

DEQM

Ingo Heidbrink (Hg.)

Deutsches Schifffahrtsmuseum



81°45' NORD UNTER SEGELN

Die Nordische Jagt GRÖNLAND –
vom ersten deutschen
Polarforschungsschiff
zum aktiven Museumsschiff

Abbildungen Innenklappe:

Aus dem Reisebericht der
Ersten Deutschen Nordpolarexpedition
mit der Nordischen Jagt GRÖNLAND



Ingo Heidbrink (Hg.)

Deutsches Schifffahrtsmuseum

81°45' NORD UNTER SEGELN

Die Nordische Jagt GRÖNLAND –
vom ersten deutschen
Polarforschungsschiff
zum aktiven Museumsschiff

VORWORT

5

I

GESCHICHTE



DIE ERSTE DEUTSCHE NORDPOLAREXPEDITION IM JAHRE 1868

8

Reinhard Krause

Vorgeschichte 9 | Reiseverlauf 13 | Wissenschaftliche Bedeutung 15 | Weitere Entwicklungen 19

II

GEGENWART



**DIE GRÖNLAND –
VOM FORSCHUNGSSCHIFF ZUM KÜSTENFRACHTER,
FISCHEREIFAHRZEUG UND AKTIVEN MUSEUMSSCHIFF**

8

Dirk Peters

Der Verkauf 25 | Die Wiederentdeckung 27

GRÖNLAND ALS MUSEUMSSCHIFF DES DSM

29

Ingo Heidbrink

Erwerb durch das DSM 29 | Das Betriebskonzept 31 | Ehrenamtliche Crew 33
Schwimmender Botschafter 37 | Auf Reisen 39 | Auf der Werft 41

Jens Schönig

ANHANG

Service und Kontakt 47 | Autoren- und Bildnachweis, Impressum 48

DIE GESCHICHTE DER DEUTSCHEN FORSCHUNGSSCHIFFFAHRT IN DEN POLAREN REGIONEN BEGANN 1868 MIT DER NORDISCHEN JAGT GRÖNLAND.

Allein dies wäre Grund genug, dem Schiff eine Broschüre zu widmen. Zwei weitere Punkte begründen jedoch erst recht die herausragende Bedeutung der GRÖNLAND für die Schifffahrtsgeschichte und die Geschichte der Polarforschung: Zum einen erreichte das Schiff den nördlichsten Punkt der Erde, der sich für ein Segelschiff ohne Hilfsmaschine sicher nachweisen lässt. Zum anderen und noch wichtiger ist die GRÖNLAND auch fast anderthalb Jahrhunderte nach ihrer Expedition noch immer unter Segeln in Fahrt.

Als aktives Traditionsschiff ist die GRÖNLAND für das Deutsche Schifffahrtsmuseum (DSM) nicht nur schwimmender Botschafter in vielen Häfen, sondern zugleich ein wichtiges Instrument, um Kenntnisse und Fähigkeiten der Schifffahrt aus der Zeit ohne moderne Maschinenanlagen und Hightech zu erhalten.

Möglich wird all dies nur durch die Zusammenarbeit des DSM mit einer Vielzahl von Partnern, von denen an dieser Stelle vor allem das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung

genannt werden soll. Noch wichtiger ist allerdings die ehrenamtliche Crew des Schiffes, ohne deren unermüdliches Engagement die GRÖNLAND nicht auf Fahrt gehen könnte.

Tausende Gäste konnten seit den 1970er Jahren an Bord die authentische Atmosphäre eines Polarforschungsschiffes unter Segeln erleben, während die GRÖNLAND auf See sowie in in- und ausländischen Häfen für das DSM, die deutsche Polarforschung und die Seestadt Bremerhaven Flagge zeigte.

Seit der Grundsanierung im Jahr 2004/05 ist die GRÖNLAND wieder uneingeschränkt gerüstet, um die nächsten Jahrzehnte aktiv zu segeln.

Das DSM und die Crew der GRÖNLAND freuen sich, auch Sie künftig weiterhin an Bord des ersten deutschen Polarforschungsschiffes begrüßen zu können.

Bremerhaven, im Frühjahr 2005

Geschäftsführender Direktor Deutsches Schifffahrtsmuseum



Prof. Dr. Lars U. Scholl

Obmann der Crew

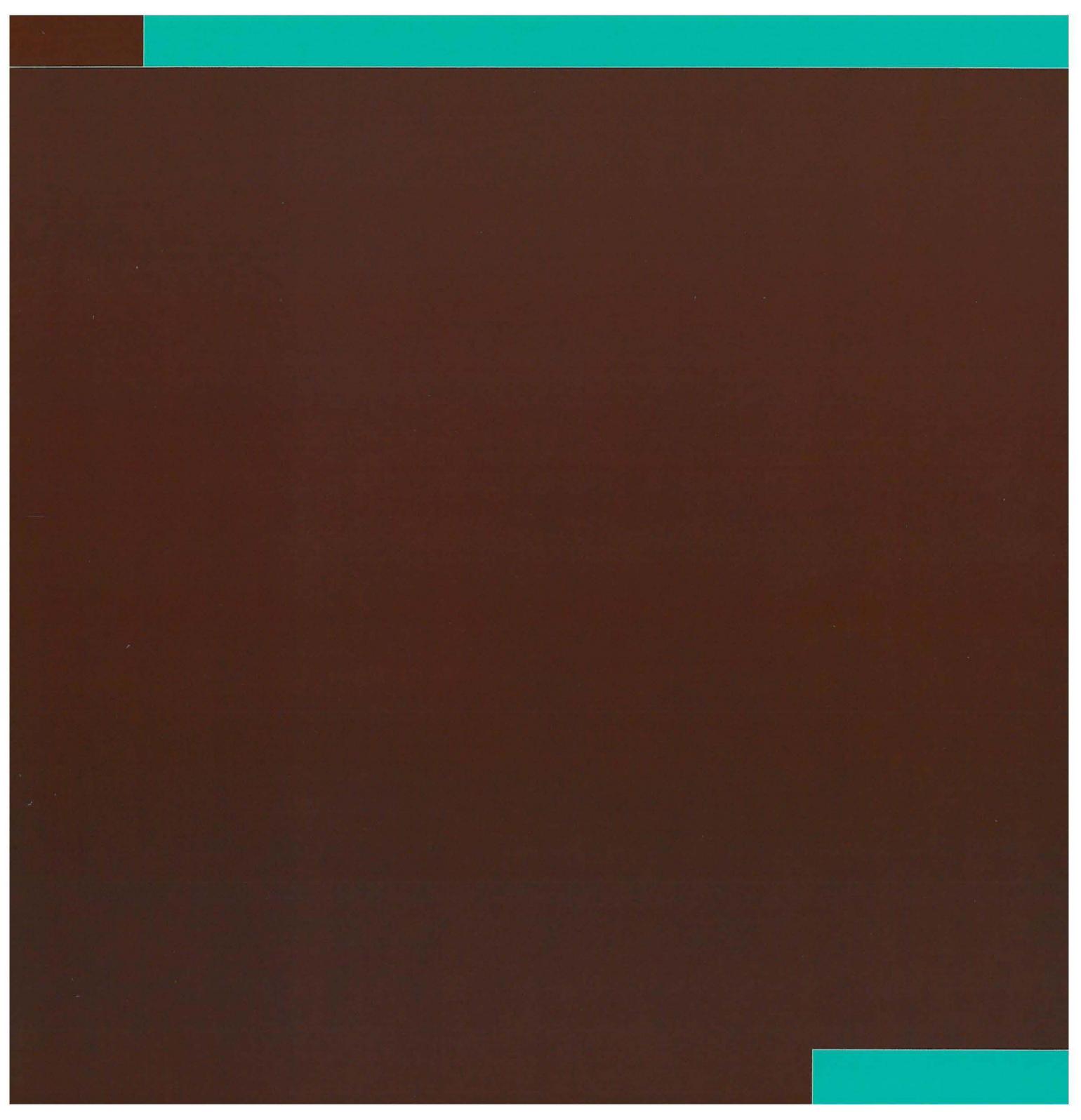


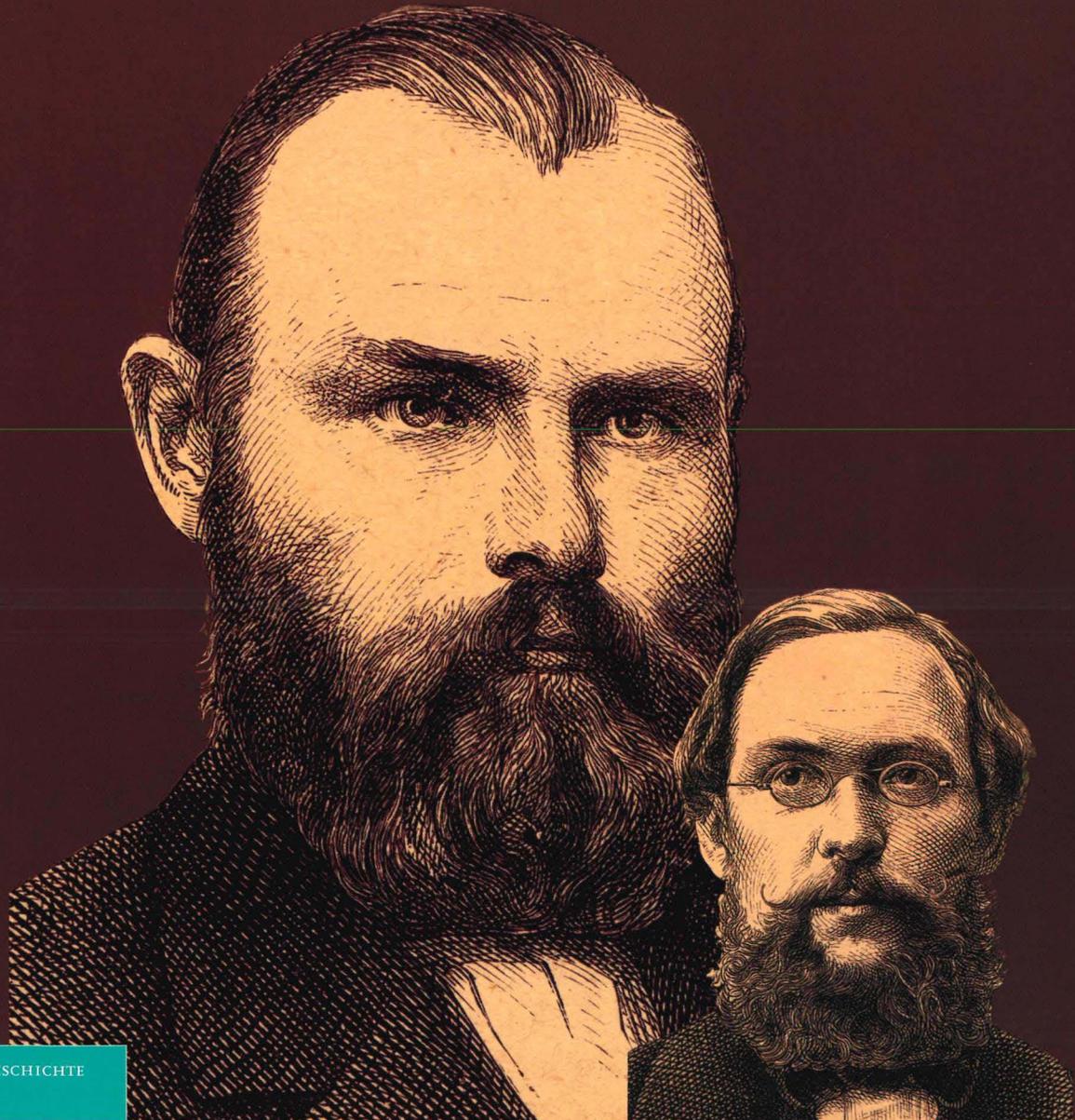
Jens Beneken

Herausgeber



PD Dr. Ingo Heidbrink





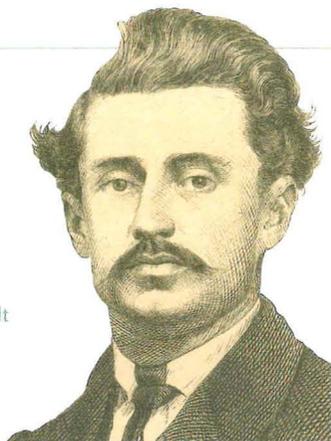
Heck- und Seitenansicht der GRÖNLAND im Bauzustand des Jahres 1868



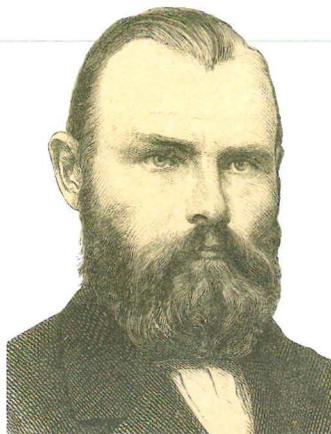
DIE ERSTE DEUTSCHE NORDPOLAREXPEDITION WAR BEREITS TEIL DER MODERNEN POLARFORSCHUNG, DIE IN DER ZWEITEN HÄLFTE DES 18. JAHRHUNDERTS BEGANN ...

Zur Vorgesichte der Expedition ...und deren erste Expeditionen in Zusammenhang mit dem Entdeckungs- und Eroberungsdrang der europäischen Nationen standen. Es ging zunächst noch um ganz fundamentale Fragen der Geographie wie z.B.: Gibt es ein Südland – eine Terra Australis? Wie und wo treffen sich die Kontinente Amerika und Asien? Wie ist Grönland mit Amerika verbunden und wie sehen die nördlichen Begrenzungen dieser Landmassen aus? Diese Fragen waren Mitte des 19. Jahrhundert keineswegs beantwortet, aber doch soweit eingegrenzt, dass man sich über die wirtschaftliche Bedeutung weiterer Entdeckungen keine Illusionen mehr machte. Trotzdem begann bald darauf wieder eine verstärkte Expeditionstätigkeit. Die Motivlage hatte sich jedoch geändert. Nicht, dass nicht noch eine Fülle von geographischen Entdeckungen zu erwarten gewesen wäre und es auch weiterhin wirtschaftliche Erwartungen gab, aber andere Fragestellungen waren mindestens gleichberechtigt. Aus der Geographie sonderten sich Spezialgebiete ab: Meteorologie, Geophysik/Geomagnetik, Ozeanographie/Bathymetrie sowie die Geologie und Biologie der Meere und der Polargebiete. All diese wissenschaftlichen Entwicklungen standen in enger Wechselbeziehung mit dem Fortschritt der Technik, der sich insbesondere in der Seeschifffahrt manifestierte. Als die GRÖNLAND auslief, durchpflügten bereits Dampfer

die Meere, obwohl die technische Entwicklung der Segelschifffahrt noch nicht beendet war. Die Beteiligung der Deutschen an der Polarforschung wurde durch einen einzigen Mann initiiert, den Geographen und Publizisten August Petermann (1822-1878). Er hatte sich zunächst erfolgreich in der Afrikaforschung engagiert, bevor er seine Aufmerksamkeit verstärkt den Polargebieten widmete. Petermann war in erster Linie Kartograph, für den Entdeckungen, die man in Karten einzeichnen und – wo möglich – noch mit deutschen Namen benennen konnte, von allergrößter Bedeutung waren. Er selbst hatte keinerlei Expeditionserfahrung und offenbar auch nur wenig Ambitionen in dieser Richtung. Er wäre aber gerne der Eroberer des Nordpols am Schreibtisch geworden. Um dieses Ziel zu erreichen, waren zwei Methoden denkbar: Man lieferte ein technisches Gerät, mit dem alle Hindernisse überwunden werden können oder man zeigte einen Weg auf, der die Hindernisse umgeht. Aus naheliegenden Gründen konnte Petermann nur auf die zweite Methode verfallen. Er postulierte zunächst einmal ein offenes Meer, in das man nur gelangte, wenn man zuvor einen Treibeis- oder gar Packeisgürtel überwunden hatte. Deshalb war es auch noch niemandem gelungen, den Pol zu erreichen. Allerdings, so Petermann, müsse man nur dicht unter die Küste von Ostgrönland gehen, da er für dieses Gebiet einen eisfreien



Richard Hildebrandt



Carl Koldewey

Streifen voraussagte (den es stellenweise in der Tat gelegentlich gibt), auf dem man beliebig weit nach Norden segeln könnte. Da er zudem die Idee hatte, Grönland erstrecke sich – eben am Pol vorbei – bis vor die Bering Straße, wäre so die Reise zum Pol nur noch ein Kinderspiel. Eine weitere Lücke oder Verdünnung im Packeisgürtel, durch die man gegebenenfalls wieder in den Atlantik käme, sollte sich östlich von Spitzbergen befinden.

