

# NORDISCHE JAGT GRÖNLAND

Polarforschung - Faszination einer Legende



# NORDISCHE JAGT GRÖNLAND

Polarforschung - Faszination einer Legende

# Inhalt

---

## Von der Faszination einer **Legende** / 4

INTERESSEN: FORSCHUNGSSCHIFFFAHRT  
**Offenes Meer  
bis zum Nordpol**  
Dr. Reinhard A. Krause / 6

MATERIALITÄT: DAS SCHIFF  
**Eine zierliche  
Schönheit, mit der  
man arbeiten kann**  
Dr. Lars Kröger / 14

WAHRNEHMUNG: LEBEN AN BORD  
**Ein wahres Abenteuer**  
André Benthien / 22

---

## Impressum

© 2018, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven

### **Wissenschaftliche Redaktion und Lektorat:**

Erik Hoops, Deutsches Schifffahrtsmuseum

**Konzept & Idee:** Ankerherz Verlag GmbH

**Texte:** Stefan Kruecken

**Titelillustration:** Hans Baltzer

**Fotos:** von Axel Martens, außer:

S. 2: Explora\_2005, S. 31: Kai Martin Ulrich

**Historische Karten:** aus: Die erste deutsche Nordpolar-Expedition im Jahre 1868. Beschrieben von K. Koldewey. Mit einem Vorwort von A. Petermann. Gotha 1871

**Grafik:** Daniela Greven

**Corporate Design:** GfG / Gruppe für Gestaltung

# Von der Faszination einer Legende

---

Die Nordische Jagt GRÖNLAND ist ein Schiff vieler Geschichten. Am 15. September 1868 kreuzte sie bis zu einer Breite von 81°4,5'N auf, so weit nördlich, wie es bis heute keinem Schiff ohne Hilfsmaschine an Bord gelungen ist. Auf dieser abenteuerlichen Reise unter Kapitän Carl Koldewey erlebte die Besatzung schwere Stürme, entkam nur knapp dem Packeis und den Angriffen von Eisbären. Die erste Fahrt der GRÖNLAND in den hohen Norden begründete die deutsche Forschungsschifffahrt.

Und das Besondere: Sie ist noch im Einsatz.

Bis heute ist das Schiff so gut in Schuss wie zu Zeiten der Pioniere. Liebevoll betreut wird die GRÖNLAND von einer Mannschaft aus Freiwilligen, die auch die Seemannschaft und das Handwerk jener Zeit pflegen. Die Nordische Jagt ist ein segelnder Botschafter aus einer vergangenen Epoche. Auch anderthalb Jahrhunderte nach ihrer Expedition ist sie noch immer auf den Meeren unterwegs. Ein aktives Schiff, auf dessen Planken Tradition erlebbar wird.

In dieser Broschüre erklären Wissenschaftler und Sachkundige, was hinter den Geschichten der GRÖNLAND steckt. Reinhard A. Krause berichtet, dass es manchmal auf die Beharrlichkeit und das Durchhaltevermögen eines Einzelnen ankommt. Im Falle der GRÖNLAND auf den Geografen und Publizisten August Petermann (1822–1878) aus Gotha, der die Expedition trotz vieler Widerstände auf die Reise schickte. Warum er dennoch mit einer für ihn wichtigen Theorie scheiterte und sich mit dem Expeditionsleiter Kapitän Carl Koldewey überwarf, lesen Sie im Kapitel „Interessen“.

Wie es zum Kauf des Schiffes kam und auf welchen Umwegen es schließlich wieder nach Bremerhaven gelangte, davon erzählt Lars Kröger unter der Überschrift „Materialität“. Nur 29,30 Meter ist das Schiff lang, doch es fasziniert Menschen bis heute – auch den jungen Forscher Kröger. Er verbindet mit dem Schiff nicht nur wissenschaftliche Erkenntnisse und Abenteuer, sondern auch den intensiven Geruch von Braunteer und Öllampen.



Aus Perspektive der Crew schildert André Benthien im Kapitel „Wahrnehmung“ das große Abenteuer. Seit er ein kleiner Junge war, gehört die GRÖNLAND für den Obmann der Freiwilligenbesatzung zu seinem Leben. Sein Traum: Irgendwann noch einmal mit der GRÖNLAND zu einer Reise in den hohen Norden aufbrechen, auf der Route der Pioniere.

Eines steht fest: Die Legende dieses Schiffes lebt weiter.



**„Zu den  
wenigen buchstäblich  
weißen Flecken in den  
Atlanten gehörten  
die Polarregionen.“**

Dr. Reinhard A. Krause

# Offenes Meer bis zum Nordpol

## Dr. Reinhard A. Krause

---

Der Kartograf August Petermann war die treibende Kraft hinter der ersten deutschen Polarexpedition. Hartnäckig trieb er trotz vieler Rückschläge die Pläne für das Abenteuer voran. Der Wissenschaftshistoriker Reinhard A. Krause über einen Mann, der den Nordpol am Schreibtisch entdeckte.

Die Gründe, wegen denen es zur ersten deutschen Polarexpedition kam, sind so vielschichtig wie altes Eis in Grönland. Wieso wagten Männer zu diesem Zeitpunkt die Reise in den hohen Norden? Wer hatte daran ein Interesse, und wieso? Man muss dieses Ereignis im Kontext einer erwachenden Euphorie für das Nationale im jungen Deutschland sehen. Als einen Ausdruck von Bürgerengagement und auch als die Geschichte zweier sehr unterschiedlicher Persönlichkeiten.

Der eine, der sicherlich wichtigste für die Expedition der GRÖNLAND, ist der Geograf und Publizist August Petermann (1822–1878) aus Gotha. Er war in erster Linie Kartograf, der es liebte, neue Entdeckungen in die Atlanten einzutragen, und seine Karten gehörten zu den feinsten ihrer Zeit. „Petermanns Geographische Mitteilungen“, wie er eine monatliche Schrift nannte, die er als Herausgeber betreute, waren international renommiert. Zunächst

hatte sich Petermann, der sieben Jahre lang in England lebte, in der Afrikaforschung einen Namen gemacht. Dann wandte er sich den Polargebieten zu.

Die technischen Voraussetzungen für Expeditionen in extreme Seegebiete verbesserten sich. Dampfschiffe fuhren über die Meere und querten schon bald den Atlantik. Es war eine Zeit, in der in vielen Ländern nationales Bewusstsein erwachte und Expeditionen Prestige versprachen. Zu den wenigen buchstäblich weißen Flecken in den Atlanten gehörten die Polarregionen. Nach 1865 sah es Petermann als geradezu nationale Aufgabe Deutschlands an, die nördlichen Polargebiete zu erforschen. Er stellte eine These auf: Demnach gab es hinter einem Gürtel aus Treibeis und Packeis ein offenes Meer, über das man den Nordpol erreichen konnte. Dafür müsse man dicht unter der Küste von Ostgrönland oder östlich von Spitzbergen segeln. Wer einmal dieses „offene Meer“ erreichte,

davon war Petermann überzeugt, könnte bis zum Pol segeln.

