

Prospektionsbericht

Dampfschiff Anna Katrin Fritzen ex Gerda Kunstmann ex Vulkan

Ort:

Ostsee - Litauen, Klaipeda

Untersuchungsdatum:

21.08.2022

24.08.2022

Verfasser:

Holger Buss

Version:

05.07.2023



Einleitung	2
Beschreibung des Wracks	2
Schäden durch eine Explosion	2
Fotos des gedruckten 3D-Modells	3
Digitales Modell	5
Hecksektion	6
Bugsektion	7
Größe des Schiffes	8
Vermutetes Aussehen des Schiffes:	9
Dampfmaschine	10
Position	11
Tauchgangsprotokolle:	12
21.08.2022	12
24.08.2022	12
Team	13
Photogrammetrie	14
Agisoft Metashape Professionel	14
Identifikation	15
Kriterien	15
Schiffsdaten "Anna Katrin Fritzen"	16
Geschichte des Schiffes:	16
Historische Fotos des Schiffes	17
Der Untergang	19
Die Ladung	19
Kriegstagebuch	20
Aussage des Matrosen Dembeck	21
Aussage der Matrosen Hinz und Christensen	22
Meldung der Abwehrstelle	23
Sowjetisches U-Boot SC-320	24
Spruch des Seeamtes bzgl. des Untergangs	25
Besatzung	26
Preußisches Geheimes Staatsarchiv	27
Überlebender Matrose Albert Dembeck	27
Die Person Anna Katrin Fritzen	28
Zusammenfassung	29
Fazit	29
Anhang	30
Das Baltic Sea Heritage Rescue Project	30
Lloyds London	31
Autor	31
Translations and location of this report	31

Einleitung

In dem hier vorliegenden Prospektionsbericht wird ein bis dato nicht identifiziertes Wrack beschrieben. Das eiserne Schiffswrack liegt in der Nähe von Klaipeda, Litauen in 28m Wassertiefe. Es wurde im Jahr 2013 erstmals als Schiffshindernis gemeldet. Vier Taucher des "Baltic Sea Heritage Rescue Projects" betauchten das Wrack im August 2022. Einer der Taucher führte einen Scan für die Photogrammetrie durch. Bislang war vermutet worden, dass es sich um ein Feld mit zwei oder drei verschiedenen Wracks handelt. Die Photogrammetrie des ersten Tauchgangs war nicht vollständig, führte aber zu der Erkenntnis, dass es sich doch um ein einzelnes Wrack mit starker Beschädigung im hinteren Drittel handelt. Dieses neue Ergebnis nahm das Team zum Anlass, das Wrack drei Tage später erneut zu betauchen. Dieses Mal konnte das Wrack vollständig gescannt und mittels Maßband ausgemessen werden. Die Vermessung und Addition der Einzelteile ergab eine ehemalige Länge des Oberdecks von etwa 51m.

Beschreibung des Wracks

Eisernes Schiffswrack auf sandigem Boden in 28m Wassertiefe. Das Wrackfeld misst zwischen Vorder- bis Achtersteven einen Abstand von 59,3m. Das Schiff ist mit einer verhältnismäßig kleinen zweizylindrigen Dampfmaschine - vermutlich einer Gleichstromdampfmaschine - ausgerüstet. Dieser Typ von Dampfmaschine ist ungewöhnlich. Die Maschine und der Schornstein befanden sich im hinteren Bereich des Schiffes. Es wurden zwei Winden im vorderen Bereich gefunden. Ein Mastfuß und ein Mast liegen im Heckbereich. Ebenfalls im Heck wurde ein Porzellanteller in der Nähe eines gefliesten Bereichs gefunden - evtl befand sich dort die Küche. Der eiserne Boden des Laderaums ist gut zu sehen und frei von Ladung. Das Holz auf dem 7,7m langen Vorderdeck ist noch gut erhalten. Zwei Kettenklemmen auf dem Vordeck.

Schäden durch eine Explosion

Das Wrack weist eine starke Zerstörung im hinteren Drittel auf, die auf eine starke Explosion durch Mine oder Torpedo hindeutet. Die Seitenwände sind seitlich weggebrochen. Der Boden des Laderaums ragt schräg mehrere Meter über den Grund und ist bei ca. 32m vom Bugsteven abgerissen. Der Dampfkessel liegt in 150m Entfernung zum Wrack, wurde von uns aber nicht betaucht.

Fotos des gedruckten 3D-Modells

Die 3D-Daten aus der Photogrammetrie wurden so aufbereitet, dass sie in 3D gedruckt werden konnten.

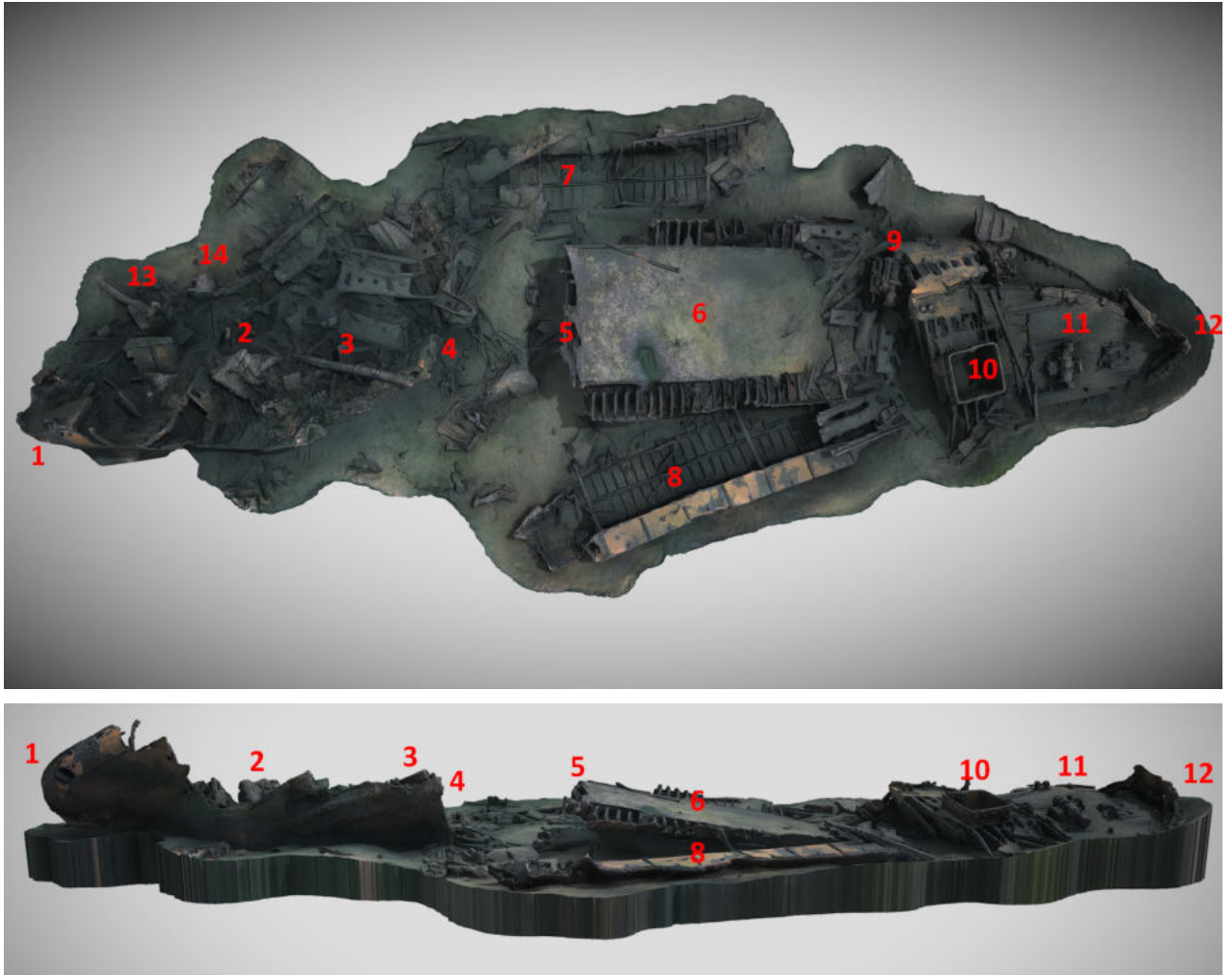
Die Bilder zeigen das kolorierte Modell des Autors





Quelle: Holger Buss

Digitales Modell

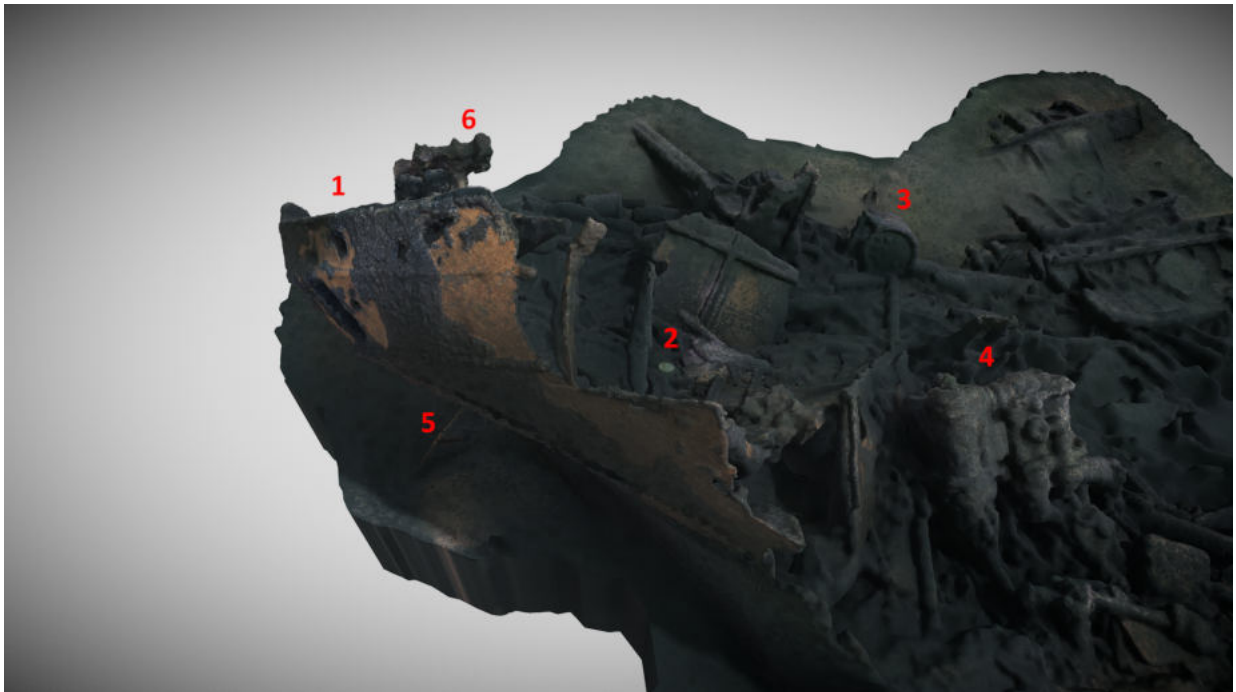


1. Heck
2. Dampfmaschine mit zwei Zylindern
3. Mast
4. Abbruchkante
5. Abbruchkante
6. Boden des Laderaums
7. Backbord Seitenwand
8. Steuerbord Seitenwand
9. Winde
10. Kleine Ladeluke
11. Ankerwinde
12. Vordersteven
13. Mastfuß
14. Kondensator der Dampfmaschine

