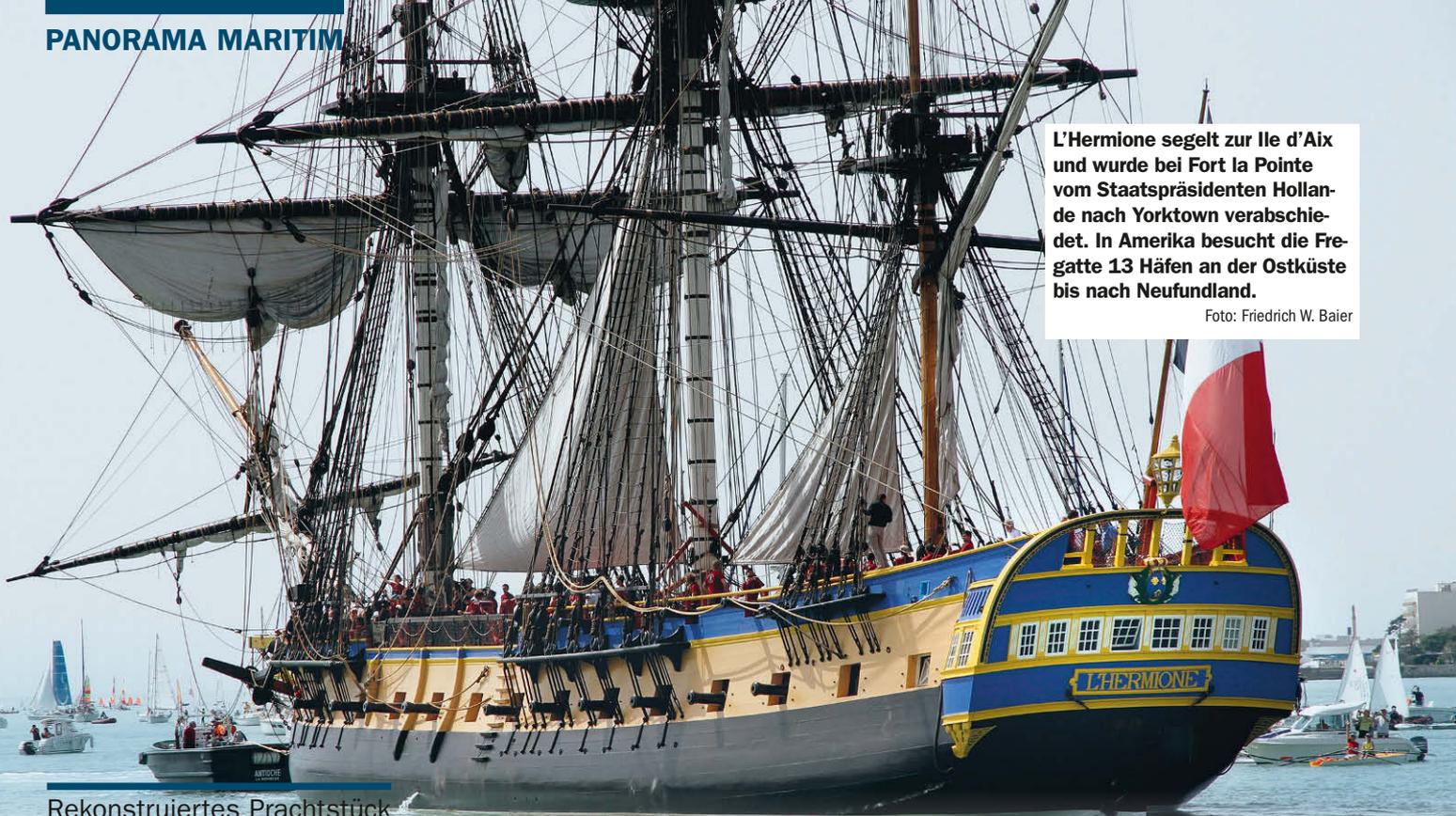
steuerte auf vielen Ausbildungsreisen europäische Häfen an. Durch das Panzerschiff ADMIRAL SCHEER ab 1935 ersetzt und zum ferngesteuerten Zielschiff umgebaut, reduzierte sich die Besatzung von rund 800 Mann auf 80. Die waren natürlich nicht an Bord, wenn die ferngelenkte HESSEN das Übungsfeuer der „Dickschiffe“ auf sich zog. Nach 1945 zeigten die Russen Interesse an der HESSEN und nahmen sie als TSEL noch gut zehn Jahre in den Dienst. 20 Jahre im Feuer deutscher und russischer Schiffsartillerie – eine bemerkenswerte Kriegsschiffskarriere.