Petermanns Agitation für eine Nordpolarfahrt begann im Juni 1865 auf einer »geographischen Versammlung« in Frankfurt/M. Noch im selben Jahr wurde durch den Marineoffizier Reinhold Werner (1825-1909) ein Expeditionsdampfer gechartert, der allerdings noch in der Elbe mit Maschinenschaden liegen blieb, was das ganze Polarforschungsunternehmen in Misskredit brachte.

Petermann verfolgte dann den Plan, eine staatliche Expedition, getragen von Preußen und Österreich, zu organisieren. Diese Bemühungen waren nicht erfolgreich, aber er wurde zu einer Anhörung durch hochrangige Vertreter der preußischen Marine geladen. Vor dieser Expertenkommission gab Petermann ein eher klägliches Bild ab, was aber König Wilhelm I. nicht davon abhielt, eine Polarexpedition anzuordnen. Allerdings brachte das Frühjahr 1866 Krieg zwischen Preußen und Österreich und ermöglichte in der Folge die Gründung des Norddeutschen Bundes. Durch diese Ereignisse wurden die preußi-

schen Polarforschungsambitionen verdrängt.

Petermann aber hatte seine Pläne nicht ad acta gelegt. Bei ihrer Verwirklichung kam ihm entgegen, dass der Norddeutsche Bund eine stürmische wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung durchmachte, die insbesondere auch die Schifffahrtsbranchen erfasste.

Petermann, der in Gotha ansässig war und selbst keine Erfahrungen im Bereich der Seefahrt hatte, war u.a. mit dem Direktor der Bremer Seefahrtsschule, Arthur Breusing (1816-1892), bekannt. Dieser konnte nicht nur geeignete Leute für eine geplante Polarforschungsaktion benennen, sondern war auch an der Bewältigung grundsätzlicher Organisationsprobleme beteiligt. Ein weiterer, sehr wichtiger Unterstützer wurde Wilhelm von Freeden (1822-1894), der Gründer der Norddeutschen Seewarte und späterer Bearbeiter der wissenschaftlichen Expeditionsergebnisse.

Eine eigene Geschichte hat die Finanzierung der Expedition. 1867 schritt der deutsche Nationalverein zur Selbstauflösung, da er sein Ziel, die Vereinigung Deutschlands zu fördern, nach der Gründung des Norddeutschen Bundes als erreicht ansah. Dieser Verein verfügte jedoch über erhebliches Kapital aus seinen Flottengeldsammlungen, das nun einer großen nationalen Aufgabe zufließen sollte. Petermann

DIE ERSTE DEUTSCHE NORDPOLAREXPEDITION IM JAHRE 1868



August Petermann

und Breusing waren der Meinung, dass dieses Kriterium auf eine deutsche Polarexpedition zutreffe und hofften auf Gelder. Natürlich war die Enttäuschung groß, als man erfahren musste, dass aus dieser Quelle nichts kommen würde. Mitten in dieser Enttäuschungsphase, am 24. November 1867, gingen 500 Taler, damals ein mittleres Jahresgehalt, von einem prominenten Spender ein. Petermann leitete hieraus richtigerweise ab, dass die öffentliche Meinung positiv zu dem Gedanken einer deutschen Polarexpedition stand. Sein Entschluss, die großen Pläne fallen zu lassen und auf eigenes Risiko eine kleine Expedition im Frühjahr 1868 auszusenden, muss von diesem Zeitpunkt an festgestanden haben. Ursprünglich hatte Petermann als Leiter der Expedition den in österreichischen Diensten stehenden Marineoffizier Carl Weyprecht (1838-1881) im Auge. Aus gesundheitlichen Gründen musste dieser aber von der Teilnahme Abstand nehmen. Auf Empfehlung Breusing's bestellte Petermann daraufhin Carl Koldewey (1837-1908) zum Expeditionsleiter. Sein Stellvertreter wurde Richard Hildebrandt (1843-1911).

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Petermann noch nicht mehr als die besagten 500 Taler in der Kasse und sein Spendenaufruf begann sich nur langsam auszuwirken. Aber die Zeit drängte. Auf Zuraten von Bremer Experten beschloss man den Ankauf einer Nordischen Jagt in Norwegen. Bereits am ersten

Tage seines Aufenthaltes in Bergen, am 9. April 1868, konnte Koldewey ein fast neues, gutes Schiff finden, das allerdings noch eisverstärkt und in seiner Ausrüstung komplettiert werden musste. Am 24. Mai verließ das von Koldewey auf den Namen GRÖNLAND getaufte Schiff den Hafen von Bergen.

An Bord befanden sich 12 Personen, jedoch kein Wissenschaftler.



Die GRÖNLAND in einer Darstellung des Grafikers Michael Wolff, Bremerhaven

Die sieben deutschen Matrosen der Ersten Deutschen Nordpolarexpedition im »Eismeerostüm«



PETERMANN LEBTE IN DER VORSTELLUNG, DASS DIE EXPEDITION UNTER DER KÜSTE OSTGRÖNLANDS HOHE BREITEN ERREICHEN WÜRDE.

In einem Brief an Koldewey heißt es z.B.:

Der Reiseverlauf *»Erstreckt sich Grönland nördlicher als 81° N. Br., dann mögen Sie auch das Land von diesem Breitengrad an nach mir taufen, aus deutsch-nationalen Gründen, weil man mich im Auslande wegen dieser Annahme öffentlich lächerlich zu machen gesucht hat.«*

Und in den Instruktionen, die Koldewey von Petermann bekam, liest man unter §12:

»Erstreckt sich die Ostküste so weit nach Norden so wird auch hier mit verhältnismäßiger Leichtigkeit 10 bis 20 Breitengrade vorgedrungen werden können, und das bringt uns in die Nähe des Poles oder darüber hinaus. Findet ein solcher Fall statt, so wäre es dem Befehlshaber anheim gestellt, ..., ob die Fahrt noch weiter der Bering-Strasse zu fortzusetzen und vielleicht das von den Amerikanern im vorigen Jahre entdeckte Land nördlich der Bering Strasse zu erreichen wäre.«

Koldewey selber hegte sehr viel zurückhaltendere Erwartungen. Sein vordringlichstes Ziel war das Erreichen der Sabine Insel (bei 75°N vor der Grönländischen Ostküste).

Der Reisebeginn verlief gut, in der ersten Woche wurden 10 Breitengrade gemacht, wobei Spitzengeschwindigkeiten von über 10 kn gesegelt wurden. Bei 74°45'N, 7°W stieß man auf die Eisgrenze. Ein erster Versuch, den eisführenden Ostgrönlandstrom zu queren, misslang. Beschädigungen des Schiffsrumpfes wurden repariert, während man

im Eis eingeschlossen lag (75°N, 13°W). Vom Strom nach Süden versetzt, konnte man sich erst um 73°N wieder aus dem Eis herausarbeiten. Vorher gelang es, die DIANA aus Hull und weitere Schiffe zu sprechen, so gelangten Nachrichten von der Expedition nach Gotha. Die Auskünfte, die Koldewey von seinen Kollegen über die Eisverhältnisse bekam, waren ungünstig. Nachdem man eine Weile vergeblich auf eine Lockerung des Eisstromes gewartet hatte, um endlich nach Westen zu kommen, wurde von Koldewey NO-Kurs befohlen und in einer knappen Woche nach Spitzbergen versiegelt. Aber auch hier warteten auf die Expeditionsteilnehmer nur Enttäuschungen. Der Versuch, südlich der Inselgruppe nach Osten zu segeln, um dann auf Nordkurs zu dem in der Instruktion erwähnten »Gillis Land« (damit war vermutlich Kvitoya oder Ostrov Victoria gemeint) vorzustoßen, wurde durch die Eislage vereitelt. Endlich gelang es wenigstens, den Belsund auf Spitzbergen zu erreichen, wo Wasser und Ballast genommen wurde. Nach einem Jagdausflug wurde die Reise nach Norden fortgesetzt – bis 80°30'N, 6°35'E, wo Nebel und schwache Winde das Fortkommen erschwerten. Man traf hier den Walfänger JAN MAYEN aus Peterhead. Dessen Kapitän Martin machte Koldewey gute Hoffnungen, indem seine Aussagen in Betreff des Eises auf 74°N. günstig lauteten. Inzwischen schrieb man

Reiseverlauf der Ersten Deutschen Nordpolarexpedition

den 18. Juli. Koldewey entschloss sich, wieder nach Süden zu gehen. Nach kleinen Zwischenfällen erreichte man in rascher Fahrt das Zielgebiet um 75°N und kam auch so weit westlich, dass man die grönländische Küste sehen konnte, aber die Vorfreude wurde erstickt, als man erkennen musste, dass das vermeintlich offene Wasser in Wirklichkeit eine zusammenhängende Eisdecke war (4./7. August, 73°24,8'N, 17°22'W):

»Unsere Hoffnung, die Küste zu erreichen, war jetzt vollständig zerstört. In den letzten Tagen war es uns klar geworden, dass eine Möglichkeit dazu in diesem Jahr mit den Mitteln, die uns zur Verfügung standen, nicht mehr vorhanden war Ich musste mich daher, wengleich mit dem größten Widerstreben, entschließen, der Küste den Rücken zu kehren.«

Dieser Entschluss wurde ausgeführt, aber jetzt zeigte sich, dass der beschädigte Steven die Fahrt des Schiffes hemmte. Am 18. August hatte man dennoch Spitzbergens Nordkap umrundet. Weit und breit war kein Eis in Sicht! Nach einem Erfahrungsaustausch mit den Walrossjägern Mak und Tobiesen entschloss sich Koldewey, in die südliche Hinlopenstraße zu segeln. Es wurden einige neue Inseln entdeckt und die schwedischen Vermessungen der Region erweitert. Leider war es nicht möglich die Hinlopenstraße südöstlich zu verlassen, um doch noch »Gillis Land« zu erreichen, wie er es sich



vorgestellt hatte. Nach dem Verlassen der Hinlopenstraße wurde noch bis zu einer Breite von 81°4,5'N aufgekreuzt (15. September), bevor man den Bug nach Süden richtete. Nach kurzem Aufenthalt in Bergen erreichte man die Wesermündung am 9. Oktober, rechnete aber wegen der widrigen Winde nicht mit einem schnellen Einlaufen in Bremerhaven.

»Zu unserer großen Freude kam uns indes Herrn Rosenthals Schleppdampfer DIANA entgegen, der uns ohne weiteres ins Schlepptau nahm und in wenigen Stunden nach Bremerhaven brachte, wo wir auf eine so großartige Weise empfangen wurden, wie wir es uns wahrlich niemals hätten träumen lassen.«

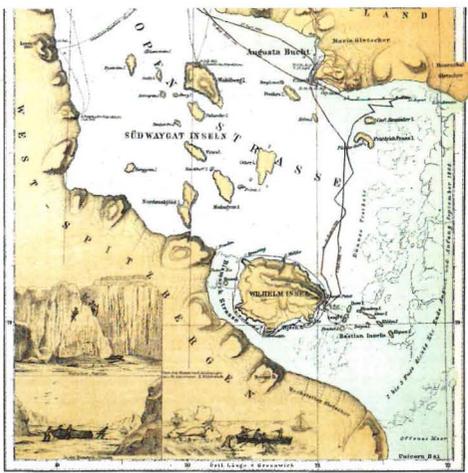
BEI EINER BETRACHTUNG DER WISSENSCHAFTLICHEN ERGEBNISSE DER EXPEDITION SPIELT DIE AUSARBEITUNG FREEDENS AUS DEM JAHRE 1869 EINE WESENTLICHE ROLLE.

Zu den
wissenschaftlichen
Ergebnissen,
Würdigung
der Expedition

Freeden begnügte sich nicht mit einer Aufarbeitung und Katalogisierung der umfangreichen meteorologischen, hydrographischen, nautischen und »magnetischen« Daten, sondern er versuchte mehrfach, aus diesen allgemeine Schlüsse zu ziehen. Diesbezüglich ist besonders der Versuch zu erwähnen, die vorherrschenden Winde im hohen Norden in ein globales Schema einzuordnen. Die Eissituation des Jahres 1868 im Nordmeer, speziell den ungewöhnlich breiten Eissaum vor der grönländischen Küste, führte Freedend durch Vergleich der beobachteten Lufttemperaturen mit einer Isothermenkarte weniger auf ungünstige Winde, als vielmehr auf eine gravierende Anomalie der Sommermitteltemperaturen im Bereich Grönland-Spitzbergen zurück. Die als Vergleichsgrundlage benutzte Isothermenkarte stammte von dem international anerkannten Meteorologen Heinrich Wilhelm Dove (1803-1879). Von den allgemeinen Bemerkungen Freedens seien folgende herausgegriffen: Die Prognose eines Spitzbergen-Tourismus, Gedanken zur Wahrscheinlichkeit eines landfreien Polarmeeres mit einem Vorschlag zur Erreichung des Poles, ferner der Hinweis darauf, dass es keinen Beweis dafür gebe, dass die See in der Nähe der grönländischen Küste für einen Vorstoß per Schiff nach Norden der geeignete Weg sei. Erwähnenswert sind auch die Tagebuchauszüge mit der täglichen Mittagsposition und meteorologischen

Angaben und Bemerkungen. Die in Freedens Arbeit vorgestellten Messungen betreffen im Einzelnen:

1. Strömungsverhältnisse: 54 numerische Werte werden angegeben (Tagesmittelwerte der Oberflächenströmung), wobei der Schwerpunkt der Beobachtungen die grönländische Küste betrifft.
2. Isothermenkarte der Oberflächentemperatur des Nordmeeres, die für den Zeitraum Juli, August, September repräsentativ sein soll. Es werden nicht nur die während der Expedition im vierstündigen Abstand ermittelten Werte verarbeitet, sondern auch Werte von norwegischen Küstenstationen.
3. Lotungen mit Aufnahme von Grundproben wurden 39 mal durchgeführt. Sechs Lotversuche blieben erfolglos, da kein Grund gefunden wurde. Die tiefste erfolgreiche Lotung fand auf 546 m Tiefe statt. Die maximale mögliche Lottiefe betrug etwas über 700 m.
4. »Tiefseetemperaturmessungen« wurden bis zu einer Tiefe von 310 m durchgeführt, 24 Stationswerte werden angegeben. Diese zeigen nach Freedend u.a. eine Überflutung des Polarstromes durch den nördlich abzweigenden Arm des Golfstrom.
5. Winde und Wettererscheinungen werden, in tabellarischer Form geordnet, übersichtlich präsentiert.
6. Es wird der Versuch gemacht, die Messwerte von Luftdruck, Lufttemperatur, Nebel und Niederschlag in Beziehung zu setzen.
7. »Magnetische« Messungen beziehen sich nur auf die Feststellung der Deklination. In Kenntnis der einschränkenden Bedingungen wird die Qualität einzelner Messungen diskutiert und aus 50 Messwerten eine Isogonenkarte (Karte der Linien gleicher Missweisung) abgeleitet sowie versucht, diese an ältere Arbeiten anzupassen.