3D-Model bei Skechfab:

<https://skfb.ly/oxCIW>

Hecksektion

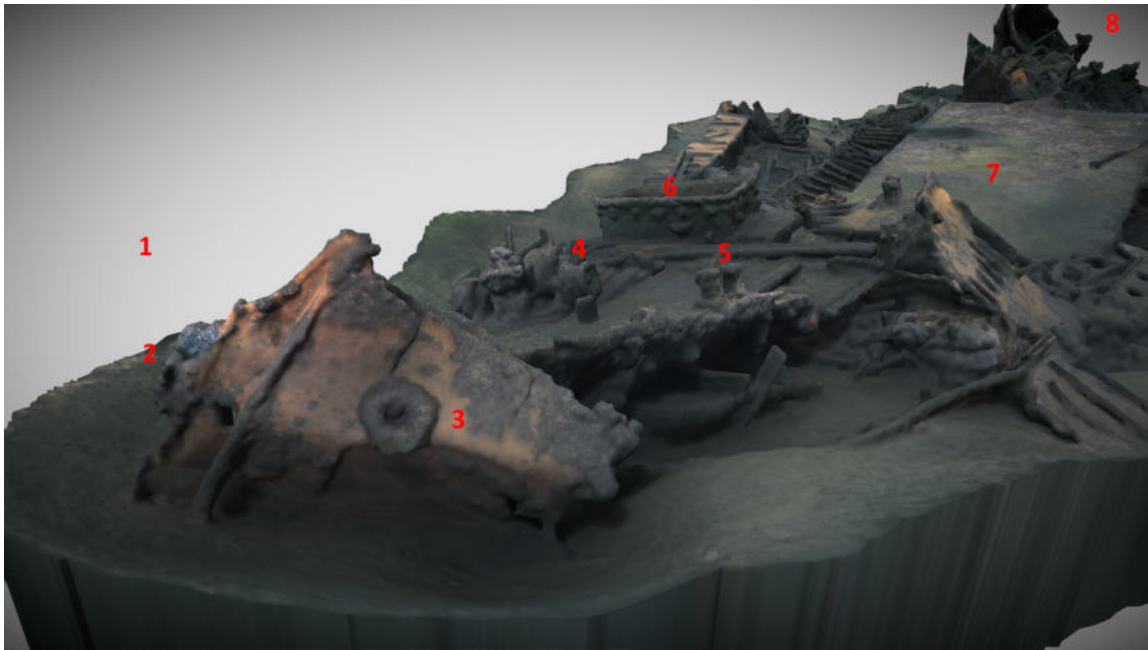


1. Heck
2. Porzellanteller
3. Kondensator der Dampfmaschine
4. Dampfmaschine
5. Ruderblatt
6. Ruderquadrant



Gefliester Boden im Heck und Teller

Bugsektion



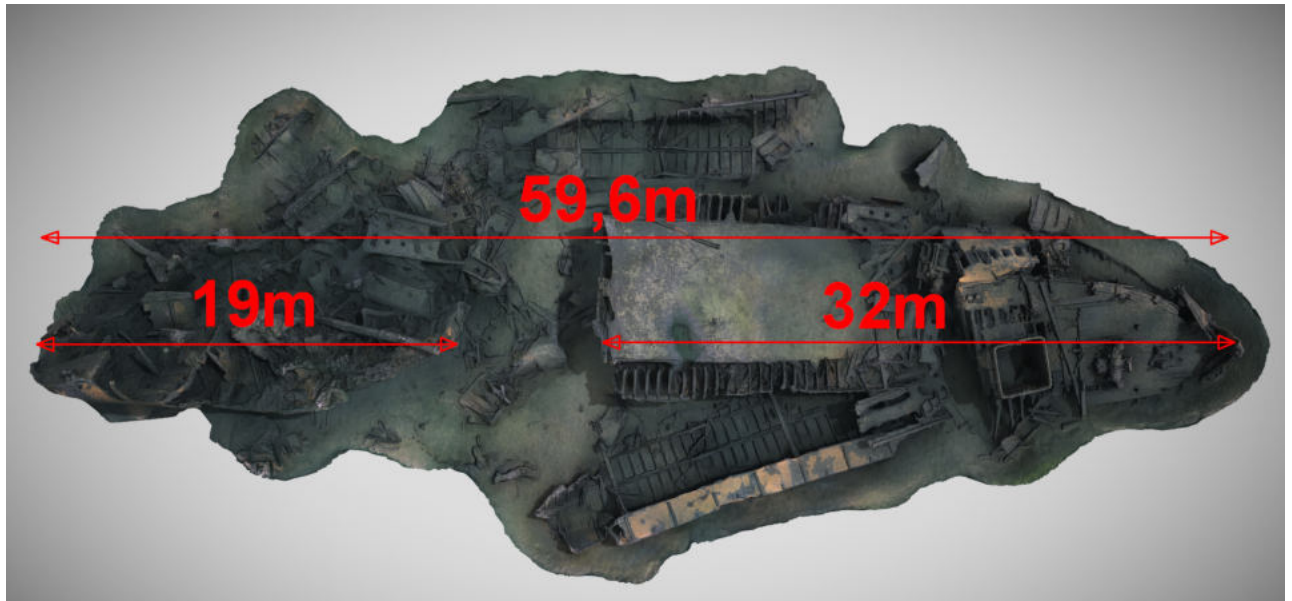
1. Bug
2. Festmacher
3. Ankerklüse
4. Ankerwinde
5. Festmacher
6. Kleine Ladeluke
7. Boden des Laderaums
8. Heck



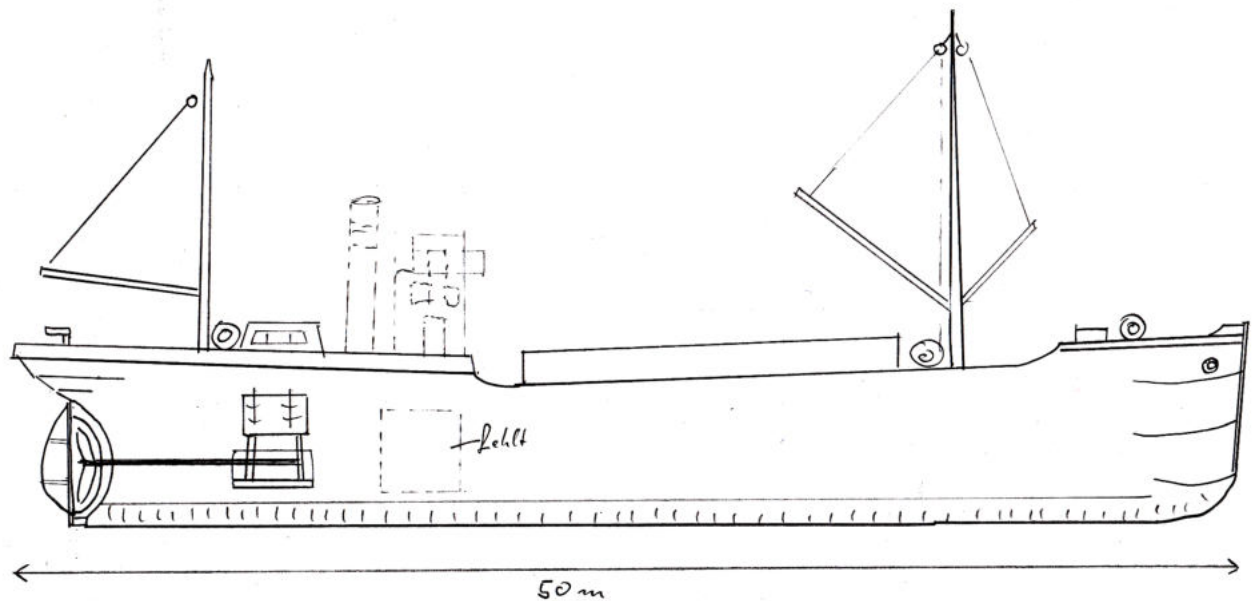
1. Festmacher
2. Form der Reling
3. Ankerklüse

Größe des Schiffes

Mittels Maßband wurde die Distanz zwischen Vordersteven und Achtersteven gemessen. Die Länge des Schiffes ergibt sich aus der Summe der beiden Teile $19\text{m} + 32\text{m} = 51\text{m}$.