*Jörg-M. Hormann*

Foto: Sammlung Ulf Kaack







L'Hermione segelt zur Ile d'Aix und wurde bei Fort la Pointe vom Staatspräsidenten Hollande nach Yorktown verabschiedet. In Amerika besucht die Fregatte 13 Häfen an der Ostküste bis nach Neufundland.

Foto: Friedrich W. Baier

Rekonstruiertes Prachtstück

# L'Hermione segelt in die „Neue Welt“

Der Franzose Benedict Donnelly hatte die verrückte Idee, die Fregatte L'Hermione aus dem 18. Jahrhundert wieder entstehen zu lassen. Heute bestaunen Frankreich und die ganze Welt das fantastische Schiff.

Im Jahr 1780 segelte der Marquis de La Fayette die erste L'Hermione mit 300 Mann Besatzung, fassweise Stockfisch, viel Gemüse, 100 lebenden Schafen und fünf Ochsen nach Boston. Zusammen mit 5500 Mann und fünf weiteren Fregatten kämpfte sie unter Georg Washington für die Freiheit und um französische Interessen. Nach der Seeschlacht vor Louisbourg am 21. Juli 1781 und der Niederlage der Briten bei Yorktown konnte La Fayette

umjubelt nach Frankreich zurücksegeln.

Reste des am 20. September 1793 an der bretonischen Küste gestrandeten Schiffes wurden 1992 gefunden. Glücklicherweise spionierten die Engländer schon immer und besitzen so Pläne der La Concorde, eines Schwesterschiffes der L'Hermione. Mit diesen Informationen ließ sich das Schiff originalgetreu nachbauen. Ein idealer Bauplatz bot sich in der 1927 stillgelegten Marinewerft

von Rochefort. 1997 begann man mit dem Bau des Replikats im Dock Napoleon III. Die zu überwindenden Schwierigkeiten waren genau so unglaublich wie die Idee. Geld, Holz, und Fachkräfte mussten beschafft werden. Das Holz im Schiff ist krümmungsgerecht gewachsen, nicht verleimt. Nur mit der Maschine und den nautischen Geräten wurden Zugeständnisse an die Neuzeit gemacht. Die Arbeiten am Schiff lockten 3,5 Millionen Besucher

an, welche mit den Eintrittsgeldern den größten Teil der Baukosten aufbrachten. Das ganze Schiff hat über 25 Millionen Euro verschlungen.

Die Maße des Prachtstücks sind 44,2 Meter in der Länge, mit dem Klüverbaum sind es sogar 64,2 Meter. Die größte Breite beträgt 11,24 und der Tiefgang 5,78 Meter. Mit 1650 bis 2200 Quadratmeter Naturfasertuch können 15 Knoten Fahrt erreicht werden. Friedrich W. Baier

## Museums-Fischkutter

# THABOR in Nørre Vorupør

Aus dem Fischereihafen auf den Seebadstrand

An die heute in Dänemark nur noch vereinzelt vom Strand aus betriebene Kutter-Fischerei erinnert ein in Nørre Vorupør, Kommune Thisted, an der jütländischen Nordseeküste aufgestelltes Museumsschiff: das Küstenboot THABOR mit dem Fischereikennzeichen T 82.