Karte aus dem Bericht der Ersten Deutschen Nordpolarexpedition von August Petermann mit Routenverlauf

Dass auf Spitzbergen Gesteinsproben gesammelt wurden, geht aus Koldeweys Bericht hervor, auch wurde Treibholz zur Untersuchung seiner Herkunft aufgefischt. Wer diese Proben bearbeitet hat und ob Publikationen hierüber erschienen sind, ist nicht bekannt. Verschiedene Versteinerungen hatte Koldewey an Prof. Carl Seebach (1839-1878) aus Göttingen, zur Bearbeitung übergeben; um Pflanzenversteinerungen aus arktischen Gebieten bemühte sich auch Oswald Heer (1809-1883) aus Zürich. Freedon sagt allerdings in der Einleitung zu seiner Arbeit, dass für merkantile, ethnographische, zoologische, mineralogische, geologische und botanische Zwecke die Expedition nahezu nichts beitragen konnte.

Zu den wissenschaftlichen Ergebnissen sind auch die Vermessungen in Ostspitzbergen und an der Westküste von Nord-Ost-Land zu rechnen, die durch Petermann bearbeitet wurden. Dadurch erinnern eine Reihe von geographischen Namen in der Hinlopenstraße noch heute an die Erste Deutsche Nordpolarexpedition. Petermann machte keine Angaben zur Datenbasis der Karte. Hierüber informiert aber mit vielen Einzelheiten ein Brief Koldeweys an Petermann vom 2. November 1868, laut dessen als astronomisch bestimmte Fixpunkte Thumb Point und die Landspitze der Deutschen Bucht (vermutlich ist damit Cap Torell gemeint) dienten. Die Fehlerbreite dieser Ortsbestimmungen,

die aus mehreren Beobachtungen gemittelt wurden, gibt Koldewey mit 1 Bogensekunde in der Breite (185 m) und mit 1 Bogenminute in der Länge (338 m) an. Zu den wissenschaftlichen Ergebnissen im weiteren Sinne ist auch Koldeweys Reisebericht selbst zu rechnen. Nicht zu übersehen ist, dass Koldewey wichtige Werke über Fahrten ins Nordpolarmeer zitiert. Seine Reflexionen über Stromursachen und über das Deviationsproblem sind durchaus lesenswert und zeigen sein wissenschaftliches Niveau. Trotz der relativen Kürze dürfte dem Bericht ein guter Platz in der Liste der »klassischen« Polarreiseberichte zustehen.

Bei einer Bewertung der Ersten Deutschen Nordpolarexpedition darf eine Würdigung der seemännischen Leistung Koldeweys und seiner Besatzung nicht fehlen. 3.500 sm zum Teil in wenig bekannten Seegebieten unter harten Wetter- und Eisbedingungen ohne ernsthafte Zwischenfälle zu überstehen, beweist eine umsichtige und kenntnisreiche Führung des Schiffes, wobei besonders zu berücksichtigen ist, dass die Schiffsführung permanent durch Beobachtungstätigkeit beansprucht wurde.

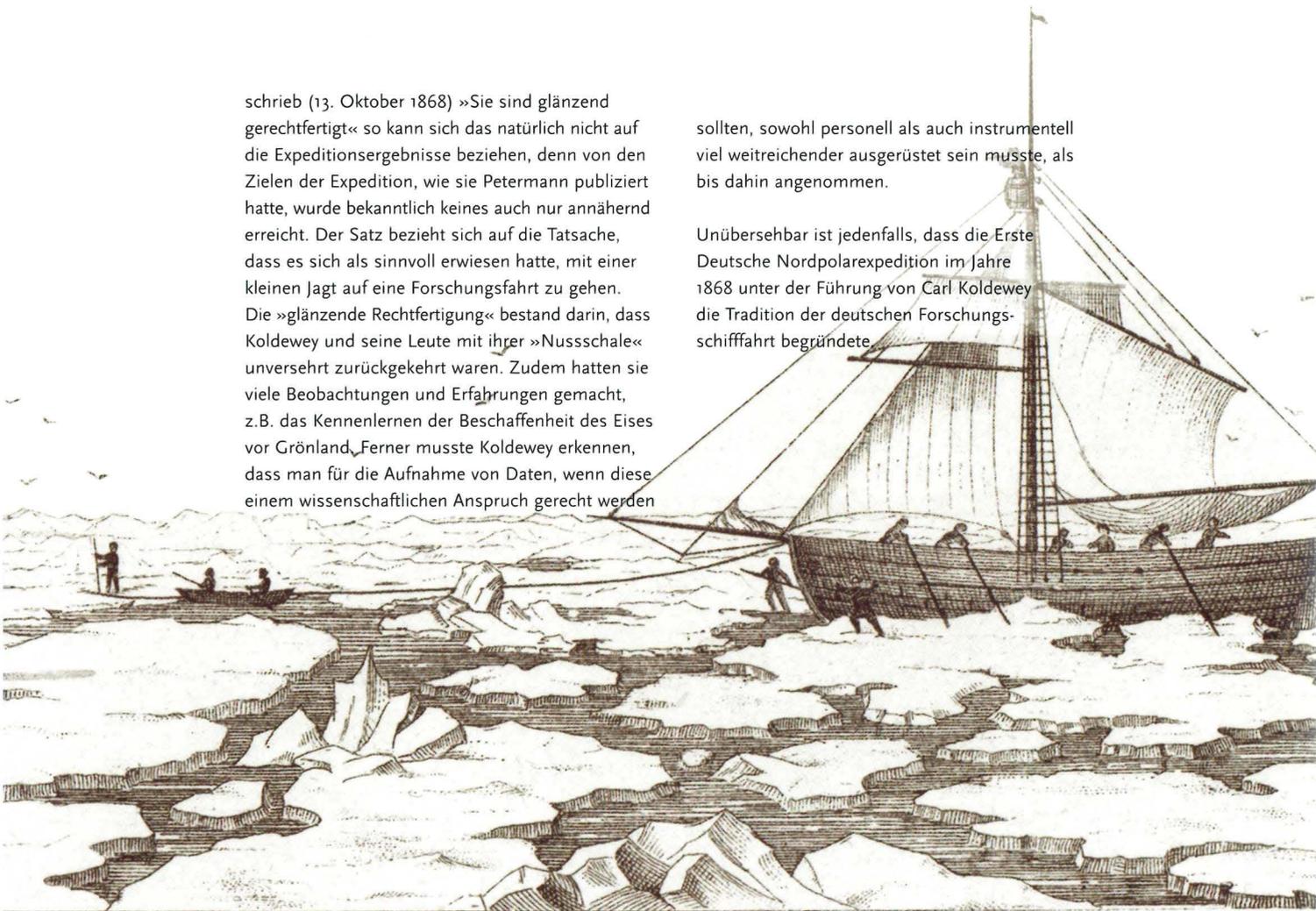
Dass Koldeweys Leistung auch von seinen Zeitgenossen anerkannt wurde, ist hervorzuheben, da später von Petermann abwertende Urteile verbreitet wurden. Wenn Breusing beispielsweise unmittelbar nach der Expedition an Petermann

GRÖNLAND im Eismeer, nach Zeichnungen von R. Hildebrandt

schrieb (13. Oktober 1868) »Sie sind glänzend gerechtfertigt« so kann sich das natürlich nicht auf die Expeditionsergebnisse beziehen, denn von den Zielen der Expedition, wie sie Petermann publiziert hatte, wurde bekanntlich keines auch nur annähernd erreicht. Der Satz bezieht sich auf die Tatsache, dass es sich als sinnvoll erwiesen hatte, mit einer kleinen Jagt auf eine Forschungsfahrt zu gehen. Die »glänzende Rechtfertigung« bestand darin, dass Koldewey und seine Leute mit ihrer »Nusschale« unversehrt zurückgekehrt waren. Zudem hatten sie viele Beobachtungen und Erfahrungen gemacht, z.B. das Kennenlernen der Beschaffenheit des Eises vor Grönland. Ferner musste Koldewey erkennen, dass man für die Aufnahme von Daten, wenn diese einem wissenschaftlichen Anspruch gerecht werden

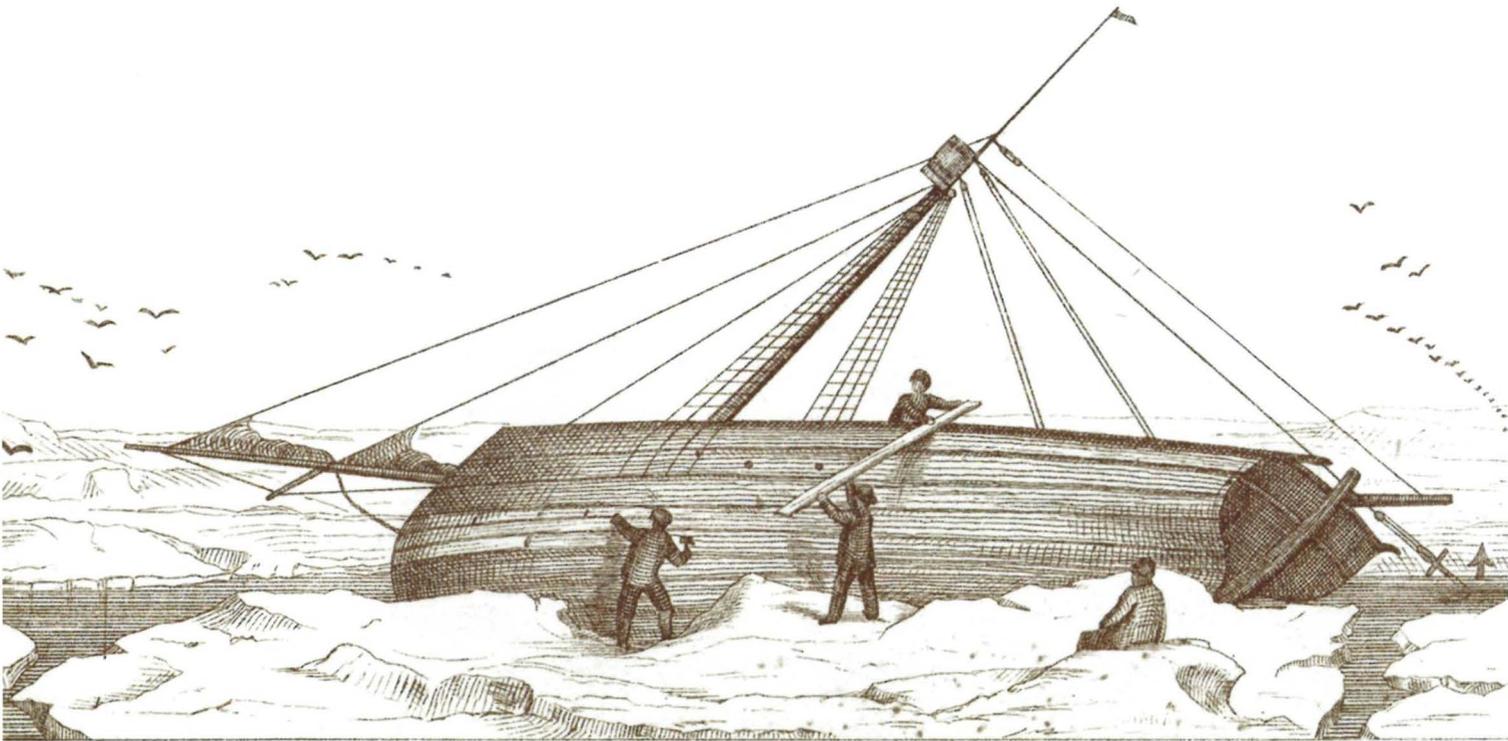
sollten, sowohl personell als auch instrumentell viel weitreichender ausgerüstet sein musste, als bis dahin angenommen.

Unübersehbar ist jedenfalls, dass die Erste Deutsche Nordpolarexpedition im Jahre 1868 unter der Führung von Carl Koldewey die Tradition der deutschen Forschungsschiffahrt begründete.



Fahrt im Eise.

Szenen aus dem Expeditionsverlauf nach Zeichnungen von R. Hildebrandt



Verstärkung des Schiffes während der Besetzung im Eise.

ANLÄSSLICH DER GLÜCKLICHEN REISE DER GRÖNLAND RICHTETE DER BREMER SENAT
EINE GROSSE FEIER AUS,

Weitere
Entwicklungen

an deren Rande Zukunftspläne für weitere Forschungsreisen geschmiedet wurden. Schon am 15. Juni 1869 konnte von Bremerhaven aus die zweite deutschen Nordpolarexpedition mit den Schiffen GERMANIA und HANSA aufbrechen. Auf dieser Expedition gab es dramatische Ereignisse, u.a. den Verlust der HANSA, trotzdem kam die Expedition zu einem guten Ende und die wissenschaftlichen Ergebnisse konnten sich sehen lassen.

Zwischen Koldewey und Petermann kam es zu einem tiefgreifenden Bruch, der letzterem zuzuschreiben war, da Petermann nicht einsehen wollte, dass seine Polar-Hypothesen nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmten.



In der Bismarck-Strasse.

9. Die Bastian-Inseln. Lage und Beschaffenheit des Eises. Umgebung von Thumb Point. Die Bismarck-Strasse; die Gezeiten daselbst. Sturm aus Osten. Rückkehr nach der Augusta-Bucht. Erreichung der Breite von $81^{\circ} 5' N$.

Das Wetter war am 1. September zu einer Besteigung der östlichen Anhöhe auf der Wilhelm-Insel nicht besonders günstig, es war neblig und die Luft meist dick von Schnee, der Wind blies stark aus Norden. Ich fuhr mit dem Boote nach Kap Ule, um nach frischem Wasser zu suchen, da wir darauf Bedacht nehmen mussten, unsere Fässer bei Zeiten zu füllen; doch vergebens. Wohl rieselten einige Quellen vom Berge herunter, doch lief das Wasser so spärlich und war überdiess so schmutzig, dass wir nur im äussersten Nothfalle davon hätten Gebrauch machen können. Wir segelten nun nach den Bastian-Inseln, die auf den bisherigen Karten nicht verzeichnet waren, theils um weiter nach frischem Wasser zu suchen, theils um sie aufzunehmen.

Die Strömung, die bei Thumb Point nicht viel über eine Seemeile in der Stunde läuft, wurde in der Nähe dieser Inseln sehr heftig, das Wasser wirbelte förmlich um die einzelnen Landspitzen herum und zwischen den Inseln hindestärker als an der westlichen Seite, wo wir mit dem Schiffe krachend gegen Blöcke, die auf dem Grunde festlagen, gescheudert, wo sie sich steil aufrichteten, um dann mit donnerndem Geräusche zerschmettert ins Meer zurückzufallen.

Nie hatte ich etwas Ähnliches gesehen; es war ein grossartiger Anblick. Wir hatten Mühe, uns mit dem Boote hindurch zu winden, und mussten uns sehr vor den gestrandeten Blöcken in Acht nehmen. Durch geschicktes Steuern gelang es uns indess bald, dicht unter Land bei der Insel anzukommen, die nach Dr. Petermann's langjährigem Freunde Henry Lange benannt worden ist. Steile Klippen starteten uns überall entgegen, doch fanden wir eine ganz kleine Einbucht, wo wir das Boot sicher festlegen und landen konnten.

Wir kletterten die etwa 50 Fuss hohen, steilen und wild aussehenden Felsen hinauf und konnten nun unsere Umgebung etwas näher betrachten. Eine traurigere und ödere Gegend kann man sich nicht wohl vorstellen: überall nackte, wild über einander geworfene, dunkle Felsen ohne eine Spur von Erde oder Vegetation. Alles war todt und öde. Die Kanäle zwischen den einzelnen Inseln, wenigstens den östlich gelegenen, waren mit Eis ausgefüllt, dessen blendend weisse Farbe einen seltsamen Contrast gegen die düsteren Klippen bildete; auch weiter nach Sü-

den zu war nur eine ununterbrochene Eisfläche zu sehen, die offenbar mit dem Festlande zusammenhing.

