

Prospektionsbericht

Edith Bosselmann
ex Rita Maersk

Ort:

Ostsee - Litauen, Klaipeda

Untersuchungsdatum:

24.09.2019

Verfasser:

Holger Buss

Version:

06.12.2022



Einleitung	3
Position	3
Beschreibung des Wracks	3
Das Baltic Sea Heritage Rescue Project	4
Die Gezeitentaucher	4
Tauchgangsprotokolle:	5
24.09.2019	5
Meßmethode	5
Skizze des Fundplatzes	6
Objekte am Wrack	7
Versandloch: Rundung des Schanzkleides	7
Kleiner Festmacher	7
Bügel	8
Poller	8
Winde	8
Festmacher am Bug Steuerbord	8
Festmacher am Bug Backbord	9
Bugspitze	9
Loch im Schanzkeid des Bugs	9
Winde bei 17m	10
Mast bei 18,8m	10
Winde bei 20m	10
Schornstein bei 36m	10
Oberlichter des Maschinenraums	11
Bodenfliesen	11
Mast bei 47m	11
Winde bei 50m	12
Kleine Winsch bei 60m	12
Heck bei 71m	12
Propeller	12
Kompass	13
Geisternetze	14
Die Glocke der 'MARSDIEP'	17
Schiffdaten "Edith Bosselmann"	18
Geschichte des Schiffes:	18
RITA MÆRSK (1)	20
Maersk Line	20
Museum des Unternehmens	22
Im Vergleich:	22
Historische Fotos des Schiffes	23
Der Reeder Eduard Bosselmann	27
Andere Quellen, die Ed. Bosselmann erwähnen	28

Edith & Eduard Bosselmann	29
F.G. Reinhold Danzig	30
Die letzte Fahrt des Schiffes	31
Die Ladung	31
Kohle	32
Bunkerkohle (zum Antrieb der Dampfmaschine)	32
Proviant	32
Betriebsmittel	33
Untergang	33
Das Schiff galt als Verschollen	34
Rettungsboot	34
Augenzeugen des Untergangs	35
Submarine L-3	37
Entschädigung durch das Kriegsschädenamt	38
Besatzung	39
Matrose Heinrich Nowotzki	40
Ingenieur Erich Wilhelm Grantz	41
II.Ingenieur (Maschinist) Leo Rumpza	42
Die Leiche des Leo Rumpza	42
Zusammenfassung	44
Fazit	44
Ausblick	44
Anhang	44
Dokumente des Kriegsschädenamtes im Staatsarchiv Hamburg	45
Scan der Akten	45
Firma F.G. Reinhold	46
Eintrag Lloyds London	47
Dänemarks Schiffsliste 1941	48
VERLUSTE DEUTSCHER HANDELSCHIFFE 1939-1945	48
Dokument im Schiffahrtsmuseum Dänemark	48
SS Marsdiep / SS Jessie Maersk	49
3D-Modell	49
Ausstellung im Maritimen Museum Klaipeda	52
Autor	52
Translations and location of this report	53

Einleitung

In dem hier vorliegenden Prospektionsbericht wird ein bis dato unbekanntes Wrack beschrieben, das im September 2016 erstmals betaucht wurde. Es handelt es sich um ein ca. 71m langes Stahlschiff mit mittig liegender Dampfmaschine drei Laderäumen und einem Versandloch im vorderen Schanzkleid. Es liegt in 42-52m Wassertiefe in der Ostsee nahe Klaipeda / Litauen. Das Wrack wurde vermessen, mittels Foto und Video dokumentiert und skizziert. Anschließend wurden die Details in diesem Bericht mit historischen Fotos eines Dampfschiffes verglichen, das 1942 in dem Gebiet durch Torpedo oder Minentreffer sank. Außerdem wurden Berichte aus historischen Notizen mit der Position und Lage des Wracks verglichen. Alle Einzelheiten des Wracks, sowie seine Position und Lage auf dem Meeresboden lassen darauf schließen, dass es sich um den am 9.12.1942 durch Kriegswirkung gesunkenen Frachtdampfer "Edith Bosselmann" ex. "Rita Maersk" des Danziger Reeders Eduard Bosselmann handelt. Baujahr 1925.

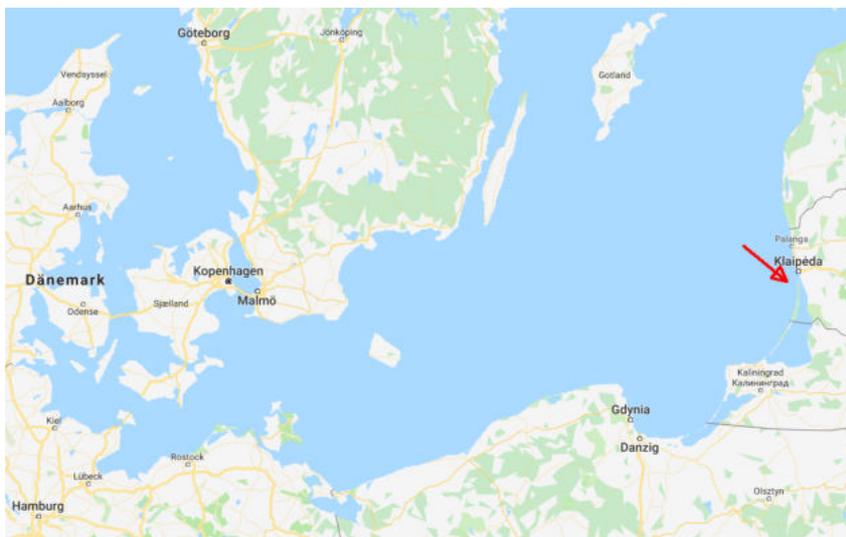
Position

Breite: 55°28'N

Litauen - Klaipeda (Memel)

Länge: 20°35'O

In ca. 30km Entfernung zur Küste



Beschreibung des Wracks

Es ist ein Stahlschiff mit einer Länge von 71m über allem. Es liegt mit ca.90 Grad gekentert auf der Backbordseite auf Sandboden. Die ursprüngliche Form des Rumpfes lässt sich noch gut erkennen. Die Brücke oder der Aufbau sind zum Teil abgebrochen. Das Schiff hatte drei Laderäume und ein Passagierdeck. Die Stümpfe von zwei großen Masten stehen an Deck. Mehrere große Winden befinden sich unmittelbar an den Masten. Im Heck befindet sich eine kleinere Winde und vermutlich ein Mastfuß, der von einem Fischernetz bedeckt ist. Im Bugbereich liegt eine Ankerwinde, die ebenfalls von einem Netz bedeckt ist. Im hinteren Drittel des Schiffes findet man einen gefliesten Boden mit schwarz-weißem Schachbrettmuster. Auf dem Sandboden außerhalb des Wracks wurde eine Glocke gefunden. Die Holzverkleidung eines Kompasses mitsamt den Kompensationskugeln liegt gut erhalten auf dem Sand. In der Mitte des Schiffes befinden sich Räume mit hochwertigen Holzdecken. Dort befinden sich noch Regale mit Geschirr.

Das Baltic Sea Heritage Rescue Project

Das Baltic Sea Heritage Rescue Project ist eine Organisation in der sich Menschen aus vielen Ländern ehrenamtlich engagieren, denen der Schutz der Ostsee über wie unter Wasser am Herzen liegt. Sie finden und entfernen verloren gegangene Geisternetze, suchen, identifizieren und dokumentieren Wracks um sie zu schützen und ihre Geschichten lebendig zu erhalten. Sie finanziert sich über Spenden und öffentliche Mittel. Als eingetragene und anerkannte Non-Profit- Organisation dürfen Spendenquittungen ausgestellt werden. Das Baltic Sea Heritage Rescue Project arbeitet eng mit der Universität in Klaipėda und den zuständigen Ministerien und Archäologen sowie dem Museum zusammen.



Aufgrund der Tiefe der Wracks werden nur sog. Technische Taucher eingesetzt, die mit Helium-Gemischen in der Tiefe und erhöhten Sauerstoffanteilen in der Dekomprimierungsphase tauchen.

Das „Baltic Sea Heritage Rescue Project ist eine Non Profit Organisation, die im Juli 2018 in Klaipeda, Litauen von Rolandas Schön, Sabine Kerkau und Linas Duoblys gegründet wurde. 2019 fanden sechs Projektwochen statt.

<https://www.bshrp.org>

Außerdem werden folgende Aspekte untersucht:

- Ist das Wrack geplündert oder durch Dritte beschädigt?
- Wie verändert sich das Wrack im Laufe der Jahre?
- Wie kann das Wrack geschützt werden in Bezug auf Raub und Beschädigung

Die Gezeitentaucher

Die Gezeitentaucher untersuchen Wracks in der Nordsee in der Nähe der Ostfriesischen Inseln. Sie unterstützen das Baltic Sea Team bei der Untersuchung und Dokumentation der Wracks.

Gezeitentaucher (von links): Ulrich Hofmann, Dirk Terbeek, Dirk Heinemann, Wilfried de Jonge, Thorsten Bakker, Oliver Hirsch und Holger Buss (es fehlt: Thorsten Lex)



Tauchgangsprotokolle:

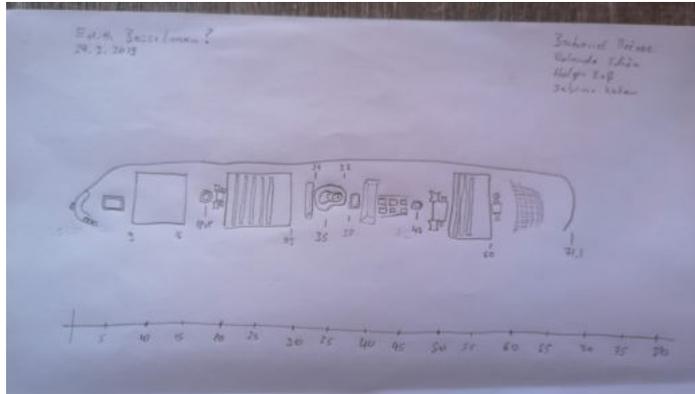
24.09.2019

Taucher: Holger Buss, Bertrand Moenne, Rolandas Schön, Sabine Kerkau

Schiff: NZ55 Kpt: Linas Duoblys

Erste Vermessung des Schiffes der Länge nach.

Lokalisierung der Laderäume und markanten Objekte.



Bertrand Moenne, Rolandas Schön, Holger Buss

Zeichnung: H.Buss



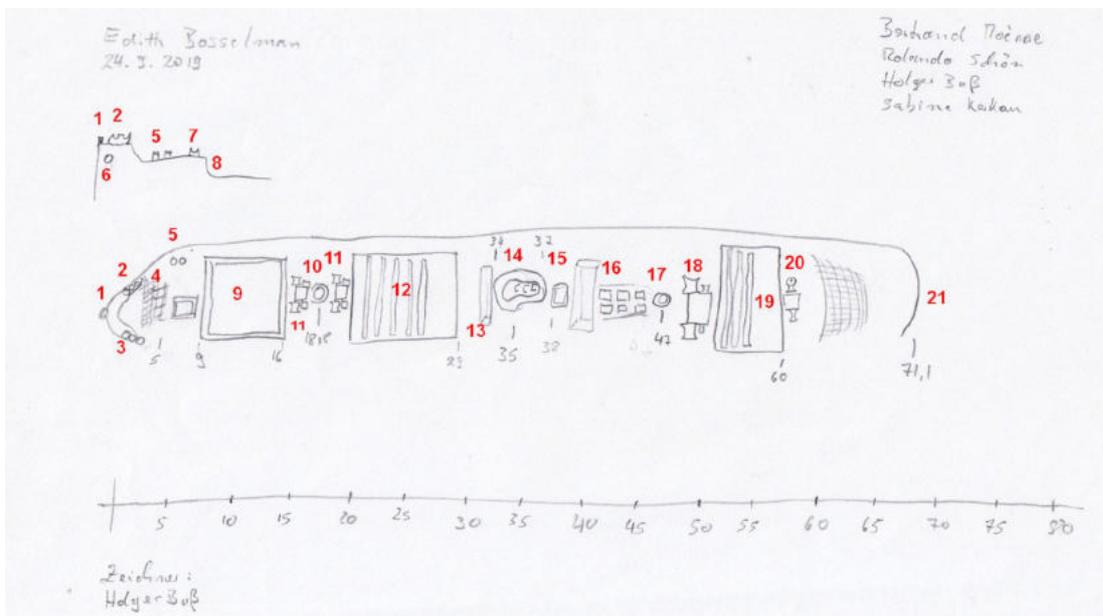
Taucher der 6.Projektwoche 2019 auf dem Schiff NZ55

Videodokumentation der Vermessung: <https://youtu.be/FDIOolAhUGw>

Meßmethode

Es wird eine Referenzleine am Vordersteven befestigt. Von den zu dokumentierenden Fundstücken wird der Abstand vom Bug gemessen (X-Wert). Des weiteren werden wichtige Fundstücke noch einzeln vermessen. Das Spannen einer geraden Referenzleine und Ermittlung des Y-Wertes aus der Orthogonalmethode ist aufgrund der Strömung nicht möglich. Da das Wrack ohnehin gekentert ist, ist der Y-Wert für die Identifizierung auch nicht zwingend notwendig. Der Meßfehler liegt geschätzt bei ca. 1m

Skizze des Fundplatzes



- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Bugspitze | 12. Zweiter Laderaum |
| 2. Dreifach-Festmacher Steuerbord | 13. Schacht, evtl Kohlenbunker |
| 3. Dreifach-Festmacher Backbord | 14. Schornstein |
| 4. Ankerwinde unter Netzen | 15. Niedergang |
| 5. Doppelpoller | 16. Oberlichter des Maschinenraums |
| 6. Loch im Schanzkleid des Bugs | 17. Mast |
| 7. Kleiner Festmacher | 18. Winde |
| 8. Rundung des Schanzkleides | 19. Dritter Laderaum |
| 9. Erster Laderaum | 20. kleine Winde |
| 10. Mast | 21. Heck |
| 11. Winde | |

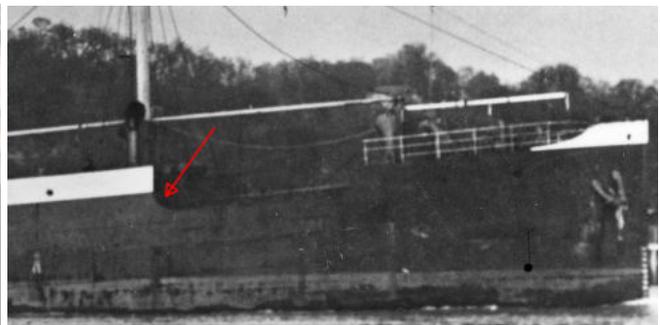
Objekte am Wrack

Hier werden einige markante Punkte des Wracks gezeigt, die zur Identifizierung herangezogen werden konnten. Anhand des Links in das Youtube Video des Tauchgangs kann jedes Detail verifiziert werden. Der Link führt an den entsprechenden Timecode des Videos.