Gebaut 1947 von Peder Nin Thomsen in Vorupør, wurde das damals 34.167 Kronen teure Fahrzeug – zunächst unter dem Namen EMMANUEL – über 50 Jahre in der Langleinen-Fischerei eingesetzt. Im Rahmen der mit der EU-Fangquoten-Regelung eingehenden Reduzierung der



Fischerboot THABOR auf dem Strand mitsamt dem historischen Fanggerät.

Flotten ging es 2002 unter Zahlung einer Abwrackprämie an das Thisteder Museum. Dieses ließ das Boot ab 2006 restaurieren und stellt es seither mitsamt dem historischen Fanggerät auf dem Strand des inzwischen zum Seebadeort mutierten ehemaligen Fischerdorfes aus. Detlef Ollesch

Foto: Detlef Ollesch

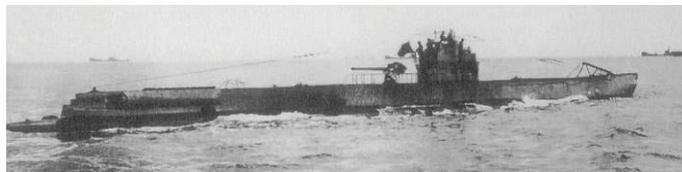
Neuer Fund auf dem Wrackfriedhof Nordsee

## Seiner Majestät U-Boot 78 entdeckt

Das Wrack des deutschen Minenleger-U-Bootes U 78 aus dem Ersten Weltkrieg ist am Grund der Nordsee gefunden worden. Dänische Taucher bargen Überreste.

Im April 2015 hat der dänische Bergungstaucher Gert Normann Andersen (66) 98 Seemeilen westlich des Leuchtturms Lyngvig in gut 40 Meter Tiefe das Wrack des deutschen U-Bootes U 78 entdeckt. Das Boot vom Minenleger-Typ UE I der Kaiserlichen Marine war am 27. Oktober 1918, zwei Wochen vor dem Waffenstillstand, vom britischen U-Boot G 2 (Kommandant: Lieutenant Laker) mit einem Torpedo versenkt worden. Dabei kamen alle 40 Besatzungsmitglieder des von Oberleutnant zur See Johann Vollbrecht kommandierten Einhüllen-Hochsee-Unterseebootes ums Leben.

Am 27. Februar 1916 bei der Vulkan-Werft in Hamburg vom Stapel gelaufen, wurde U 78 am 20. April 1916 in Dienst gestellt und der 1. U-Flottille zugeteilt. Die Bewaffnung des 56,80 Meter



U 78 gehörte zu den hochseefähigen Minenlegern, die ab 1915 für die Kaiserliche Marine gebaut wurden. Foto: U-Boot-Archiv Cuxhaven

langen, 5,90 Meter breiten und getaucht 829 Tonnen verdrängenden Bootes bestand aus zwei Minen-Ausstoß-Rohren mit maximal 38 Seeminen, zwei Torpedo-Rohren mit vier Torpedos sowie einem 10,5-cm-Geschütz. Seine Minen versenkten 16 Han-

delsschiffe mit 26.678 BRT sowie den 810 Tonnen großen, britischen Minensucher JASON.

Einzelne Teile von U 78 sollen in dem neuen Seekriegs-Museum, das im Sommer 2015 in Thyborøn am westlichen Ausgang des Limfjordes eröffnet wird, zu sehen sein.

Detlef Ollesch



Bergungstaucher Gert Normann Andersen (rechts) mit einem geborgenen Bauteil aus dem Wrack von SM U 78. Foto: picture-alliance

150 Jahre DGzRS

## Schiffsparade zum Seenotretter-Jubiläum

Mit einem Festakt im Bremer Rathaus, zwei Schiffstausen sowie einem großen Besucherprogramm feierte die DGzRS ihr 150-jähriges Jubiläum.

Den maritimen Höhepunkt des Ereignisses bildete eine spektakuläre Schiffsparade auf der Weser vor Bremerhaven. Bei echtem Seenotretter-Wetter mit

Windstärke 5 präsentierten sich Behördenfahrzeuge und mehr als 40 historische und modernste Rettungseinheiten aus neun Nationen den zahlreichen Zuschau-

ern. Älteste Teilnehmerin an der Parade war die 1920 erbaute WILH. R. LUNDREN, ein ehemaliges schwedisches Segelrettungsboot vom Typ Colin Archer.