An der Südseite der Henry Lange-Insel entdeckten wir zwischen den Klippen in nicht allzu grosser Höhe über der Meeresoberfläche ein schönes Wasserbassin, allerdings mit einer zwei- bis dreizölligen Eiskruste bedeckt, aber ziemlich gross und tief genug, um auf schönes Wasser schliessen zu lassen. Wir schlugen in der Mitte ein Loch und fanden das Wasser krystallrein und wolfschmeckend. Es war allerdings mit grossen Schwierigkeiten verbunden, hier die Fässer hinauf zu schaffen und zu füllen, und es schien uns erst kaum ausführbar, doch bei näherer Untersuchung fanden wir dicht dabei eine gute und geschützte Stelle für das Anlegen des Bootes und die Fässer allmählich und platt aufsteigend. Ich gab daher Herrn Sengstacke, der bei mir war, die nöthigen Anweisungen, um noch an demselben Nachmittag hier einige Fässer mit Wasser zu füllen.

Da nichts Bemerkenswerthes weiter in dieser Einbucht zu sehen war, was uns hätte einladen können, noch länger zu verweilen, so kehrten wir bald wieder an Bord zurück. Die Tiefe des Meeres ist überall beträchtlich in der Nähe dieser Inseln; ich fand in Bootlänge von den Klippen 7 Faden und etwas weiter ab 15 bis 20 Faden.

Am folgenden Morgen (2. September) fuhr ich nach Kap Ule, wo ich Behufs Aufnahme der südlichen Hälfte der Wilhelm-Insel eine Basis mass und Peilungen nach den Inseln und hervorragenden Punkten des Landes nahm. Weiter in die Bai hinein war ausser den Blöcken, die sich beinahe unausgesetzt von dem grossen Hochstetter-Gletscher lösten, wenig Treibeis zu sehen, und wenn wir noch einen geschützten Ankerplatz nöthig gehabt hätten, so hätten wir hier nur hinein segeln und eben hinter der Landspitze ankern können.

Ich hatte die Absicht, meine Untersuchungen noch weiter auszudehnen, doch kam gegen Mittag die Sonne so schön davor, dass ich an Bord zurückkehrte, um vorerst astronomische Ortsbestimmungen zu machen. Aus einer sehr guten Meridianhöhe ergab sich die Breite von Thumb Point zu $79^{\circ} 2' 1 N$. Nachmittags nahm Herr Hildebrandt eine Reihe von Sonnenhöhen, woraus wir nach unserem Chromometer die Länge zu $21^{\circ} 4' O$. fanden. Die Deklination des Kompasses ergab sich zu $10^{\circ} 24' W$.

Nachmittags bestieg ich den mehr als 1000 Fuss hohen Berg am Kap, um nach dem Zustande des Eises zu sehen.

Die Bastian-Inseln. Obgleich an dieser Stelle Eis, war doch das Eismass so gering, dass die Arbeit mühsame Arbeit und oben auf dem Kamme alter zusammengefro-

Es war ein klarer SO. genoss ich eine zu und nördlich über dem neblig, so dass die Gillie-Land aber die Berge von Barents-Ulcorn-Bai zeigte Wasser einige Meilen her nirgends eine mit dem offenen Meer. Das Eis lag fest auf den Bastian-Inseln und gen ununterbrochen Kap Oetker. A so weit das Auge entdeckte.

Nach meine etwa bis zum 2. gebrochen und schiffbare Kar mehr erweiter Barents-Land; blick niederg binnen der noch mit 8 Eismassen durchgang

Kapitän meine Meise scheinlich dem Weis Verfalls würde.

Geschah damit zu dann die seltsam es aber Gegend forsch doch : des S klar. wend

age und Beschaffenheit des Eises. Umgebung von Thumb Point &c. &c. 49

g frei von Schnee und
en des durchgeweichten
ie steilen Abhänge eine
über eine Stunde Zeit
is lag einige Fuss hoch

vorzüglich nach Süden und
Aussicht. Mehr nach Osten
pen-Strasse hin war es in-
Kap Torell erkennen, von
decken konnte. Die hohen
n deutlich zu sehen. In
, wenigstens gut schiffbares
ten zu, doch war rund um-
noch so schmale, Verbindung
inlopen-Strasse zu entdecken.
dem Weissen Berge und den
n hier in einem grossen Bo-
is einige Meilen östlich von
den zu am Barents-Lande war,
unte, kein offenes Wasser zu

a Schätzung stand das feste Eis
ide, westwärts davon war es auf-
den Flarden zeigten sich viele
h der Strasse zu sich mehr und
Hoffnungen, noch ostwärts vom
nmen, waren durch diesen An-
a es nahezu unmöglich schien, dass
von wenigen Tagen, die wir hier
rweilen konnten, solche kompakte
aufbrechen würden, um uns einen

der mich begleitet hatte, theilte
nmen, hielt es aber noch für wahr-
is zwischen den Bastian-Inseln und
welches bereits einige Spuren des
auf der nächsten Tage aufbrechen
h Süd-Wind und Regen einträten.
ar ein Zugang zur Unicorn-Bai und
ide geöffnet, und Tobiesen rieth mir,
ruschlagen, wir könnten dann in Ge-
Wijdejans-Water steuern. In wie weit
n der Expedition entsprechen könnte,
ren, die bereits von den Schweden er-
noch dazu in einer Jahreszeit, wo man
hr thun könnte, als auf die Sicherheit
at zu nehmen, war mir noch nicht ganz
te ich jedenfalls noch etwa 8 Tage daran
en ja vorläufig noch genug mit der Auf-
deutsche Nordpolar-Expedition 1868.

nahme der umliegenden Küste zu thun. Übrigens leuch-
tete es mir von Tag zu Tag mehr ein, dass die Jahreszeit
für Erforschungen und Entdeckungen in dieser Gegend
für ein Segelschiff bald vorüber war. Meistens war das
Wetter dick von Schnee und Nebel, und wenn ausnahms-
weise ein schöner klarer Tag kam, so konnte man ziem-
lich sicher auf Windstille rechnen und deshalb mit dem
Schiffe nicht vorwärts kommen.

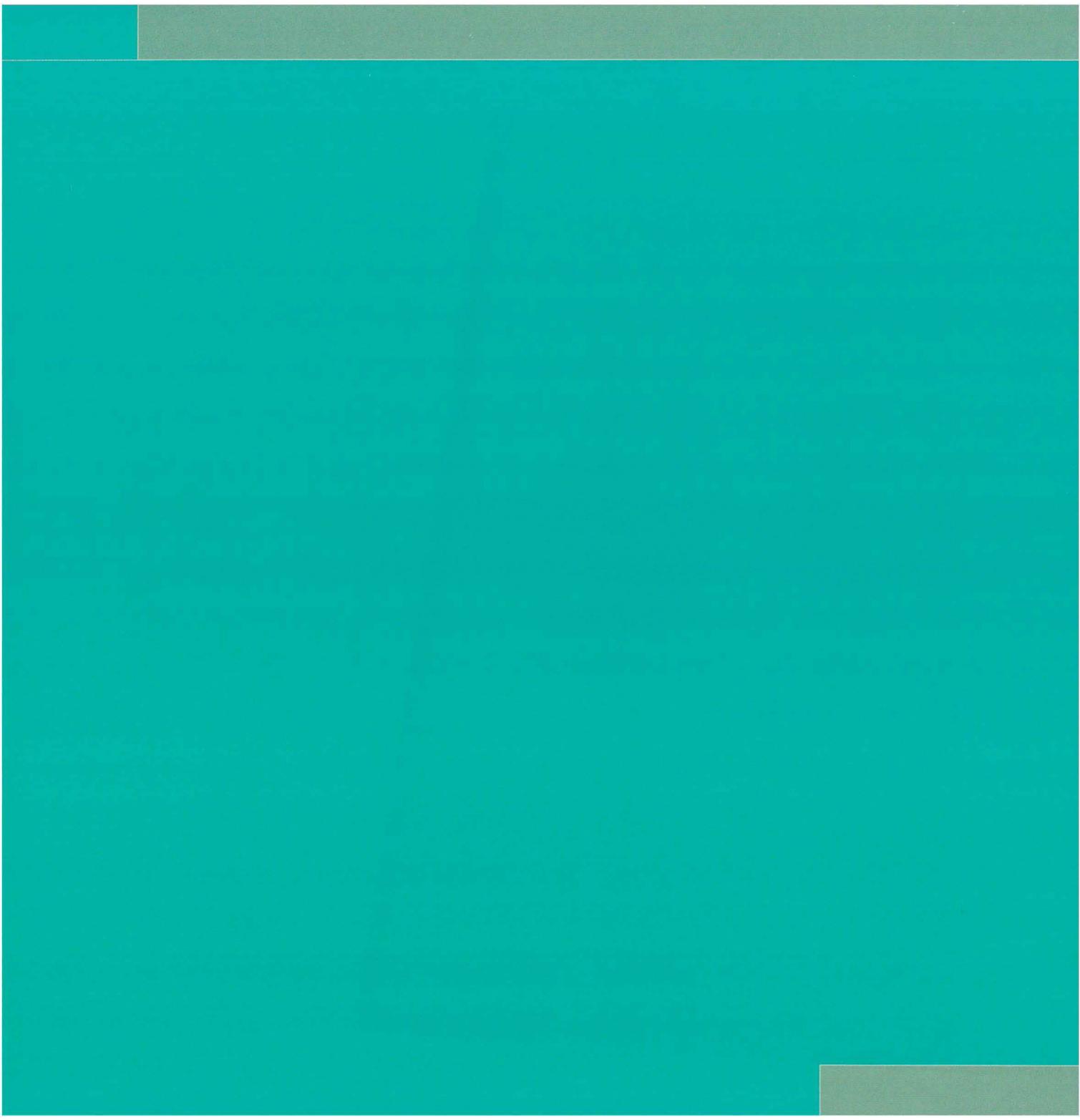
Während unseres ganzen Aufenthaltes in der Hinlopen-
Strasse hatten wir nur sehr wenige Tage gehabt, an de-
nen wir namhafte Distanzen hätten absegeln können. Zo-
dem wurden die Nächte zusehends dunkler und die Sonne
beschrieb immer kleinere Bogen am Himmel.

Das Land im Westen von uns bot einen wenig er-
quicklichen Anblick dar, es war eigentlich Nichts als
Schnee und Eis, beinahe eine, einzige ungeheure Glet-
schermasse. Der Weisse Berg trug seinen Namen ganz
mit Recht, denn auch nicht eine einzige vom Schnee freie
Stelle war darauf sichtbar. Die Berge am Barents-Lande
waren ebenfalls mit Schnee bedeckt und das Innere ver-
gletschert. Die Westküste von Spitzbergen ist ein wahres
Paradies gegen diese traurigen, beinahe ununterbrochenen
Eiswüsten an der Ostküste.

Am 3. September war wieder nebeliges Wetter, aber
windstill, nur bisweilen kam ein leiser Zug von den Bergen
herunter. Ich machte eine Exkursion mit dem Boote in
die Bai hinein, um den Verlauf derselben zu mappiren
und zugleich die Richtigkeit der Aussagen der Walross-
jäger, dass vom Innern der Björn-Bai aus eine Wasser-
verbindung mit der Hinlopen-Strasse existire, zu constatiren.
Wir fanden auch westlich der Björn-Bai eine Strasse, die
somit das Land, an dem wir in den letzten Tagen ver-
weilt hatten, als Insel nachweist. Die Strasse biegt all-
mählich nach Norden um und ist an der engsten Stelle
nicht über eine Seemeile breit. Nach einer zurückgelegten
Distanz von 9 Seemeilen kamen wir an ein Vorgebirge,
von dem aus das Land plötzlich nach Osten einbiegt und
dadurch die Strasse bedeutend erweitert.

Wir waren Anfangs der Meinung, wir wären schon in
der Hinlopen-Strasse, aber dies erwies sich als eine Täu-
schung. Ein sehr hoher Berg peilte nach N. 8° O. (recht-
weis), etwa 1½ Seemeilen entfernt, und auch das west-
liche Ufer streckte sich noch weiter nach Norden. Eine
feste Eisecke, die etwa eine Seemeile von uns entfernt
lag, verband beide Ufer; wie weit dieselbe reichte, konnten
wir wegen des Nebels nicht erkennen, der ziemlich dicht
über dem Eise und den Bergen hing. Eben dieses Nebels
wegen war auch vorläufig an eine weitere Untersuchung nicht
zu denken; dass aber wirklich eine durchgehende Strasse
existirt, daran konnte man wohl nicht mehr zweifeln.

Aus dem Reisebericht der Ersten Deutschen Nordpolarexpedition





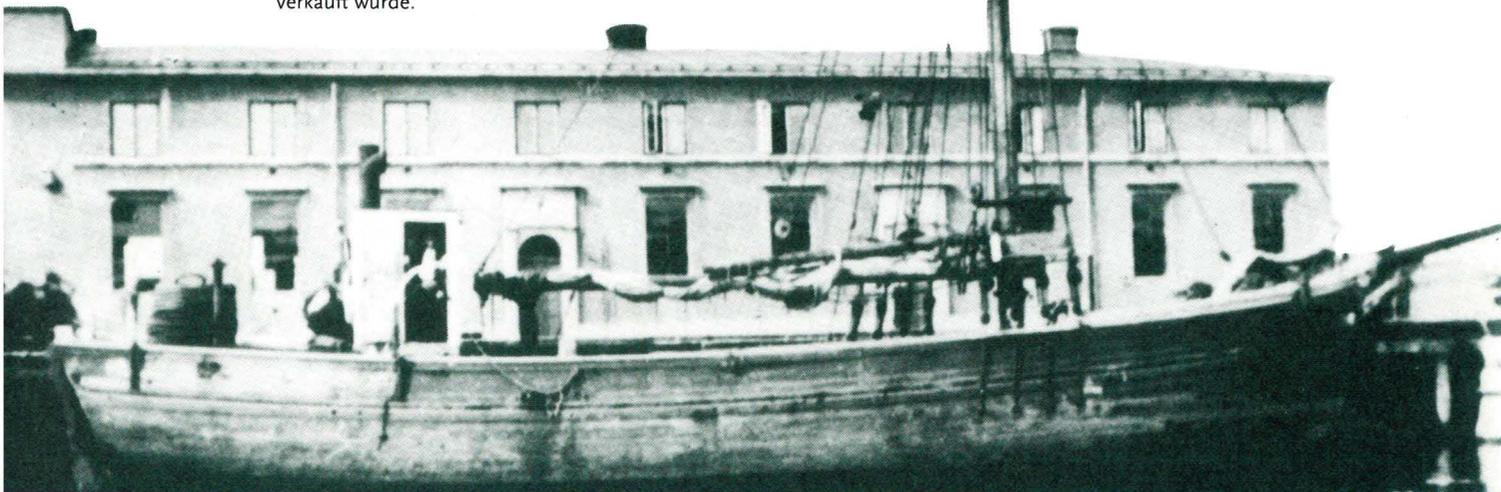
Die GRÖNLAND als aktives Museumsschiff in den Fjorden Norwegens



AN DER ZWEITEN DEUTSCHEN NORDPOLAR-EXPEDITION,

Unter norwegischer Flagge (1871-1973) die wieder unter der Leitung von Kapitän Carl Koldewey am 15. Juni 1869 in Bremerhaven mit dem bei der Tecklenborg-Werft erbauten Dampfsegler GERMANIA und der auf der Wencke-Werft umgerüsteten Schonerbrigg HANSA ihren Anfang nahm, war die GRÖNLAND nicht mehr beteiligt. Ursprünglich war sie als Begleitschiff der GERMANIA vorgesehen, wegen ihrer zu geringen Abmessungen dann aber nicht berücksichtigt worden. Die GRÖNLAND, die seit dem 27. Oktober 1868 im Bremischen Schiffsregister verzeichnet war, lag zunächst in Bremerhaven auf, bis sie am 30. September 1871 in einem zwischen dem Verein der Deutschen Polarfahrt in Bremen und der Firma Brunken & Bergh abgeschlossenen Vertrag in ihr Herkunftsland nach Norwegen an Kapitän Andersen für 1.250 Taler Gold verkauft wurde.