Versandloch: Rundung des Schanzkleides



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=205>



Kleiner Festmacher



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=217>

Bügel



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=217>

Poller



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=229>

Winde



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=238>

Festmacher am Bug Steuerbord



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=275>

Festmacher am Bug Backbord



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=306>

Bugspitze



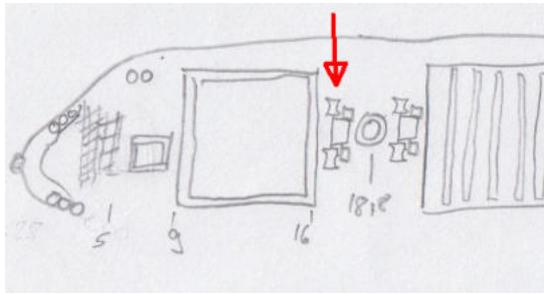
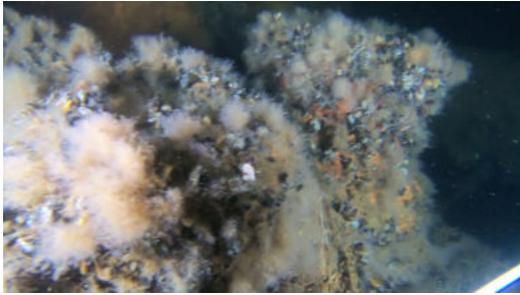
<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=281>

Loch im Schanzkeid des Bugs



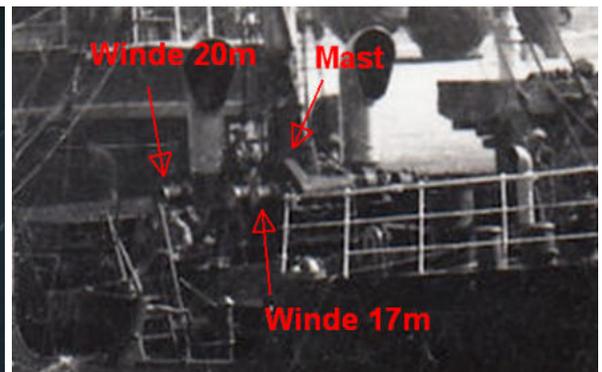
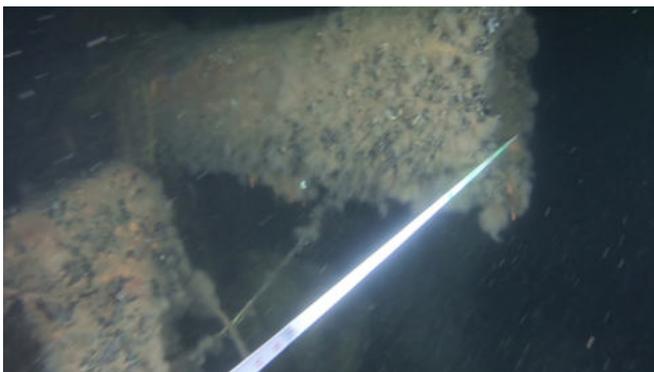
<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=284>

Winde bei 17m



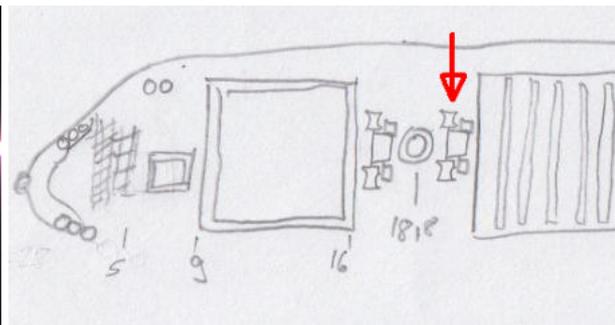
<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=405>

Mast bei 18,8m



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=432>

Winde bei 20m



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=435>

Schornstein bei 36m



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=490>

Oberlichter des Maschinenraums



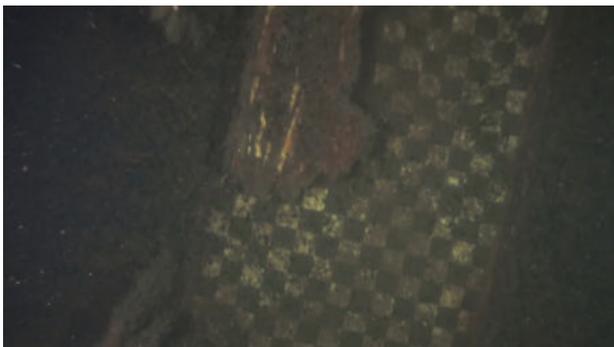
Zwischen 40 und 44m

<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=535>

Foto: <http://billedarkiv.mfs.dk>

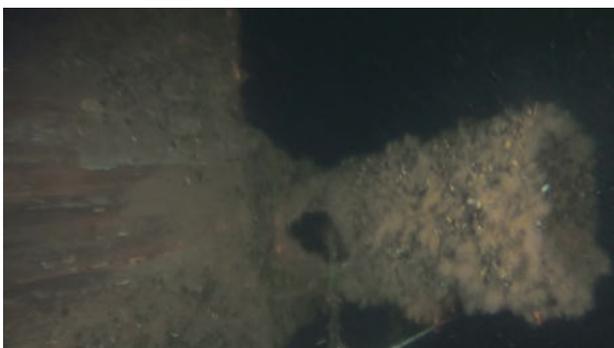
Foto: Sabine Kerkau

Bodenfliesen



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=840>

Mast bei 47m



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=559>

Winde bei 50m



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=575>

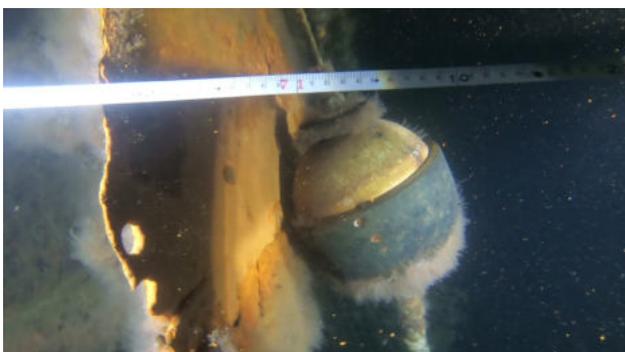
Kleine Wensch bei 60m



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=614>

Heck bei 71m

Die Länge deckt sich exakt mit den Schiffsdaten (Angabe = 71,2m Länge über alles)



<https://youtu.be/FDIOolAhUGw?t=647>

Propeller

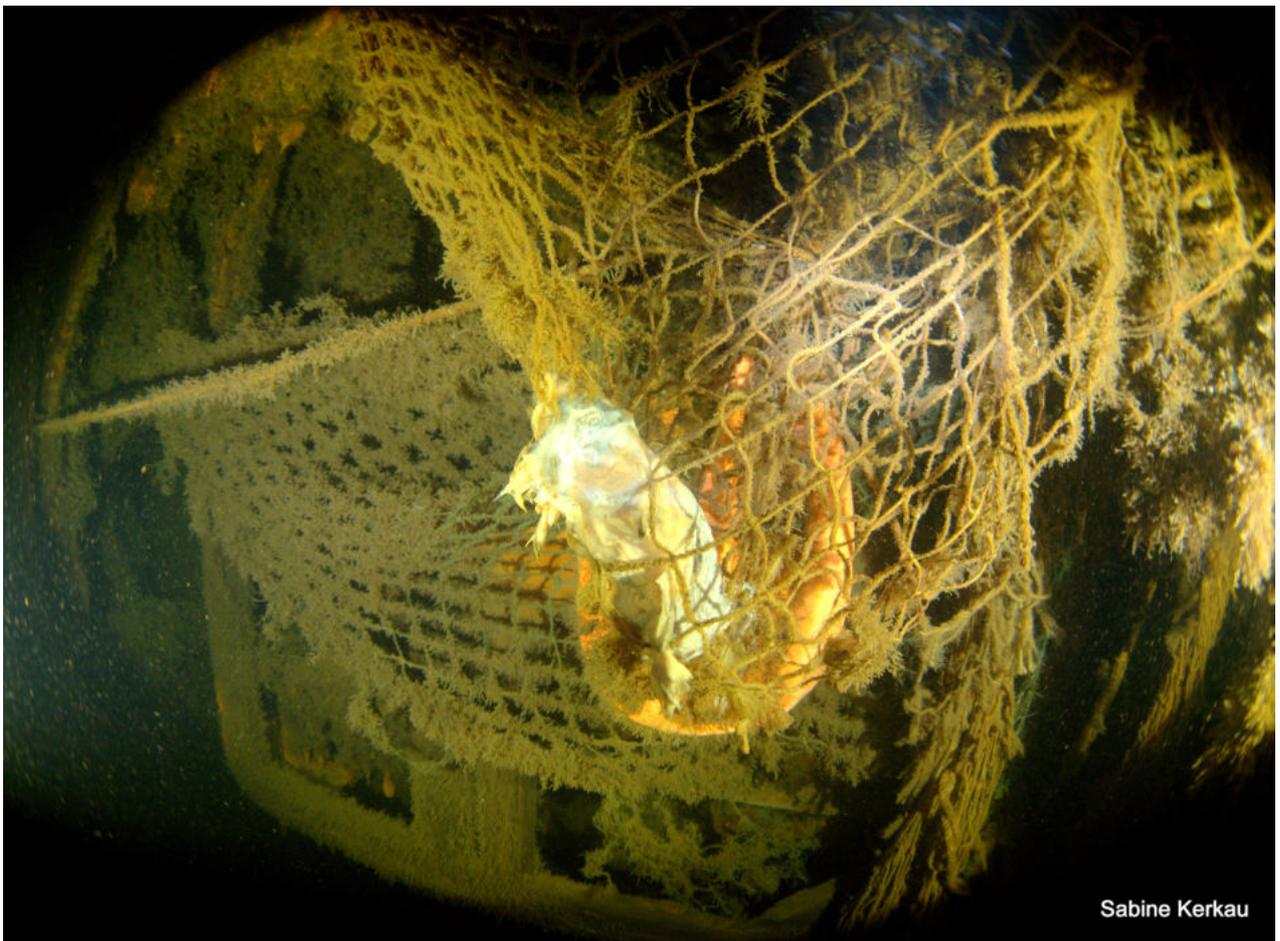


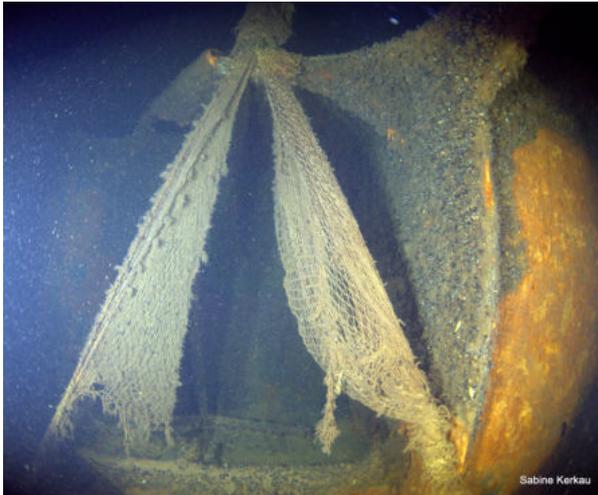
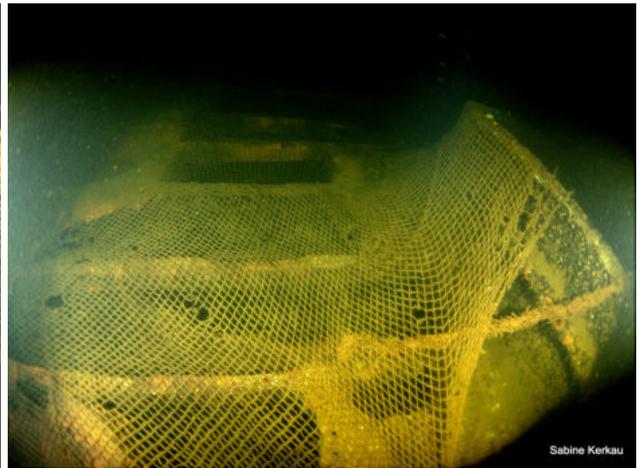
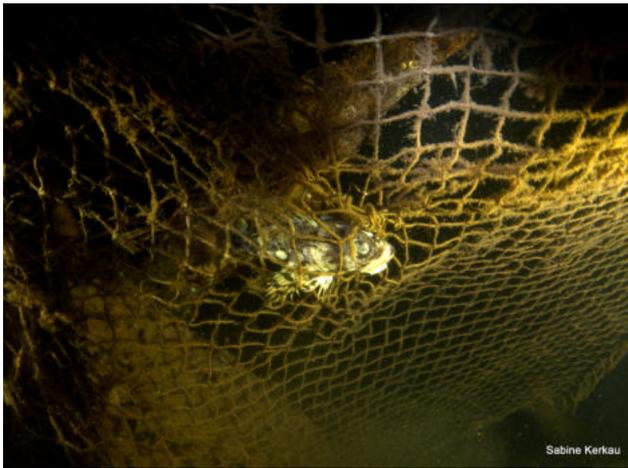
Kompass



Geisternetze

Das Wrack ist großflächig mit Fischernetzen bedeckt. Für die Tierwelt ist das ein Problem, weil diese Netze immer weiter fischen und so auch nach Jahren noch Fische und andere Meerestiere töten, die sich in den Netzen verfangen. Zudem zerfallen die Netze (nach hunderten von Jahren) zu Microplastic.





Fotos: Sabine Kerkau



2019 konnten Teams des 'Baltic Sea Heritage Rescue Projekt' alle größeren Netze am Wrack an einem anderen Wrack (Elbing IX) beseitigen, bergen und entsorgen. Dadurch kamen zudem interessante Details zum Vorschein, die unter den Netzen verborgen waren.

Im Jahre 2020 ist dies auch am Wrack der Rita Maersk/Bosselmann geplant, wenn entsprechend Sponsoren gefunden werden.

Die Glocke der 'MARSDIEP'

Am Wrack wurde Mai 2017 eine Schiffsglocke mit der Aufschrift "MARSDIEP 1920" gefunden. Sie wurde nach Absprache der Litauischen Archäologen für das Museum in Klaipeda geborgen.

Die MARSDIEP wurde 1920 erbaut und 1922 in "JESSIE MAERSK" umbenannt.

Daraufhin wurde untersucht, ob es sich bei dem Wrack tatsächlich um die MARSDIEP handeln könnte.

Leider sprechen folgende Gründe gegen MARSDIEP / JESSIE MAERSK:

1. Dieses Schiff sank am 7.10.1942 östlich von England.
(Es gab ca. 16 Tote und 10 Überlebende)
2. MARSDIEP hatte 4 Laderäume - unser Wrack nur 3
3. Die Länge des Wracks konnte genau ermittelt werden und ist mit 71m mehr als 14m zu kurz

Wir vermuten, dass bei der Umbenennung des Schiffes von MARSDIEP nach JESSIE MAERSK im Jahre 1922 die Glocke von Bord gebracht wurde und im Besitz der Maersk Gruppe war. Beim Neubau der RITA MAERSK 1925 wurde sie dort weiter verwendet oder diente als Ersatz.