Vermutetes Aussehen des Schiffes:



Zeichnung: Holger Buss

Die genaue Position von Aufbau und Kessel sind nicht bekannt

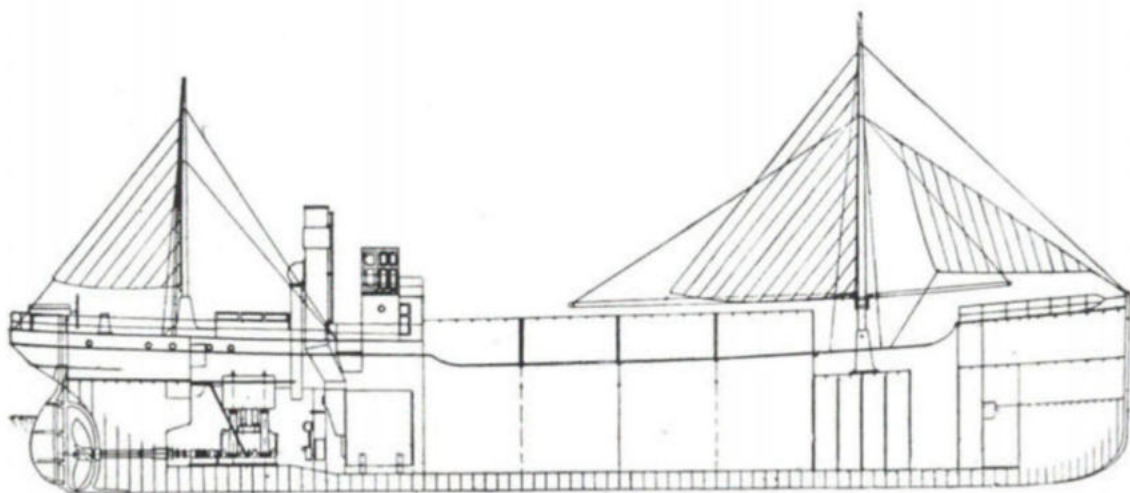


Abb. 8.

Diese Zeichnung zeigt ein Schiff, das unserem Wrack stark ähnelt:

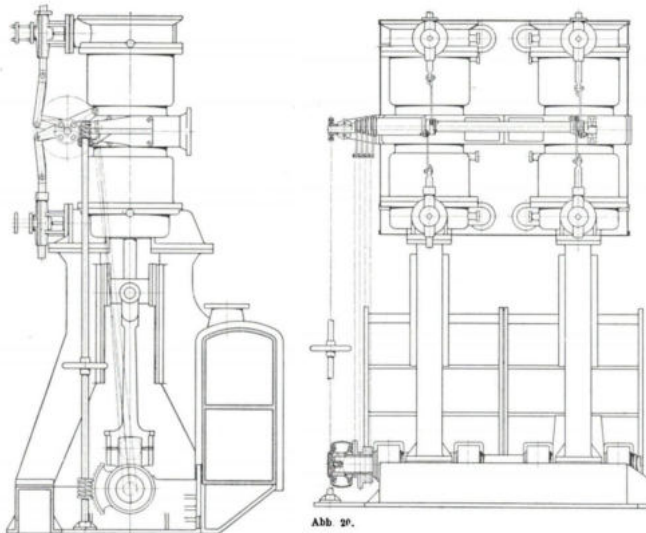
- Maschine im Heck
- Zweizylinder Dampfmaschine
- Zwei Masten
- Laderaum in der Schiffsmitte
- Die Form des Achterdecks und des Vorderstevens stimmen überein

[Quelle: Die Gleichstromdampfmaschine von Stumpf](#)

(Es ist sehr wahrscheinlich, dass es sich bei dieser Zeichnung tatsächlich um genau unser Schiff handelt, da es in dem oben genannten Artikel um einen neuen Typ Dampfmaschinen handelt und in dem Schiff seinerzeit eine Versuchs-Dampfmaschine eingebaut wurde)

Dampfmaschine

Bei der Dampfmaschine handelt es sich um eine besondere Bauform. Während die meisten Dampfmaschinen aus zwei oder drei Zylindern bestehen, die vom Durchmesser vom ersten zum letzten Zylinder immer deutlich größer werden, besitzt dieses Schiff zwei Zylinder, die sich im Durchmesser nicht stark unterscheiden. Diese Bauform wurde nur kurz eingesetzt und fand danach keine große Verbreitung auf Schiffen. Bezeichnet wird die Maschine als Zweizylinder-Gleichstromdampfmaschine.



German variants

German shipyards were, like those in the Netherlands, relatively slow to build steam coasters compared with British yards, but produced at least three distinctive variants on the engines-aft theme. Tall, narrow, rather upright funnels were also a feature of German ships.

Like British and Dutch types, the simplest design of coaster had everything aft, with a raised forecastle and poop/quarterdeck. As with the 166-ft, 676-grt *Gerda Kunstmann**, ships of this type were often longer than British examples. Completed in 1911 as *Vulcan* by the 'Vulcan' yard at Stettin, she was also unusual in having a non-compound, twin-cylinder engine, which she appears to have kept until sunk by a Soviet submarine in the Baltic during July 1942, by when she carried her third name, *Anna Katrin Fritzen*.

Zweizylinder-Gleichstromdampfmaschine [Quelle](#)

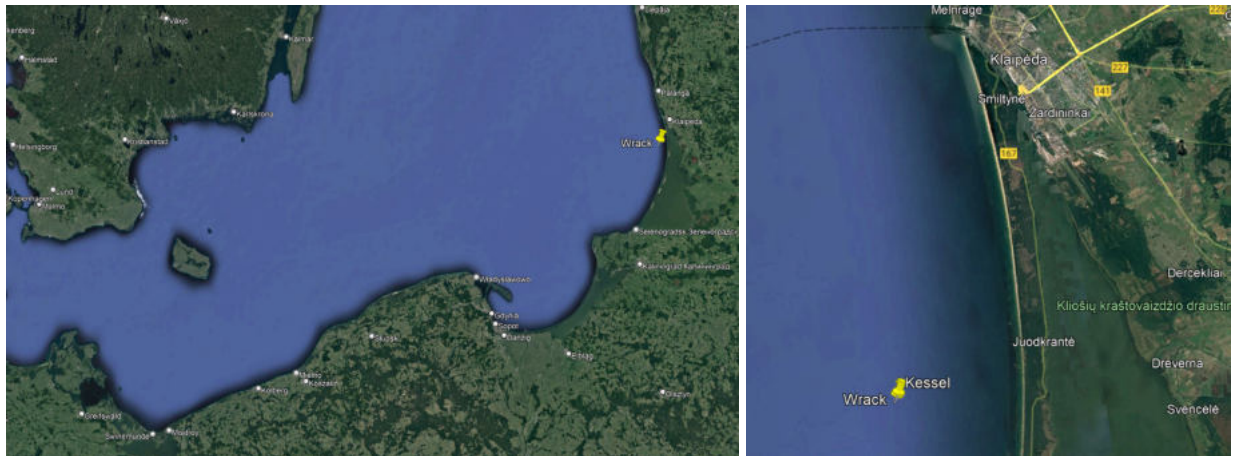
[Quelle](#)



Bedeutung für die Identifizierung:

Im Buch "[Coasters: An illustrated history](#)" wird auf die ungewöhnliche Dampfmaschine hingewiesen: "Completed in 1911 as *Vulcan* by the 'Vulcan' shipyard in Stettin, she was also unusual in having a non-compound, twin-cylinder engine, which she appears to have kept until sunk by a Soviet submarine in the Baltic during July 1942, by when she carried her third name, *Anna Katrin Fritzen*"

Position



Position des Wracks:

Surveying Details - Wreck Category: Dangerous wreck

- SEP 2013/00021936 10.12.13 OBSTN 22.6MTRS IN 5531.384N, 2057.979E [WGD]. (LITHUANIAN NAVWARNING 76/13).
- SEP 2016/000210030 7.10.16 INSERT WK 21.5MTRS IN 55°31.384N, 20°57.960E [WGD]. (LITHUANIAN NAV WARN 031/16). AMEND DW 21.5MTRS IN REVISED POSN.

Position des Kessels:

Surveying Details - Wreck Category: Unclassified Obstacle

- SEP 2016/000210030 7.10.16 INSERT OBSTN 26.5MTRS IN 55°31.446N, 20°58.067E [WGD]. (LITHUANIAN NAV WARN 031/16). INS OBSTN 26.5MTRS.

Kessel und Wrack sind etwa 150m voneinander entfernt.

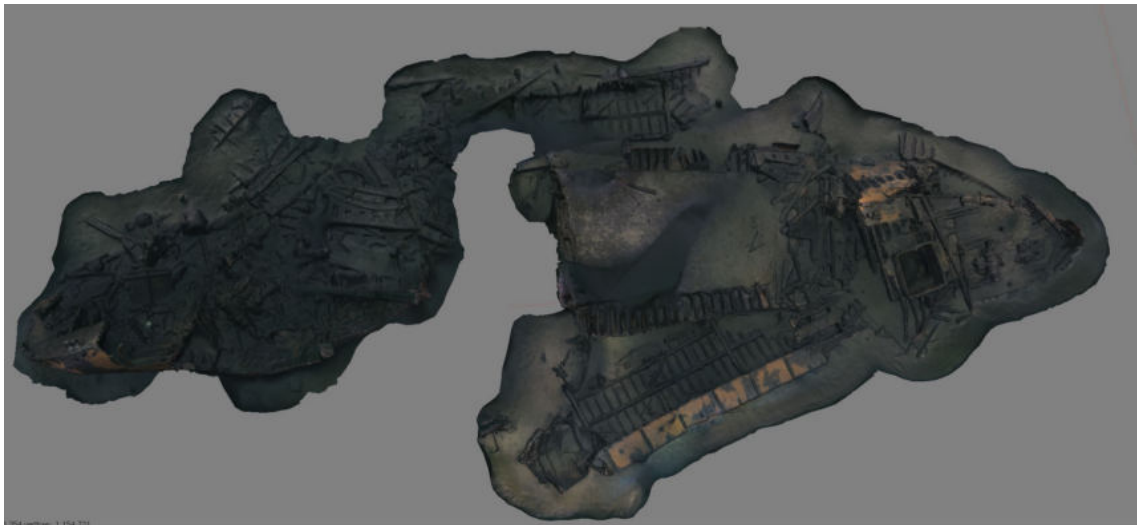
Quelle: UK Hydrographic Office

Tauchgangsprotokolle:

21.08.2022

Taucher: Holger Buss, Dr. Andreas Küver, Annika Lötze, Gerrit Klußmann
Schiff: NZ55 Kpt: Linas Duoblys
Dauer des Tauchgangs: 80 Minuten

Erste Betauchung. Die Sicht war mäßig und die Struktur des Wracks während des Tauchens noch unklar und die Orientierung schwierig.