Die GRÖNLAND als norwegischer Küstensegler



Der Bauzustand vor der Wiederentdeckung als erstes deutsches Polarforschungsschiff



Die GRÖNLAND tauchte 1873 erstmals im norwegischen Schiffsregister (Norske Veritas Register) mit den Eignern G. G. Maarud und S. Wesman aus Kristiania (Oslo) auf, wo sie bis 1880 verzeichnet war. Von 1881 bis 1884 erschien das Schiff zwar nicht mehr im Schiffsregister, als Heimathafen wurde aber Skudeneshavn angegeben. Von 1885 bis 1887 war die GRÖNLAND in Haugesund mit dem Reeder Carsten Hansen wieder registriert. Von 1888 bis 1916 hieß der Eigner Anton Naes mit dem Heimathafen Tromsø. Der Segler diente in erster Linie als Fischereifahrzeug und war als Robbenfänger tätig. Seit 1916 war die GRÖNLAND im Besitz von C. Paulsen aus Trondheim. 1917 erhielt das Schiff einen Motor und veränderte sein Aussehen durch einen Schornstein und ein aufgesetztes Ruderhaus. Seitdem war die GRÖNLAND als Frachtschiff in der norwegischen Küstenfahrt beschäftigt. Von 1920 bis 1970 war die jetzt zum Motorschiff umgebaute GRÖNLAND im Besitz der Reeder- und Kapitänfamilie Lyngstad aus Steinkjer. 1934 erhielt das Schiff eine neue Maschine. 1970 schließlich kaufte der Schiffsmakler Birger Ekerholt aus Oslo das Schiff, um es als Sport- und Freizeitboot zu nutzen.

Am 1. November 1970 erwarb der Osloer Kaufmann und Schifffahrtsliebhaber Egil Björn-Hansen, der aus einer Kapitänfamilie stammte, den einstigen frachtfahrenden Motorsegler respektive das ehema-

lige Fischereifahrzeug bzw. das Schiff der Ersten Deutschen Nordpolarexpedition GRÖNLAND, um es für Museumszwecke auf der Insel Stord an der Westküste Norwegens, nicht weit entfernt vom ehemaligen Bauort Skanevik in Sunnhordland, zu verwenden. Er begann das Schiff wieder in den ursprünglichen Zustand als Segler zurückzubauen. Da inzwischen aber im Jahr 1972 das berühmte Polarfahrzeug GJÖA, ein vergleichbarer Schiffstyp wie die GRÖNLAND, mit dem der norwegische Polarforscher Roald Amundsen 1903 die Nordwestpassage von der Westküste Grönlands zur Beringstraße befahren hatte, in San Francisco entdeckt und an Bord eines Frachters nach Oslo transportiert worden war, zerschlugen sich die Museumspläne von Björn-Hansen. Die GJÖA war für Norwegen ein wesentlich bedeutenderes Museumsexponat. Heute ist die GJÖA neben der Ausstellungshalle mit dem berühmten Polarforschungsschiff FRAM und dem norwegischen Schifffahrtsmuseums in Oslo zu bewundern.

IN BREMERHAVEN WURDE MAN AUF DIE GRÖNLAND ERST WIEDER AUFMERKSAM,

Wiederentdeckung
als Museumsschiff für
die Ausstellung
»Mensch und Meer«
während der
olympischen
Segelwettbewerbe 1972
in Kiel und Erwerb
durch das DSM
(1969-1973)

als anlässlich des hundertjährigen Jubiläums der zweiten deutschen Nordpolar-Expedition bei einer Veranstaltung am 18. November 1969 im Morgenstern-Museum ein Modell des bei Tecklenborg entstandenen Forschungsschiffes GERMANIA präsentiert wurde. Erbauer war der Duisburger Schiffbauingenieur und Schifffahrtsexperte Werner Jaeger, der im Rahmen seiner Forschungsarbeiten auch von der Existenz der GRÖNLAND in Norwegen erfahren hatte. Dies ließ den Leiter des Morgenstern-Museums und späteren Direktor des DSM, Gert Schlechtriem, aufhorchen, der den Kontakt mit dem damaligen Eigentümer Birger Ekerholt aufnahm.

Als der in München lebende und aus Bremerhaven stammende Schifffahrtshistoriker Hans Jürgen Hansen, der als Leiter der Kieler Olympia-Ausstellung 1972 im Bremerhavener Morgenstern-Museum nach Exponaten suchte, von Gert Schlechtriem von der GRÖNLAND Kenntnis erhielt, gelang es ihm, den Polarsegler im Rahmen eines Chartervertrages von seinem norwegischen Besitzer Egil Björn-Hansen zur Olympiade nach Kiel schleppen zu lassen. Nach einer provisorischen Restaurierung mit der Rekonstruktion des historischen Riggs bei den Kieler Howaldtswerken konnte die GRÖNLAND als Attraktion bei der Olympia-Ausstellung »Mensch und Meer« präsentiert werden. Hier diente sie auch

als malerische Kulisse für Film- und Fernsehaufnahmen.

Im Herbst 1972 gelang es Gert Schlechtriem als Direktor des Deutschen Schifffahrtsmuseums, das gerade ein Jahr zuvor seine wissenschaftliche Arbeit aufgenommen hatte, nach wochenlangen Verhandlungen, sorgfältigen Inspektionen des vorhandenen Schiffsrumpfes, einer Neuvermessung sowie Recherchen über die Identität und den Verbleib der GRÖNLAND mit Hilfe der norwegischen Schifffahrtsmuseen in Oslo und Bergen, eine Vereinbarung über den Kauf der historischen Nordischen Jagt mit Egil-Björn-Hansen aus Oslo zu verhandeln. Der Kaufvertrag wurde am 26. Januar 1973 in Bremerhaven in Anwesenheit des norwegischen Eigners besiegelt. Der Kaufpreis betrug 120 000 DM. Inzwischen war der Oldtimer von Kiel nach Heiligenhafen zur Bootswerft Sakuth geschleppt worden, die besondere Erfahrungen im Holzbootsbau aufweisen konnte. In den nächsten Monaten wurde hier der Schiffsrumpf für die Überführung nach Bremerhaven vorbereitet. Takler von den Howaldtswerken in Kiel bearbeiteten das Rigg. Die Bundesmarine stiftete nicht mehr benötigte Segel von der GORCH FOCK, welche die Segelmacherei Hinsch aus Glückstadt für das Expeditionsschiff verwenden konnte. Das neue Großsegel stammte aus der Spende eines Kauf-

Der Museumshafen des Deutschen Schiffahrtsmuseums

manns aus Bremerhaven. Als fachmännischer Berater konnte der norwegische Kapitän Skarpness von der Insel Stord gewonnen werden, der noch auf eigene Segelerfahrungen mit Nordischen Jagten zurückgreifen konnte. Konstruktionspläne existierten nicht. Der komplette Innenausbau und die völlige Herstellung der Takelage mit dem stehenden und laufenden Gut konnten erst später in Bremerhaven erfolgen. Von Anfang an hatte Gert Schlechtriem geplant, die GRÖNLAND nicht nur zu restaurieren, sondern sie als aktives Museumsschiff unter Segeln als Werbe- und Sympathieträger für das im Aufbau befindliche Deutsche Schiffahrtsmuseum zu nutzen.

Vom 7. bis zum 9. September 1973 fand die Überführung der GRÖNLAND im Schlepp des Seenotrettungskreuzes THEODOR HEUSS der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger von Heiligenhafen nach Elsfleth statt. Probeweise konnten auch schon die Segel gesetzt werden. Der in Wismar gebürtige und in Bremervörde lebende Kapitän Gustav Wulf, der sich in monatelanger Arbeit um das Schiff gekümmert hatte, leitete mit einer aus Sportseglern zusammengestellten Crew die Überführungsfahrt von der Ostsee zur Weser. Die offizielle Begrüßung der GRÖNLAND mit dem Einlaufen unter Segeln von der Wesermündung nach Bremerhaven erfolgte schließlich am 14. Sep-



tember 1973. Die Nordische Jagt wurde, begleitet von einem Schiffskorso, im Rahmen eines Festprogramms in Anwesenheit des Bremer Senatspräsidenten Hans Koschnick und des Bremerhavener Bürgermeisters Alfons Tallert unter Beteiligung vieler Schaulustiger herzlich willkommen geheißen. Die festliche Einfahrt in den Alten Hafen, dem ältesten Hafenbecken Bremerhavens, der seit 1966 als Museumshafen mit der Bark SEUTE DEERN dem Feuerschiff ELBE 3, dem Walfangboot RAU IX sowie dem Hochseeschlepper SEEFALKE, genutzt wird, fand einen Tag später statt.

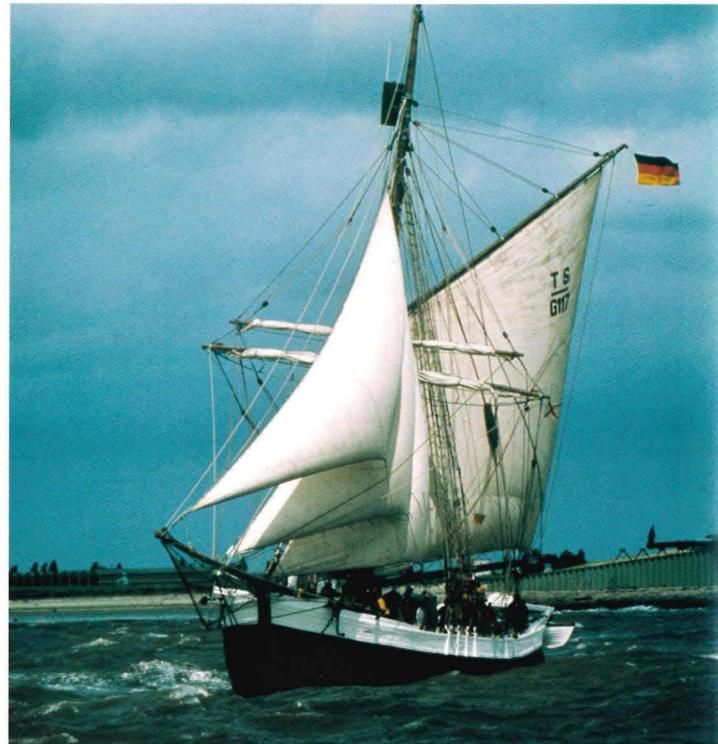
Abb. rechts:
Die GRÖNLAND als aktives Museumsschiff und Repräsentant der Bremerhavener Polarforschung unter vollen Segeln

ALS DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM DIE NORDISCHE JAGT GRÖNLAND 1973 ERWARB

war dies nicht bloß ein Eignerwechsel wie das Schiff schon so viele zuvor erlebt hatte. Dieser Verkauf des Schiffes war vielmehr zugleich ein vollständiger Aufgabenwechsel. Die GRÖNLAND sollte fortan nicht mehr unmittelbar der maritimen Wirtschaft dienen, sondern als lebender Zeitzeuge von der Geschichte der Segelschifffahrt und Polarforschung berichten. Der Betrieb des Schiffes war nicht mehr länger der Zweck an sich für den das Schiff bewahrt und eingesetzt wurde, sondern dient seit dieser Zeit als ein Mittel zur Bewahrung und Tradierung maritimer Geschichte. Solch ein grundlegender Aufgabenwandel konnte nicht ohne Konsequenzen für Erhalt und Betrieb der GRÖNLAND bleiben. So musste sowohl ein Betriebskonzept erarbeitet werden, das den veränderten Aufgaben Rechnung trägt, als auch eine geeignete Crew gefunden werden. Und schließlich muss jede Reparatur am Schiff seit dieser Zeit nicht nur den Anforderungen der Schiffssicherheit entsprechen, sondern ebenso denen der Bewahrung von Kulturgut.

Rund dreißig Jahre Segelbetrieb unter der Flagge des Deutschen Schifffahrtsmuseums belegen eindrucksvoll, dass diese Herausforderungen gelöst werden konnten. Zudem entspricht das Schiff bis auf einige Anpassungen an moderne Sicherheitsstandards heute wieder weitgehend dem Bau- und

Ausrüstungsstand des Jahres 1868, dem Jahr, in dem die GRÖNLAND ihre bedeutendste Reise machte, die Erste Deutsche Nordpolarexpedition.





Zwei Generationen Bremerhavener Polarforschungsschiffe ...



EIN OFTMALS VERWAISTER LIEGEPLATZ IM MUSEUMSHAFEN UND EIN IMMENSER UNTERHALTUNGS-AUFWAND ZUR ERFÜLLUNG VON SICHERHEITS- UND UMWELTSTANDARDS –

Die Idee hinter dem aktiven Schiffsbetrieb

dies sind nur zwei der Gründe, die dafür sprechen könnten, die GRÖNLAND so zu behandeln, wie die übrigen Schiffe der Flotte des Deutschen Schifffahrtsmuseums, das heißt, sie als ortsfestes Museumsschiff dem Publikum zu präsentieren. Was spricht dafür, das Schiff in Fahrt zu halten, welche Idee steht hinter dem aktiven Schiffsbetrieb und welchen Nutzen bringt er letztlich für die Schifffahrtsgeschichte und das Museum?

Bereits am Ende der 1960er Jahre erkannten Schifffahrtshistoriker, dass mit dem Aussterben einzelner Schiffsgattungen in der Handelsschifffahrt nicht nur die Schiffe als Artefakte verloren gehen würden, sondern vor allem das Know-how ihrer Besatzungen. Standen hierbei zunächst vor allem die Arbeitsplätze der Heizer und Maschinisten auf Dampfschiffen im Mittelpunkt des Interesses, wurde doch zugleich erkannt, daß es um die Qualifikation der Crewmitglieder von kleineren Segelschiffen innerhalb nur weniger Jahre gleich stehen würde. Was lag für das noch junge Deutsche Schifffahrtsmuseum näher, als diesem Trend mit seinem zuletzt erworbenen Museumsschiff gegenzusteuern? In nur kurzer Zeit nach dem Erwerb des Schiffes stand fest, dass es nicht wie die übrigen Schiffe der Flotte „nur“ im Museumshafen besichtigt werden können, sondern wieder in Fahrt gehen sollte. Mit dieser Entscheidung stand das Museum vor einer Vielzahl neuer Herausforderungen. Es musste nicht nur eine Crew gefunden werden, die bereit war, das

Schiff zu segeln und die hierfür erforderlichen Qualifikationen besaß, sondern es wurden Wege benötigt, das Schiff in Fahrt zu halten und es zugleich Besuchern präsentieren zu können. Ein klassischer Fahrgastbetrieb schied von vornherein aus, da die GRÖNLAND als Nordische Jagt nicht die entsprechenden baulichen Voraussetzungen bot und ein Umbau zum Fahrgastschiff die Struktur des Schiffes als erstes deutsches Polarforschungsschiff völlig zerstört hätte. Das Stichwort, das schließlich die Lösung brachte, hieß Traditionsschiff. Als solches muß die GRÖNLAND nicht die originären Vorschriften für ein Fahrgastschiff erfüllen, sondern einen adäquaten Sicherheitsstandard, der mit an den historischen Schiffstyp angepaßten Maßnahmen erreicht werden kann. Für Tagesfahrten beträgt die maximal zulässige Personenzahl an Bord derzeit vierzig und für längere Törns 18. Gerade diese vergleichsweise niedrigen Zahlen stehen zugleich für das besondere Betriebskonzept der GRÖNLAND. Der Besucher ist kein bloßer passiver Fahrgast, sondern unmittelbar aktiv in den Schiffsbetrieb eingebunden. Die Vermittlung traditioneller Seemannschaft ist zugleich Ziel und integraler Bestandteil des Schiffsbetriebes. Entsprechend erfolgt der Erhalt des Schiffes gemäß den Kriterien der »Charta von Barcelona«, was insbesondere heißt, daß die Bewahrung des durch Rückbau entstandenen Bauzustandes der Zeit der Ersten

Deutschen Nordpolarexpedition absolute Priorität besitzt. Eingeschränkt wird diese Zielsetzung nur durch zwei Bereiche. Auf der einen Seite sind gewisse Zugeständnisse an moderne Navigations- und Kommunikationstechnik unabdingbar, wenn das Schiff am heutigen Verkehr auf den Schiffsstraßen teilnehmen soll, und andererseits erfolgte eine Motorisierung des Schiffes als Vorbedingung für einen kalkulierbaren Einsatz des Schiffes. Die Bewahrung des Bauzustandes bezieht sich allerdings nicht auf die absolute Substanz des Schiffes, sondern vielmehr auf seine Struktur und Konstruktion. Dieser Funktionserhalt heißt, dass im Falle des endgültigen Verschleiß eines Bauteiles dieses durch ein gleichartiges ersetzt wird und somit eine schleichende Modernisierung weitgehend vermieden wird. Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Betriebskonzeptes ist der Einsatz des Schiffes als schwimmender Botschafter des Deutschen Schiffahrtsmuseums und im weiteren Sinne der Stadt Bremerhaven als Zentrum der deutschen Polarforschung. Gerade im Rahmen der Teilnahme an maritimen (Groß-)Veranstaltungen kann die GRÖNLAND nicht nur dem Publikum vor Ort einen Einblick in die Welt einer authentischen maritimen Tradition geben, sondern zugleich für den Besuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums an sich werben.