Glocke im Museum in Klaipeda

(Weitere Daten zur MARSDIEP befinden sich im Anhang)

Schiffdaten "Edith Bosselmann"

Nationalität:	deutsch
Zweck:	Transport
Typ:	Cargo - Frachtschiff
Antrieb:	Dampf
Baudatum:	1925
tonnage:	953 grt
Dimensionen:	67,8 x 9,9m (Wasserlinie)
Länge über alles:	71,23 x 10,43 x 4,58 x 4,45 m
Material:	stahl
Motor:	1 x 3-cyl. triple expansion engine, single shaft, 1 screw
Geschwindigkeit:	8,5 Knoten
yard Nr.:	1158
Datum gesunken:	09. Dez.1942
Schiffsbauer:	Schichau F. Werft (Ferdinand Schichau) in Elbing

Geschichte des Schiffes:

- 1925: Gebaut als "**SS Rita Maersk**" für Moller A. P. - Odense Staalskibsvaerft - Maersk Line - Svendborg "D/S Af 1912s A/S), Copenhagen (København)
- 1939: Verkauft 8/8 an VA Tholander, Copenhagen. Umbenannt in "**Edith**".
- 1940: Übertragung 25/4 an Poseidon Shipping Co., Copenhagen. (Korr. Reeder: Tholander)
- 1941: Verkauft 1/9 an Eduard Bosselmann, Danzig. Umbenennung in "**Edith Bosselmann**".
- 1942: 9/12 bei Nidden (Memel) gesunken

Quelle:

<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?58020>

http://www.faergejournalen.dk/handelsskibe/maersk/rita_maersk_1925.html

Der Dampfer Edith Bosselmann (2) (952 BRT) war das zweite Schiff dieses Namens im Arbeitsbereich der Firma F. G. Reinhold. Bei dem Dampfer Edith Bosselmann (2) handelt es sich um ein Schiff, das von Eduard Bosselmann -Leiter und Mitinhaber der Firma F. G. Reinhold - Danzig - in Dänemark(Aarhus) 1939 erworben wurde. Es wurde auf Edith umbenannt und für V.A. Tholander registriert. Der Firmeneigner war ein persönlicher Freund von Eduard Bosselmann. Zur Festigung des Eigentums erfolgte 1940 die Eintragung auf Poseidon Shipping Co Aarhus. 1941 mit formaler Zustimmung der dänischen Regierung an Eduard Bosselmann verkauft und der Firma F.G. Reinhold als Korrespondenzreeder übergeben. Umbenennung in Edith Bosselmann. Bei Kauf dieses Schiffes war Eduard Bosselmann als Geschäftsführer der Firma F. G. Reinhold auf Druck der Nationalsozialisten ausgeschieden. Die Geschäftführung wurde von Hans-Günther Siedler übernommen. Da im gleichen Jahr die Inhaberin von F. G. Reinhold - Frau Marie Siedler verstarb, ging das Eigentum der Firma auf die Erben Cläre Siedler, Edith Bosselmann - geb. Siedler, Dorothea Siedler und Hans-Günther Siedler über.

Quelle: Hans-Jobst Siedler (Neffe von Eduard Bosselmann) via eMail

ich habe den Dampfer "Edith Bosselmann", wie ich schon oben erwähnte, erst am 1. September 1941 in Dänemark übernommen, bis dahin fuhr der Dampfer unter dänischer Flagge. Gekauft hatte ich den Dampfer allerdings schon vor Ausbruch des jetzigen Krieges, aber auf Wunsch der damaligen Regierung der Freien Stadt Danzig hatte ich den Dampfer unter dänische Flagge ge-
bracht

gebracht und zu dem Zweck in Kopenhagen eine Firma durch dänische Freunde errichten lassen. Erst im Jahre 1941 unter Mitwirkung des Reichswirtschaftsministeriums und des Auswärtigen Amtes habe ich dann den Dampfer aus Dänemark freigebracht und konnte denselben hier in Danzig beheimaten.

Auszug eines Briefes von Ed.Bosselmann an das Kriegsschädenamt am 17.03.1943

EDITH BOSSELMANN

1939 Für 15.300 Pfund Sterling von Eduard Bosselmann angekauft. Auf Wunsch der Danziger Bank und des Senates des Freistaats Danzig unter dänischer Flagge gelassen wegen der wachsenden Kriegsgefahr. Vorher verweigerte das Seemannsamt Danzig die Gestellung von Seeleuten, die dänische Besatzung wollte nicht unter danziger Flagge fahren.

10.8.39 Daraufhin von einen dänischen Freund (V.A.Tholander,Kopenhagen) als EDITH im Schiffsregister Kopenhagen eingetragen.

25.4.40 In der durch drei weitere dänische Freunde gegründeten Poseidon Shipping Co. A/S,Kopenhagen (Mgr. V.A.Tholander,Kopenhagen) eingebracht um zumindestens aktienmäßig sein Eigentum zu festigen.

30.8.41 Formaler Verkauf mit Zustimmung der dän. Regierung für 347.000 Dkr an E.Bosselmann.

1.9.41 Deutsche Flagge gesetzt.

18.10.41 Ins danziger SSR eingetragen

18.11.41 Bei Pröbbernew gestrandet, später abgebracht + Reise Gotenhafen Libau

Quelle: <http://warsailors.com/forum/archive/forum/read.php-1,20824,20826.html#msg-20826>

RITA MÆRSK (1)

Freighter

1925 - 1939

A/S D/S Svendborg - Odense; later Århus

Delivered 10-05-1925 by F.Schichau G.m.b.H. - Elbing (1158)

71,23 x x 10,43 x 4,58 x 4,45 m

953 grt; 1.325 dwt

3 cylinder Triple Expansion from the yard

540 ihp

2 holds; 4x 4 tons Derricks

Newbuilding for the price of 472.999 Dkr.

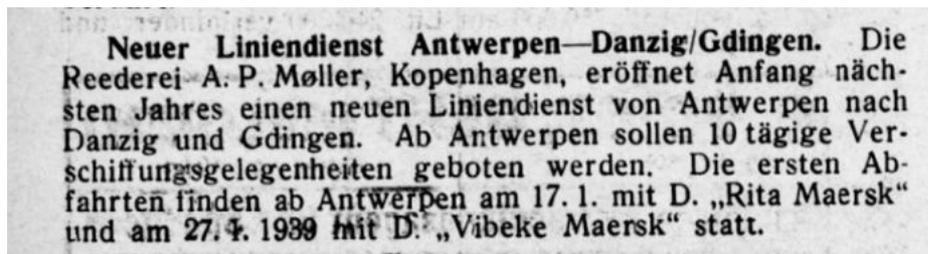
Sold 08-08-1939 renamed EDITH by Poseidon Shipping Co.A/S (V.A.Tholander A/S) - Kopenhagen for the price of 342.936 Dkr.

25-04-1940 ownership to Poseidon Shipping Co.A/S - Copenhagen.

In 1941 renamed EDITH BOSSELMANN by Edward Bosselmann - Danzig.

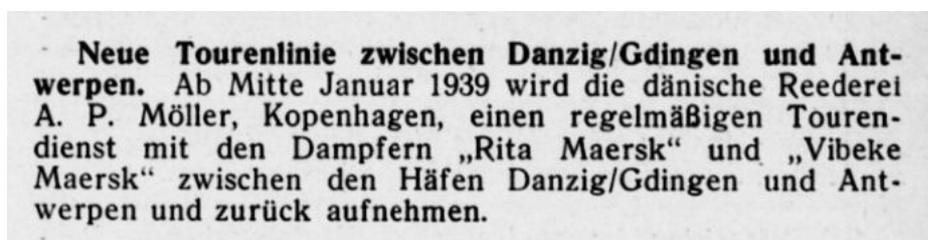
09-12-1942 hit a mine laid by the Russian sub L-3 and sunk near Memel (Klaipeda) in position 56°05'N-20°05'E.

Quelle: <http://clydeserver.com/shipping/viewtopic.php?f=52&t=14066&p=28391>



Neuer Liniendienst Antwerpen—Danzig/Gdingen. Die Reederei A. P. Møller, Kopenhagen, eröffnet Anfang nächsten Jahres einen neuen Liniendienst von Antwerpen nach Danzig und Gdingen. Ab Antwerpen sollen 10 tägige Verschiffungsgelegenheiten geboten werden. Die ersten Abfahrten finden ab Antwerpen am 17. 1. mit D. „Rita Maersk“ und am 27. 4. 1939 mit D. „Vibeke Maersk“ statt.

Quelle: Hansa 1939 <http://www.digishelf.de/objekt/72223831275/2295/>



Neue Tourenlinie zwischen Danzig/Gdingen und Antwerpen. Ab Mitte Januar 1939 wird die dänische Reederei A. P. Møller, Kopenhagen, einen regelmäßigen Touren dienst mit den Dampfern „Rita Maersk“ und „Vibeke Maersk“ zwischen den Häfen Danzig/Gdingen und Antwerpen und zurück aufnehmen.

Quelle: Hansa 1939 <http://www.digishelf.de/objekt/72223831276/203/>

Maersk Line

Der Dampfer Rita Maersk wurde 1925 für die Maersk-Line gebaut. Er gehörte zu den ersten (20-30) Schiffen, des Unternehmens.

- 1886: Captain Peter Mærsk-Møller buys his first steamship, the British-built SS Laura.
- 1904: The Steamship Company Svendborg is founded by Captain Peter Mærsk-Møller and Arnold Peter Møller. The company's first ship was the British-built 2,200 tdw cargo steamer Svendborg.
- 1912: Steamship Company of 1912 is founded by A.P. Møller.
- 1918-1919: A.P. Møller builds his own shipyard, the Odense Staalskibsværft near the Odense Canal in the city of Odense. Keels are laid for the first two ships.
- May 1920: The newly erected Odense Yard delivers its first ship, the Robert Mærsk.
- 1921: Odense Yard delivers its first diesel powered vessel Leise Mærsk to A.P. Møller.
- 1926: A.P. Møller enters into the tanker business and orders 5 motor tankers with 8,100 and 11,200 tdw.
- 1928: A.P. Møller begins the first liner service under the Name Mærsk Line with 6 motor ships, each 6000-7000 tdw on the Trans Pacific Route Far East - US West coast and via the Panama Canal to Baltimore.
- Feb. 1928: A.P. Møller gets its first tanker, the 11.200 tdw motor tanker Emma Mærsk, built by Burmeister & Wain, Copenhagen.
- March 1928: Odense Yard builds its first tanker, the 8,000 tdw M.T. Anna Mærsk.
- 1930: A.P. Møller becomes the co-owner of the weapons factory Riffelsyndikatet. In the following years he increases his share from 15 to 31.6%, to become the largest shareholder.[4]
- 1934: Mærsk Line gets the 9,000 tdw cargo motorship Nora Mærsk from Odense Yard, but after 2 years of service it sinks due to a fire in Indonesia.
- Dec. 1936: The 16,500 tdw motortanker Eleonora Mærsk is delivered from the Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder and is the biggest ship of the Mærsk fleet and also the largest single-crew motorship in the world.
- 1936: With the M.S. Francine, A.P. Møller gets from Odense yard its first reefer vessel. It is chartered to J. Lauritzen A/S, Denmark.
- 1937: Mærsk Line receives two 9,000 tdw motor cargo ships from Bremer Vulkan. The vessels are named Marchen Mærsk and Grete Mærsk.
- 1937: Odense Yard delivers two 7,000 tdw white-painted hull cargoships Gudrun Mærsk and Robert Mærsk with reefer capacity.
- Feb. 1939: Odense Yard delivers the 9,200 tdw M.S. Laura Mærsk the largest cargo ship to the Mærsk fleet.
- Sept. 1939: At the beginning of World War II, A.P. Møller is the second largest shipping company in Denmark with a **total of 46 ships**.

A. P. Møller-Mærsk A/S	
	MAERSK
Rechtsform	A/S
ISIN	DK0010244508
Gründung	1904
Sitz	Kopenhagen,  Dänemark
Mitarbeiterzahl	89.207 (2014) ^[1]
Umsatz	47,6 Mrd. USD (2014)
Branche	Logistik, Einzelhandel, Schiffbau, Luftfahrt
Website	www.maersk.com 

Quelle: Wikipedia

Museum des Unternehmens

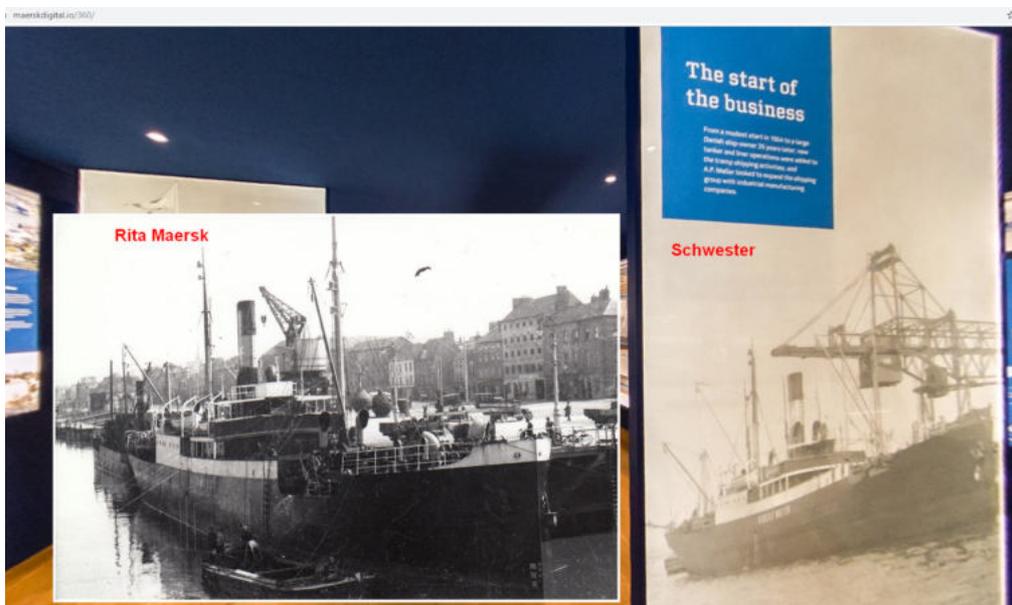
Das Unternehmen hat ein kleines Museum für interne Zwecke. Ein kleiner digitaler Rundgang ist hier realisiert:

<https://maerskdigital.io/360/>



Dort findet man unter "The start of our business" die Abbildung des Dampfers VIBEKE, der ein Schwesterschiff der "Rita Maersk" zu sein scheint.