Unvollständiger Photogrammetrie-Scan des Wracks nach dem ersten Tauchgang.

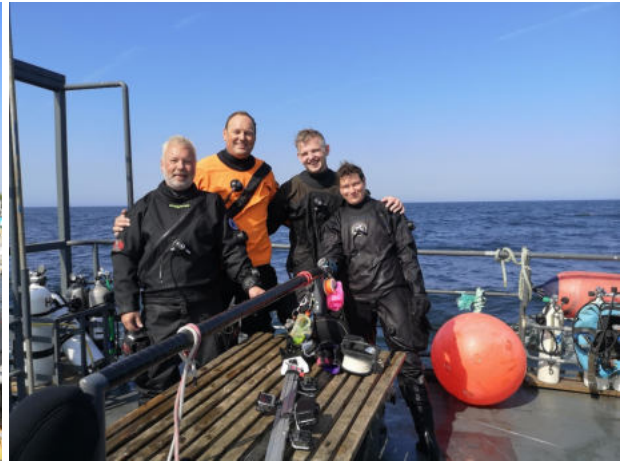
24.08.2022

Taucher: Holger Buss, Dr. Andreas Küver, Annika Lötze, Gerrit Klußmann
Schiff: NZ55 Kpt: Linas Duoblys
Dauer des Tauchgangs: 80 Minuten

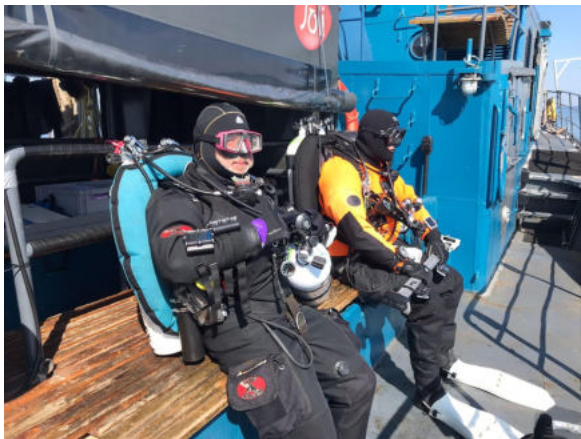


Vollständiger Photogrammetrie-Scan des Wracks.

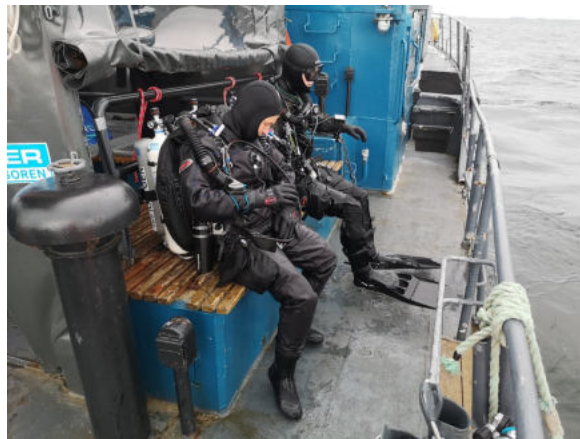
Team



Annika Lötze, Gerrit Klußmann, Holger Buss, Kpt. Linas Duoblys, Dr. Andreas Küver
Dr. Andreas Küver, Holger Buss, Gerrit Klußmann, Annika Lötze



Dr. Andreas Küver, Holger Buss



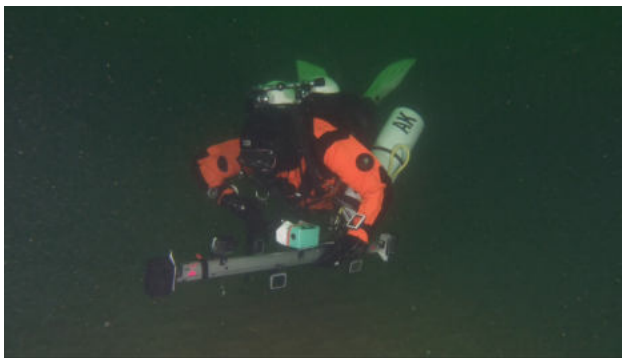
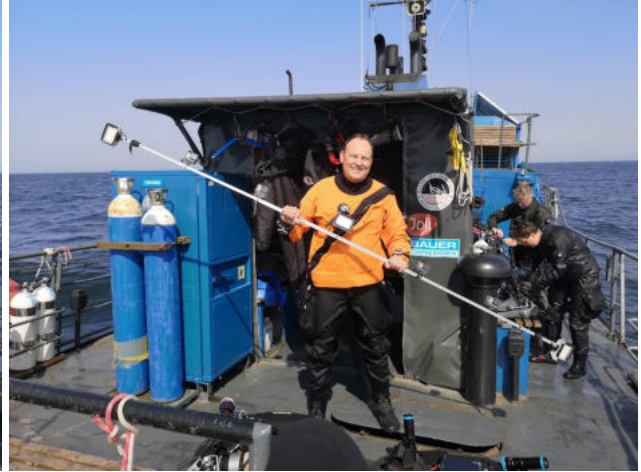
Annika Lötze, Gerrit Klußmann



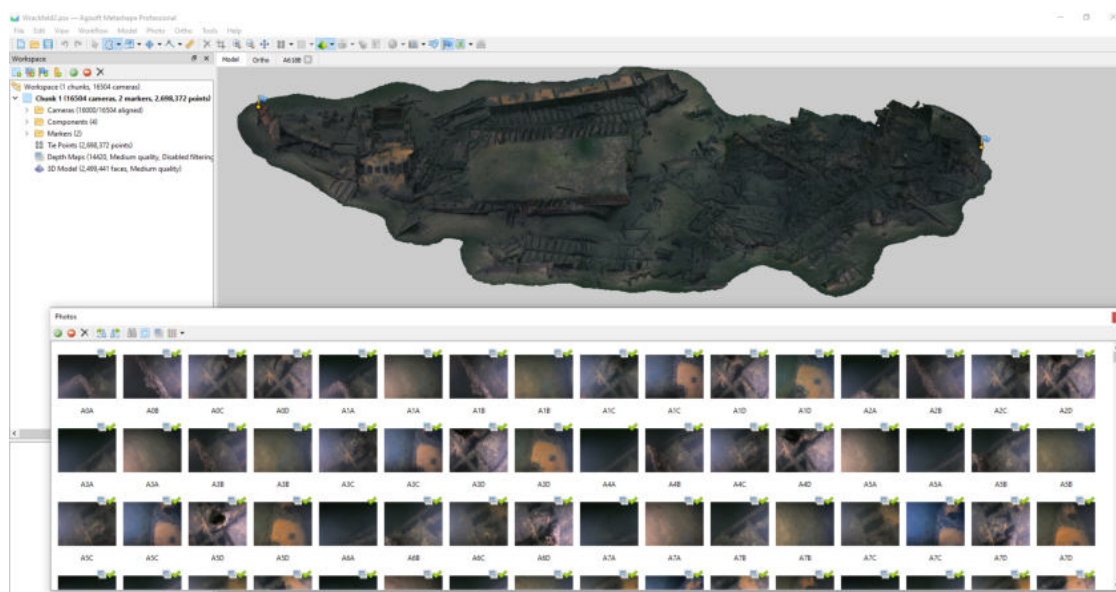
Tauchschiiff NZ55

Photogrammetrie

Für die Photogrammetrie kommt ein von Holger Buss speziell für diesen Anwendungsfall entwickeltes Kamerasystem zur Anwendung. Es besteht aus vier Kameras und drei Lampen an einem zusammenklappbaren Gestell. Weitere Informationen unter www.dive3d.eu



Agisoft Metashape Professionel



Die Videos wurden in 16000 Einzelbilder zerlegt und dann in Agisoft Metashape zum 3D-Modell zusammengesetzt

Identifikation

Das Wrack wurde mit Schiffen verglichen, die im Umkreis von 20 Seemeilen um Klaipeda gesunken sind. Eingegrenzt wurde die Suche um Schiffe mit folgenden Kriterien:

- Abmessungen von 48-58m
- Dampfmaschine mit zwei Zylindern
- Maschine hinten

Das Ergebnis der Suche ergab lediglich den einen Dampfer "Anna Katrin Fritzen", ex. "Gerda Kunstmann", ex. "Vulcan".