Dass diese Theorien – die er nicht mal in Ansätzen wissenschaftlich belegen konnte – Anhänger fanden, mutet aus heutiger Sicht seltsam an. Doch in Deutschland gab es, bedingt durch die kleinstaatliche Enge, einen Markt für Abenteuergeschichten und Expeditionsberichte aus fernen Ländern.

Noch im Jahr 1865 charterte ein Marineoffizier namens Reinhold Werner unter dem Eindruck von Petermanns Agitationen einen Expeditionsdampfer, mit dem er Richtung Pol aufbrechen wollte. Das Schiff kam wegen eines Maschinenschadens aber nicht einmal aus der Elbe hinaus auf die Nordsee. Für die junge Polarforschung nicht gerade die beste Werbung.

Petermann versuchte nun, eine staatliche Expedition zu organisieren, die Preußen und Österreich finanzieren sollten. Diese Bemühungen endeten mit einer Anhörung vor hochrangigen Vertretern der preußischen Marine. Nachweislich eines Protokolls dieser Sitzung gab Petermann ein ziemlich klägliches Bild ab, und seine Pläne wurden von den Experten rundweg abgelehnt. Dieses Fiasko hielt König Wilhelm I. jedoch nicht davon ab, eine Polarexpedition anzuordnen. Die gemeinsame Finanzierung scheiterte dann wie der gesamte Plan daran, dass Preußen und Österreich in den Krieg zogen. Doch Petermann, der hartnä-

ckige Kartograf, gab sich nicht geschlagen.

Doch wie wollte der Mann, der sein geliebtes Gotha nur ungern verließ, keinerlei persönliche Erfahrungen mit Expeditionen und der Seefahrt hatte und den Nordpol am liebsten vom Schreibtisch aus erobert hätte, seinen ehrgeizigen Plan umsetzen? Zugute kam ihm, dass der neu gegründete Norddeutsche Bund wirtschaftlich florierende, besonders die Schifffahrtsbranchen. Er knüpfte Kontakte zu Arthur Breusing, dem Direktor der Bremer Seefahrtsschule, der ihn in organisatorischen Fragen beriet, und zu Wilhelm von Freeden, dem Gründer der Norddeutschen Seewarte.

Die Frage der Finanzierung klärten diese Fortschritte aber nicht. Petermann sah eine Chance, als sich der deutsche Nationalverein selbst auflöste. Der Verein verfügte noch über Kapital aus einer Flottengeldsammlung, die einer „nationalen Aufgabe“ zugutekommen sollte. Petermann und Mitstreiter Breusing argumentierten, dass dies auf eine deutsche Polarexpedition zutreffe – doch sie scheiterten erneut. Aus dieser Quelle würde kein Taler kommen, und die Enttäuschung muss groß gewesen sein. Doch dann ging am 24. November 1867 eine Spende ein, 500 Taler, eine stattliche Summe. Petermann schloss daraus: Die Öffentlichkeit würde eine Expedition unterstützen. Er wollte dieses Risiko selbst tragen und um weitere Spenden





bitten. Vermutlich spekulierte er auch darauf, durch seine Monatsschrift eine Möglichkeit zu haben, die Kosten zu refinanzieren.

Als Leiter der Expedition hatte Petermann einen österreichischen Marineoffizier ausersehen, doch dieser musste aus gesundheitlichen Gründen passen. Der Bremer Seefahrtsdirektor Breusing empfahl daraufhin Carl Koldewey, einen erfahrenen Seemann, 30 Jahre alt. Man beschloss, eine Nordische Jagt in Norwegen anzukaufen. Das Abenteuer nahm seinen Lauf.

Erstaunlich ist, was sich nach der Reise der GRÖNLAND ereignete. Zunächst verzögerte Petermann die Veröffentlichung des Expeditionsberichts, auf den die Öffentlichkeit sehnsüchtig wartete, um drei Jahre. Später verbreitete er abwertende Urteile über eine Reise, die schon von Zeitgenossen als große seemännische Leistung angesehen wurde. Nicht nur, dass Koldewey mehr als dreitausend Seemeilen durch ein schwieriges Seegebiet zurücklegte und das Schiff und seine Crew heil nach Bremerhaven brachte. Viele Erfahrungen und Beobachtun-



gen, etwa zur Beschaffenheit des Eises vor Grönland, gaben den nachfolgenden Expeditionen wichtige Hinweise. Aus den Aufzeichnungen und Daten, die er mitbrachte, versuchte Wilhelm von Freeden, allgemeine Schlüsse zu ziehen. Er präsentierte eine Arbeit zu Strömungsverhältnissen vor der Küste Grönlands, zeichnete eine Isothermenkarte der Oberflächentemperatur des Nordmeeres und stellte Lotungen und meteorologische Beobachtungen in den Kontext dessen, was zu jener Zeit bekannt war.

Koldewey hatte zudem vermocht, das östliche Spitzbergen zu vermessen und die Westküste von Nord-Ost-Land; noch heute erinnern einige geografische Namen (etwa in der Hin-

lopstraße) an die erste deutsche Polar-expedition. Eine wichtige Erkenntnis half den Expeditionen, die folgen sollten: Erfahrungswerte. Für künftige Reisen brauchte es, wenn sie wissenschaftliche Erkenntnisse liefern sollten, ein größeres Schiff, eine zahlenmäßig stärkere Besatzung und eine bessere Ausrüstung.