Im Vergleich:



Historische Fotos des Schiffes

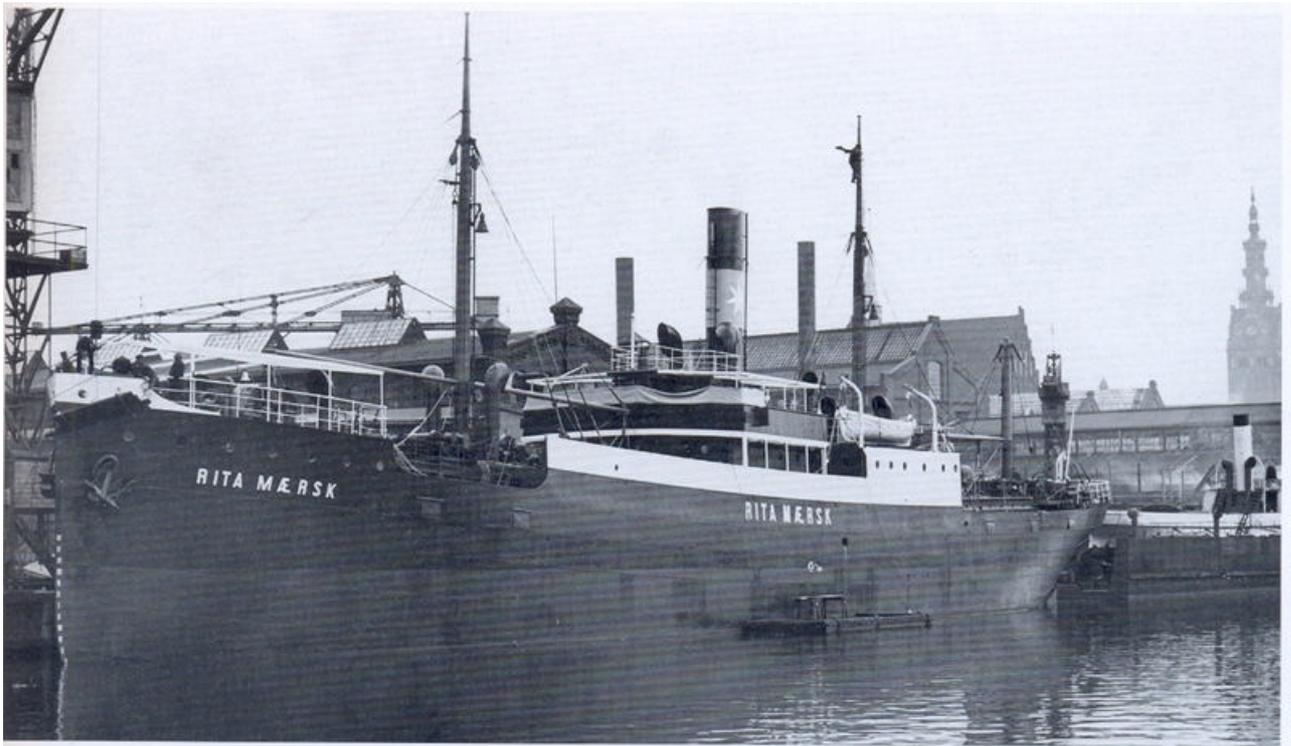


Quelle:

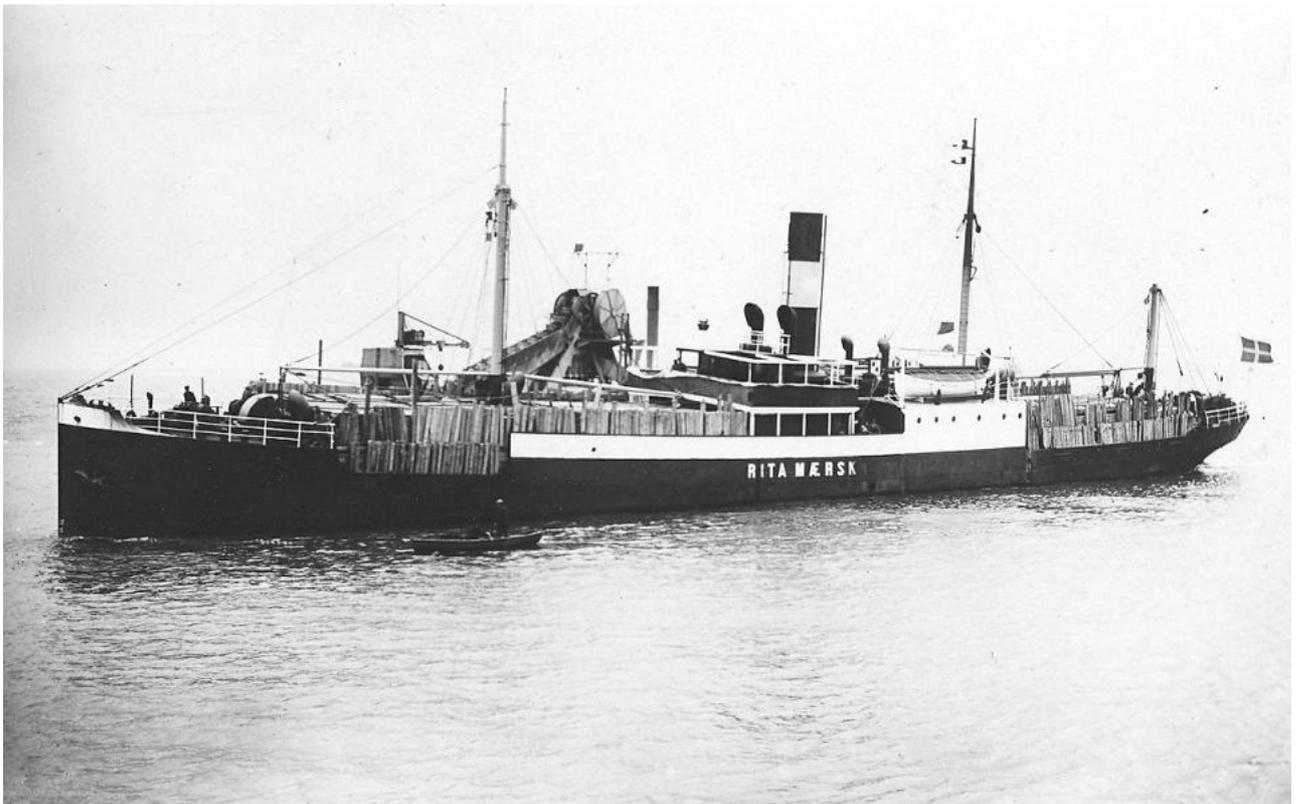
<https://wrecksite.eu/imgBrowser.aspx?49951>



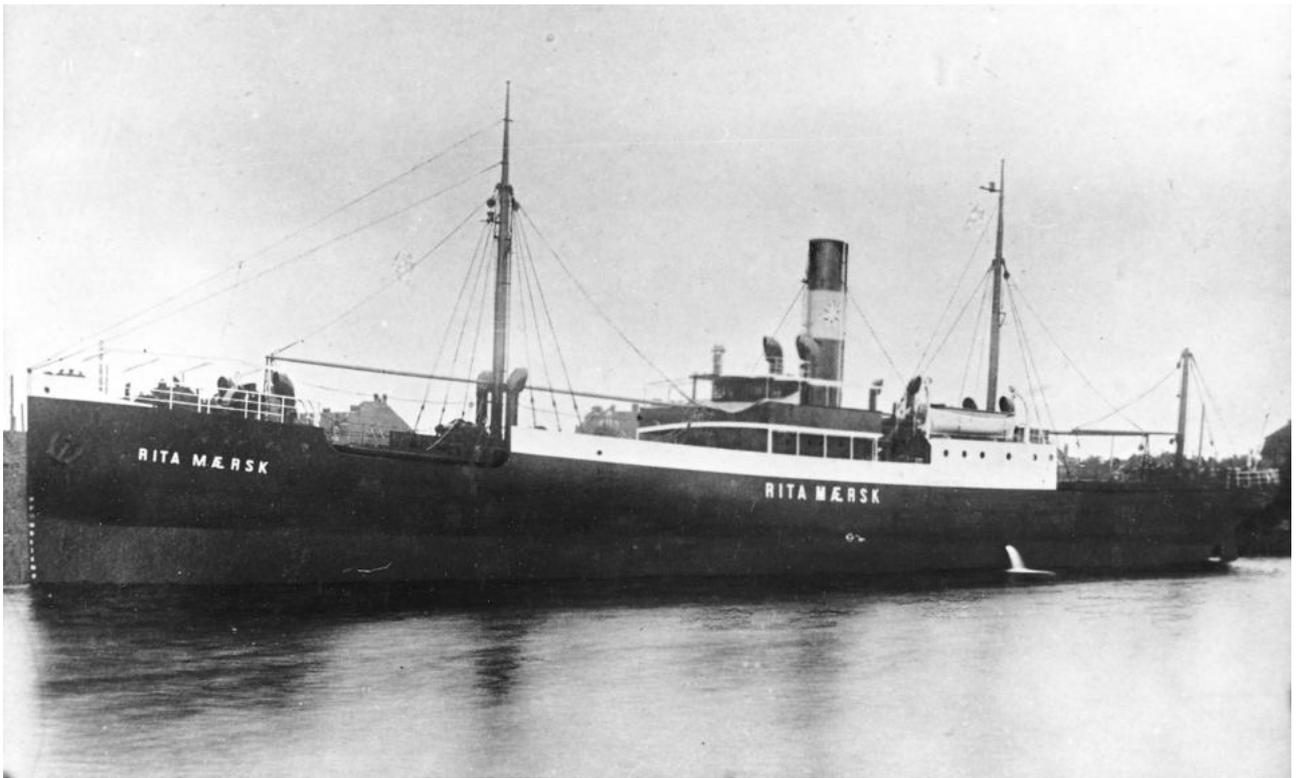
http://www.faergejournalen.dk/handelsskibe/maersk/rita_maersk_1925.html



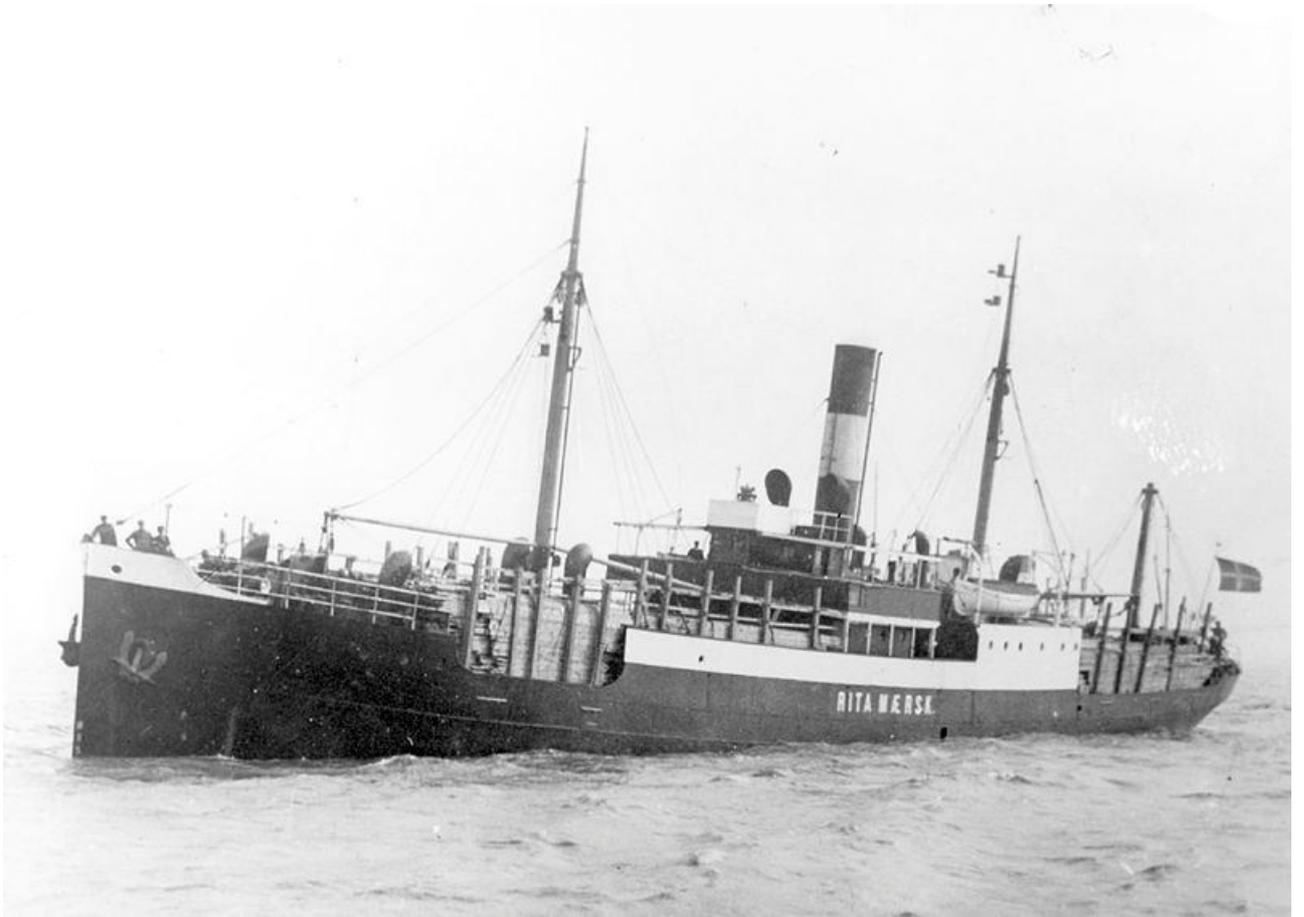
<http://clydeserver.com/shipping/viewtopic.php?f=52&t=14066&p=28391>



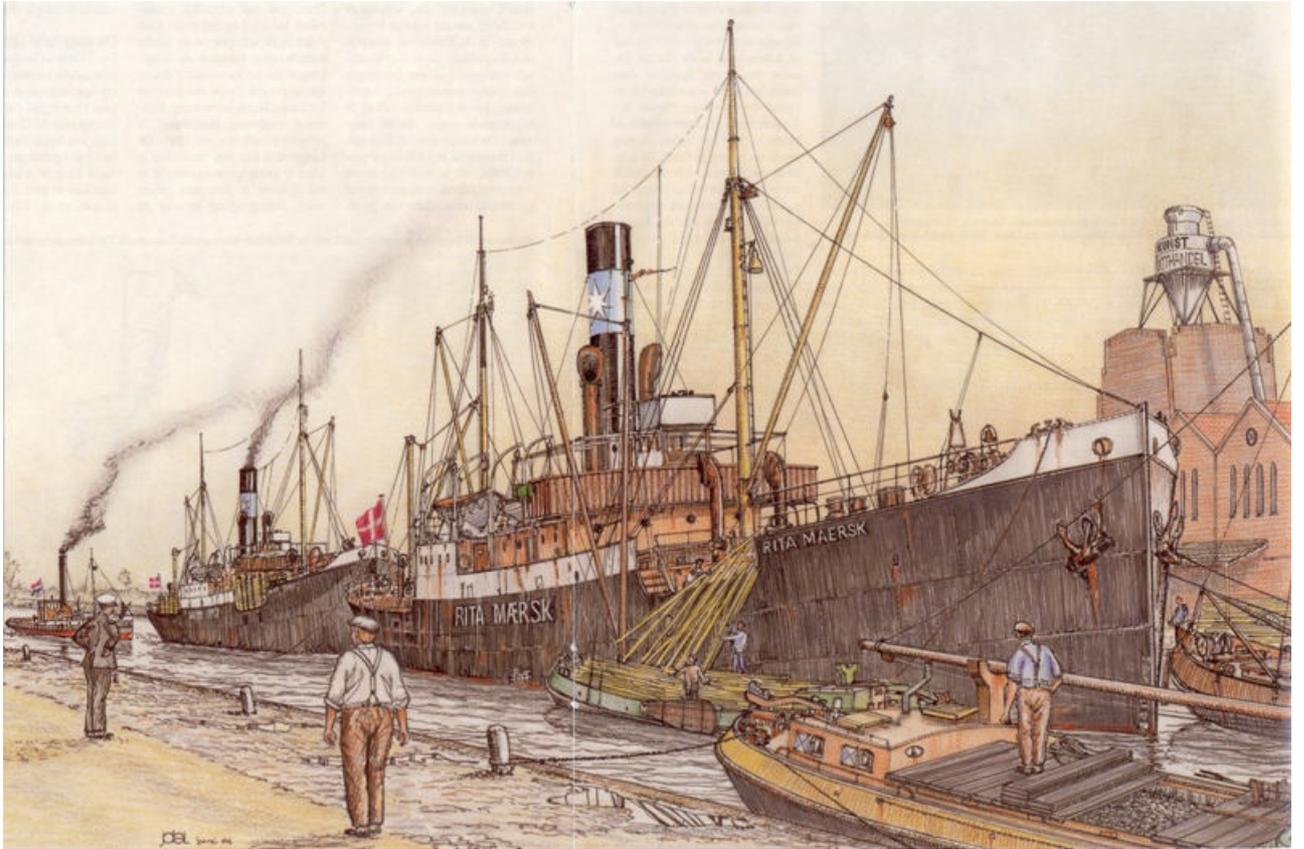
<http://billedarkiv.mfs.dk/fotoweb/archives/5001-Museet-for-s%C3%B8farts-billedarkiv/archive/Arkiv-45/000015596.jpg.info>