Zusammengefasst bewirkt dieses Betriebskonzept zwar nicht, daß die GRÖNLAND von einer vergleichba-



ren Zahl Besuchern besichtigt werden kann, wie die übrigen Schiffe des Deutschen Schiffahrtsmuseums, dafür aber eine eigenständige Qualität hat und eine Intensität der Vermittlung von Schiffahrtsgeschichte auf der GRÖNLAND erreicht werden kann, wie auf keinem anderen Schiff der Flotte des Museums. Darüber hinaus fügt sich der Betrieb des Schiffes unmittelbar in die Kernaufgaben des Museums ein, als diese im Bereich der Bewahrung von Kulturgeschichte nicht bloß auf die dingliche Kultur mit ihren Objekten an sich beschränkt ist, sondern mindestens ebenso auf das mit diesen Objekten verbundene Know-how.

Genau dies läßt sich im Fall komplexer Strukturen wie denen eines Segelschiffes nicht ausschließlich durch archivalische Tradierung erhalten. Die handwerklichen Fähigkeiten der traditionellen Seemannschaft können nur dann erhalten werden, wenn sie aktiv genutzt und dabei von Generation zu Generation weitergegeben werden. In diesem Sinne ist der Segelbetrieb der GRÖNLAND ein unmittelbarer Bestandteil des Erhaltungsauftrages des Deutschen Schiffahrtsmuseums im Bereich der maritimen Kultur.

Dass das Schiff darüber hinaus als erstes deutsches Polarforschungsschiff wie kein zweites geeignet ist, um für den Standort Bremerhaven mit seinen Forschungsinstituten der Polarforschung und Schiffahrtsgeschichte zu werben, ist ein glückliches Zusammentreffen, würde jedoch allein den aufwendigen Erhalt der GRÖNLAND als aktiv segelndes Schiff nicht rechtfertigen können.

Abb. rechts:

Selbst kleinste Details auf der GRÖNLAND entsprechen weitestmöglich dem Bauzustand des Jahres 1868





Arbeit und Freizeit an Bord der GRÖNLAND ...

»MAN MUSS SCHON IRGENDWIE VERRÜCKT SEIN ...«

Der Betrieb
durch die
ehrenamtliche
Crew

Wie wird man eigentlich Crewmitglied eines Museumsschiffes? Das können doch nur erfahrene Seeleute sein oder zumindest wissenschaftliche Experten mit dem nötigen historischen Fachwissen. Das kann doch niemand einfach so machen, oder? Ja und nein. Sicher braucht ein Schiff wie die GRÖNLAND gestandene Nautiker und Techniker und es gibt sie dort auch. Aber keine Crew, auch (und gerade) wenn sie auf einem „Schmuckstück“ arbeitet, kann ausschließlich aus hoch ausgebildeten Experten bestehen. Denn zur Zusammenarbeit auf einem solchen Schiff gehört vor allem eines: Leidenschaft. Es gibt wohl kaum ein Team, das so heterogen, so vielschichtig und in sich so unterschiedlich ist und das doch gleichzeitig eindringlicher den viel beschworenen Teamgeist verkörpert als die Mannschaft der GRÖNLAND. Und genau darin liegt wohl das Geheimnis ihrer langjährigen erfolgreichen Zusammenarbeit. Die Crew gehört keinem Förderverein an, sie ist auch nicht Teil des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Alle Crewmitglieder arbeiten ehrenamtlich und aus eigenem Interesse. Niemand hat sich im klassischen Sinne „beworben“. Die Prüfung ist das Schiff selbst und zwar jeden Tag und jeden Törn aufs Neue. Wichtigste Bedingung für die Arbeit ist die Begeisterung für das Schiff und die Aufgaben, die es jedem Einzelnen stellt. Doch fangen wir von vorn an: Als das Deutsche Schifffahrtsmuseum 1976 den

Plan fasste, die drei Jahre zuvor erworbene GRÖNLAND wieder in Fahrt zu bringen, stellte man sich dort ebenfalls die eingangs erwähnte Frage. Die Antwort schien schnell gefunden. Die Hochschule Bremerhaven bildete zu jener Zeit noch Nautiker aus. Was lag also näher, als den angehenden Seeleuten praktische Erfahrungen auf einem historischen Schiff zu vermitteln? In Zusammenarbeit mit der Hochschule wurde ein entsprechendes Projekt auf den Weg gebracht – und scheiterte. Die Gründe sind vielschichtig. Möglich, dass die Nautikschüler die Anforderungen, die sie erwarteten, unterschätzten und alsbald die Lust verloren. In jedem Fall aber erkannte man, dass Fachwissen allein nicht alles ist. Und damit schlug die Geburtsstunde der GRÖNLAND-Crew, wie es sie heute und wohl kaum noch sonst wo gibt. Ihr „Vater“ war der damalige Leiter des Hansestadt Bremischen Amtes, Hans Loske. Er stellte 1977 eine quasi handverlesene Crew zusammen, die im August des gleichen Jahres erstmals gemeinsam nach Helgoland fuhr. Der Erfolg war auch für das Museum verblüffend. Worin bestand er? In erster Linie sicherlich darin, dass Loske damals weniger gezielt nach spezifisch ausgebildeten Fachkräften suchte, sondern nach „Machern“. Männer, welche die Aufgaben, die das Schiff an sie stellte, in hohem Maße selbständig erkennen und anpacken konnten. Und die zugleich die Leidenschaft für dieses Schiff teilten. So ist es

Die GRÖNLAND erfordert Fachkenntnisse von der ehrenamtlichen Crew – so zum Beispiel die Handhabung der traditionellen Riggs

im Nachhinein kaum verwunderlich, dass diese 13 Männer der ersten Stunde insgesamt 14 Jahre zusammenhielten. Zwar befindet sich die Crew seither im stetigen Wandel – manche blieben nur kurz dabei, andere fahren bis heute mit und gerade das Berufsleben zwingt viele früher oder später zum Abschied von der GRÖNLAND. Doch hat sich an ihrer Teamphilosophie im Lauf der Jahre nichts geändert. Auch heute entstammen die Mitglieder der Crew nahezu allen Berufsschichten vom Handwerker bis zum Akademiker. Einige haben überhaupt keinen nautischen Hintergrund. Das ist auch nicht immer unbedingt vonnöten, wie beispielsweise Dr. Ingo Heidbrink vom Deutschen Schifffahrtsmuseum klarstellt:

»Berufliche Vorkenntnisse sind aus fast allen Bereichen von Vorteil. Natürlich helfen in gewissem Rahmen auch nautische und seemannische Kenntnisse, aber vieles, was man auf der GRÖNLAND lernt, lerni und braucht man auch nur auf diesem Schiff.«

Und die Männer lernen, so lang sie dabei sind. Einer der seit mittlerweile 16 Jahren fährt und dazulernt, ist Heino Moehle. Als Koch fing der damalige Restaurantbesitzer auf der „Grönland“ an. Seine Fertigkeiten als „Smutje“ setzt er bis heute zum leiblichen Wohl und zur Begeisterung seiner Kameraden ein. Doch als der langjährige Bootsmann die Crew verlässt, entsteht eine Lücke. Heino Moehle packt an – „Learning by doing“ –

und füllt sie aus. Heute ist er als Bootsmann ebenso unumstritten wie als Koch, ist für Knoten und Spleiße so kompetent wie für Kanapees und Soufflés und kennt die Takelage wie seine Pantry. Von Beginn an dabei ist auch Dieter Oelkers, von den Kameraden liebevoll „Fidi“ genannt. Im Hauptberuf ist der gelernte Schiffsingenieur Geschäftsführer einer Firma für Industriebedarf. Auch wenn er selbst nicht mehr zur ständig fahrenden Crew gehört, hat ihn das VIRUS GRÖNLAND nicht losgelassen. Was immer gebraucht wird – Dieter Oelkers organisiert es. Für das Schiff und seine Besatzung ist er als „Mädchen für alles“, wie er selbst sagt, auch heute noch rund 90 Tage im Jahr in Bewegung. Wieviel Zeit und Arbeit er und die anderen Crewmitglieder insgesamt in ihre Leidenschaft investiert haben, kann man nur annähernd ahnen. „Das darf man gar nicht ausrechnen“, sagt Oelkers und zieht ein vorläufiges Fazit ihrer Arbeit:

»Man kann so etwas eigentlich nur machen, wenn man verrückt ist.«

Dass die „wunderbar Verrückten“ an einem Strang ziehen, ist die Mission von Jens Beneken. Er koordiniert alle Belange der Crew, ist sozusagen der Mannschaftsobmann.

»Wenn man es denn so umständlich ausdrücken will«, schmunzelt er. Selbst wenige Tage vor dem Auslau-



GRÖNLAND in arktischen Gewässern. Aquarell, Friedrich W. Baier

fen zu einer einmonatigen Reise füllt sich seine spontan zusammengestellte Liste mit noch zu erledigenden Aufgaben rapide. Was fehlt noch? Wer kann es noch beschaffen? Und wo? Diskussionen gibt es dabei kaum. Jeder weiß, was er kann und was von ihm abhängt. Und am Ende der Aufstellung ist jeder Schritt genau definiert. Nicht, weil Jens Beneken jede Aufgabe persönlich delegieren muss, sondern weil jedes Crewmitglied die Schritte mitgeht und jeder im Rahmen seiner Möglichkeiten Verantwortung übernimmt. Das erfordert jedoch nicht nur große Übersicht, wie sie die meisten Männer aus ihrer jahrelangen Erfahrung an Bord mitbringen. Vor allem die eigene Einstellung muss stimmen und einer gewissenhaften Selbsteinschätzung standhalten können. Auch den heutzutage selbst in angesehenen Großkonzernen als Wunderdoktor gefeierten Motivationstrainer muss Jens Beneken nicht geben. Das können die Männer der GRÖNLAND ebenfalls selbst. Wer jemals einen Oldtimer oder eine Altbauwohnung besessen hat, kann sich immer noch nicht annähernd vorstellen, wie viel Aufwand ein historisches Schiff verursacht. Im Prinzip braucht man hier das Werkzeug nie aus der Hand zu legen, denn, um eine alte Fußballweisheit abzuwandeln, „nach der Fahrt ist vor der Fahrt“. Es liegt im Wesen eines Schiffes wie der GRÖNLAND, dass es mehr gewartet als gefahren wird und sicherlich ist

auch dies einer der Aspekte, die das Schiff für seine Crew so liebenswert macht. Es braucht (und erhält) viel Zuwendung und es bedankt sich mit immer neuen Erfolgserlebnissen und dem guten Gefühl, gemeinsam an etwas sehr Schönerem zu arbeiten.



Crew und Gäste an Bord der GRÖNLAND



Blick von Bord der GRÖNLAND

ALS „SCHWIMMENDER BOTSCHAFTER“ IN UNZÄHLIGEN MISSIONEN

Die Aufzählung all der Orte, an denen die GRÖNLAND in ihrer Zeit als Museumsschiff schon war, würde wohl ein weiteres Druckwerk erfordern. als Aus gutem Grund, dient sie doch nicht nur dem Werbeträger Deutschen Schifffahrtsmuseum und dem Alfred-Wegener-Institut als „schwimmender Botschafter“, auch für die Seestadt Bremerhaven ist sie eines der bekanntesten und werbewirksamsten Aushängeschilder. Derlei Missionen führten Schiff und Crew zum Beispiel 1981 nach Bonn. 15.000 Besucher bestaunten seinerzeit das Schiff während der Liegezeit in der damaligen Bundeshauptstadt. Die prominentesten unter ihnen waren zweifellos der damalige Bundespräsident Karl Carstens, selbst gebürtiger Bremer, und Bundeskanzler Helmut Schmidt, selbst passionierter Segler. Doch ob zu Seglertreffen oder hochoffiziellen Anlässen - wo die GRÖNLAND auftaucht, ist ihr die Aufmerksamkeit gewiss und nicht wenige, die sie gesehen haben, verspüren den Wunsch, selbst einmal auf ihr die See zu erkunden. So bricht die Nordische Jagt regelmäßig zu Fahrten auf, die interessierten „Landratten“ die Gelegenheit geben, ihre unverwechselbare Atmosphäre einmal hautnah zu erleben. Natürlich nicht ganz uneigennützig; denn mit dem Unterhalt des Schiffes sind neben der erforderlichen Arbeit auch immense Kosten verbunden, die durch Einnahmen aus dem Schiffsbetrieb zumindest spürbar verringert werden können.

Letztlich dienen diese Fahrten also direkt dem Erhalt des Schiffes.

Und mindestens einmal im Jahr, wenn weder Charterfahrten noch offizielle Missionen anstehen, hat die Crew das Schiff ganz für sich allein. Dann machen die Männer der GRÖNLAND auf dem Schiff Urlaub vom Schiff. Dann fahren sie gemeinsam hin, wo sie schon immer einmal hin wollten, wo sie lange nicht mehr waren oder einfach „wohin der Wind uns trägt“.

Eins der Lieblingsziele ist Helgoland. Jedes Jahr zu Himmelfahrt sind die „Seeleute aus Leidenschaft“ dort gern gesehene Gäste.

Bordgemeinschaft bei jedem Wetter ...



Die GRÖNLAND vor der Küste Norwegens



DIE WICHTIGSTE FAHRT IN DER GESCHICHTE DER NORDISCHEN JAGT GRÖNLAND WAR UNUMSTRITTEN DIE ERSTE DEUTSCHE NORDPOLAREXPEDITION IM SOMMER 1868.