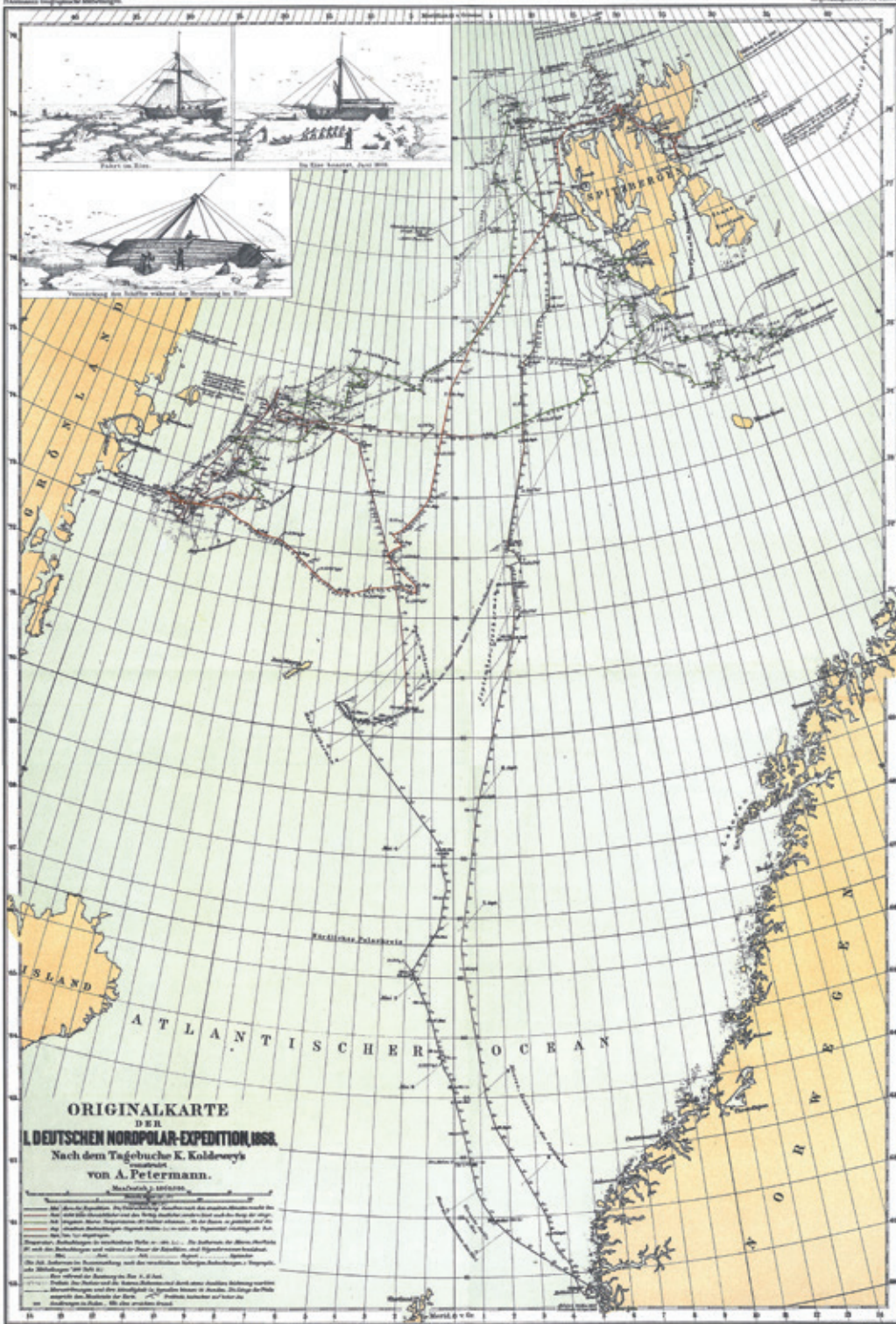
Es ist heute unumstritten, dass der Mut von Koldewey und seiner Mannschaft den Grundstein für die deutsche Forschungsschiffahrt legte.

Noch während der Feiern, die der Bremer Senat wegen der glücklichen Heimkehr ausrichtete, wurden Pläne für die zweite Expedition geschmiedet.

Der Bruch zwischen Petermann, dem Organisator und Finanzier, und Koldewey, seinem Expeditionsleiter, war bald endgültig. Über die Gründe kann bis heute nur spekuliert werden. Vermutlich wollte Petermann, der Entdecker vom Schreibtisch, nicht wahrhaben, dass seine Hypothesen nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmten. Koldewey indes leitete auch die zweite Grönland-Expedition, die am 15. Juni 1869 mit zwei Schiffen (GERMANIA und HANSA) in See stach.

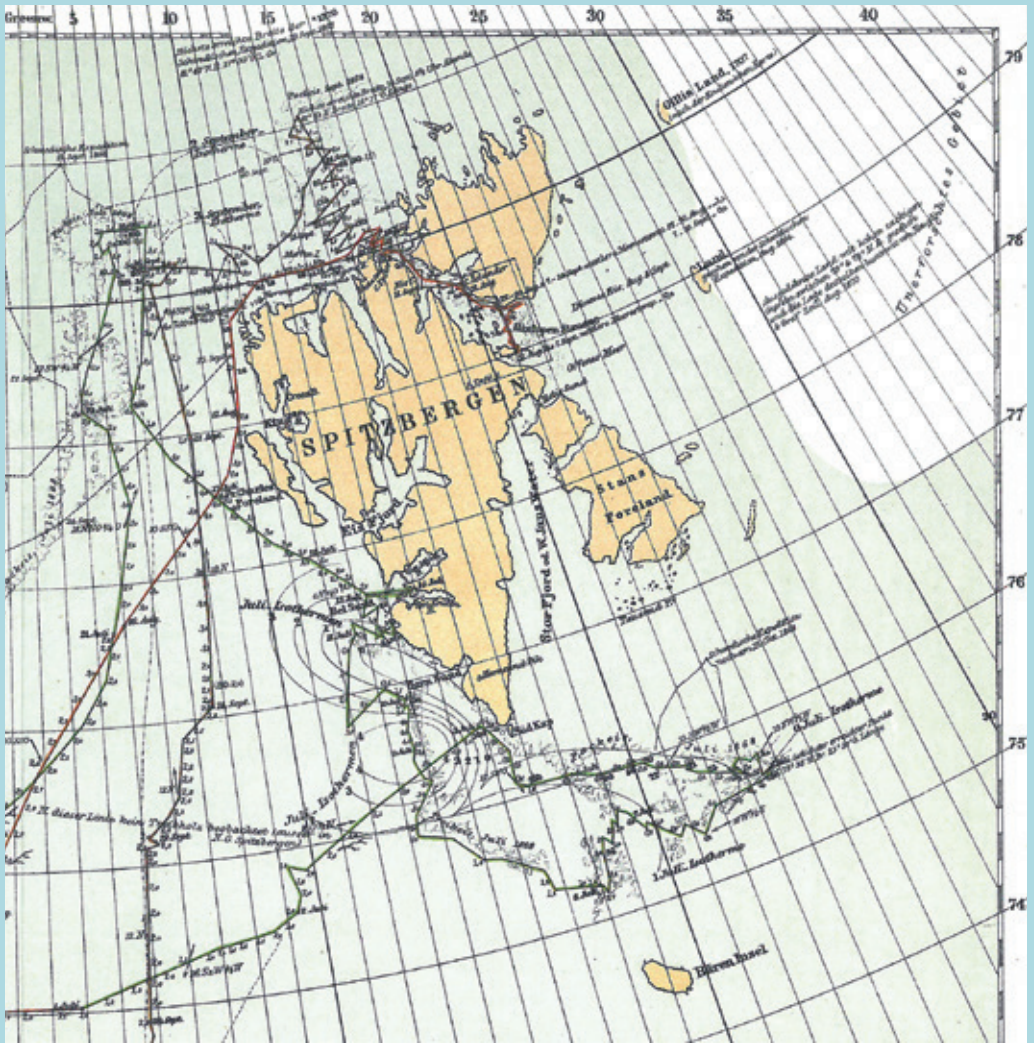
Im Nebel verloren sich die Schiffe am Rande des Packeises auf Position 74°4' nördlicher Breite aus den Augen. Versuche, durch das Eis zu kommen, scheiterten. Die HANSA wurde vom Eis eingeschlossen und trieb mit der Strömung nach Süden. Das Eis zermalmte das Schiff, das am 22. Oktober sank. Die Besatzung rettete sich und verbrachte die folgenden zweihundert Tage auf dem Eis, wobei sie zweitausend Kilometer zurücklegte. Am 7. Mai 1870 sahen die Männer endlich offenes Wasser und entschieden, mit ihren drei intakten Beibooten, die HOFFNUNG, KÖNIG WILHELM und BISMARCK hießen, eine Missionsstation der Herrnhuter Bruderschaft in Narsarmijit an der Südspitze Grönlands anzusteuern. Sie erreichten das Dorf am 13. Juli 1870. Drei Wochen später kehrten sie via Kopenhagen nach Deutschland zurück – ohne einen einzigen Mann verloren zu haben.