Kriterien

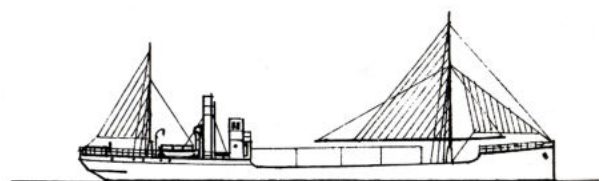
Folgende Kriterien wurden für die Identifizierung herangezogen:

1. Das Wrack liegt an der gemeldeten Untergangsposition aus den verschiedenen Quellen:
 - 1.1. Positionsangabe des U-Bootes, dass das Schiff versenkt hat
 - 1.2. Angabe des Überlebenden "Zwischen Memel und Nidden"
 - 1.3. Angabe aus dem Kriegstagebuch "Bei Schwarzort" (seit 1945 'Juodkrantė')
2. Das Wrack entspricht vom Aufbau dem Dampfer:
 - 2.1 Position Laderaum
 - 2.2 Position der Dampfmaschine hinten
 - 2.3 Position der Masten
 - 2.4 Länge der beiden Wrackteile: $19 + 32\text{m} = 51\text{m}$
3. Dampfmaschine
 - 3.1 Sonderbauform der Dampfmaschine
 - 3.2 Anzahl der Zylinder
4. Zerstörung im hinteren Bereich
 - 4.1 Die Augenzeugen berichten von dem Torpedotreffer in dem Bereich
 - 4.2 Der Kessel liegt 150m entfernt
 - 4.3 Die einzigen Überlebenden befanden sich zum Zeitpunkt der Explosion am Bug, der am wenigsten von der Zerstörung durch die Explosion betroffen war
5. Detailvergleich
 - 5.1 Die Form des Hecks entspricht den historischen Fotos
 - 5.2 Die Details des Bugs (Festmacher und Reling) entsprechen dem Wrack
6. Ausschluss: Es ist kein ähnliches Schiff bekannt, das dort gesunken sein könnte

Bau-Nr. 315 *Vulcan*

Kesseltransporter und Versuchsschiff
der A.G. VULCAN, Hamburg

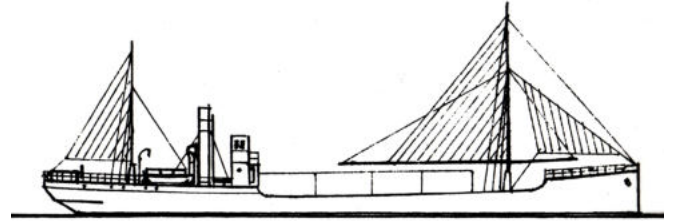
Raumgehalt:	677 BRT / 320 NRT
Tragfähigkeit:	1.000 tdw
Länge ü.A.:	... m
Länge reg.:	50,62 m
Breite:	9,75 m
Antriebsart:	1 zweizyl. Gleichstrom-Dampfmaschine (System Stumpf) — 1 Schraube
Maschinenleistung:	475 PS
Geschwindigkeit:	10,0 sm/h
Besatzung:	14



Buch: "Der Stettiner Vulcan - Ein Kapitel deutscher Schiffsbaugeschichte"

Schiffsdaten "Anna Katrin Fritzen"

Nationalität:	deutsch
Zweck:	Transport
Typ:	Cargo - Frachtschiff
Antrieb:	Dampf
Baudatum:	11.1910
tonnage:	676 grt
Dimensionen:	50,6 x 9,8 x 4,3 m
Motor:	1 x 2-Cyl Steam, single shaft, 1 screw
Pferdestärke:	400 PSi 39 NHP
Geschwindigkeit:	9 Knoten
yard Nr.:	315
Ursache:	Torpedo
Datum gesunken:	05 July 1942
Schiffsbauer:	Vulcan A. G. (Stettin & Hamburg), Hamburg
Letzte Eigentüm.:	



- | | |
|-----|--|
| [1] | Fritzen Johs. & Sohn, Emden
SS Anna Katrin Fritzen (+1942) DAXS
Zeit 1938 ~ 1942 |
| [2] | Reederei Kunstmann - Wilhelm Kunstmann, Stettin (Szczecin)
SS Gerda Kunstmann
Zeit 1914 ~ 1938 |
| [3] | Vulcan AG Hamburg
SS Vulcan
Zeit 1910 ~ 1914 |

"Anna Katrin Fritzen", (1911, 677 brt), Deutschland.

Versenkt am 5. Juli 1942 bei 55.28.8 N 20.58.5E Torpedo-U-Boot "Sch-320" (Wischnewski).

Am Nachmittag des 5. Juli griff Shch-320 im Gebiet der Kurischen-Nehrung den Konvoi an. Der Torpedo traf „Anna Catherine Fritzen“ mit 677 brt und er sank. Vier Stunden lang warfen die deutschen Schiffe der 3. Flottille der TFR erfolglos Wasserbomben auf den angeblichen Standort der Shch-320. Das U-Boot verließ das Schiff ohne Schaden.

<http://wikimapia.org/32454980/ru/Anna-Katrin-Fritzen>

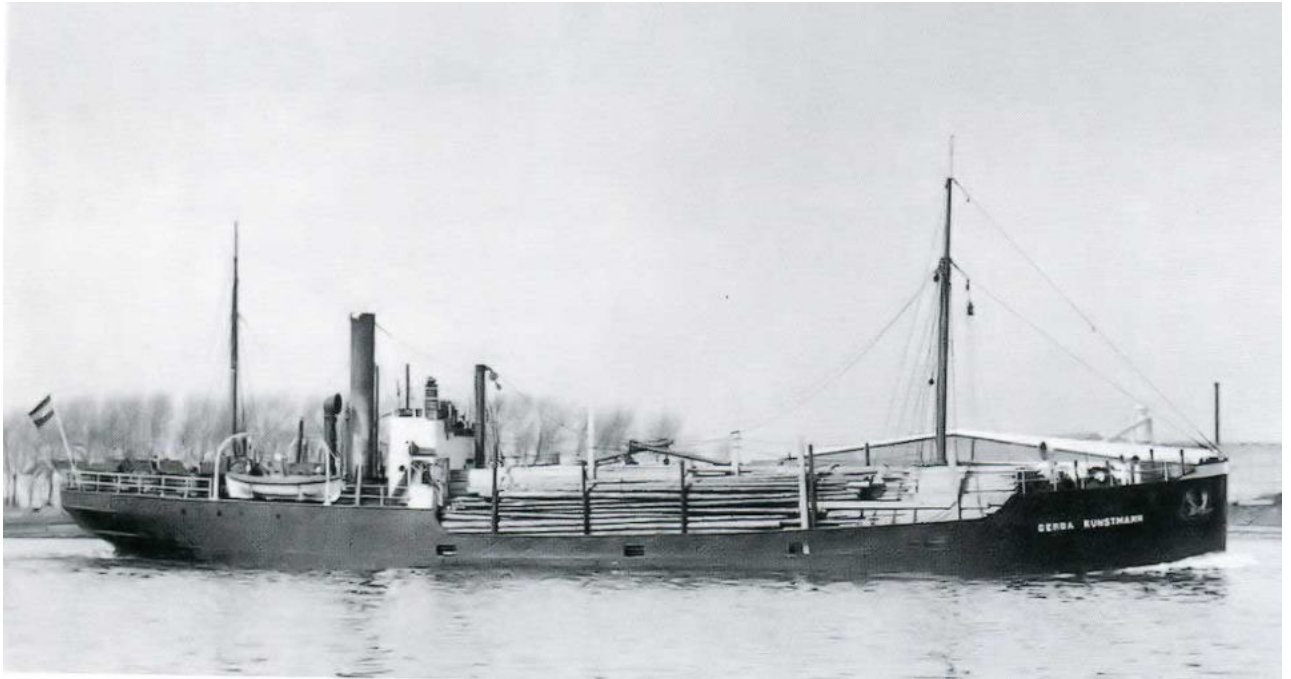
Geschichte des Schiffes:

Stapellauf im November 1910. 4.1.1911 von Stettiner Maschinenbau AG 'Vulcan', Stettin, als Kesseltransport- und Versuchsschiff VULCAN an die Niederlassung in Hamburg abgeliefert.

15.2.1914 an Wilhelm Kunstmann, Stettin, umbenannt GERDA KUNSTMANN. Anfang 1919 von der Bauwerft zum reinen Frachtdampfer umgebaut. Im Januar 1938 umbenannt in ANNA KATRIN FRITZEN. Am 1.1.1939 übertragen an Johs. Fritzen & Sohn vorm. Wilhelm Kunstmann, Stettin.

1940 übertragen an Johs. Fritzen & Sohn, Stettin. Am 5.7.1942 westlich Memel bei Nidden durch einen Torpedo des sowjetischen U-Boots SC 320 versenkt. 10 Tote, drei Überlebende.

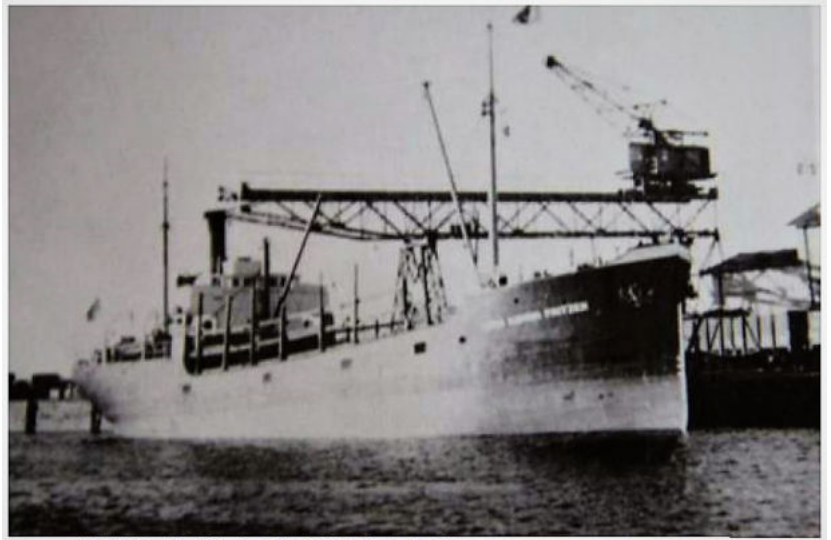
Historische Fotos des Schiffes



<https://wrecksite.eu/wreck.aspx?58214>



Foto: Privatbesitz Holger Buss



Quelle: [Coasters: An illustrated history](#)

Der Untergang



Das Schiff startete früh morgens in Libau und fuhr in einem Konvoi nach Süden. Sie fuhren ohne Ladung. Mit einem geplanten Zwischenstopp bei Danzig waren sie auf dem Weg nach Schweden, um Steine zu holen. Gegen 8:30 passierten sie Memel (Klaipėda). Um 11:01 wurde der Konvoi von einem sowjetischen U-Boot gesichtet. Um 11:51 versenkte das U-Boot den Dampfer mit einem Torpedo.