Wenngleich der Versuch, das von Petermann postulierte offene Polarmeer zu erreichen, scheiterte, wurde dennoch die größte nördliche Breite erreicht, die sich für ein Segelschiff ohne zusätzlichen Maschinenantrieb sicher nachweisen lässt. Auch wenn in den Jahren seit dem Erwerb der GRÖNLAND durch das Deutsche Schiffahrtsmuseum keine Reisen von solcher historischer Bedeutung stattfanden, gab es eine Vielzahl bemerkenswerter Ziele und Ereignisse. Selbst die manchmal nur wenige Stunden dauernden Ausfahrten auf der Außenweser sind für die Gäste an Bord zumeist unvergleichliche Erfahrungen – wo sonst kann die Atmosphäre des Beginns der deutschen Polarforschung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts heutzutage auch nur annähernd authentisch nachvollzogen und erlebt werden. Eigentliche Höhepunkte des Betriebes der GRÖNLAND als Traditionsschiff waren und sind jedoch die langen Reisen. Außerhalb der engen Fahrwasser der küstennahen Reviere mit ihrer hohen Verkehrsdichte moderner industrieller Schifffahrt und ausschließlich vom Wind getrieben, entsteht die besondere Atmosphäre der Schifffahrt unter Segeln vergangener Jahrhunderte. Gerade diese längeren Seereisen sind insofern aber auch ein wichtiger Bestandteil des Betriebskonzeptes der GRÖNLAND, da hier die traditionellen seemännischen Fähigkeiten am besten bewahrt werden. Wenn außerhalb der Reviere der Wind die einzige Kraft wird, die das Schiff vorwärts treibt, ist das gesamte

Know-How gefragt, das über Jahrhunderte die Schifffahrt bestimmte. Von der Bedienung der Segel ohne mechanische Winschen über die Aufgabe des Rudergängers an der Pinne bis zur den Wind bestmöglich nutzenden Kurswahl und Routenplanung, all dies würde ohne den Betrieb von Schiffen wie der GRÖNLAND verloren gehen. Darüber hinaus bieten diese Reisen dem Deutschen Schiffahrtsmuseum die Möglichkeit, in fernen Häfen auf seine Ausstellungs- und Forschungstätigkeit hinzuweisen. Unumstrittene Höhepunkte waren zum Beispiel die Reise des Schiffes nach Norwegen, bei der nicht nur die Bauwerft besucht werden konnte, sondern die GRÖNLAND genau in den Gewässern segelte, in denen sie den größten Abschnitt ihres bisherigen Lebens verbracht hat. Die Reise zur Sail Brest im Jahr 2000 hingegen führte die GRÖNLAND inmitten einer der größten Flotten historischer Wasserfahrzeuge, die sich je in Europa getroffen hat. Tausende Besucher konnten die Geschichte des Beginns der deutschen Polarforschung an Bord erleben und zugleich dazu angeregt werden, Bremerhaven mit seinen Sail-Veranstaltungen zu besuchen. Die Liste der Auslandsreisen der GRÖNLAND und der besuchten Häfen ließe sich so lange fortsetzen, dass nahezu eine vollständige Karte der Häfen der Nord- und Ostsee entstehen würde. All diesen Reisen war gemein, dass sie erheblich zur Bekanntheit des



Abb. links
Die GRÖNLAND besucht auf einer ihrer langen Reisen
ihre eigene Bauwerft

Deutschen Schiffahrtsmuseums und der Seestadt Bremerhaven als Ausgangspunkt und Zentrum der deutschen Polarforschung beigetragen haben. Aber auch den Gästen an Bord, die nicht die Möglichkeit hatten, an einer der langen Reisen teilzunehmen, bot und bietet die GRÖNLAND das besondere Erlebnis authentischer traditioneller Seemannschaft. Bereits nach wenigen Stunden heißt es nicht mehr: „Wir sind Gast auf der GRÖNLAND“, sondern einfach nur noch: „Wir segeln auf der GRÖNLAND“. – Die Symbiose hat funktioniert. Diese Atmosphäre an Bord des Schiffes ist wesentlicher Bestandteil der Vermittlung von Schiffahrtsgeschichte an Bord der GRÖNLAND. In Ergänzung zu den Ausstellungen im Museum in Bremerhaven selbst wird hier Historie unmittelbar erlebt. Mit gewissen Einschränkungen ist diese besonders dichte Form der Vermittlung selbst beim still liegenden Schiff möglich. Die längste Reise der Saison 2005 führt das Schiff nach Berlin. Selbst hier in der Mitte der Bundeshauptstadt, am Schiffbauerdamm, weit ab von der Küste und polaren Regionen, ist es so für wenige Tage möglich, das Abenteuer der historischen Forschungsschiffahrt unmittelbar zu erleben.

Abb. rechts:
Die beeindruckenden Dimensionen des Rumpfes der
GRÖNLAND zeigen sich erst vollständig,
wenn das Schiff an Land ist



NAHEZU 30 JAHRE SEGELBETRIEB UNTER DER FLAGGE DES DEUTSCHEN SCHIFFAHRTSMUSEUMS

Die
Grundsanierung
2004/2005

bedeuteten für die GRÖNLAND selbstverständlich nicht nur 30 Jahre weitere Alterung des Schiffes sondern auch 30 Jahre betriebsbedingten Verschleiß. Als bei der für das Jahr 2003 geplanten Norwegenreise der GRÖNLAND wenige Tage nach dem Auslaufen aus Bremerhaven der Großbaum des Schiffes brach und die Reise konsequenterweise abgebrochen werden musste, schien die Zeit zunächst reif für eine detaillierte Zustandsaufnahme. Bereits eine erste Begutachtung des Schiffes ergab, dass neben dem gebrochenen Großbaum so viel altersbedingter Verschleiß des Schiffskörpers vorlag, daß dieser nicht durch eine schnelle Reparatur beseitigt werden konnte. Dies galt umso mehr als es bei der GRÖNLAND als Museumsschiff nicht darum gehen konnte, das Schiff für einen begrenzten Zeitraum seefähig zu halten, sondern jede Reparatur darauf zielen muß, das Schiff dauerhaft zu erhalten und in Fahrt zu halten. Um ein verlässliches Schadensbild zu erhalten, wurde die GRÖNLAND daraufhin bei den Motorenwerken Bremerhaven MWB AG eingedockt und einer sorgfältigen Begutachtung unterzogen. Obwohl es sich ausschließlich um normalen Verschleiß eines Schiffes aus dem lebenden Baustoff Holz handelte, stand schnell fest, dass es sich nicht um eine Reparatur, sondern eine Grundsanierung des Schiffes der Ersten Deutschen Nordpolarexpedition handeln würde.

Das Museum und die ehrenamtliche Crew des Schiffes standen damit nicht nur vor zwei zunächst scheinbar unlösbaren Aufgaben, sondern zugleich vor einer großen Chance. Einerseits galt es eine Finanzierung für die Grundsanierung zu sichern und andererseits eine Werft zu finden, die sowohl über das handwerkliche Know-how wie auch das erforderliche Holz in den notwendigen Dimensionen und der geforderten Qualität verfügte. Die Chance, die sich zugleich auftat, war, die GRÖNLAND noch weiter als dies bisher bereits der Fall war, dem Bau- und Ausrustungszustand des Jahres ihrer Expedition (1868) annähern zu können und den langfristigen Erhalt des ersten deutschen Polarforschungsschiffes zu sichern.

Anfragen und Vorgespräche mit Werften längs der gesamten deutschen Küste sowie im benachbarten Ausland zeigten schnell, dass nur weniger als eine handvoll Werften für die anspruchsvollen Arbeiten in Frage kommen würden. Die Wahl fiel schließlich auf die Bültjer Werft in Ditzum an der Unterems. Der mehr als einhundertjährige Familienbetrieb gehört zu den letzten Holzschiffswerften, die nicht nur über Know-how für den Bootsbau, sondern auch für den eigentlichen Schiffbau mit dem Material Holz verfügen. Darüber hinaus verfügt die Werft in Ditzum über eine Slipanlage und Schiff-

Die GRÖNLAND aufgeslippt zur Restaurierung in Ditzum



bauhalle, die es problemlos erlauben die GRÖNLAND an Land zu nehmen, und konnte vor allem aus eigenen Beständen abgelagertes Holz der entsprechenden Qualitäten und Dimensionen bereitstellen.

Ende März 2004 waren die Verhandlungen mit den Motorenwerken Bremerhaven und der Bültjer Werft sowie die Sicherung der Finanzierung soweit fortgeschritten, daß die GRÖNLAND zur Werft an die Ems versegeln konnte. Die Reise erfolgte nicht über See sondern via Hunte, Küstenkanal und Ems, da der Mast vor der Überführung in Bremerhaven gezogen wurde, um das Schiff bereits in seinem Heimathafen möglichst weit für die Werftzeit vorzubereiten. Obwohl der Auftrag für die Werft sich schließlich zu einem mehrseitigen Dokument mit einer Unzahl an Einzelpositionen entwickelt hatte, stand bereits bei Beginn der Arbeiten fest, dass im Verlauf der Arbeiten mit großer Wahrscheinlichkeit sich weitere Schäden zeigen würden, die erst nach der teilweisen Demontage des Schiffes erkennbar würden. Darüber hinaus kamen die Crew und das Museum überein, die Zeit der Grundsanierung zu nutzen, um weitere Arbeiten auszuführen, die zwar noch nicht absolut zwingend zu dieser Zeit erforderlich waren, für die jetzt jedoch so gute Arbeitsmöglichkeiten bestanden, wie sie sich in den nächsten Jahren nie wieder ergeben werden. So wurde zum Beispiel in ehrenamtlicher Arbeit

die gesamte Elektrik dem Stand moderner Sicherheitserfordernisse angepaßt oder die Welle gezogen und die Lager getauscht.

Wenige Wochen nach dem Aufslippen des Schiffes und der endgültigen Auftragserteilung sah die GRÖNLAND zunächst so aus, dass unbefangene Laien hätten vermuten können, das Schiff sollte vollständig in seine Einzelteile zerlegt werden und würde nie wieder auf Fahrt gehen. Kettensägen und Müllcontainer dominierten das Bild. Im Laufe dieser Demontage zeigten sich zwar einige bislang unerkannte Bereiche, in denen das Holz so schlecht im Zustand war, dass es nicht wieder eingebaut werden konnte, doch insgesamt entsprach das jetzt im Detail erkennbare Schadensbild der vorausgegangenen Einschätzung. Während die Mitarbeiter der Bültjer Werft begannen, die beschädigten Spanten und Planken auszutauschen, arbeitete die ehrenamtliche Crew zunächst vor allem an Elektrik und Maschinenanlage des Schiffes. Hieraus ergab sich innerhalb kürzester Zeit eine intensive Zusammenarbeit zwischen Werft und Besatzung, die dafür sorgte, dass letztlich eine Vielzahl von zusätzlichen Arbeiten ausgeführt werden konnte, von deren Realisierung zunächst niemand zu träumen gewagt hätte. Möglich war dies vor allem dadurch, dass die Crew unter der Anleitung der Werft Hilfsarbeiten

Während der Grundsanierung ...



im Bereich des Holzschiffbaus übernahm und die Werft somit zusätzliche Freiräume innerhalb des Auftragsvolumens für Aufgaben erhielt, die das Know-how der gelernten Holzschiffbauer erforderten. Ohne an dieser Stelle alle durchgeführten Arbeiten aufzählen zu wollen, sollen doch einige besonders bedeutende Arbeiten besonders gewürdigt werden: Das Deck der GRÖNLAND war im Laufe der Jahre nicht nur an einigen Stellen undicht geworden, sondern hatte sich zusätzlich so weit verformt, daß sich dauerhafte Pfützen an Bord bildeten und kein vollständiger Wasserablauf mehr erfolgte. Das Schiff hatte sich gesetzt und Bucht sowie Sprung waren verloren gegangen. Anstatt jetzt einfach nur ein neues Deck zu verlegen, war es erforderlich zunächst Bucht und Sprung zu rekonstruieren und dem Schiff damit seine ursprüngliche Form zurückzugeben. Um dies zu erreichen, wurden sämtliche Decksbalken aufgedoppelt und mittels dieser Dopplungen die ursprüngliche Form des Decks wiederhergestellt. Getreu der über der gesamten Restaurierung stehenden Maxime, so viele Arbeiten wie möglich in traditioneller Arbeitstechnik und mit althergebrachten Materialien auszuführen, roch es in der Schiffbauhalle darauf für Tage nach Teer. Die Nähte des Decks wurden nicht mit modernen Chemieprodukten abgedichtet, sondern klassisch kalfatert.

Genau diese Details waren es, die die Grundsanie-

rung der GRÖNLAND von den meisten anderen Sanierungen von Traditionsschiffen der letzten Jahre unterschied. So wurden die Rüsteisen, die bislang aus einfachen Vierkant-Stahlprofilen bestanden nicht einfach gegen ebensolche ausgetauscht, sondern diese zuvor aus Flachhalbrund-Profilen von Hand ausgeschmiedet. Rund 30 Jahre, nachdem das Rigg der GRÖNLAND erstmalig rekonstruiert wurde, besitzen die Rüsteisen nach der Grundsanierung des Jahres 2004/05 somit erstmalig die Form, die sie zur Zeit der Ersten Deutschen Nordpolarexpedition gehabt haben dürften.

Ebenso wurde das achtere Deckshaus verkleinert und damit seiner Form des Jahres 1868 angenähert. Der Grundriß des bislang dort stehenden Deckshauses war während sämtlicher vorangegangenen Restaurierungsarbeiten unverändert derjenige des Ruderhauses aus der letzten Zeit des aktiven Einsatzes unter norwegischer Flagge geblieben. Erst die Neuverlegung des Decks und die Arbeiten an den Decksbalken boten die Chance, auch hier sich weiter dem Bauzustand des Jahres 1868 zu nähern.

Die Liste der Arbeiten ließe sich noch nahezu unendlich verlängern. Nur das unermüdliche Engagement von Werft, Crew und einzelnen Mitarbeitern des Museums sorgte schließlich dafür, dass im Februar des Jahres 2005 die Arbeiten soweit abge-



schlossen werden konnten, dass die GRÖNLAND abgelsippt und nach Bremerhaven rücküberführt werden konnte. Zuvor galt es, das Schiff dem Germanischen Lloyd für die Neuerteilung der Klasse vorzustellen. Wie zu erwarten war, wurde die Klasse ohne jede Bedenken oder Mängel erteilt und somit erfüllt die GRÖNLAND auch weiterhin nicht nur den Sicherheitsstandard für Traditionsschiffe unter deutscher Flagge, sondern auch den hohen schiffbaulichen Standard eines vom Germanischen Lloyd klassifizierten Schiffes. Nach einer erfolgreichen Probefahrt auf der Unterems erfolgte die Rücküberführung der GRÖNLAND im März 2005, wobei wieder der Weg über die Ems, den Küstenkanal und die Hunte gewählt wurde. Beinahe genau ein Jahr, nachdem das Schiff die Bremerhavener Kaiserschleuse mit Kurs auf Ditzum verlassen hatte, lief die GRÖNLAND am Abend des 12. März wieder in Bremerhaven ein. Ein großes Stück Arbeit war geschafft, doch die Grundsanierung auch nach Abschluss der eigentlichen Werftarbeiten noch nicht beendet. Der Mast mußte noch gestellt und das Schiff komplett aufgetakelt werden. Diese Arbeiten erfolgten wiederum durch die Crew in ehrenamtlicher Arbeit, wobei sie durch den Takler des Museums unterstützt wurde. Zusätzlich galt es, noch eine Vielzahl von Kleinarbeiten zu erledigen. So mußte die Ausrüstung komplettiert werden, und die Innenausstattung nicht nur

wieder eingebaut, sondern auch den veränderten Bedingungen angepaßt werden. Zum Beispiel wurde während der Werftzeit die Innenwegerung konstruktiv verändert, um eine bessere Belüftung des Holzes beim Liegebetrieb des Schiffes zu erreichen. Als Konsequenz mussten jetzt in Bremerhaven im Bereich der Kojen noch deren Verkleidungen an die veränderten Bedingungen angepasst werden. Ebenso mussten die gesamten Polster unter Deck ausgetauscht werden, um sicherzustellen, daß keine Schimmelsporen auf diesem Weg wieder an Bord gelangen konnten. Aktualisierungen und Überprüfungen der Sicherheitsausrüstung vervollständigten die Arbeiten und gegen Ende April des Jahres 2005 konnte die Grundsanierung der GRÖNLAND endgültig abgeschlossen werden.