**Dr. Reinhard A. Krause**, Jahrgang 1945, ist ein bekannter Wissenschaftshistoriker. Er ist Inhaber des nautischen Patents A6 und hat ein Physikstudium an der Universität Hamburg abgeschlossen. Seit 1984 ist er am Alfred-Wegener-Institut Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven angestellt.




**ORIGINALKARTE**  
DER  
**DEUTSCHEN NORDPOLAR-EXPEDITION 1868.**  
Nach dem Tagebuche K. Koldewey's  
verarbeitet  
von **A. Petermann.**

**Maassstab 1:100000**  
Die Karte ist gezeichnet von K. Koldewey, die Landmassen sind die Arbeit von A. Petermann. Die Expedition wurde von dem Kaiserlichen Kommando in Berlin beschlossen und von dem Kaiserlichen Kommando in Berlin unterstützt. Die Expedition wurde von dem Kaiserlichen Kommando in Berlin beschlossen und von dem Kaiserlichen Kommando in Berlin unterstützt. Die Expedition wurde von dem Kaiserlichen Kommando in Berlin beschlossen und von dem Kaiserlichen Kommando in Berlin unterstützt.



**links:** Karte mit eingezeichnetem Reiseverlauf der Ersten Deutschen Nordpolar-Expedition aus dem Expeditionsbericht.

**oben:** Ausschnitt aus der Originalkarte der Ersten Deutschen Nordpolar-Expedition mit höchster nördlicher Breite von  $81^{\circ}4,5'N$ .

A man with a beard and glasses, wearing a yellow jacket and a dark cap, is leaning over a wooden structure on a ship. He is smiling slightly. The background shows the ship's deck and rigging under a clear blue sky. A dark blue rectangular box is placed over his chest.

**„Wie das Schiff  
ursprünglich hieß,  
ist bis heute  
ein Geheimnis.“**

Dr. Lars Kröger

# Eine zierliche Schönheit, mit der man arbeiten kann

## Dr. Lars Kröger

Gebaut worden war die GRÖNLAND als „schwimmendes Arbeitstier“ zur Jagd auf Robben vor den Küsten Norwegens. Später diente sie als Frachtsegler und Sportboot. Durch viele Wendungen kam die legendäre Nordische Jagt zurück nach Bremerhaven, berichtet Lars Kröger, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am DSM. Sein liebster Platz: bei vollen Segeln vor dem Steuerstand.

Was ich vom ersten Moment an mit der GRÖNLAND verbinde, ist der Geruch unter Deck. Dieser herbe, durchdringende Geruch von Braunteer und nach Öllampen. Ein Geruch, den man, wenn man ihn einmal in der Nase hatte, nicht mehr vergisst. Nicht unangenehm, doch sehr intensiv. Schon nach kurzer Zeit an Deck riecht die Kleidung wie nach einer langen Nacht am Kaminfeuer.

Mich macht es glücklich, auf der Nordischen Jagt zu arbeiten, so heißt der Schiffstyp. Mit der Crew von Ehrenamtlern, die sich rührend um die GRÖNLAND kümmern, etwa das Deck zu schleifen. Es gibt auf einem Schiff immer etwas zu tun, und auf einem alten Schiff erst recht. Die GRÖNLAND übt auf uns alle eine Faszination aus. Wegen ihrer Geschichte, wegen ihrer abenteuerlichen Reisen, wegen der

Tradition und Bedeutung für die Forschungsschiffahrt insgesamt.

Dabei war die GRÖNLAND zu ihrer Zeit ein eher gewöhnliches, verhältnismäßig kleines Segelschiff, konstruiert für die Küsten von Norwegen. Bis ins Jahr 1900 wurden Nordische Jagten in großer Zahl gebaut, zu Hunderten. Unsere GRÖNLAND wurde 1867 in Skanevik gebaut, in der Werft von „Tolleff Tolleffsen“, gedacht war sie als Robbenfänger. Das Schiff ist 29,30 Meter lang, 6,10 Meter breit und hat einen Tiefgang von 2,20 Metern. Man kann sagen: ein segelndes Arbeitstier, sehr robust und stabil, auch bei schwerer See im nordischen Meer gut zu manövrieren, mit einer Segelfläche von knapp dreihundert Quadratmetern.

Wie das Schiff ursprünglich hieß, als es aus der Werft kam, ist bis heute

ein Geheimnis. Expeditionsleiter Carl Koldewey, ein erfahrener Seemann, entdeckte es gleich am ersten Tag, als er auf der Suche nach einem geeigneten Schiff nach Bergen kam. Das Schiff selbst lobte er in seinem Expeditionsbericht: „Von aussen gefiel mir dasselbe durch seine schöne und zierliche Bauart schon sehr und bei der näheren Besichtigung fanden wir, dass alles Holz gesund und das Schiff gut und stark gebaut war“, schrieb er. Die Ausstattung hingegen bezeichnete er als „primitiv“, und der Mast erschien ihm nicht belastbar genug zu sein. Weil ihm aber ausreichende Mittel zur Verfügung standen, um die Expedition nach seinen Vorstellungen auszurüsten, einen neuen Mast einsetzen und den Rumpf zum Schutz vor Eischollen verstärken zu lassen, kaufte er das Schiff für 2500 Species-Thaler. Koldewey ließ das Schiff ausbauen und kalfatern, die Takelage überholen und mit einer für die Zeit modernen Ausrüstung versehen, darunter unter anderem zwei Chronometer, Spiegelprismenkreis, Sextant und sogar ein Tiefsee-Temperaturmesser.