Die einzigartige Flottenschau bildete zugleich den Auftakt zur Fachmesse Maritime Sicherheit und zum World Maritime Rescue Congress mit rund 300 Teilnehmern. Zuletzt war die DGzRS im Jahr 1959 Gastgeber der internationalen Seenotretter-Konferenz. Seinerzeit war die THEODOR HEUSS als Erfolgsmodell des schnellen Seenotkreuzers mit Tochterboot der interessierten Fachwelt vorgestellt worden. Manuel Miserok



62 Jahre Rettungstechnik in einem Bild: Versuchskreuzer BREMEN von 1953, norwegisches Rettungsboot RS 160 (Baujahr 2015) und Seenotkreuzer HERMANN MARWEDE.

Foto: Manuel Miserok

## „Die Wölfe des Atlantik“

Der ehemalige Wachoffizier auf U 227, Woldemar Triebel, ist 92 Jahre alt und fit geblieben. Das stellte er kürzlich beim Erklimmen der rund fünf Meter hohen Leiter hinauf in den Turm von U 995, das U-Boot unterhalb des Ehrenmals in Laboe, eindrucksvoll unter Beweis. Er war keine 20 Jahre alt, als er im Rang eines II. Wachoffiziers auf U 227 kommandiert wurde. Häufig war er an Bord des Bootes in Laboe, das als einziges von über 700 Einheiten dieser Baureihe den Seekrieg überdauert hat.

Am Deck und auf dem Turm war der U-Boot-Veteran seit 1945 jedoch nicht mehr. Auf allen Museums-U-Booten ist der Zugang in diesen Bereich aus Sicherheitsgründen gesperrt. Lesen Sie seine spannende Geschichte im CLAUSEWITZ SPEZIAL Nr. 10, ab 6. Juli 2015 bei Ihrem Zeitungskiosk zu erwerben. UK



## Sonderausstellung

Unter dem Motto „Faszination Nordsee - Das Meer als Lebensader“ zeigt die Kunstschau Wümmen-Wörpe-Hamme über 100 Gemälde und andere Exponate. Die Ausstellung in Lilienthal bei Bremen will die Nordsee nicht nur als Naturraum dokumentieren, sondern auch ihre Bedeutung für die Schifffahrt und die deutsche Wirtschaft insgesamt hervorheben. Die Ausstellung in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven läuft bis zum 11. Oktober 2015. HF



Nordseebrandung/Morgensimmung hat Poppe Folkerts sein Bild von 1930 genannt.

Foto: Kunstschau Lilienthal

„Legenden der See“ in Aktion im Museum

## Enkelin begegnete dem „Double“ ihres Großvaters

Die Hamburger Museumsnacht am 18. April stand in der Sammlung Peter Tamm (IMMH) unter dem Motto „Legenden der See“. Eine davon: der kaiserliche Marineoffizier Hellmuth von Mücke.

**M**elde gehorsamst, Landungszug der Emden in Stärke von drei Offizieren, sechs Unteroffizieren und 41 Mann von Bord!“ Mit dieser Meldung an den Kommandanten der SMS EMDEN begann am 9. November 1914 die achtmonatige abenteuerliche Fahrt der „Wüstenmatrosen“, die ihren Anführer Kapitänleutnant Hellmuth von Mücke zu einer maritimen Legende des Ersten Weltkriegs machte (SCHIFF CLASSIC berichtete in Ausgabe 2/2015).

Eine Begegnung mit von Mücke versprach jetzt die „Lange Nacht“ im Internationalen Maritimen Museum Hamburg am 18. April. Rund 5.000 Besucher kamen in den historischen Kai-



**Stephan-Thomas Klose im Gespräch mit Tela von Mücke, der Enkelin des berühmten Hellmuth von Mücke.** Foto: Stefanie Klose

speicher B. Sie erlebten dort von 18 Uhr bis zwei Uhr früh am nächsten Morgen berühmte Schiffe, denkwürdige Ereignisse aus der Seefahrt und bekannte maritime Persönlichkeiten aus Geschichte und Literatur, darunter Herman Melvilles Moby-Dick-Jäger Kapitän Ahab und der Nautilus-Kommandant Nemo aus Jule Vernes Feder.