Die Ladung

Es wurde keine Ladung im Wrack gefunden. Der Boden des Laderaums ist sauber und nur leicht versandet. Das Deckt sich mit der Angabe "Das Schiff fuhr in Ballast", also ohne Ladung

Kriegstagebuch

- 108 -		
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse 60
5.7.42	Marsch von Kronstadt nach Lavansaari, 2 auf dem umgekehrten Weg.	
	2. <u>Eigene Lage:</u>	
	Geleitaufgaben im BSO-Bereich planmäßig. Auf dem Fährweg Nyborg - Korsöer wurde durch ein dänisches Minensuchboot 1 Mine geräumt.	
	In der östlichen Ostsee ist D. "Anna Katherina Fritzen" bei Schwarzort infolge Torpedotreffer durch ein fdl. U-Boot gesunken. Bei Nidden wurde D. "Langsee" erfolglos von U-Boot angegriffen. Die Truppentransporte in der östlichen Ostsee wurden unterbrochen, U-Jagd angesetzt. Die Handelsschiffahrt weiter durchgeführt. Das versenkte Netz in Gjedser-Sperrlücke ist ausgelegt.	
	Antrag von Gruppe Nord, Luftwaffe auch seitens Skl. zu empfehlen, sich auf Ladoga-See bezüglich Einsatzes des Siebelfährenverbandes der Luftwaffe taktisch finnischer Führung anzupassen. (s. PS.0009).	

Quelle: Kriegstagebuch der Seekriegsleitung

"In der östlichen Ostsee ist D. "Anna Katrin Fritzen" bei Schwarzort infolge Torpedotreffer durch ein feindliches U-Boot gesunken. Bei Nidden wurde D. "Langsee" erfolglos von U-Boot angegriffen. Die Truppentransporte in der östlichen Ostsee wurden unterbrochen, U-Jagd angesetzt. Die Handelsschiffahrt weiter durchgeführt.

Weiteres Kriegstagebuch evtl hier:

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee der Kriegsmarine (B.S.O.) Kriegstagebuch 45

Kriegstagebuch Wachschiff - Flottille 1. Dez. 1941 - 31. Juli 1942

RM 61-I/46 Bd. 42 (Alte Signatur M 590; PG 39832)

Benutzungsort: Freiburg

Aussage des Matrosen Dembeck

Geheim!	Marine
2. Anlage zum Schreiben der Ast II vom <u>13.7.</u> 194<u>2</u> 6 Tageb. Nr. <u>991</u> / <u>42</u> g I M	
Am Dienstag, dem 7. Juli d.J. um 11,15 Uhr erschien der Matrose Albert Dembeck in unserem Kontor und gab uns die erste Schilderung über das Schiffsunglück unseres D. "Anna Katrin Fritzen". Herr Dembeck hatte am Sonntag, d. 5.7., Freiwache und befand sich schlafend in der Kojе im Vorschiffsmatrosenlogis an B.B. Seite, als er zwischen 10 und 11 Uhr vormittags durch lautes Rufen des auf der Back postierten Ausguckmannes "Hart B.B." aus dem Schlaf geweckt wurde. Sekunden später bereits erfolgte eine Detonation. Daraufhin ist Herr Dembeck wie er war aus der Kojе gesprungen und sofort an Deck geeilt und ohne sich zu besinnen, über Bord gesprungen. Er hatte festgestellt, daß die Detonation wahrscheinlich im Achterschiff erfolgt war, und sich dieses bereits im schnellen Absinken befand. Er hatte sich dann bemüht, sich schwimmenderweise so schnell wie möglich von der Unfallstelle aus dem Bog zu entfernen. Als er sich nach kurzer Zeit nach dem Schiff umsah, war es bereits gesunken. Er hat dann das Rettungsfloß des Schiffes treiben sehen, hat darauf zugehalten und es auch erreicht. Als er von dem Floß aus Trümmer des Schiffes an der Wasseroberfläche treiben sah, machte er noch den Versuch, das Floß in Richtung der Unfallstelle zu dirigieren, um evtl. noch einem Kameraden zu helfen, jedoch gelang ihm dieses, da er allein war, nicht. Er ist dann von dem Steuermann des D. "Carl Eduard Geiss" gesehen worden. Ein von diesem Dampfer ausgesetztes Boot hat direkt auf ihn zugehalten und ihn, nachdem man ihn der Unfallstelle ungefähr 20 Minuten lang die Wasseroberfläche erfolglos abgesucht hatte, an Bord dieses Dampfers geschafft. D. "Carl Eduard Geiss" war mit einer Holzladung nach Königsberg bestimmt und ist dann von der Unfallstelle aus nach seinem Bestimmungshafen gedampft. Das Schiff ist am Montag, d. 6.7., morgens um 6,30 Uhr in Königsberg angekommen. Herr Dembeck ist dort an Land gegangen und von unserem Makler, der Firma Poseidon, Königsberg, mit dem Zug um 16 Uhr von Königsberg nach Stettin auf den Weg gebracht worden. Stettin, den 8. Juli 1942. gez. Matr. Albert Dembeck.	
25109 g/42	2678 / 7.42 Abw. I

Aussage der Matrosen Hinz und Christensen

Geheim!	Marine	
3. Anlage zum Schreiben der Aft II vom <u>13. 7.</u> 194 <u>2</u> Tageb. Nr. <u>991</u> / <u>92</u> g I M		
Am 9. Juli d.J. 9 Uhr erschienen der Kesselwärter Fritz Hinz und der Matrose Jürgen Thorkild Christensen bei uns im Kontor. Diese waren am Vortage um 18 Uhr mit dem D. "Otterberg", der sie an der Unglücksstelle des D. "Hanna Katrin Fritzen" aufgefischt hatte, in Stettin eingetroffen. Der Kesselwärter Hinz hatte sich zu dem Zeitpunkt des Unglücksfalles ebenfalls auf Freiwache befunden und befand sich schlafenderweise im Heizerlogis an der BB. Seite unter der Back des Schiffes, während der Matrose Christensen sich auf Ausguck auf der Back befand. Er ist es auch gewesen, der die Laufbahn eines feindlichen Torpedos kurz vor der Detonation genau erkannt hatte und mit dem Warnruf "Hart B.B." den Matrosen Dembeck, der wie aus Vorstehendem ersichtlich, auch auf Freiwache war, weckte. Bemerkenswert erscheint noch, daß der Torpedo den größten Teil seiner Laufzeit auf das Vorschiff, also etwa in Höhe der Back gerichtet war, während er eine Schiffslänge vor der Bordwand plötzlich seine Richtung auf das Achterschiff änderte, wo dann auch die Detonation erfolgte. Im übrigen hatte der Matrose Christensen auch schon den Abschluß des Torpedos beobachtet. Nach seiner ungefähren Schätzung soll das abfeuernde Unterseebott ca. eine Seemeile entfernt gelegen haben. Sowohl der Kesselwärter Hinz als auch der Matrose Christensen sind sofort im Anschluß an die Explosion über Bord gesprungen und haben, als sie ungefähr 20 m weitergeschwommen waren und sich nach dem Schiff umdrehten, dieses nicht mehr gesehen. Sie haben sich in der Nähe der Unfallstelle an Trümmer geklammert, eine Stunde ungefähr im Wasser getrieben, bis sie von einem Boot des D. "Otterberg" in Sicherheit gebracht werden konnten. Abschließend ist zu sagen, daß die Aussagen der Überlebenden Besatzungsmitglieder sich decken, auch insofern, als mit einer Rettung der übrigen 10 Besatzungsmitglieder nicht gerechnet werden kann.		
gez. Kesselwärter Hinz Matrose Jürgen Th. Christensen		
Stettin, den 9. Juli 1942.		
25109 g / 42	2678 / 7.42 ADW. I	f

Meldung der Abwehrstelle

Geheim! **Marine**

Abwehrstelle im Wehrkreis II

Br. B. Nr. 991 / 2 IM geh.

Datum: 13.7.1942

Betreff: Sowjetunion, - U.-Boots-Tätigkeit in der östlichen Ostsee.

Anbei Meldung über: Torpedierung des Stettiner Dampfers "Anna Katrin Fritzen".

Quelle: Gel. D.K. (Schiffahrtsgewährsmann) Hein.