Auch was den Proviant der Reise betraf, überließ der erfahrene Seemann nichts dem Zufall. Ich war „darauf bedacht gewesen, Alles von bester Qualität zu besorgen und nicht zu viel gesalzenes Fleisch einzulegen“, schreibt er in seinem Expeditionsbericht. In Hamburg bestellte er 240 Dosen eingekochtes Fleisch, jede Menge Kohl, kistenweise Konserven von Gemüse

und zwei Fässer mit getrockneten Äpfeln und Pflaumen. „Wein und spirituöse Getränke wurden hingegen nicht viel mitgenommen“ (nur etwa 100 Flaschen Bier, zwei Dutzend Flaschen Wein und zwei Flaschen Branntwein), dafür aber jede Menge Tee und Kaffee. „Es kann nichts Angenehmeres geben, als wenn man bei einer solchen Polarreise nach einer Wache von drei bis vier Stunden im Krähenneste (oben im Maste) bei einer Temperatur unter dem Gefrierpunkt und Schneegestöber sich hinter den warmen Ofen der Kajüte setzen und eine Tasse heißen Kaffee trinken und eine Pfeife rauchen kann. Übrigens ist ein heißes Glas Grog auch nicht zu verachten“, schreibt er in seinem Bericht.

Wie groß das Vertrauen der Mannschaft in ihr Schiff war, zeigte sich gleich zu Beginn der Reise. Ein Sturm zog auf, die See ging hoch, doch Koldewey notierte lapidar: „Ein Sturm auf offenem Meere hat überhaupt, wenn man sich nur auf einem guten, seetüchtigen Schiffe befindet, durchaus nichts Gefährliches irgend welcher Art; man refft eben die Segel dicht, dreht bei und macht es sich so behaglich und bequem, wie es die Umstände nur irgend gestatten wollen. Wir hatten in unserer Kajüte ein lustiges Feuer im Ofen brennen, rauchten unsere Pfeife, lasen oder unterhielten uns, draussen mochte es toben und wettern, so viel es wollte. Der Wacht-habende Offizier mit der Wachtmannschaft war natürlich auf dem Deck, doch auch diese





waren durch das sogenannte Schau-erleid, welches wir an der Luvseite hin gebunden hatten, einigermassen geschützt und konnten ungestört ihre Pfeife rauchen.“

Die Geschichte, wie das Schiff nach der erfolgreichen Expedition nach Bremerhaven kam, nimmt viele Wendungen. Am 10. Oktober 1868 segelte die GRÖNLAND nach dem großen Abenteuer zum ersten Mal in den Hafen von Bremerhaven ein. Für die zweite Arktisexpedition ein Jahr später erachtete man sie als „zu klein“ – und verkaufte das Schiff schon im Jahre 1871 zurück nach Norwegen. Ein gewisser Kapitän Andersen erwarb sie für den Kaufpreis von 1250 Talern Gold. 1873 tauchte

sie erstmals im Norske Veritas Register (dem norwegischen Schiffsregister) auf, mit zwei Eignern aus Oslo. Sie wechselte in den kommenden Jahren den Besitzer, machte in Hagesund fest, kam dann nach Tromsø, schließlich nach Trondheim, und wurde zum Fischfang und zur Jagd auf Robben eingesetzt.

1917 ließ ein neuer Eigner einen Motor einbauen, was bedeutete, dass man einen Schornstein aufs Deck setzte. Auch ein Ruderhaus wurde errichtet – und das Schiff bekam eine neue Bestimmung. Als Frachtschiff transportierte man mit ihm Waren die norwegische Küste hinauf. Ein halbes Jahrhundert lang – von 1920 bis 1970 –



gehörte die GRÖNLAND der Reeder- und Kapitänfamilie Lyngstad aus Steinkjer. Ein Schiffsmakler erwarb das Schiff, um es in seiner Freizeit als Sportboot zu segeln.

Im November 1970 kam wieder Bewegung in die Historie der Nordischen Jagt, durch einen Osloer Kaufmann namens Egil Björn-Hansen. Dieser stammte aus einer alten Kapitänfamilie und wollte das Schiff der ersten deutschen Polarexpedition zu einer Art schwimmendem Museum machen. Nicht weit vom Ort der Werft entfernt, auf der Insel Stord an der Westküste Norwegens, wollte er es ausstellen. Dafür ließ er den Schornstein entfernen und das Schiff in seinen Zustand als Segler zurückbauen.

Doch es kam anders. 1972 entdeckte man in San Francisco die berühmte GJØA wieder, das erste Schiff, das die Nordwestpassage bewältigt hatte. Roald Amundsen schaffte dies 1906 mit einer Besatzung von sechs Mann – nach über dreijähriger Reise. Die GJØA war eine Legende, sie war von einem Norweger gesegelt worden und wurde mit einem Frachter nach Oslo gebracht, um dort ausgestellt zu werden (sie steht noch heute im dortigen Schiffahrtsmuseum). Sie war fast baugleich mit der GRÖNLAND. „Welchen Sinn also sollte ein Museumsschiff GRÖNLAND haben – wer will sie sehen?“, überlegte Hansen. Er verwarf seinen Plan.

Womöglich wäre die GRÖNLAND in Vergessenheit geraten, wäre der Name nicht bei einer Veranstaltung im Bremerhavener Morgenstern-Museum gefallen, auf der man das einhundertste Jubiläum der zweiten Nordpolar-Expedition beging. Der spätere Direktor des DSM Gert Schlechtriem erfuhr von einem Modellbauer von der Existenz der GRÖNLAND, begann zu recherchieren und informierte Hans Jürgen Hansen, einen Schifffahrtshistoriker und Leiter der Kieler Olympia-Ausstellung. Historiker Hansen nahm Kontakt mit Eigner Hansen auf und handelte einen Chartervertrag aus. Das Schiff wurde zu den Olympischen Spielen nach Kiel geschleppt, provisorisch in den Howaldtswerken restauriert (man erneuerte das historische Rigg) und im Rahmen der Ausstellung „Mensch und Meer“ feierlich präsentiert.

Der Gedanke, die GRÖNLAND zurück nach Bremerhaven zu holen, war nun in der Welt. DSM-Museumsdirektor Schlechtriem, gerade im Amt, ließ den Rumpf sorgfältig inspizieren, das Schiff neu vermessen, er erforschte mithilfe der norwegischen Museen Identität und Verbleib der Nordischen Jagt – und stieg in Verhandlungen mit dem Eigentümer ein. Am 26. Januar 1973 wechselte die GRÖNLAND für 120.000 D-Mark in den Besitz des DSM; nach der Restaurierung in einer Werft von Heiligenhafen sollte sie – so war von Anfang an der Plan – als aktives Museumsschiff zum Einsatz kommen.