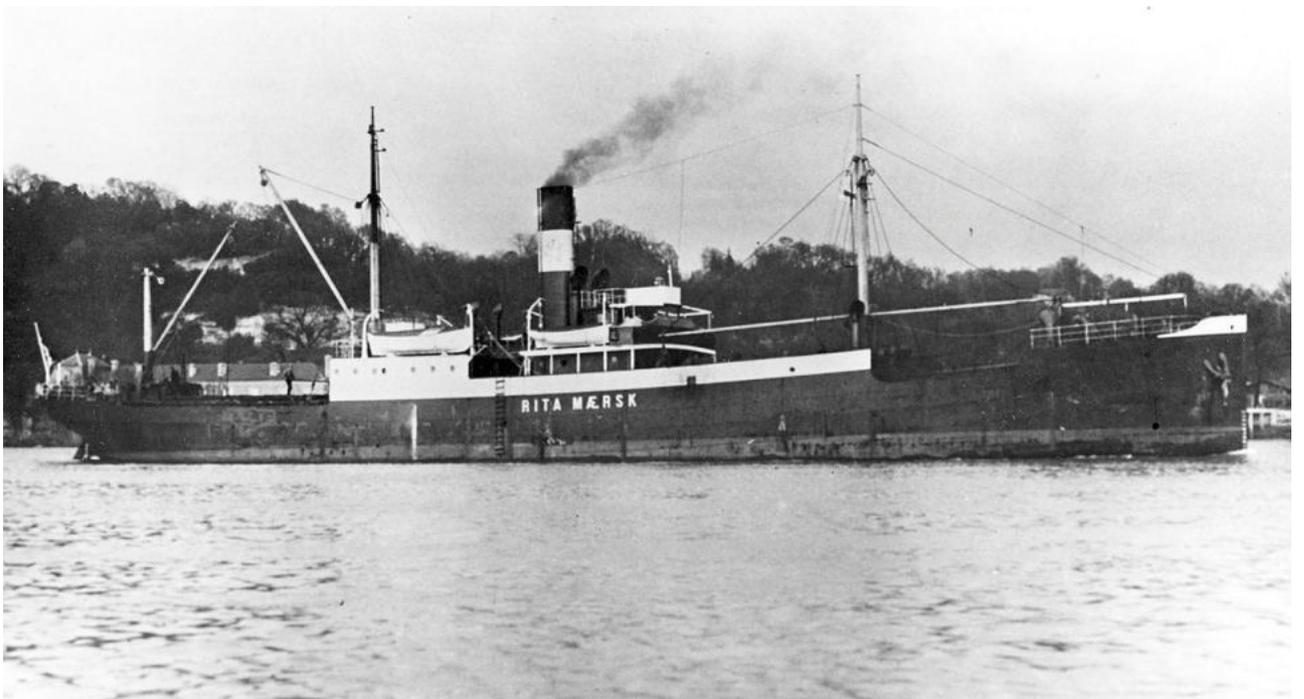
<http://billedarkiv.mfs.dk/fotoweb/archives/5001-Museet-for-s%C3%B8farts-billedarkiv/archive/Arkiv-45/000015598.jpg.info>



<http://billedarkiv.mfs.dk/fotoweb/archives/5001-Museet-for-s%C3%B8farts-billedarkiv/archive/Arkiv-45/000015597.jpg.info>



<http://clydeserver.com/shipping/viewtopic.php?f=52&t=14066&p=28391>



<http://billedarkiv.mfs.dk/fotoweb/archives/5001-Museet-for-s%C3%B8farts-billedarkiv/archive/Arkiv-45/000015599.jpg.info>

Der Reeder Eduard Bosselmann



(8. April 1885 Lübeck - 27. November 1966 Deutschland),
Kaufmann, Reeder.

Er erlernte den Beruf eines Schiffsmaklers in Lübeck, ab 1910 arbeitete er in einer Maklerfirma in Hamburg. In den Jahren 1914-1918 diente er in der Armee an den Fronten des Ersten Weltkriegs.

Ab 1. Januar 1920 nach dem Willen der Familie von Onkel Desidarius Siedler jr. (II) wurde Mitinhaber und Leiter der Danziger Makler- und Reederei FG Reinhold. Nach 1920 wurde er auch Ehemann der Tochter seines Onkels, Edithy Siedler (20. Januar 1896 Danzig - 23. April 1975 Deutschland).

Das von ihm gegründete Unternehmen und die Schwesterfirma Seereederei Danzig AG verfügten über mehrere große Dampfschiffe, die Kreuzfahrten mit den baltischen Häfen, Westeuropa und Amerika unterhielten. 1939 übergab die Geschäftsführung von FG Reinhold seinen Schwager Hans Günther Siedler (1904–2001). Zusammen mit seiner Frau blieb er jedoch Aktionär.

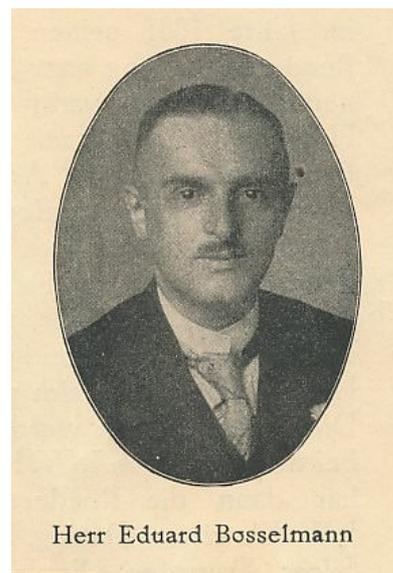
Am 9. Januar 1930 wurde er Präsident des Verwaltungsrates der Handelskammer in der Freien Stadt Danzig (WMG) und übte diese Funktion bis zu ihrer Auflösung durch die nationalsozialistischen Behörden im Juli 1933 aus. In den Jahren 1924–1925 amtsfreier Senator II WMG (Senator im Nebenamt) und in der Amtszeit 1928–1930 Mitglied des Volkstages im Auftrag der Deutschnationalen Partei.

Nach 1925 lebte er in einer Villa in Sopot in der Schulstraße 58 (nach 1935 in der Mackensenallee, heute ul. Kościuszki). 1945, nach seinem Umzug nach Deutschland, reaktivierte er das Unternehmen mit seinem Schwager in Lübeck und Hamburg.

Quelle: https://www.gedanopedia.pl/index.php?title=BOSELMANN_EDUARD

Ed. Bosselmann war Politiker der DNVP und Mitglied des 3. Danziger Volkstages 1927–1930
https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Mitglieder_des_3._Danziger_Volkstages

Unterschrift "Eduard Boßelmann"



Am 8. September 1943 hat Eduard Bosselmann einen schweren Unfall mit Durchtrennung der linksseitigen Halsmuskulatur erlitten.

Der Facharzt Dr.med.Erich Joisten attestierte damals:

"Bei Herrn Bosselmann besteht, als Unfallfolge, eine linksseitige Recurrenslähmung, die z.Zt. erhebliche Störung der Stimmbildung verursacht, sodass lautes Sprechen (auch Telefonieren, unmöglich ist. Mit einer völligen Wiederherstellung der normalen Stimme ist nicht zu rechnen.#"

Andere Quellen, die Ed. Bosselmann erwähnen

Alle mit Bahn- und Wasseranschluss

Baltischer Lloyd G. m. b. H. Danzig
 Fernsprecher: 2 14 66 (nach Geschäftsluß: Eduard Bosselmann 5 15 98)
 Telegramm-Adresse: Befrachtung

EIGENE NIEDERLASSUNG IN GOTENHAFEN

Schiffsmakler
 Klarierungen
 Befrachtungen

Quelle: HANSA 1941 <http://www.digishelf.de/objekt/72223831278/55/>

Unter dem Namen „Nordland“ Versicherungs-A.-G. in Danzig wurde in Danzig eine Transport-Versicherungs-Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 50 Mill. Mk. gegründet. Der Aufsichtsrat besteht aus folgenden Herren: Emil R. Retzlaff (Stettin), Kommerzienrat Rudolf Patschke (Danzig), Dr. Ernst Unger (Danzig), Hermann Malitzke (Danzig), Leopold Lessi Fa. H. L. Perlbach (Königsberg i. Pr.), Leo Anker (Danzig), Generaldirektor Siemers (Stettin) und Eduard Bosselmann, Mitinhaber der Firma F. G. Reinhold (Danzig). Der Vorstand besteht aus den Herren Heinz Ziemer in Danzig und Walter Middelhoff in Königsberg i. Pr.

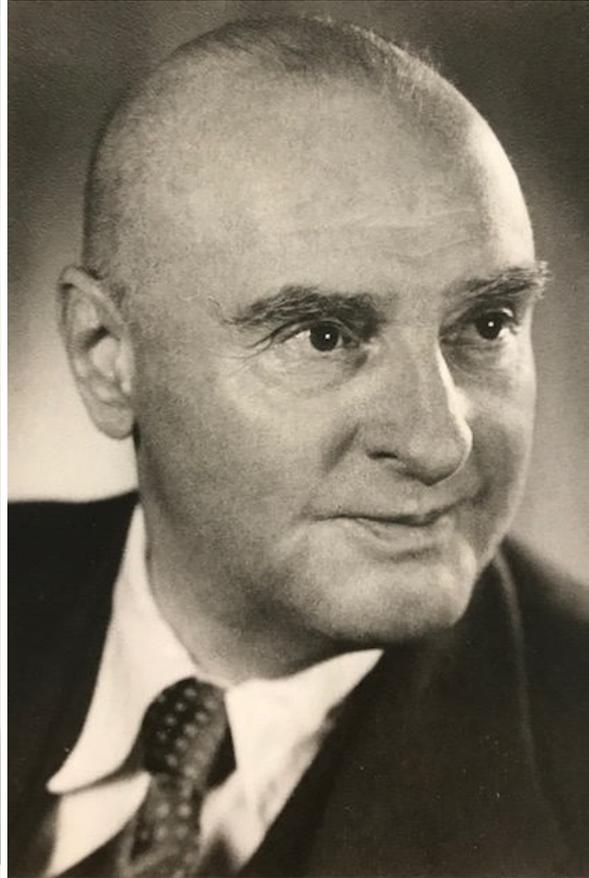
Quelle: Hansa 1921 <http://www.digishelf.de/objekt/72223831260/757/>

Edith & Eduard Bosselmann

Es gelang uns, Nachfahren der Bosselmanns zu kontaktieren, die uns ein Foto der Namensgeberin des Schiffes zukommen ließen.



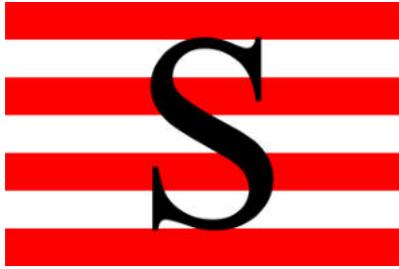
Frau Edith Bosselmann um 1945



Eduard Bosselmann um 1950

Quelle: Astrid Bosselmann & Hans-Jobst Siedler

F.G. Reinhold Danzig



Flagge Siedler



Hans Günter Siedler (ca.1930)

Wolf-Jobst Siedler, 25 Jan 2009:

“My grandfather, Hans-Günther Siedler, was the last owner of the company. The letter S stands for the initial of our family name Siedler. F. G. Reinhold has been in possession of the Siedler family for many decades and was indeed located in Danzig (now Gdansk, Poland). Its main home market was the Baltic Sea. Due to the approaching Soviet army, my grandfather moved his family and what was left of the company first to Lübeck and then to Hamburg, Germany. The company was finally dissolved in the 1960s, as many of the established commercial relations had been severed due to WW2 and the Cold Wars.”

<https://www.fahnenversand.de/fotw/flags/de~hfr1.html>

F. G. Reinhold - Danzig / Lübeck / Hamburg

Gegründet: 1858 von Getreidekaufmann Konsul Friedrich Gottlieb Reinhold

Weder Konsul Reinhold noch sein Sohn besitzen zu diesem Zeitpunkt direkte Erfahrungen in der See- und Hafenwirtschaft, die jedoch für eine Tätigkeit in diesem Bereich unabdingbar sind.

Konsul Friedrich Gottlieb Reinhold gelingt es sehr bald, den aus Stettin stammenden und aus Antwerpen kommenden Schiffsmakler und Schiffsausrüster Adolph Johannes Wilhelm

Desiderius *Siedler* als Betreiber der Schiffsabrechnung zu gewinnen. Im Jahre 1863 ernannt Konsul Friedrich Gottlieb Reinhold seinen langjährig, bewährten Mitarbeiter Desiderius Siedler

sen. (I) zum Prokuristen. Zwei Jahre später, im Jahre 1865, wird er Teilhaber der Firma F. G.

Reinhold. Im Jahre 1866 wird die Firma durch eine Reedereiabteilung erweitert und firmiert fortan unter “F. G. Reinhold - Danzig - Schiffsmakler und Schifftabrechner/Dampfschiff-Rhederei.”

Im Jahre 1967 wird der letzte Dampfer “ST. JACOB” verkauft. Damit gibt die Reederei F. G. Reinhold ihre aktive Tätigkeit und den Bürobetrieb Hamburg auf.

2001: Die Firma F. G. Reinhold bei ruhendem Geschäftsbetrieb im Besitz von Hans-Günther Siedler und Desiderius Hans-Jobst Siedler, dem Sohn von Hans-Günther Siedler. Die Firma wird in diesem Jahr im Handelsregister gelöscht. Der letzte Firmenchef der Firma F. G. Reinhold - Hans-Günther Siedler stirbt in Lübeck.

Die ausführliche Firmengeschichte “F. G. Reinhold” findet sich im Anhang.