Beurteilung: zuverlässig

Bemerkungen: -

Leiter der Abwehrstell i.W.II. i.v. Major

3 Anlagen (4mal)

Handwritten notes and stamps:
 - "Eingeliefert" (Delivered)
 - "22.7.1942"
 - "25109"
 - "3 Bül. ja 4 fap."
 - "Major"
 - "Schreiben!"
 - "DKW 3. Abw. Skt." (DKW 3. Submarine Squadron)
 - "Eing. 20.7.42"
 - "Abw. IM / Ost / W."
 - "Gel. D.K. f. Schiffahrtsgewährsmann Hein."
 - "Beurteilung: zuverlässig."
 - "Leiter der Abwehrstell i.W.II. i.v. Major."
 - "3 Anlagen (4mal)."
 - "1. Abw. IM / Ost / W."
 - "2. Abw. IM / Ost / W."
 - "3. Abw. IM / Ost / W."
 - "4. Abw. IM / Ost / W."
 - "5. Abw. IM / Ost / W."
 - "6. Abw. IM / Ost / W."
 - "7. Abw. IM / Ost / W."
 - "8. Abw. IM / Ost / W."
 - "9. Abw. IM / Ost / W."
 - "10. Abw. IM / Ost / W."
 - "11. Abw. IM / Ost / W."
 - "12. Abw. IM / Ost / W."
 - "13. Abw. IM / Ost / W."
 - "14. Abw. IM / Ost / W."
 - "15. Abw. IM / Ost / W."
 - "16. Abw. IM / Ost / W."
 - "17. Abw. IM / Ost / W."
 - "18. Abw. IM / Ost / W."
 - "19. Abw. IM / Ost / W."
 - "20. Abw. IM / Ost / W."
 - "21. Abw. IM / Ost / W."
 - "22. Abw. IM / Ost / W."
 - "23. Abw. IM / Ost / W."
 - "24. Abw. IM / Ost / W."
 - "25. Abw. IM / Ost / W."
 - "26. Abw. IM / Ost / W."
 - "27. Abw. IM / Ost / W."
 - "28. Abw. IM / Ost / W."
 - "29. Abw. IM / Ost / W."
 - "30. Abw. IM / Ost / W."
 - "31. Abw. IM / Ost / W."
 - "32. Abw. IM / Ost / W."
 - "33. Abw. IM / Ost / W."
 - "34. Abw. IM / Ost / W."
 - "35. Abw. IM / Ost / W."
 - "36. Abw. IM / Ost / W."
 - "37. Abw. IM / Ost / W."
 - "38. Abw. IM / Ost / W."
 - "39. Abw. IM / Ost / W."
 - "40. Abw. IM / Ost / W."
 - "41. Abw. IM / Ost / W."
 - "42. Abw. IM / Ost / W."
 - "43. Abw. IM / Ost / W."
 - "44. Abw. IM / Ost / W."
 - "45. Abw. IM / Ost / W."
 - "46. Abw. IM / Ost / W."
 - "47. Abw. IM / Ost / W."
 - "48. Abw. IM / Ost / W."
 - "49. Abw. IM / Ost / W."
 - "50. Abw. IM / Ost / W."
 - "51. Abw. IM / Ost / W."
 - "52. Abw. IM / Ost / W."
 - "53. Abw. IM / Ost / W."
 - "54. Abw. IM / Ost / W."
 - "55. Abw. IM / Ost / W."
 - "56. Abw. IM / Ost / W."
 - "57. Abw. IM / Ost / W."
 - "58. Abw. IM / Ost / W."
 - "59. Abw. IM / Ost / W."
 - "60. Abw. IM / Ost / W."
 - "61. Abw. IM / Ost / W."
 - "62. Abw. IM / Ost / W."
 - "63. Abw. IM / Ost / W."
 - "64. Abw. IM / Ost / W."
 - "65. Abw. IM / Ost / W."
 - "66. Abw. IM / Ost / W."
 - "67. Abw. IM / Ost / W."
 - "68. Abw. IM / Ost / W."
 - "69. Abw. IM / Ost / W."
 - "70. Abw. IM / Ost / W."
 - "71. Abw. IM / Ost / W."
 - "72. Abw. IM / Ost / W."
 - "73. Abw. IM / Ost / W."
 - "74. Abw. IM / Ost / W."
 - "75. Abw. IM / Ost / W."
 - "76. Abw. IM / Ost / W."
 - "77. Abw. IM / Ost / W."
 - "78. Abw. IM / Ost / W."
 - "79. Abw. IM / Ost / W."
 - "80. Abw. IM / Ost / W."
 - "81. Abw. IM / Ost / W."
 - "82. Abw. IM / Ost / W."
 - "83. Abw. IM / Ost / W."
 - "84. Abw. IM / Ost / W."
 - "85. Abw. IM / Ost / W."
 - "86. Abw. IM / Ost / W."
 - "87. Abw. IM / Ost / W."
 - "88. Abw. IM / Ost / W."
 - "89. Abw. IM / Ost / W."
 - "90. Abw. IM / Ost / W."
 - "91. Abw. IM / Ost / W."
 - "92. Abw. IM / Ost / W."
 - "93. Abw. IM / Ost / W."
 - "94. Abw. IM / Ost / W."
 - "95. Abw. IM / Ost / W."
 - "96. Abw. IM / Ost / W."
 - "97. Abw. IM / Ost / W."
 - "98. Abw. IM / Ost / W."
 - "99. Abw. IM / Ost / W."
 - "100. Abw. IM / Ost / W."

Geheim!

Abwehrstestelle im Wehrkreis II

Br. B. Nr. 991 / 2 IM geh.

Datum 13.7.1942

An: DKW, Abw 1 M
Berlin

Betrifft: Sowjetunion, - U.-Boots-Tätigkeit in der östlichen Ostsee.

Anbei Meldung über:

Torpedierung des Stettiner Dampfes "Anna Katrin Fritzen "

Quelle: Gel. D.K. (Schiffahrtsgewährsmann)
Hein.

Beurteilung: zuverlässig

Bemerkungen: -

Leiter der Abwehrstell i.W.II.
i.v. Major

3 Anlagen (4mal)

Sowjetisches U-Boot SC-320

Der Dampfer ist von dem sowjetischen Unterseeboot SC-320 versenkt worden.

Es notierte folgende Daten zur Versenkung des Dampfers:

Region :	Ostsee
Angriffs-Datum :	05.07.1942
Angriffs-Zeit :	11:51
Nation d. U-Bootes :	sowjetisch
Name des U-Bootes :	SC-320
Kommandant :	Vishnevskii
angenommener Ziel-Typ :	Dampfer
angenommene Tonnage :	8000 ts
angenommenes Ergebnis :	versenkt
Anzahl Torpedos/Minen :	2
Eingesetzte Waffe(n) :	Torpedo
Position Angreifer :	55.28n 20.58e
Beobachtungs-Datum :	05.07.1942
Beobachtungs-Zeit :	11:01
Nation des Ziels :	deutsch
tatsächlicher Ziel-Typ :	Dampfer
Name des Ziels :	Anna Katrin Fritzen
tatsächliche Tonnage :	676 BRT
tatsächliche Treffer :	versenkt
Position des Ziels :	55.30n 21.04e
Konvoi-Bezeichnung :	O Süd Wachschiff 4
Zusammensetzung Konvoi :	ANNA KATRIN FRITZEN, OTTERBERG, KARL ALBRECHT GEISS, LANGSEE / WACHSCHIFF 4

Bemerkungen :

SC-320 meldete nur 1 Angriff. "Vom gesunkenen Dampfer 3 Mann gerettet, 10 Mann vermisst. Die mit dem torpedierten Schiff mitfahrenden Dampfer um 14.50 Uhr nach eingesetzter U-Jagd auf vorgeschriebenen Kursen nach Süden in Marsch gesetzt." (KTB KüBfh Östl Ostsee)

https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/asa/ausgabe.php?where_value=1054

Spruch des Seeamtes bzgl. des Untergangs

In dem gesetzlichen Untersuchungsverfahren betreffend Untergang des Dampfers "Anna Katrin Fritzen" am 5. Juli 1942 auf der Höhe der Kurischen Nehrung hat das Seeamt Stettin in seiner Sitzung vom 25. September 1942, an welcher teilgenommen haben:

Amtsgerichtsrat Luhmann als stellvertretender Vorsitzender,
Leutnant zur See Hoffmann, Kapitän Söer, Kapitän Raddatz,
Seefahrtoberschüler Küster als Beisitzer,
Kapitän zur See von Putkaner als Reichskommissar,
Regierungsbauoberinspektor Theuerkauf als Schriftführer,

folgenden Spruch gefällt:

Am 5. Juli 1942 ist der Dampfer Anna Katrin Fritzen auf der Höhe der Kurischen Nehrung durch Feindeinwirkung verloren gegangen, wobei 10 Besatzungsmitglieder ums Leben gekommen sind. Für ein Verschulden der Schiffsleitung fehlt es an jedem Anhaltspunkt.

Tatbestand:

Der Dampfer "Anna Katrin Fritzen", DAXS, 1916 brcbm, 908 netto cbm, 675 Br.Rt., 320,4 netto, Länge 50,6mtr, Breite 9,8mtr, Tiefgang 4,3 mtr, 2 fache Expansionsmaschinen, 1910 in Stettin gebaut, hatte eine Besatzung von 13 Mann und wurde geführt von dem Kapitän Willi Jepsen. Der Dampfer verließ am 5. Juli 1942 morgens in Ballast den Hafen von Libau, um von Schweden Steine zu holen. Bestimmungsgemäß sollte aber zunächst Danzig angesteuert werden. Dampfer "Anna Katrin Fritzen" fuhr mit fünf anderen Schiffen im Geleit. Um 8:30 wurde Memel passiert. Gegen 11 Uhr ist der Dampfer in der Höhe von Nidden (Kurische Nehrung) in der Entfernung von ca. 3-5 Seemeilen durch einen Torpedotreffer vernichtet worden. Folgende Besatzungsmitglieder werden vermisst und sind, wie wohl mit Sicherheit anzunehmen ist, ums Leben gekommen [...]. Gerettet sind nur der Matrose Albert Dembeck, der Kesselwärter Fritz Hinz und der dänische Matrose Jürgen Thorkild Christensen aus Kopenhagen. Dembeck und Hinz hatten zu der Zeit der Detonation Freiwache und haben in ihren Kojen an der Backbordseite unter der Back des Schiffes gelegen. Christensen, der als Ausguck auf der Back gestanden hat, ist der Einzige, der über den Hergang des Unfalls einige Bekundungen machen könne. Er konnte aber vor dem Seeamt nicht vernommen werden, weil er sich wieder in seiner Heimat befindet. Dem Seeamt standen nur die Angaben zur Verfügung, die er seinerzeit bei der Reederei gemacht hat. Demnach ist das feindliche Uboot aufgetaucht und hat aus einer Entfernung von ca. 1 Seemeile einen Torpedo abgeschossen, der zunächst von Steuerbord aus Kurs auf das Vorschiff nahm, dann aber eine Schiffslänge vor der Bordwand plötzlich seine Richtung auf das Achterschiff geändert hat, wo dann auch die Detonation erfolgte. Christensen hat, als er die Laufbahn des Torpedos erkannt hatte, laut "Backbord" gerufen. Durch sein Rufen sind die unter Deck schlafenden Dembeck und Hinz aufgewacht und kurz nach der unmittelbar erfolgenden Detonation an Deck gestürzt. Als sie dort ankamen, war das Schiff schon im schnellen Sinken begriffen. Sie sind daher, ebenso wie Christensen, sofort über Bord gesprungen. Sie haben sich bemüht, sich schwimmenderweise so schnell wie möglich aus dem Sog des versinkenden Schiffes zu entfernen. Als sie sich aus etwa 20m Entfernung umdrehten, war der Dampfer schon verschwunden. Christensen und Hinz haben sich dann an Schiffstrümmer geklammert und sind ungefähr 1 Stunde lang im Wasser getrieben, bis sie von einem Boot des Dampfers "Otterberg" in Sicherheit gebracht werden konnten. Dembeck hat sich auf das beim Untergang aufgeschwommene Rettungsfloß retten können und ist später von einem Boot des Dampfers "Karl Eduard Geiss" abgehoben worden. Die von den

genannten Schiffen ausgesetzten Boote haben die Unfallstelle längere Zeit vergeblich nach weiteren Überlebenden abgesucht. Es besteht demnach wohl kein Zweifel, dass die oben bezeichneten 10 weiteren Besatzungsangehörigen bei dem Unfall ums Leben gekommen sind. Der Reichskommissar hat ausgeführt:
Das Schiff sei durch Feindeinwirkung verloren gegangen. Irgend ein Verschulden treffe die Schiffsleitung nicht. Anträge habe er nicht zu stellen.