Eine Crew aus ehrenamtlichen Sportseglern überführte das Schiff Anfang September unter Leitung des erfahrenen Kapitäns Gustav Wulf und im Schlepp des Seenotrettungskreuzers THEODOR HEUSS nach Elsfleth an die Weser. Kapitän Wulf hatte sich monatelang um das Schiff gekümmert. Bremerhaven feierte dann am 14. September 1973 die Ankunft mit einem Schiffskonvoi und einem Festprogramm. Seit jenem Tag ist der Alte Hafen – das älteste Hafenbecken der Stadt – die Heimat unserer GRÖNLAND.

Ich genieße es jedes Mal, mit der Besatzung von Freiwilligen, die großartige Arbeit leistet, auf die Weser hinauszufahren. Mein liebster Platz ist das zweite „Häuschen“ vor dem Steuerstand. Dort zu sitzen und bei Wind in die Segel zu schauen, das ist einfach wundervoll. Aufgabe der GRÖNLAND ist es heute nicht mehr, Waren zu transportieren, sondern das Interesse an maritimer Geschichte zu wecken. Sie ist als „schwimmender Botschafter“ im Einsatz, nicht nur für das Museum, sondern auch für die Seestadt Bremerhaven. Bundespräsidenten und Bundeskanzler waren schon als Gäste an Bord, und als das Schiff Anfang der 1980er-Jahre den Rhein in die damalige Bundeshauptstadt Bonn hinauffuhr, staunten Zehntausende Besucher. Sie war auch schon in Berlin zu Gast, mehrmals in Norwegen und einmal in Frankreich. Zu Hafengeburtstagen und Hafenfesten machen wir die Leinen

los. Ein beliebtes Ziel ist auch immer die Insel Helgoland.

Die Geschichte der GRÖNLAND hat viele Kapitel – aber sie ist auch noch lange nicht zu Ende.

---

**Dr. Lars Kröger**, Jahrgang 1983, kam in Reinbek zur Welt. Nach dem Studium der Archäologie in Bamberg kam er 2015 ans Deutsche Schifffahrtsmuseum. 2017 promovierte er. Kröger ist verheiratet, Vater eines Sohnes und lebt mit seiner Familie in Bremerhaven.



„Die Arbeit  
auf dem Schiff  
erfüllt mich mit  
Stolz.“

André Benthien

# Ein wahres Abenteuer

## André Benthien

Wenn André Benthien, der Obmann der Freiwilligen-Crew, an die erste Arktis-Expedition der GRÖNLAND denkt, fällt sofort der Begriff „Respekt“. In dieser Tradition kümmert sich heute eine Mannschaft aus Freiwilligen um den Erhalt der Nordischen Jagt – und pflegt das Leben an Bord.

Seit ich ein kleiner Junge war, gehört die Nordische Jagt GRÖNLAND zu meinem Leben. Ich war fünf Jahre alt, als ich das erste Mal an Bord ging. Mein Vater Rüdiger, ein gelernter Tischler, gehörte zu einer der ersten Crews aus Freiwilligen, die sich um die Nordische Jagt kümmerten. Die Leidenschaft für das Schiff ist in unserer Familie gewissermaßen vererbt worden. Heute bin ich „Obmann“ der Besatzung aus Freiwilligen und gewissermaßen der Organisator der Crew aus Ehrenamtlern.

Die Arbeit auf dem Schiff erfüllt mich mit Stolz. Es ist großartig, auf diese Tradition zurückblicken zu können. Ein Schiff aus Holz, nicht aus Stahl. Ein Schiff mit guten Segeleigenschaften. Carl Koldewey, ein erfahrener Kapitän mit mächtigem Bart, der die Expedition im Jahr 1868 anführte, schrieb auf einer der ersten Seiten seines Expeditionsberichts recht euphorisch: „Es gewährte mir ausserordentliches Vergnügen, zu sehen, wie leicht und rasch das Schiff arbeitete. Es flog über die See

weg wie eine Möve, und obgleich es bei der hohen Dünung oft stark schlingerte und wir über 7 Knoten machten, so erhielten wir doch keinen Tropfen Wasser über Deck.“

Wenn ich an die Mannschaft denke, mit der die GRÖNLAND damals zu ihrer Expedition aufbrach, fällt mir ein Begriff ein: Respekt. Einfach großer Respekt vor der Leistung dieser Männer. Wer damals ein solches Abenteuer wagte, der konnte nicht mit Gewissheit sagen, dass er nach Hause zurückkam. Wer zu einer solchen Reise aufbrach, der vertraute sein Leben dem Kapitän an.

Zwölf Männer waren an Bord der GRÖNLAND, als sie am 24. Mai 1868 den Hafen von Bergen verließ: Expeditionsleiter und Kapitän Carl Koldewey, der erste Steuermann Richard Hildebrandt aus Magdeburg, der zweite Steuermann Georg Heinrich Sengstake aus Altona, Zimmermann Johann Werdelmann von der Insel Föhr, die Matrosen Hans Peter Iversen aus Ha-

dersleben, Camp Wagener (Worden), D. Heinrich Büttner (Bremen), Gerhard J. de Wall (Delfzijl, Niederlande), Paul Tilly (Minden), Albert Konrad Olsen und Nils Peter Erikson Lian (beide aus Tromsø) sowie der Schiffskoch Friedrich Rössing aus Minden.

Eine wissenschaftliche Reise ohne einen Wissenschaftler an Bord, dafür aber mit einer Crew aus erfahrenen Seeleuten, „durchwettert und geschult“, so Koldewey. Seemänner, die es eigentlich gewohnt waren, auf großen Schiffen ihren Dienst zu verrichten. Sie wurden „in Folge der raschen und kurzen Bewegungen unseres kleinen Fahrzeuges etwas seekrank“, notierte Koldewey in seinem Bericht, und fügte etwas spöttisch an: „Es war äusserst komisch, diese breiten, kräftigen Gestalten und seegewohnten Leute zu sehen, mit welchen unglücklichen Mienen sie jede starke Bewegung des Schiffes begleiteten.“

Viele Seeleute schätzen den Alltag und die ritualartigen Arbeitsabläufe an Bord eines Schiffes. Koldewey beschreibt eine Bordroutine, die morgens um 6 Uhr damit begann, dass der wachhabende Offizier (der seit 4 Uhr an Deck ist, um den Mann am Steuer zu beaufsichtigen und das Wetter zu beobachten) die Leute zusammenrief: Deck waschen! Schiff reinigen! Nach einer Stunde drehte er eine Runde an Deck, sah nach, ob die Arbeiten richtig ausgeführt wurden, ob die Segel kantig standen und die Taue aufgerollt am

richtigen Platz lagen. Danach wurde die Wache geweckt, gefrühstückt, und der Kapitän kam an Deck. Zu einem „Spaziergang mit Morgencigarre“ (Koldewey), um nach einer Überprüfung von Wind und Wetter den Kurs zu prüfen. Die Matrosen erhielten vom Steuermann oder vom Bootsmann ihre Aufgaben für den Tag: Segel ausbessern, Taue spleißen, Blöcke schmieren. Der Wachdienst blieb immer gleich – Steuern, Ausgucken, Bergen und Setzen der Segel, Loggen und Loten –, „so dass an Müssiggang, wie man wohl oft im Binnenlande meint, nicht zu denken ist“, schrieb Koldewey.