Die letzte Fahrt des Schiffes



Der Dampfer startete am 8. Dezember 1942 Mittags 12 Uhr mit einer Ladung von 1280 Tonnen Kohlen von Danzig nach Libau. Es herrschte starker Sturm und Kapitän Otto Ahrens konnte nicht über die offene See, sodass er zunächst unter der Halbinsel Hela Schutz suchte und vor Anker lag. In der Nacht drehte der Wind in westliche Richtung und die Reise wurde fortgesetzt.

sen, denn als der Dampfer am 8. Dezember 1942 mittags von Danzig ausgegangen war, war ein sehr starker Sturm und es ist deshalb mit Bestimmtheit damit zu rechnen, dass der Kapitän nicht in die offene See hineindampfen konnte und dampfte, sondern sich mit seinem Dampfer unter Hela schutzsuchend hinlegte. Am anderen Morgen, also am 9. Dezember 1942 war der Sturm abgeflaut, es war allerdings noch starker Wind, aber westlich und somit für die beabsichtigte Reise nach Libau passend. Der Kapitän wird zweifelsohne früh von seinem Ankerplatz weitergedampft sein und konnte somit um

Auszug eines Briefes von Ed. Bosselmann an das Kriegsschädenamt am 8.01.1943

Die Ladung

Kohle

Mein obiger Dampfer, eingetragen im Seeschiffsregister
Danzig unter Nr. 538, vermessen

Netto Reg.tons 487,42	Netto cbm 1380,8
Brutto Reg.tons 952,36	Brutto cbm 2697,9

Unterscheidungssignal: D.B.I.P.
Gebaut auf der Schichau Werft in Elbing im Jahre 1925
ging am 8. Dezember 1942 mittags 12 Uhr mit 1280 tons Kohlen
von Danzig nach Libau in See.

1280 Tonnen Kohle. Es ist nicht sicher, um welche Art von Kohle es sich genau gehandelt hat. Gewissheit kann eine Untersuchung durch weitere Tauchgänge bringen.

Bunkerkohle (zum Antrieb der Dampfmaschine)

№ 225 ³

GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT M. B. H.
DANZIG, LANGER MARKT 10
GRAMMANSCHRIFT: GIESCHE
FERNSPRECHER: 21051

^{M 69}
GIESCHE KOHLE
AUS DEN GRUBEN
„CLEOPHAS“, „GIESCHE“ UND „HEINITZ“
ERSTKLASSIGE BUNKERKOHLE

Hiermit wird bescheinigt, von der Firma GIESCHE Handelsgesellschaft m. b. H., Danzig

70 ts ^{Brok} Bunkerkohlen, frei Bunker und getrimmt,
an Bord Dampfer „Edith Bosselmann“ erhalten zu haben

Danzig, den 3. Dec 1942

E. Grantz Maschinist O. Ahrens Kapitän

Druck Nr. T 10020

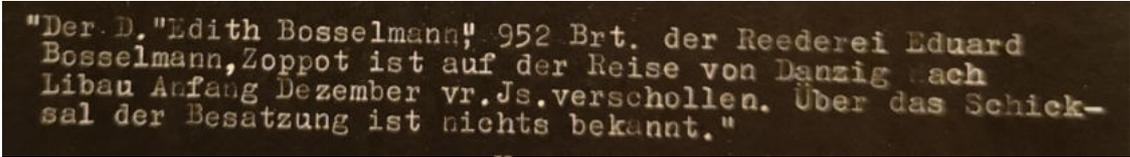
Lieferschein über Bunkerkohle. Unterzeichnet vom I.Ingenieur Erich Grantz und Kpt. Otto Ahrens

Untergang

Das Schiff galt als Verschollen

Als das Schiff seinen Bestimmungshafen nicht erreichte, war unklar, was geschehen war. Dann wurde in Memel das Rettungsboot des Dampfers Edith Bosselmann angetrieben.

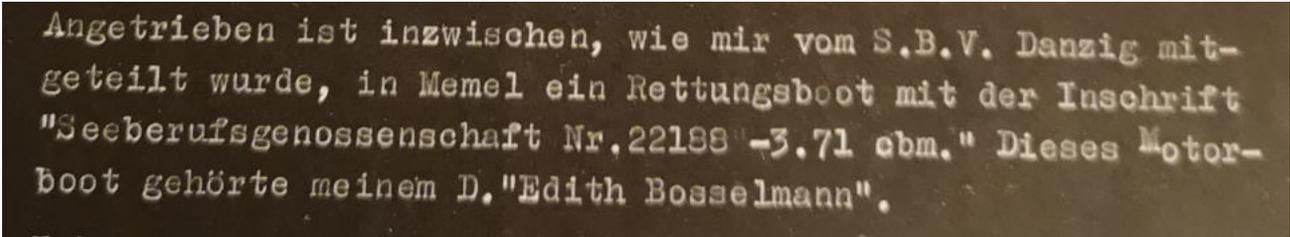
Am 4. Januar hat Eduard Bosselmann den Dampfer als verschollen gemeldet.



"Der D. "Edith Bosselmann", 952 Brt. der Reederei Eduard Bosselmann, Zoppot ist auf der Reise von Danzig nach Libau Anfang Dezember vr. Js. verschollen. Über das Schicksal der Besatzung ist nichts bekannt."

Rettungsboot

In Memel wurde ein Rettungsboot des Dampfers angetrieben.



Angetrieben ist inzwischen, wie mir vom S.B.V. Danzig mitgeteilt wurde, in Memel ein Rettungsboot mit der Inschrift "Seeberufsgenossenschaft Nr. 22188 -3.71 cbm." Dieses Motorboot gehörte meinem D. "Edith Bosselmann".

Auszug eines Briefes von Ed. Bosselmann and das Kriegsschädenamt am 8.01.1943

Augenzeugen des Untergangs



Dampfer "Kommerzienrat Sieg" [Quelle](#)

Kapitän Eggert vom Danziger Dampfer "Kommerzienrat Sieg" hat bei der KMD in Danzig ausgesagt, dass er am frühen Morgen des 9.12.1942 auf der Fahrt von Lindau nach Bremen ein U-Boot gesehen hatte, das sich zwischen seinem und einem anderen Schiff befand. Den Namen des anderen Schiffes konnte er nicht lesen, die Beschreibung (drei Ladeluken, zwei Lademasten, grauer Schornstein und Pfahlmast hinten) passte aber auf die "Edith Bosselmann". Um 8:20 gab es dann eine gewaltige Explosion auf dem anderen Schiff und eine Wassersäule Mittschiffs, die die Höhe der Schiffsmasten erreichte. Das Schiff ist dann schnell gesunken. Die Augenzeugen gingen von einem Torpedotreffer aus, einen Minentreffer hielten sie für unwahrscheinlich. Aufgrund der schweren See und der Bedrohung durch das U-Boot konnten sie nicht nach Schiffbrüchigen suchen. Die Besatzung des Dampfers "Kommerzienrat Sieg" legte wegen der Gefahr der eigenen Versenkung Schwimmwesten an, machte die Rettungsboote klar und das Schiff floh in Richtung Küste.

Der I. Offizier Heinrich Wahl vom "Kommerzienrat Sieg" hat bei seiner damaligen Vernehmung in Kiel am 15. Dezember 1942 erklärt, er habe in jener Nacht von 3 Uhr ab, als er von Freiwache geweckt sei, alle Vorgänge mitbeobachtet; er habe auch die Wassersäule an dem torpedierten unbekanntem Schiff gesehen, sie habe etwa die Höhe der Schiffsmasten erreicht; einen Minentreffer halte er nicht für möglich; augenscheinlich habe das U-Boot von seiner Stelle zwischen den beiden Schiffen aus den Torpedo abgeschossen;

Das Protokoll des Augenzeugenberichtes für das Kriegsschädenamt lautet wie folgt:

Kapitän Eggert war mit dem Dampfer "Kommerzienrat Sieg" am Morgen des 9. Dezember 1942 auf der Fahrt von Lindau nach Bremen. Wegen des Wetters - Wind NW 9-10, grobe See, Himmel bedeckt -, 20sm südlich von Memel beigedreht. Gegen 3 Uhr sei ein großer Teil der Decksladung über Bord gegangen, [...] sodass Schlagseite von etwa 25° entstand. Während dieser Zeit, etwa gegen 4 Uhr, sei sein Schiff plötzlich von einem nicht erkannten Fahrzeug angemorst worden. Anscheinend sei es ein U-Boot gewesen. Scharfe Umrisse des Turms hätten wegen der Dunkelheit nicht erkannt werden können. Das Fahrzeug habe mit einem Scheinwerfer mehrmals den Buchstaben "A" signalisiert. Er habe auf das Signal keine Antwort gegeben, weil ihm das verboten war. Darauf habe das Fahrzeug sein Schiff angeleuchtet. Jenes Fahrzeug habe dann noch eine ziemlich lange Zeit zwischen seinem und einem unweit von ihnen liegenden Schiff gestanden und sei dann plötzlich verschwunden. Seine Position sei zur Zeit **55°28'N 20°41'O** n.w. gewesen. Das andere, in der Nähe liegende Schiff habe etwa 3-4sm nördlich von ihm gestanden. Dies andere Schiff habe er schon in der Nacht in seiner Nähe beobachtet. Er sei während der ganzen Nacht auf der Brücke gewesen. Den Namen des anderen Schiffes könne er nicht angeben. Es sei ein Dampfer mit 3 Ladeluken gewesen, vorne 1 Versandloch, 2 Masten, achtern 1 Pfahlmast. Der Schornstein schien grau gestrichen zu sein. Die Größe habe er auf 900BRT geschätzt.

In der Dämmerung um 8:20 hätten sie dann auf dem anderen Schiff eine starke Detonation gehört. Danach sei der Dampfer, nachdem er in der groben See noch einige Male sichtbar geworden war, schnell weggesunken. Die Besatzung der "Kommerzienrat Sieg" soll auf dem anderen Schiff eine Wassersäule Mittschiffs beobachtet haben.

Er habe bei dem schweren Wetter, da sein Schiff nicht seetüchtig war, nicht gegen die See dampfen können, um dem sinkenden Schiff Hilfe zu bringen.

Kurze Zeit darauf sei bei ihm ein U-Boot aufgetaucht, auf etwa 2-3sm Entfernung. Zu sehen sei nichts anderes gewesen, als ein dunkelgrauer, plumper Turm, etwas gedrungener und massiger als die Türme der deutschen U-Boote. Gelber Anstrich oder besondere Merkmale seien nicht zu erkennen gewesen, auch kein Geschütz. Das Boot habe augenscheinlich versucht, auf ihn zuzudrehen. Er habe darauf mit voll laufender Maschine hart Backbord gedreht, um mehr unter Land zu gelangen, da er ein feindliches U-Boot vermutet habe. Sofort habe er seine Funker beauftragt, "U-Boots-Gefahr" zu senden. [...] Er habe seine gesamte Mannschaft auf U-Boots-Ausguck gehen lassen, die Rettungsboote klar machen und Schwimmwesten anlegen lassen. Darauf habe er im Kartenhaus seine Position ermittelt und das Schiff im schlechtesten Angriffswinkel für den Gegner in Richtung Land laufen gesteuert. Die Besatzung habe das U-Boot noch einige Zeit beobachtet, dann sei es plötzlich verschwunden. Während dieser Zeit sei eine Blasenbahn eines anlaufenden Torpedos nicht beobachtet und auch keine Anzeichen von einem Torpedoschuss bemerkt. Er glaubt bei dem gesunkenen Schiff nicht an einen Minentreffer, sondern an Torpedierung durch das U-Boot, das zwischen den beiden Schiffen gestanden habe.

Der I. Offizier Heinrich Wahl vom "Kommerzienrat Sieg" hat bei seiner damaligen Vernehmung in Kiel am 15. Dezember 1942 erklärt:

Er habe in jener Nacht von 3 Uhr ab, als er von der Freiwache geweckt sei, alle Vorgänge mit beobachtet. Er habe auch die Wassersäule an dem torpedieren, unbekanntem Schiff gesehen. Sie habe etwas die Höhe der Schiffsmasten erreicht. Einen Minentreffer halte er nicht für möglich. Augenscheinlich habe das U-Boot von seiner Stelle zwischen den beiden Schiffen aus den Torpedo abgeschossen.

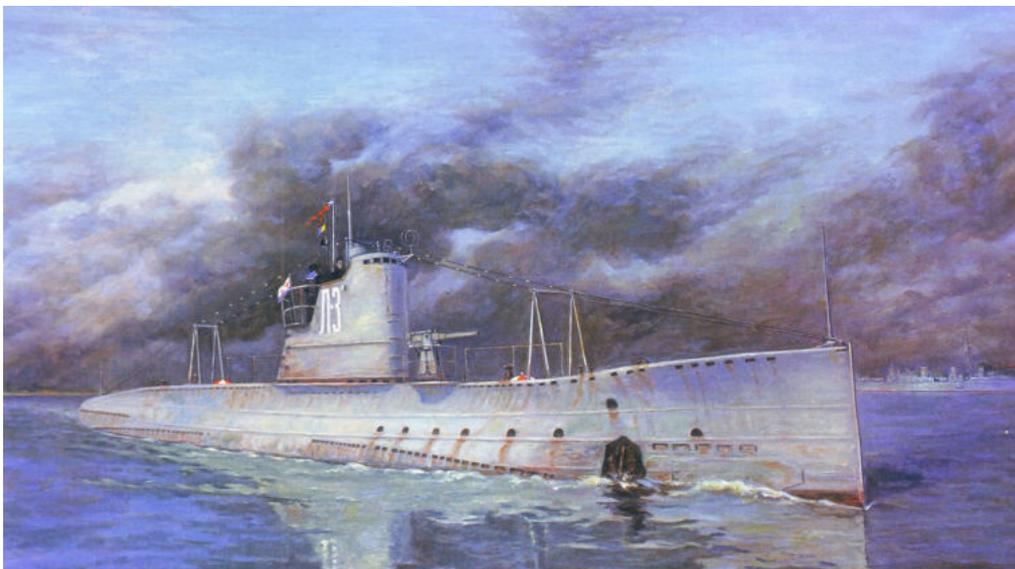
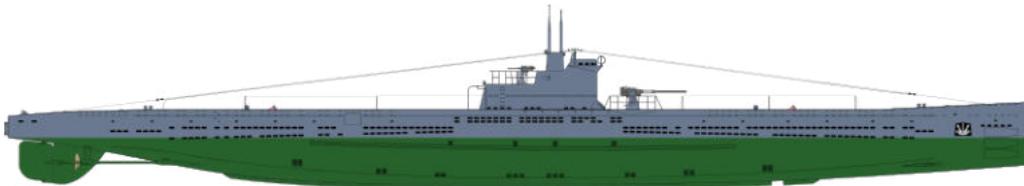
Submarine L-3

In verschiedenen Quellen wird die Versenkung durch Minen dem Sowjetischen U-Boot L-3 angerechnet. Es konnte nicht geklärt werden, weshalb nicht die Torpedierung als Ursache angegeben wird, sondern Minentreffer.

“Am 5. November platzierte das U-Boot L-3 in Memel ein Feld mit 7 Minen.

Am 9. Dezember 1942 sinkt das deutsche Handelsschiff Edith Bosselmann (952 BRT) auf diesen Minen, die mit der gesamten Besatzung sinken.”