Wissenschaftliche und historische Themen waren mit den Vorträgen „Expedition Meeresforschung“ (Stephanie und Holger von Neuhoff), „Entstehung der Knochenschiffe“ (Manfred Stein) und „Hellmuth von Mücke – vom Volkshelden zum Staatsfeind“ (Stephan-Thomas Klose) besetzt.

Für Stephan-Thomas Klose, der mit seinen Söhnen dramatische Szenen aus von Mückes Buch „Ayesha“ in historischen Uniformen der kaiserlichen Marine vortrug und nachstellte, hielt die Museumsnacht noch eine Überraschung parat: Tela von Mücke, die 38-jährige Enkelin des legendären Offiziers, war unter den Zuhörern seines Vortrages und bedankte sich für die überzeugende Darstellung ihres bereits 1957 verstorbenen Großvaters. Gerritt Menzel, der IMMH-Programmchef der Langen Nacht, war hochofret: „Es ist für alle Beteiligten ein Erlebnis, wenn Geschichte so lebendig wird wie in dieser Nacht im Museum.“ *Stephan-Thomas Klose*

# 165 000

Euro erbrachte die Versteigerung einer maritimen Blechspielzeug-Rarität. Ganz wenige Exemplare der AUGUSTA VICTORIA wurden vor weit mehr als 100 Jahren von Märklin gebaut (unten, siehe auch SCHIFF CLASSIC 2/2015). Als lebensgroße Vorlage für das schwimmfähige Antriebsmodell diente einer der legendären Schnelldampfer der HAPAG. 1889 in Dienst gestellt, war der Liner für die Atlantikpassage im Winter nicht rentabel und Reeder Albert Ballin kam auf die Idee, mit der AUGUSTA VICTORIA „Vergnügungsfahrten“ ins Mittelmeer und in die Fjorde nach Norwegen zu starten. Damit war die Kreuzfahrtidee geboren und die AUGUSTA VICTORIA wurde berühmt.



Foto: Auktionshaus Hohenstaufen

Erstes deutsches Polarforschungsschiff

## Fitnesskur für die GRÖNLAND

Der Förderverein des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven spendiert 40 000 Euro für einen neuen Motor und Reparaturarbeiten.

**D**as Bremerhavener Museumsschiff GRÖNLAND, ein norwegischer Küstensegler vom Typ „Nordische Jagd“ aus dem Jahr 1867, hat wieder einen funktionierenden Motor. Der 800 Kilo schwere Diesel wurde gründlich überholt. Die Deutz AG hat Ersatzteile und das Motorgehäuse gesponsert.

Auf der Bülter-Werft in Ditzum an der Ems wurden im Mai verrottete Planken am Rumpf ausgetauscht, der zudem frisch gestrichen wurde. Nach der Klassifizierung konnte das Schiff nach Bremerhaven zurück, wo es im August an der „Sail 2015“ teilnehmen wird. Die Wartungs- und Überholungsarbeiten kosteten mehr als 50 000 Euro. Der Förderverein des Deutschen Schiffahrtsmuseums übernahm 40 000 Euro.

Die GRÖNLAND war das erste deutsche Polarfor-



Foto: Inke Engelbrecht, DSM

**Crewmitglieder installieren den überarbeiteten Motor im Rumpf der GRÖNLAND.**

schungsschiff. Sie erreichte 1868 nordwestlich von Spitzbergen die nördlichste Breite, die jemals für einen Segler nachgewiesen wurde. Eine ehrenamtliche Besatzung hält die GRÖNLAND in Fahrt. *Harald Focke*



**Die GRÖNLAND gehört zur historischen Flotte des Deutschen Schiffahrtsmuseums.**

Foto: DSM