Mittags maß man die Meridianhöhe der Sonne und bestimmte die Position; der Kapitän setzte den Kurs ab. Nachmittags wiederholten sich die Arbeiten des Morgens; eine Wache ruhte, um halb 7 Uhr nahm man das Abendbrot ein. Nach dem Essen pumppte man das Schiff leer (sofern Wasser eingedrungen war), und ab 8 Uhr übernahm die Nachtwache. „So geht ein Tag genau wie der andere hin“, ohne irgendeine Abwechslung, notierte Koldewey. Ausnahme ist alleine der Sonntag, an dem nur Wache gegangen wurde. Koldewey notierte, dass sich „ein Jeder, der nicht gerade Dienst hat, seinem religiösen Bedürfnisse gemäss beschäftigen kann. Der Eine liest, der Andere flickt sein Zeug, ein Dritter sitzt auf dem Spillkopf [das äußere Ende der Ankerwinde], raucht still vergnügt seine Pfeife und summt ein Liedchen.“ Es scheint jedenfalls eine angenehme





me Arbeitsatmosphäre an Bord geherrscht zu haben.

Der Kapitän achtete darauf, dem „wissenschaftlichen Zweck“ der Reise zu genügen. Alle zwei Stunden ließ er den Stand des Barometers ablesen, die Temperatur von Wasser und Luft messen und ins Journal eintragen, ebenso wie sämtliche Beobachtungen zu Wind, Wetter, Farbe und Aussehen des Meeres, Wassertiefe oder astronomische Ortsbestimmungen. „Kurz, es wurde Alles beobachtet und notirt, was nur irgend beobachtungswerth war.“

So segelte die GRÖNLAND immer weiter nach Norden, Breitengrad für Breitengrad, wobei Spitzengeschwindigkeiten von zehn Knoten erreicht wurden. Koldeweys Expeditionsbericht

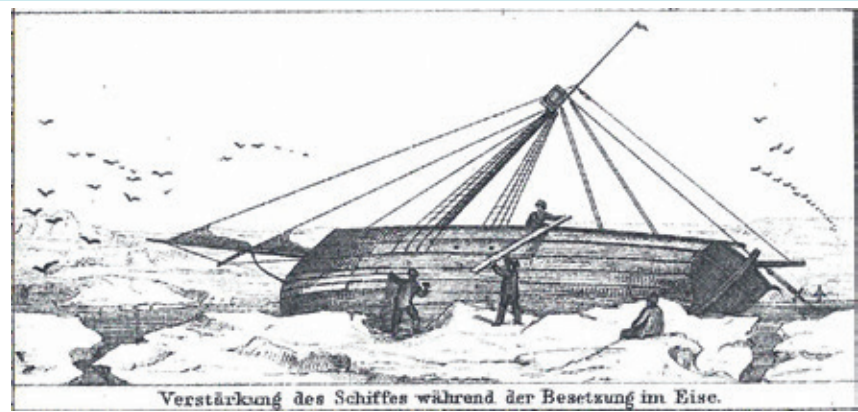
zu lesen, das hat etwas von einem echten Abenteuerroman. Die Stürme, die Fahrt durch das Eis, der Nebel, die Momente, wenn das Eis die GRÖNLAND umschließt. Wie groß mag die Anspannung an Bord gewesen sein, im Wissen, dass es niemals möglich gewesen wäre, Hilfe zu bekommen? Auf zwei Seiten in seinem Report drückt sich das ganze Drama besonders intensiv aus. „Am 8. Juni dasselbe stürmische Wetter mit heftigen Schneeschauern. Das Eis setzte sich im Westen mehr und mehr an und wir waren genöthigt, von einem Wasserbecken in das andere zu flüchten und zwischen den Eisschollen so gut nach Osten zu arbeiten, wie es angehen wollte. (...) Die Schifffahrt im Eise bei solchem Sturm und Schneewetter ist von der allerschwierigsten Art und die Lenkung des Schiffes erfordert (...) vor allen Dingen



Fahrt im Eise.



Im Eise besetzt. Juni 1860.



Verstärkung des Schiffes während der Besetzung im Eise.

Szenen der Expedition  
nach Zeichnungen von  
R. Hildebrandt aus dem  
Expeditionsbericht.

Ruhe und Geistesgegenwart des Comandirenden. Alles Eis ist in heftiger Bewegung.“

Nur eine Seite später ist die GRÖNLAND von Eis eingeschlossen (bei 74°45'N, 7°W war man auf die Eisgrenze gestoßen) – und Eisbären nähern sich dem Schiff. „Die ganze Mannschaft hatte nun nichts Eiligeres zu thun, als tumultuarisch hinter dem Bären her zu stürzen. (...) Triumphierend wurde der Körper von den Leuten über die Eisschollen zum Schiffe geschleppt und das Fell abgezogen.“

Ein erster Versuch, den Ostgrönlandstrom zu queren, war also gescheitert. Die Mannschaft reparierte den beschädigten Schiffsrumpf; es gelang Koldewey, die GRÖNLAND aus dem Eis herauszuarbeiten. Und er konnte mit Schiffen Kontakt aufnehmen, etwa mit der DIANA aus dem englischen Hull, wodurch Nachrichten von der Expedition nach Gotha gelangten.

Was Koldewey von den anderen Kapitänen erfuhr, war ungünstig: Die Eisverhältnisse erschwerten die Fahrt. Einige Tage wartete er vergeblich auf eine Lockerung des Eisstromes; um endlich weiter nach Westen zu kommen, befahl Koldewey den Kurs Nordost. In einer knappen Woche versiegelte die GRÖNLAND nach Spitzbergen.

Auch hier warteten auf die Expeditionsteilnehmer einige Enttäuschungen – auch hier blockierte die Eislage.

„Nach den Aussagen der Walfischfahrer war dieses Jahr in jeder Beziehung ein ganz abnormes, ein Eisjahr wie seit langer Zeit nicht“, notierte Koldewey frustriert in seinem Expeditionsbericht. Auch der Versuch des Kapitäns, südlich der Inselgruppe nach Osten zu segeln, um dann auf Nordkurs zu dem in der Instruktion erwähnten „Gillis Land“ (vermutlich Kvitøya) vorzustoßen, scheiterte. Wenigstens gelang es, den Belsund auf Spitzbergen zu erreichen, und man nahm Wasser und Ballast.