Navy:	The Soviet Navy
Type:	Submarine
Class:	L (Leninec)
Built by:	Baltiyskiy Zavod (Leningrad, U.S.S.R.) / Yard 189.
Laid down:	6 Sep 1929
Launched:	8 Jul 1931
Commissioned:	5 Nov 1933
End of service:	17 Aug 1953
History	



Quelle:

<http://www.xmasgrupsom.com/public/Forum3/viewtopic.php?t=33>

Entschädigung durch das Kriegsschädenamt

Eduard Bosselmann hatte Ansprüche auf Entschädigung. Dazu musste genau geklärt werden, ob Kriegswirkung die Ursache des Untergangs war. Aus diesem Grund gibt es Gutachten, Stellungnahmen, Briefwechsel und die originalen Kaufbeläge von Betriebsmitteln im Staatsarchiv Hamburg. Fotografien der ca. 60 Dokumente befinden sich in einem separaten Dokument des Anhangs.

Ed. Bosselmann beantragte ein Ersatzschiff:

Mir ist an einer Barauszahlung der Entschädigung für das obige verlorene gegangene Schiff nicht gelegen, denn ich möchte auf alle Fälle ein Schiff dafür wieder haben, um so viel mehr, da es sich um mein einzigstes Handelsschiff handelte.

Bitte teilen Sie mir mit, ob ich einen Ersatzbeschaffungsantrag bei Ihnen stellen muß und zutreffendenfalls, ob dafür besondere Formulare auszustellen sind oder ob es genügt, wenn ich Ihnen einen gewöhnlichen schriftlichen Antrag zusende.

Brief Bosselmanns an das Amt am 15.Feb.1943

Betrifft: D. "Edith Bosselmann";
Ihr Schreiben vom 29.11.1943.

Eing. 14/12/43 m. 1 Anl.
An Ref. IV

Vom Kriegsschädenamt Hamburg ist mir Ihr obiges Schreiben weitergereicht worden. Leider bin ich nicht in der Lage, Ihnen heute bereits ein bestimmtes Prisen Schiff versprechen zu können. Wie Sie sich denken können, stehen dem Deutschen Reich nicht viele Schiffe zur Verteilung an kriegsgeschädigte Reedereien zur Verfügung.

Ich habe Sie jedoch als "dringend" vorgemerkt und hoffe, gelegentlich, falls wiederum einige Schiffe zur Verteilung anfallen, Ihnen entgegen kommen zu können.

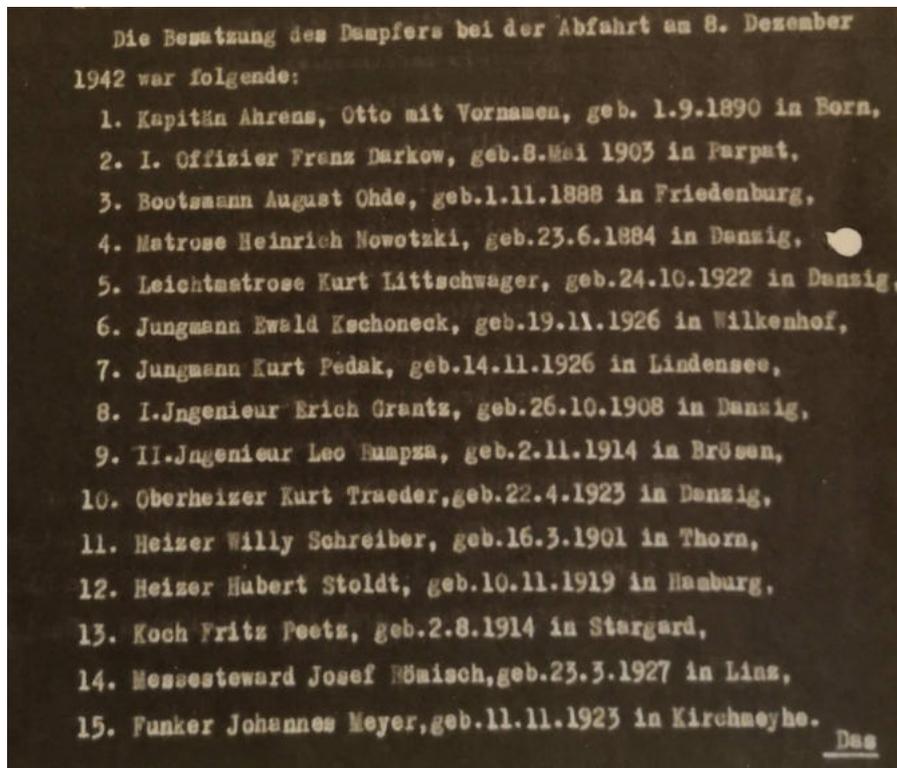
Antwort vom Kriegsschädenamt im Dezember 1943

Die Entschädigung für Betriebsmittel und Proviant wurde bewilligt:

Der D. "Edith Bosselmann" ist durch ein Kriegsereignis verlorengegangen. Der entstandene Schaden ist somit als Kriegssachschaden im Sinne des § 2 KSSchVO anzusehen.

Die Antragstellerin beziffert ihren Verlust an Bunkerkohlen mit RM 1.282,50 und an Proviant mit RM 910,56 insgesamt also mit RM 2.193,06. Die eingesandten Unterlagen haben die Berechtigung dieser Forderung ergeben.

Besatzung



- | | |
|--------------------------------------|---------------------------|
| 1. Kapitän Otto Ahrens | *1.09.1890 in Born |
| 2. I. Offizier Franz Darkow | *8.05.1903 in Parpat |
| 3. Bootsmann August Ohde | *1.11.1888 in Friedenburg |
| 4. Matrose Heinrich Nowotzki | *23.6.1884 in Danzig |
| 5. Leichtmatrose Kurt Littschwager | *24.10.1922 in Danzig |
| 6. Jungmann Ewald Kschoneck | *19.11.1926 in Wilkenhof |
| 7. Jungmann Kurt Pedack | *14.11.1926 in Lindensee |
| 8. I. Ingenieur Erich Wilhelm Grantz | *26.10.1908 in Danzig |
| 9. II. Ingenieur Leo Rumpza | *2.11.1914 in Brösen |
| 10. Oberheizer Kurt Traeder | *22.04.1923 in Danzig |
| 11. Heizer Willy Schreiber | *16.03.1901 in Thorn |
| 12. Heizer Hubert Stoldt | *10.11.1919 in Hamburg |
| 13. Koch Fritz Peetz | *2.8.1914 in Stargard |
| 14. Messersteward Josef Römisch | *23.3.1927 in Linz |
| 15. Funker Johannes Meyer | *11.11.1923 in Kirchmeyhe |

Matrose Heinrich Nowotzki



Matrose Heinrich Nowotzki *23.6.1884 in Danzig
Linkes Foto ist von 1914 (Alter 30 Jahre)



Es leben noch zwei Enkeltöchter von Heinrich Nowotzki in Gladbeck, die wir kontaktieren konnten.
Auf der Messe 'Boot' Jan. 2020 in Düsseldorf trafen wir die beiden.

Ingenieur Erich Wilhelm Grantz

*26.10.1908 in Danzig



Das Bild zeigt Erich Grantz mit Frau und Kindern

Bruno
Den Bericht habe ich mit Interesse gelesen. Ich muss Ihnen dazu sagen, dass ich zu dem in dem Bericht erwähnten Onkel Erich Grantz oder dessen Familie keinerlei Bezug habe. Mein Vater, der Bruder von Erich, war 1910 geboren und ist leider bereits im Jahre 1967 verstorben. Von meinen Eltern hatte ich nur bei Gelegenheit gehört, dass der Bruder Erich während des Krieges „auf See geblieben sei“.

Im Nachlass meiner zwischenzeitlich ebenfalls verstorbenen Mutter habe ich ein Foto gefunden. Ich weiß, dass dieses Bild Erich Grantz, seine Ehefrau und seine 2 Kinder zeigt. Über das Schicksal der Familie von Erich Grantz ist zu keiner Zeit etwas bekannt geworden.

Quelle: Wolfgang Grantz, Neffe von Erich Grantz

II.Ingenieur (Maschinist) Leo Rumpza

Es ist uns gelungen, einen noch lebenden Verwandten des Leo Rumpza zu kontaktieren: Günter Rumpza aus Osnabrück. Er war im Besitz von Fotos seines Onkels Leo.



II.Ingenieur Leo Rumpza *2.11.1914 in Brösen

Die Leiche des Leo Rumpza

Reise von Pillau nach Libau am 11. oder 12. Dezember 1942
eine männliche Leiche, etwa 35 Jahre alt, aufgefischt habe;
die Leiche habe einen Rettungsgürtel mit der Bezeichnung
"Edith Kopenhagen" umgehakt - "Edith Kopenhagen" ist, wie

Die Leiche vom II. Ingenieur Leo Rumpza wurde am 11. oder 12. Dezember vom Schiff "Jrmgard" (auf der Reise von Pillau nach Libau) aufgefischt. Sie trug einen Rettungsgürtel mit der Aufschrift "Edith Kopenhagen". Er war der einzige der Besatzung, der gefunden wurde.

-4-
daß die Leiche durch M/S "Jragard" aufgebracht sei, und
hätten ausserdem ziemlich deutliche photographische Auf-
nahme der Leiche gebracht, die der Polizeiphotograph in
Libau gemacht habe; er -Bosselmann- selbst habe ⁱⁿ dem Photo-
graphien sogleich den II. Maschinisten Leo Rumpza vom
Dampfer "Edith Bosselmann" erkannt; er habe aber vorsichts-
halber die Mutter des Rumpza aus Neufahrwasser zu sich
kommen lassen, die bei zusammen mit der Braut des Rumpza
erschiene, später auch der Bruder des Rumpza; alle diese
Familienangehörigen des Rumpza hätten bestätigt, daß es
sich bei der photographierten Leiche um Leo Rumpza handle.

Die Leiche wurde von den Familienangehörigen eindeutig anhand eines Fotos identifiziert

Zusammenfassung

Das Wrack wurde 2016 erstmals vom Team des "Baltic Sea Heritage Rescue Project" betachtet. Es liegt in ca. 50m Tiefe vor Memel (Litauen, Kalipeda). Eine geborgene Schiffsglocke stammte ursprünglich von einem anderen Schiff. Dies führte zunächst zu Verwirrung. Die Vermutung, dass es sich um das Wrack der in diesem Gebiet vermissten "Edith Bosselmann" handelte, stellte sich danach als richtig heraus. 2019 wurde das Schiff durch Taucher des "Baltic Sea Heritage Rescue Project" und von einem Taucher der "Gezeitentaucher" vermessen und dokumentiert. Die Längenermittlung deckt sich exakt mit der Angabe der Länge der "Edith Bosselmann". Es konnten historische Fotos des Schiffes gefunden und im Detail mit dem Wrack abgeglichen werden. Das Staatsarchiv Hamburg besitzt die Unterlagen zur Verlustmeldung des Reeders Eduard Bosselmann an das Kriegsschädenamt. Die darin befindlichen Briefwechsel, Gutachten, Kaufbelege, Besatzungsliste usw. geben ein gutes Bild der damaligen Umstände wieder. Unter anderem werden dort Augenzeugen des Untergangs zitiert, die am frühen Morgen des 9. Dezember 1942 ein U-Boot zwischen ihrem Schiff und der "Edith Bosselmann" sahen. Sie beobachteten kurz darauf eine gewaltige Explosion und das Sinken des Dampfers. Sie schlossen auf einen Torpedoangriff und hielten einen Minetreffer für nicht möglich. Von den 15 Mann Besatzung gab es keine Überlebenden. Lediglich eine Person konnte Tot geborgen werden. Der Dampfer war mit einer Ladung Kohlen auf dem Weg von Danzig (heute Polen) nach Libau (heute Lettland).

Fazit

Das Wrack kann in diesem Prospektionsbericht eindeutig als Dampfer "Edith Bosselmann" ex. "Rita Maersk" identifiziert werden. Alle Details des Wracks, sowie die Beschreibung der Augenzeugen des Untergangs, die sich auf einem Schiff in der Nähe der heutigen Fundstelle befanden, sind schlüssig.

Es zeigt sich, dass eine gute Vermessung durch Taucher nebst Videodokumentation zu guten Ergebnissen bei der Identifikation von Schiffswracks führt. Umfangreiche Recherchen und Suche in Archiven sind lohnenswert, weil (mit etwas Glück) noch einiges aus der Zeit der letzten 100 Jahre vorhanden ist. Leider sind die wenigsten Dokumente digitalisiert, sodass die Akteneinsicht in den Archiven noch 'von Hand' gemacht werden muss.

Außerdem ist es uns gelungen, die Nachfahren einiger Besatzungsmitglieder, die Familie der Reederei (Siedler) und eine Schwiegertochter von Edith und Eduard Bosselmann zu kontaktieren und Fotos zu bekommen.

Ausblick

Im Jahr 2020 sind weitere Expeditionen zu dem Wrack geplant. Es soll von verlorenen Fischernetzen (Geisternetzen) befreit werden. Dies dient zum einen dem Umwelt- und Tierschutz und zum anderen lässt sich nach Entfernen der Netze das Wrack noch besser untersuchen und dokumentieren. Es ist z.B. geplant, 3D-Aufnahmen und Modelle zu erstellen.

Anhang

Dokumente des Kriegsschädenamtes im Staatsarchiv Hamburg

Hier gibt es sehr aufschlußreiche Dokumente mit Gutachten und Briefwechsel zwischen dem Amt und Eduard Bosselmann.

Datengeber

→ Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg

www.hamburg.de/staatsarchiv/

Link auf diese Seite

Eduard Bosselmann, Danzig-Zoppot

Archivsignatur: Staatsarchiv Hamburg, 372-10/6_D 32

Kontext: Kriegsschädenamt für die Seeschiffahrt >> Kriegs- und Besatzungsschäden - Einzelne Schiffe-

Digitalisat im Angebot des Archivs: kein Digitalisat verfügbar

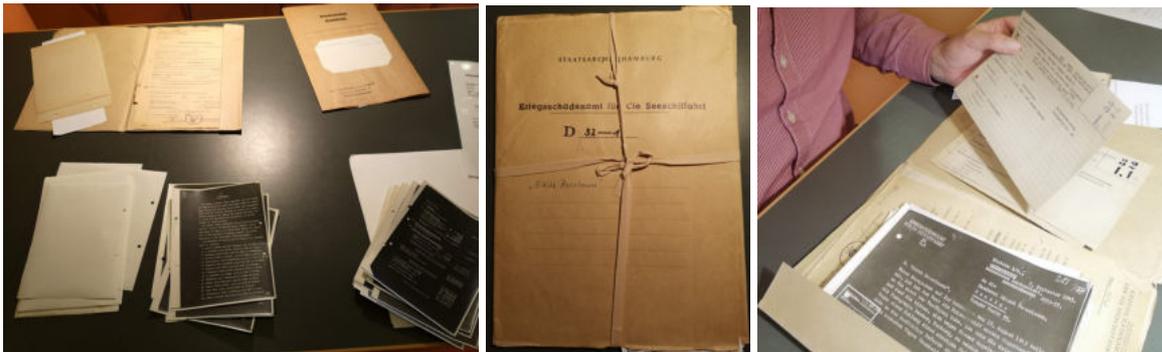
Bestand: 372-10/6 Kriegsschädenamt für die Seeschiffahrt

Rechteinformation: Rechteinformation beim Datenlieferanten zu klären.