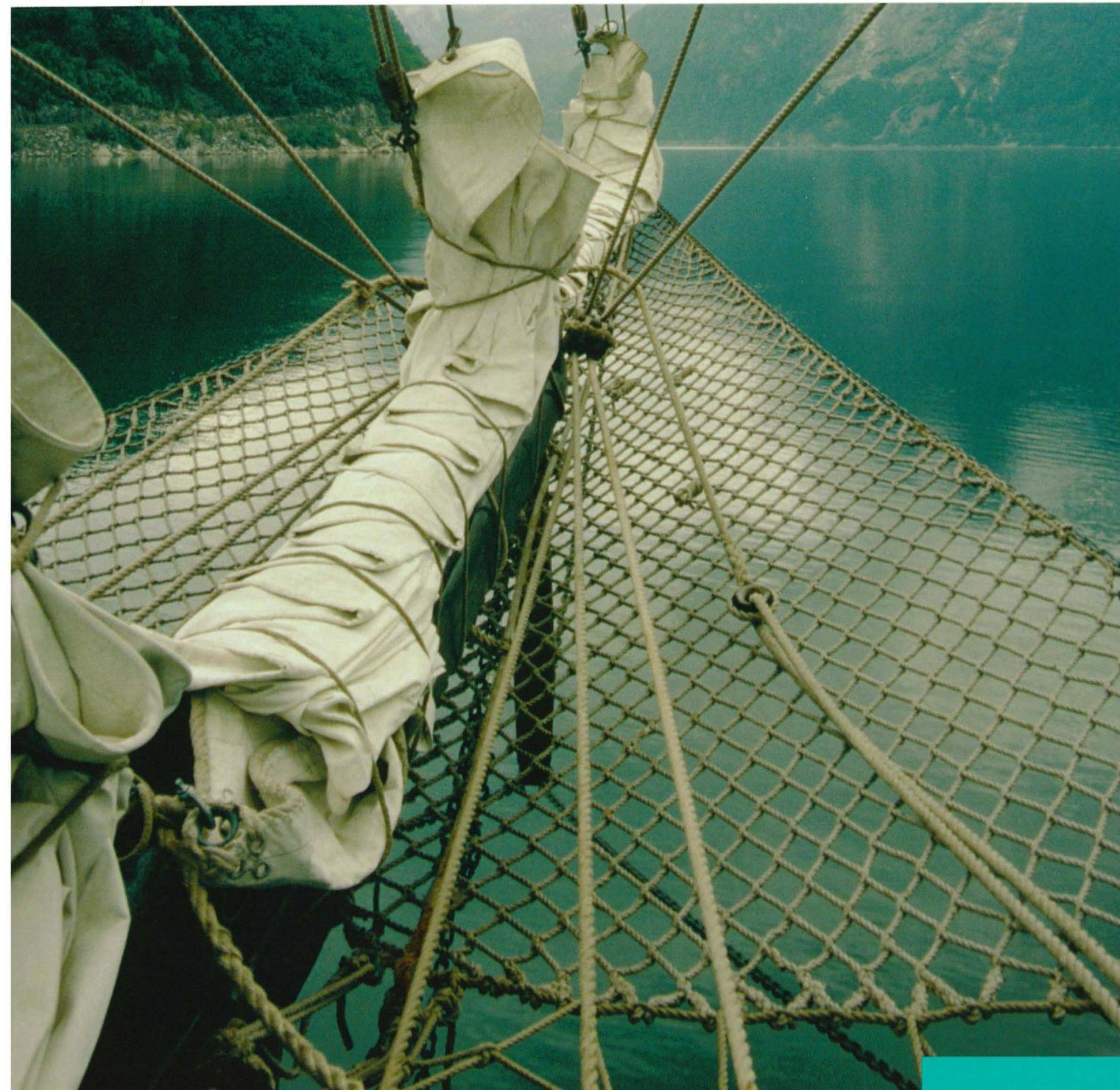
Nach der rund einjährigen Sanierungsphase ist die GRÖNLAND dank der Arbeit von Werft, Crew und Museum nicht nur wieder in einem baulichen Zustand der einen sicheren Schiffsbetrieb für die nächsten Jahrzehnte erwarten lässt, sondern dem Zustand des Jahres 1868 näher als dies je zuvor in der Zeit unter der Flagge des Deutschen Schifffahrtsmuseums der Fall war. Das Schiff ist nicht nur eines der ältesten historischen Wasserfahrzeuge in Europa, sondern seit dem Jahr 2005 mit Sicherheit auch eines der bestrestaurierten.

Der wahre Zustand des Schiffes zeigte sich im Detail erst auf der Werft

Als Koldewey zu Beginn des Jahres 1868 die Nordische Jagt von dem Schiffbauer Tollef Tollefssen erwarb, hatte er eine selten glückliche Hand – anders wäre es nicht zu erklären, dass die GRÖNLAND fast anderthalb Jahrhunderte später nicht nur noch in Fahrt ist, sondern auch mit einer Sanierung, die letztlich nur regulären Verschleiß des lebenden Baustoffes Holz kompensierte, einen solchen Zustand hat, daß das Schiff jederzeit erneut in polare Gewässer aufbrechen könnte.

Die Schiffbauer der Werft beim Aufdoppeln der Decksbalken







DER AKTIVE BETRIEB DER GRÖNLAND DIENT DEM ERHALT UND DER VERMITTLUNG HISTORISCHEN SEEMÄNNISCHEN HANDWERKS.

Anhang/
Informationen
zur
GRÖNLAND

Dementsprechend bietet das Schiff einen traditionellen Komfortstandard und die Gäste werden soweit möglich von der rein ehrenamtlichen Besatzung in den Schiffsbetrieb eingebunden.

Vom wenige dauernden Kurtörns auf der Außenweser über Tagesfahrten im Bereich der Deutschen Bucht bis hin zu mehrwöchigen Törns auf Nord- und Ostsee reicht das Spektrum der Reisen der GRÖNLAND.

Die Sicherheitsausrüstung für bis zu 40 Personen in der Tagesfahrt an Bord entspricht dem Standard für Traditionsschiffe unter deutscher Flagge, ebenso diejenige für bis zu 18 Personen bei mehrtägigen Törns.

Erleben Sie traditionelles Segeln und die authentische Atmosphäre der Zeit der Ersten deutschen Polarexpedition an Bord des ersten deutschen Polarforschungsschiffes, der nordischen Jagt GRÖNLAND des Deutschen Schiffahrtsmuseums.

Anfragen zum Schiff, dem aktuellen Reiseplan, Mitreise- oder Besichtigungsmöglichkeiten richten Sie bitte an:

*Deutsches Schiffahrtsmuseum
-Nordische Jagt GRÖNLAND-
Hans Scharoun Platz 1
D-27568 Bremerhaven*

*Tel.: 0471/48207-0
Fax: 0471/48207-55
e-mail: groenland@dsm.de
Internet: www.dsm.de/groenland*

AUTORENNACHWEIS

PD Dr. Ingo Heidbrink:
Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Deutschen
Schiffahrtsmuseums, Bremerhaven

Dr. Reinhard Krause:
Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Alfred-Wegener-
Instituts für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven

Dr. Dirk J. Peters:
Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Deutschen
Schiffahrtsmuseums, Bremerhaven

Jens Schöning:
Freier Publizist, Bremerhaven

BILDNACHWEIS

Archiv Alfred-Wegener-Institut für
Polar- und Meeresforschung: 30
Archiv Deutsches Schiffahrtsmuseums:
7, 8, 10(2x), 11(2x), 12, 14, 16, 17, 18, 19, 25, 26, 29, 34,
Einbandklappen innen
Hans-Jürgen Darlison: 28
Klaus Grefe: 40, 42, 43(6x), 44, 45
Ingo Heidbrink: 32, 37(5x)
Egbert Laska: 20
Sven Ramdohr:
23, 24, 33, 35, 36, 38, 40, 46, Titel

IMPRESSUM

Herausgegeben:
für das
Deutsche Schiffahrtsmuseum
von Ingo Heidbrink

Redaktion:
Ingo Heidbrink

Redaktionelle Mitarbeit:
Kerstin Elbing, Bengt-Felix Loebell

Konzeption/Gestaltung:
Silke Brinkmann,
Büro für Gestaltung,
Bremerhaven

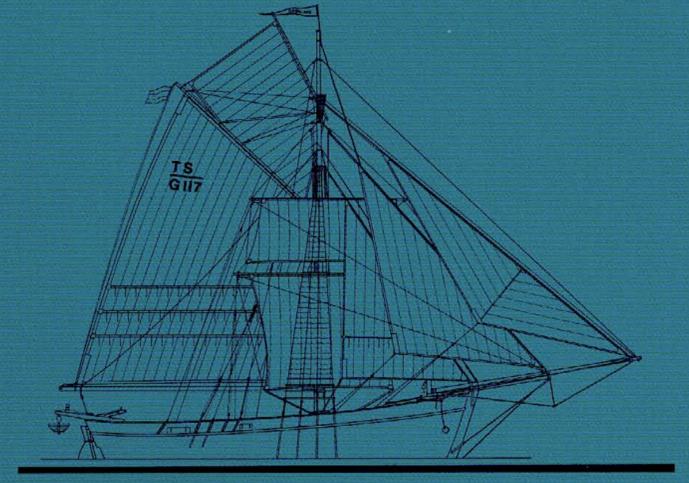
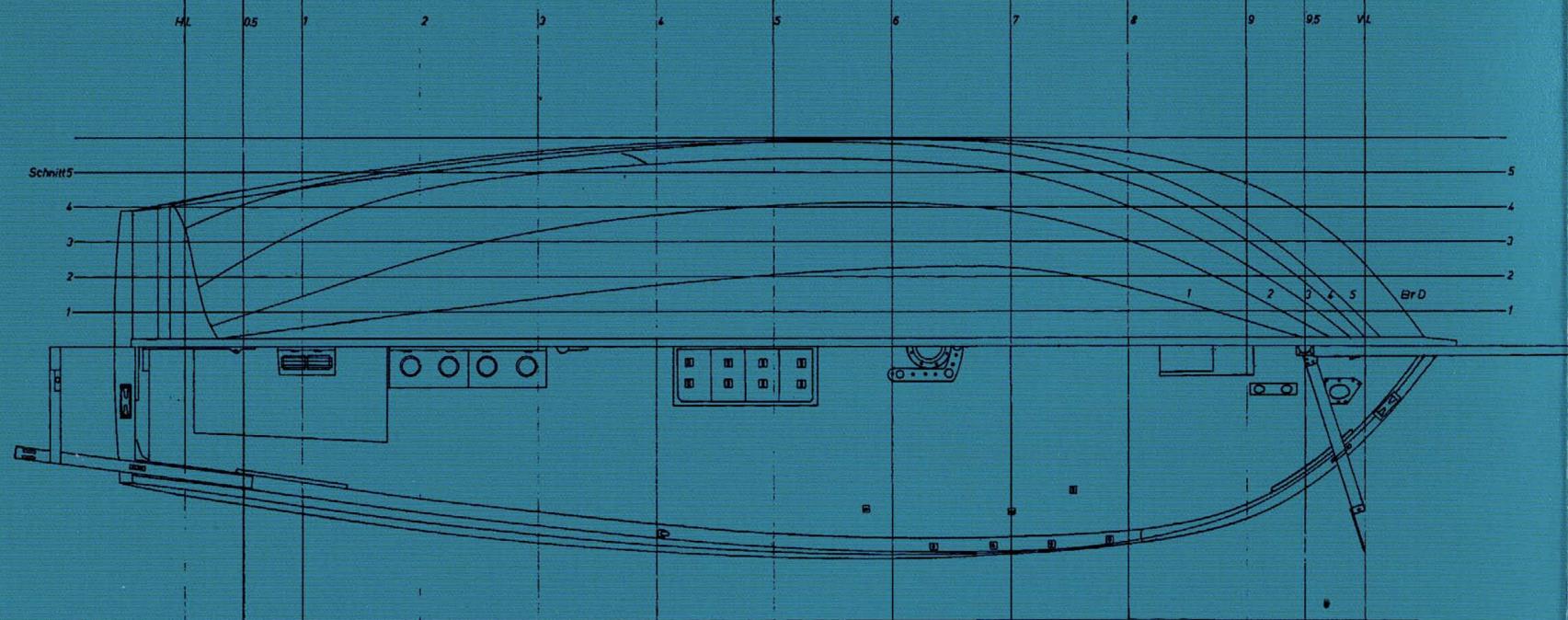
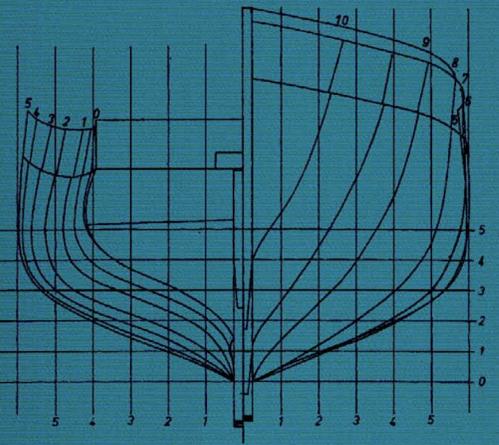
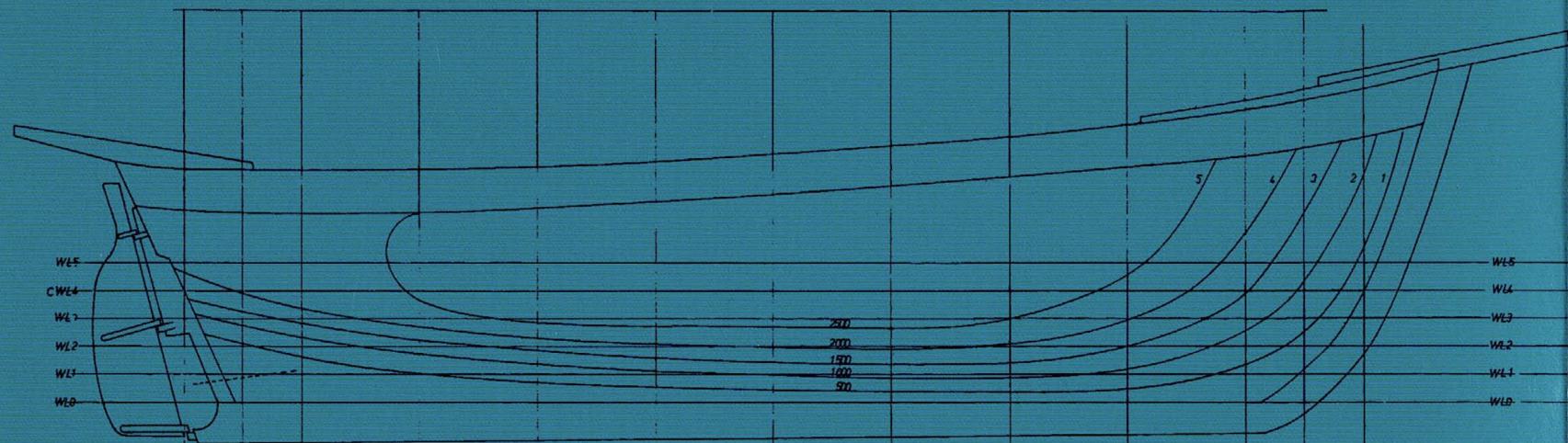
Reproduktionen:
Silke Brinkmann, Egbert Laska

Druck und Bindung:
Druckhaus Wüst GmbH, Driftsethe

Deutsches Schiffahrtsmuseum und die Autoren



© 2005



TECHNISCHE DATEN:

- Eigner: Deutsches Schifffahrtsmuseum
Institut der Leibniz-Gemeinschaft
- Schiffstyp: Nordische Jagt / Forschungsschiff
- Heimathafen: Bremerhaven
- Segelnummer: TS G 117
- Rufzeichen: DEQM
- Baujahr: 1867
- Bauwerft: Toleff Toleffsen, Skånevik (Norwegen)
- Länge über Alles: 29,30 m
- Breite über Alles: 6,10 m
- Tiefgang: 2,20 m
- Vermessung: 48 BRT
- Segelfläche: ca. 300 m²
- Maschine: Deutz BTM-1013 200 PS
(nachträglich motorisiert)
- Besatzung: 10 Mann
- Gäste: max. 30 Personen
- Gästekoje: 8

Abbildungen Innenklappe:

Die Nordische Jagt
GRÖNLAND
in Zahlen und Fakten

Deutsches
Schiffahrtsmuseum



Bremerhaven