Nach einem Jagdausflug wurde die Reise Richtung Norden fortgesetzt. Bis auf 80°30'N, 6°35'E, wo Nebel und schwache Winde das Fortkommen erschwerten. Die GRÖNLAND traf auf den Walfänger JAN MAYEN, Heimathafen Peterhead, der wegen der schlechten Sicht beigedreht hatte. Koldewey setzte mit dem Beiboot über, um sich mit dem Kapitän auszutauschen und Post zu übergeben, und bekam neue Informationen, die ihm neuen Mut gaben. Südlich von 74° sollten die Eisverhältnisse günstig sein. Gleich nach seiner Rückkehr an Bord der GRÖNLAND gab er den Befehl, nach Süden zu segeln. In rascher Fahrt erreichte man das Zielgebiet und kam auch so weit westlich, dass man die grönländische Küste sehen konnte.

Doch die Vorfreude verflog rasch. Das vermeintlich offene Wasser war in Wirklichkeit eine geschlossene, zusammenhängende Eisfläche. Tagelang



kreuzte die GRÖNLAND, um doch eine Möglichkeit zu finden, die Küste zu erreichen – doch es war vergeblich. Das Eis bietet keine Chance. „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 Jahre mit den Mitteln, die uns zur Verfügung standen, nicht mehr vorhanden war. (...) Ich musste mich daher, wenngleich mit dem grössten Widerstreben, entschliessen, der Küste den Rücken zu kehren.“

Was die Situation nicht leichter machte, war ein schwerer Sturm, der tagelang tobte. Die Mannschaft aber wusste damit umzugehen, wie Koldewey in seinem Bericht vermerkte: „Der Sturm hielt mit ungeschwächter Gewalt an, wobei die See eine solche Höhe erreichte, dass wir in einem Wellenthale für einen Moment keinen Wind verspürten und die furchtbarsten Sturzseen über uns zusammenzubrechen schienen.“ Doch es kam zu keinen Schäden, und als sich das Wetter beruhigte, umrundete man am 18. August das Nordkap Spitzbergens. Kein Eis in Sicht!

Eine andere Nordische Jagt tauchte auf, es waren Walrossjäger. Nach einem Erfahrungsaustausch entschloss sich Koldewey, in die südliche Hinlopenstraße zu segeln. Koldewey entdeckte in den folgenden Tagen einige Inseln, die noch nicht kartografiert worden waren, und erweiterte die Ver-

messungen der Region. Am 15. September kreuzte die GRÖNLAND bis zu einer Breite von 81°4,5'N auf. Dies ist der nördlichste Punkt, den ein Segelschiff ohne Maschine bis heute nachweislich erreicht hat.

Die GRÖNLAND richtete ihren Bug nach Süden. Nach kurzem Aufenthalt in Bergen erreichte das Schiff am 9. Oktober die Wesermündung. Das Wetter war schlecht, mit reichlich Wind, doch zur Freude der Besatzung lief der Schleppdampfer DIANA dem Segelschiff entgegen und zog es in wenigen Stunden nach Bremerhaven. „Wir wurden auf eine so großartige Weise empfangen, wie wir es uns wahrlich niemals hätten träumen lassen“, notierte Koldewey in seinem Expeditionsbericht.

Ich kann verstehen, warum die Menschen so begeistert waren, auch wenn die Expedition das eigentliche Ziel (das von Petermann postulierte „offene Polarmeer“) nicht erreicht hatte. Dreitausendfünfhundert Seemeilen war die Besatzung durch wenig bekanntes Gebiet gesegelt, bei teils harten Wetterbedingungen und Eisgang. In der Tradition dieser großartigen Mannschaftsmitglieder sehen wir uns heute. Alle Crewmitglieder sind Ehrenamtler, und nahezu alle Berufssparten sind vertreten, vom Handwerker bis zum Akademiker. Die Stammcrew besteht aus zwölf Männern und Frauen, zur erweiterten Crew gehören weitere 14. Einen Verein haben wir nicht gegründet, das brauchen wir nicht. Es

geht nur mit Leidenschaft, Teamgeist und Zuverlässigkeit. Erfahrene Nautiker sind dabei, die wissen, wie man ein Schiff wie die GRÖNLAND bewegt. Wir kümmern uns um den Erhalt des Schiffes, und weil wir damit unterwegs sind, bleibt auch die Kenntnis lebendig, wie man eine Nordische Jagt wie die GRÖNLAND segelt. Wir wollen die Tradition an die nächste Generation weitergeben. Jede Ausfahrt ist wie ein kleiner Test. Manche Törns dauern nur ein paar Stunden und führen uns hinaus auf die Weser, andere gehen bis nach Bergen.

2004 wurde die GRÖNLAND grundsanitiert, in der Bültjer-Werft in Ditzum an der Unterems, und auch dies gelang wegen der guten Zusammenarbeit der Werft mit unserer Crew. Es geht uns darum, den Zustand des Schiffes zu erhalten, in Struktur und Konstruktion. Verschleißt ein Bauteil, dann ersetzen wir es. Es gibt keine schleichende Modernisierung.

Mein Traum ist es, irgendwann noch einmal mit einer Crew zu einer Reise in den hohen Norden aufzubrechen. Auf der Route der Pioniere. Ob wir das jemals schaffen? Ich weiß es nicht, doch ich würde es mir wünschen.

---

**André Benthien**, Jahrgang 1982, ist Obmann der Freiwilligen-Crew, die sich seit Erwerb des Schiffes durch das DSM um die GRÖNLAND kümmert. Beruflich ist Benthien beim Wasser- und Schifffahrtsamt im Wasserstraßenbauwesen beschäftigt. Er lebt in Geestland, Ortsteil Langen.



TS  
G117

## **BAND 02 /**

# **NORDISCHE JAGT GRÖNLAND**

## Polarforschung – Faszination einer Legende

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum – Leibniz-Institut für Maritime Geschichte – befindet sich im Wandel und ist dabei, seine Ausstellung in enger Verbindung zu seinem Forschungs- und Ausstellungsprogramm „Mensch & Meer“ neu zu konzipieren. Wichtigen Raum nimmt hierbei eine Reihe von Leitobjekten ein, die auch Gegenstand einer eigenen Reihe von Booklets sind.

In den verschiedenen Ausgaben der Serie blicken Fachleute aus den drei Forschungsperspektiven „Interessen – Materialität – Wahrnehmung“ auf das jeweilige Objekt, stellen Fragen an das Objekt und erläutern dessen Faszination.

### **Deutsches Schifffahrtsmuseum**

Leibniz-Institut für Maritime Geschichte  
Hans-Scharoun-Platz 1 · 27568 Bremerhaven  
T +49 471 482 07 0 · [info@dsm.museum](mailto:info@dsm.museum)  
[www.dsm.museum](http://www.dsm.museum)

Gefördert durch den  
Förderverein Deutsches  
Schifffahrtsmuseum e. V.