Link zum Objekt beim Datengeber nicht verfügbar

Letzte Aktualisierung: 18.04.2018, 08:22 Uhr

<https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/item/HRNTV3ID7BOSTGOM3XTIGUP3FAU7BSLD>

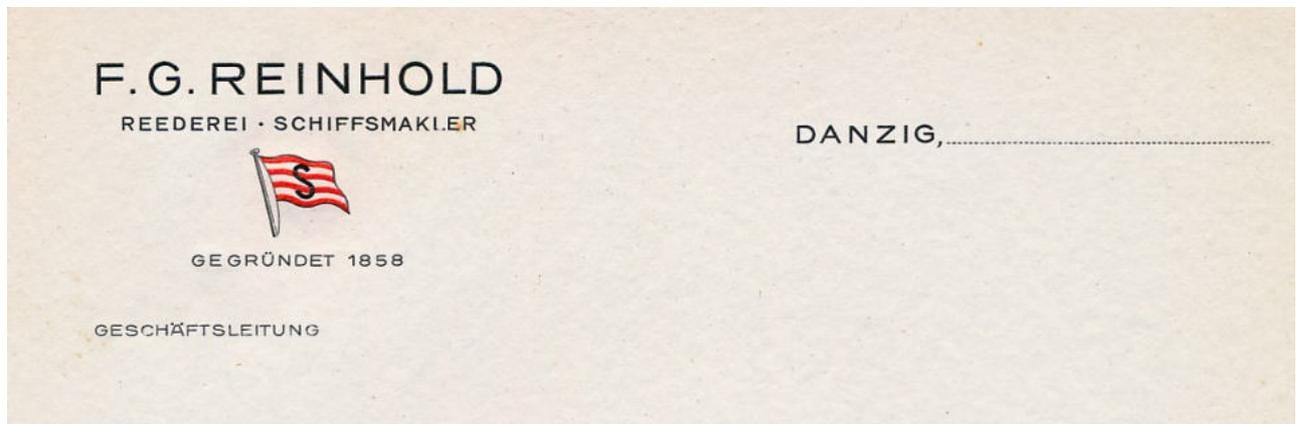


Scan der Akten

Aufgrund des Umfangs, wurde die **Kopie der Akten** hier ausgelagert:

http://mikrocontroller.com/files/Gezeitentaucher/RitaMaersk_Bosselmann_Anhang1.pdf

Firma F.G. Reinhold



Hans-Jobst Siedler, der Nachfahre des letzten Geschäftsführers und Neffe von Eduard Bosselmann hat die Geschichte der Firma F.G.Reinhold zusammengefasst:

http://mikrocontroller.com/files/Gezeitentaucher/RitaMaersk_EdithBosselmann_Anhang_FG_Reinhold.pdf

Die Liste der Schiffe

http://mikrocontroller.com/files/Gezeitentaucher/RitaMaersk_Bosselmann_Anhang_FG_Reinhold_Schiffe.pdf



Hans-Günther Siedler im Kontor F. G. Reinhold

Hauptkontor F.G. Reinhold - Danzig Brotbänkengasse 26

Quelle: Archiv H.J. Siedler

Eintrag Lloyds London

1930-31 LLOYD'S REGISTER. STEAMERS & MOTORSHIPS. RIT-RIV

1 No. in Book.	2 Steamer's Name. Material, Rig, &c. <i>Late Name if any.</i>	3 Special Surveys. No. of Decks, &c.	4 Particulars of Classification.				5 Built.		10 Owners.	11 Regist'd Dimensions, Deck Erections, &c.			12 Port of Registry.		13 Engines.		14 Moulded depth.	15 Freeboard and draft.
			6 Character.	7 Port of Survey.	8 When	9 By Whom	11a Length.	11b Breadth.		11c Depth.	12a Flag.	13a No. & Dia. of Cylinders.—Stroke	13b Boiler Pressure. NHP—Horse power by Society's formula; RHP—power by Ship's Register. Particulars of Boilers & Furnaces. Engine Maker's Name.					
82637 NGBQ	Rita Mærsk <i>Electric Light</i>	1 Dk	953 681 516	Steel	1925	F. Schichau Elbing	A/S D/S Svandborg (A. P. Müller, Copenhagen, Mgr.)	222'6" 32'5" 11'7"	225' B94' F28'	Odense Danish	T. 3 Cy. 15", 24" & 38" 251' 75 NHP	W/B F. Schichau, Elbing	V					

<https://plimsoll.southampton.gov.uk/shipdata/pdfs/30/30b1001.pdf>

1939-40 LLOYD'S REGISTER. STEAMERS & MOTORSHIPS. E

1 No. in Book.	2 Steamer's Name. Material, Rig, &c. <i>Late Name if any.</i>	3 Special Surveys. No. of Decks, &c.	4 Particulars of Classification.				5 Built.		10 Owners.	11 Regist'd Dimensions, Deck Erections, &c.			12 Port of Registry.		13 Engines.		14 Moulded depth.	15 Freeboard and draft.
			6 Character.	7 Port of Survey.	8 When	9 By Whom	11a Length.	11b Breadth.		11c Depth.	12a Flag.	13a No. & Dia. of Cylinders.—Stroke	13b Boiler Pressure. NHP—Horse power by Society's formula; RHP—power by Ship's Register. Particulars of Boilers & Furnaces. Engine Maker's Name.					
68912 OUKL	Edith (ex Rita Mærsk-39)	1 Dk	953 681 516	Steel	1925	F. Schichau Elbing	Poseidon Shipping Co. A/S (V. Tholander, Mgr.)	222'6" 32'5" 11'7"	225' B94' F28'	Copenhagen Danish	T. 3 Cy. 15", 24" & 38" 251' 75 NHP	W/B F. Schichau, Elbing	V					

<https://plimsoll.southampton.gov.uk/shipdata/pdfs/39/39b1023.pdf>

EDG-EDO LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR ET A MOTEURS. 1940-41

1 No. in Book.	2 Nom du Navire. Matériau, Gréement, etc. <i>Ex-nom, s'il y a lieu.</i>	3 Visites Périodiques. Nombres des Ponts.	4 Détails de la Classification.				5 Construit.		10 Armateurs.	11 Dimensions d'après la Douane. Superstructures, &c.			12 Port d'Armement.		13 Machines.		14 Moulded depth.	15 Freeboard and draft.
			6 Cote.	7 Port de Surveillance.	8 Quand.	9 Par qui.	11a Longueur.	11b Largeur.		11c Cvms.	12a Pavillon.	13a No. & Dia. des Cylindres.—Course.	13b Pression des Chaudières.					
73570 OUKL	Edith (ex Rita Mærsk-39)	1 Dk	953 681 516	Steel	1925	F. Schichau Elbing	Poseidon Shipping Co. A/S (V. Tholander, Mgr.)	222'6" 32'5" 11'7"	225' B94' F28'	Copenhagen Danish	T. 3 Cy. 15", 24" & 38" 251' 75 NHP	W/B F. Schichau, Elbing	V					

<https://plimsoll.southampton.gov.uk/shipdata/pdfs/40/40a0305.pdf>

1944-45 LLOYD'S REGISTER. STEAMERS & MOTORSHIPS. EDI-EDO

1 No. in Book.	2 Steamer's Name. Material, Rig, &c. <i>Late Name if any.</i>	3 Special Surveys. No. of Decks, &c.	4 Particulars of Classification.				5 Built.		10 Owners.	11 Regist'd Dimensions, Deck Erections, &c.			12 Port of Registry.		13 Engines.		14 Moulded depth.	15 Freeboard and draft.
			6 Character.	7 Port of Survey.	8 When	9 By Whom	11a Length.	11b Breadth.		11c Depth.	12a Flag.	13a No. & Dia. of Cylinders.—Stroke	13b Boiler Pressure. NHP—Horse power by Society's formula; RHP—power by Ship's Register. Particulars of Boilers & Furnaces. Engine Maker's Name.					
73387 OUKL	Edith (ex Rita Mærsk-39)	1 Dk	953 681 516	Steel	1925	F. Schichau Elbing	Poseidon Shipping Co. A/S (V. Tholander, Mgr.)	222'6" 32'5" 11'7"	225' B94' F28'	Copenhagen Danish	T. 3 Cy. 15", 24" & 38" 251' 75 NHP	W/B F. Schichau, Elbing	V					

<https://plimsoll.southampton.gov.uk/shipdata/pdfs/44/44b0287.pdf>

Dänemarks Schiffsliste 1941

Kendings- signal KontrolNr.	Navn	Art, Takling, Materiale m. m.	Maskines HK og Type	Byggested Bygmester Byggeaar	Klassifikations- Selskab og Klasse			Tons DW.		Kendingsmaal i »feet«			Reg.-Tons		Frdrag efter »fr. Rules«		Reg.- Tons Netto	Rederi Hjemsted
					Selsk. Skibs- bond	Klasse Motor Hjælp Kødel	Aksel	Vand- ballast	Kul Ladning	Længde	Bredde	Dybde	Under Maalings- dækket	Brutto	Maskin- rum m. m.	Følgerum m. m.		
OUKL (C 497)	Edith (ex Rita Maersk)	S — 2 M. — Sil 4 BH. — Well D.	— — 340	Elbing F. Schichau 25	Barns Vortras 4½/1. 1.1 PR. (2—38) 3—40 (8—40) 3—40 (3—40)	FPT 30 DBT 282 APT 33 Pwp 33	71 1725	226	32,5	117 (14,9)	681	953	305	133	515		Poseidon Shipping Company A/S (V. A. Tholander) Kbhvn.	

<http://www.sbib.dk/files/bibliotek/skibslister/1941.pdf>

VERLUSTE DEUTSCHER HANDELSCHIFFE 1939-1945

09.12.42	Edith Bosselmann ex Rita Maersk	da	952 D	25	bei Nidden (Ostsee)	+	M	sj SS L-3 Minensperre 05.11.42	(ASA, 88)
----------	------------------------------------	----	-------	----	---------------------	---	---	-----------------------------------	-----------

<https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/verluste/ausl+dtsch-4212.htm>

Dokument im Schiffahrtsmuseum Dänemark

S/S "Rita Mærsk" - NGBQ/OUKL - C/497.

953 brt - 515 net - 1325+75 dw.

222,6 x 32,5 x 11,7/14,9

540 ihk trp.exp. vrft -

Fragtskib - 1+welldæk - 2 master - 4BH -
3 luger - 2 lastrum - G. 85054 - B.79514 cbf
353+97 standards -

F.Schichau, Elbing.

Bg. 1158 - S. 1925 - L. 5.1925.

Bg.t. A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svend-
borg - hjst. Odense - A+R 6.5.1925.

" Aarhus kr. 472.998.

10.8.1939 A - . 1939 R. s.t.

V.A. Tholander, Kbh: S/S "Edith" -

25.4.1940 A - . 1940 R. overgået til
Poseidon Shipping Co.A/S, Kbh.

KR: V.A. Tholander.

1.9.1941 A - . 1941 R. s.t.

Eduard Bosselmann, Zoppot/Danzig:

S/S "Edith Bosselmann" - kr.347.000.

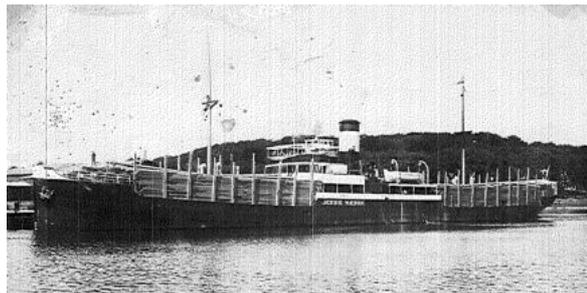
9.12.1942: Totalforlist - Minesprængt eller
torpederet af russisk u-båd ved Nidden (Memel).

<https://mfs.dk/wp-content/uploads/2016/05/R-R.pdf>

SS Marsdiep / SS Jessie Maersk

Wie im bereits angemerkt, wurde am Wrack die Glocke des Schiffes "MARSDIEP" gefunden. Es kann ausgeschlossen werden, dass es sich bei unserem Wrack um die MARSDIEP handelt. Unser Wrack ist deutlich kürzer und hat einen Laderaum weniger.

ss Jessie Maersk ex Marsdiep. N D L V. / O Y L C.



Quelle: <https://mfs.dk/wp-content/uploads/2016/06/JakobJebsen-Juliane.pdf>

MARSDIEP - ID 4110

Baujahr: 1920
 Länge : 280,10 Fuß * 40,30 Fuß (85,3m * 12,2m)
 Kategorie: Frachtschiff Stückgut
 Decktyp: 1 Flush deck
 Schiffbauer: A. Vuyk & Söhne , Capelle aan den IJssel, Südholland, Niederlande
 Motorhersteller: NV Verschure & Co Werft & Maschinenfabrik , Amsterdam
 Motortyp: Dampf, dreifache Expansion
 Leistung: 1000 Eng. zusätzliche Infos: 20, 31 1/2 & 53-36
 Anzahl der Schrauben: 1

Namensänderung: 1922-03-00 **JESSIE MAERSK**
 Manager: AP Møller , Svendborg, Dänemark
 Besitzer: Dampsk. Selsk. ab 1912 , Svendborg, Dänemark
 Datum / Name: 1940-04-13 JESSIE MAERSK
 Manager: WT Gould & Co. , Sunderland, Großbritannien
 Besitzer: Verkehrsministerium , London, Großbritannien
 Heimathafen / Flagge: Sunderland / Großbritannien

07.10.1942: Endgültiges Schicksal:

Die JESSIE MAERSK war am 7. Oktober 1942 mit Ballast von London nach Blyth an der Nordsee auf den Positionen 53°06'N und 001°25'O gefahren, von einem deutschen Motortorpedoboot torpediert, gesunken und verloren. 16 Menschen aus der JESSIE MAERSK kamen ums Leben. Der Angriff fand in der Nähe von Feuerschiff Cromer statt.

Quelle: <https://www.marhisdata.nl/schip&id=4110>

3D-Modell

2021 konnten wir ein vollständiges 3D-Modell mittels Photogrammetrie erstellen.

[Link bei Sketchfab](#)



Digitales Modell



Gedrucktes Modell



Im Bugbereich kann man gut die Schäden der Explosion erkennen



Holger Buss

Ausstellung im Maritimen Museum Klaipeda

Das Wrack wird im Maritimen Museum Klaipeda (Litauen) vorgestellt. Es werden unsere Fotos und Modelle sowie die Schiffsglocke gezeigt.



Gemälde von [Herbert Buss](#) - Öl auf Leinwand

Autor



Holger Buß ist Diplomingenieur der Elektrotechnik und entwickelt Steuerungssysteme für unbemannte Fluggeräte. Er taucht seit 1999, ist mit TEC1 (GUE) brevetiert und ist zudem ehrenamtlicher Rettungstaucher bei der DLRG. Zusammen mit den Gezeitentauchern und dem Team "Baltic Sea Heritage Rescue Project" untersucht er Schiffswracks vor den Ostfriesischen Inseln und in der Ostsee.

Dipl. Ing. Holger Buss
Moormerlandstrasse 39
D-26802 Moormerland
holger.buss@googlemail.com
www.gezeitentaucher.de

Translations and location of this report

Last version German & English:
<https://dive3d.eu/docs/berichte/>