Gründe:

Da der Kapitän und sämtliche Schiffsoffiziere ums Leben gekommen sind, die beiden einzigen deutschen Überlebenden Besatzungsmitglieder zur Zeit des Unfalls auf Freiwache in ihren Kojen gelegen haben und der einzige weitere Überlebende dänische Matrose Christensen für die Seeverhandlung unerreichbar war, konnten die Vorgänge in einem sehr beschränkten Maße in der Seeverhandlung aufgeklärt werden. Es steht aber fest, dass das Schiff einem Feindlichen Ubootangriff zum Opfer gefallen ist, und es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der Schiffsleitung irgend ein Verschulden beizumessen wäre. Insbesondere bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass die Schiffsleitung nicht alles versucht hätte, um dem überraschenden Torpedoangriff auszuweichen oder dass die Rettungseinrichtungen sich nicht in einem ordnungsgemäßen Zustand befunden hätten. Zu weiteren Erläuterungen gibt dieser Unfall dem Seeamt keine Veranlassung.

Gezeichnet: Luhmann, Raddatz, Hoffmann, Söer, Küster

Besatzung

Verunglückt:

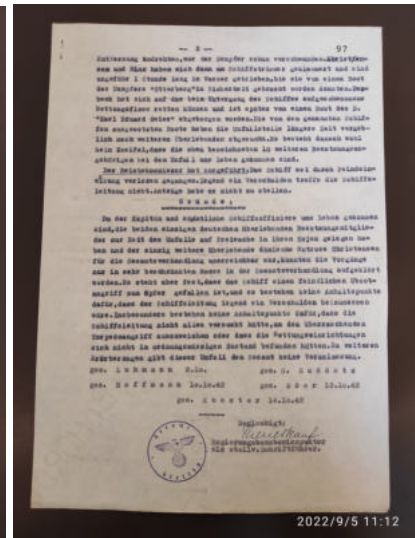
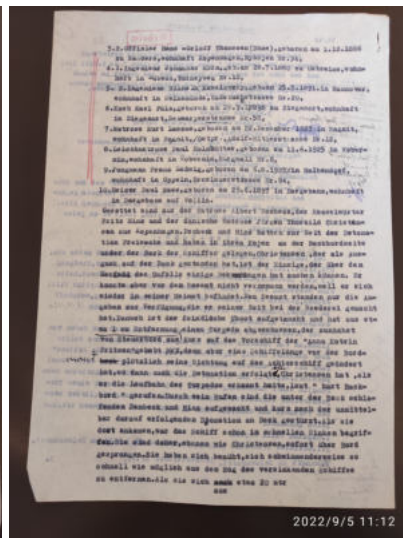
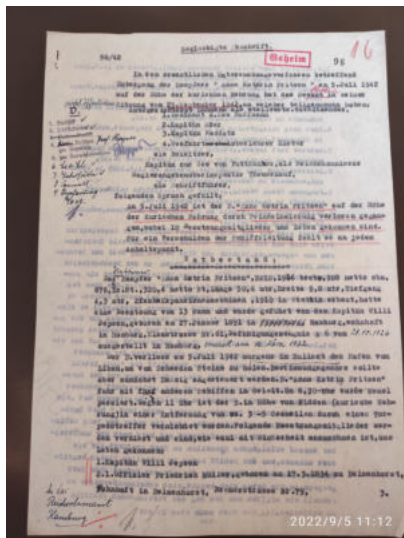
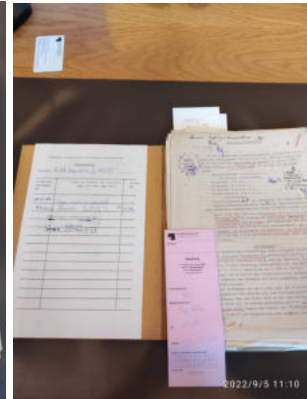
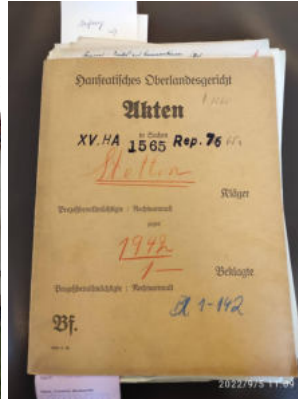
1. Kapitän Willi Jepsen Geb. 27. Januar 1891 Hamburg
Wohnhaft Elsastrasse 61
2. Erster Offizier Friedrich Gerhard Theobald Müller Geb. 17. März 1894 in Delmenhorst
Wohnhaft in Delmenhorst, Bremerstrasse 79
3. Zweiter Offizier Hans Orloff (Däne) Geb. 1.12.1886 zu Randers
Wohnhaft Kopenhagen, Eyhöjen Nr. 34
4. Erster Ingenieur Johannes Kron Geb. 28.7.1880 zu Ostswine
Wohnhaft Lübeck, Torneyweg 18
5. Zweiter Ingenieur Wilhelm Kawelowsky Geb. 25.5.1891 in Hannover
Wohnhaft Swinemünde, Gadebuschstrasse 20
6. Koch Karl Püls Geb. 20.9.1898 zu Ziegenort
Wohnhaft in Ziegenort Neuwarperstrasse 58
7. Matrose Kurt Laszus Geb. 22.12.1923 in Ragnit
Wohnhaft in Ragnit/Ostpr. Adolf-Hitlerstrasse 12
8. Leichtmatrose Paul Holzhütter Geb. 11.6.1925 in Wobermin
Wohnhaft in Wobermin, Burgwall 6
9. Jungmann Franz Ludwig Geb. 6.8.1925 in Halbendorf
Wohnhaft in Oppeln, Breslauerstrasse 94
10. Heizer Paul Nass Geb. 29.6.1897 in Dargebanz
Wohnhaft in Dargebanz auf Wollin

Überlebende:

11. Matrose Albert Dembeck 13.6.1914 - 12.3.1994 aus Emden
12. Kesselwärter Fritz Hinz
13. Matrose Jürgen Thorkild Christensen aus Kopenhagen

Preußisches Geheimes Staatsarchiv

Hier befinden sich die Akten zum Seeamtsspruch



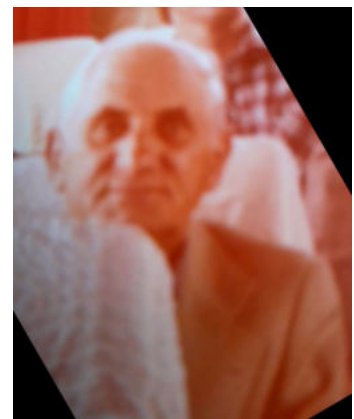
Quelle: [Preußischer Kulturbesitz](#) Fotos von Detlef Busker

Sprüche des Seeamtes Stettin: Hauptakte XV: Rep. 65 a, Nr. 1565 [Link](#)

Überlebender Matrose Albert Dembeck

Geboren 13.6.1914 Gestorben 12.3.1994

Es gelang, Kontakt mit Verwandten des Matrosen Dembeck aus Emden Kontakt aufzunehmen, die diese Foto schickten:



Quelle: Michael Dembeck, Enkel

Die Person Anna Katrin Fritzen

Das Schiff wurde nach der Tochter des Eigners Jacobus Fritzen benannt. Jacobus Fritzen war in der Marine in Hamburg stationiert und ist bei dem letzten Bombenangriff auf die Stadt umgekommen. Der erste Neubau der Reederei wurde nach ihm benannt.



Jacobus und Anna Katrin Fritzen.



Anna Katrin Wachsmuth geb. Fritzen mit dem Modell des Wracks. Sie lebt in der Schweiz.

Zusammenfassung

Das Wrack wurde 2022 in einer Projektwoche "Wracks - Dokumentation und Identifikation" vom Team des "Baltic Sea Heritage Rescue Project" betaucht und untersucht. Es liegt in ca. 28m Tiefe in der Nähe der Kurischen Nehrung in Litauen. Das Wrack wurde bereits von anderen Gruppen betaucht und man ging bislang davon aus, dass es sich an dieser Stelle um mehrere Wracks handelt. Der Grad der Zerstörung in Verbindung mit geringen Sichtweiten erschwerte es, den Zusammenhang der Wrackteile korrekt zu erfassen. Erst durch die Modellierung mittels Photogrammetrie durch unser Team konnte geklärt werden, dass es sich um ein einzelnes Dampfschiff handelt. Auch konnten wir die Länge des Schiffes mittels Maßband genau bestimmen. Durch diese Informationen und die Recherche in Archiven konnte das Wrack eindeutig als "Anna Katrin Fritzen" der Reederei "Fritzen Johs. & Sohn" in Emden / Deutschland identifiziert werden.

Das Schiff befand sich am 5.7.1942 in einem Konvoi aus fünf Schiffen in südlicher Richtung. Um 11:01 wurden sie durch das sowjetische U-Boots Shch-320, das etwa 5sm weiter südlich stand, gesichtet. Der Konvoi fuhr dem U-Boot folglich entgegen. Um 11:51 startete das U-Boot einen Torpedo, der das Schiff im hinteren Bereich traf und es schnell zum Sinken brachte. Die drei Überlebenden befanden sich auf dem Vorderschiff und konnten sich retten. 10 Seeleute kamen ums Leben. Das U-Boot versuchte danach erfolglos, den Dampfer "Langsee" aus demselben Konvoi zu versenken. Vier Stunden lang warfen die deutschen Schiffe der 3. Flottille der TFR erfolglos Wasserbomben auf den angeblichen Standort des U-Bootes, das unbeschädigt entkam.

Fazit

Das Wrack kann in diesem Prospektionsbericht eindeutig als Dampfer "Anna Katrin Fritzen" ex. "Gerda Kunstmann" identifiziert werden. Alle Details des Wracks, seine Position sowie die Beschreibung der Augenzeugen der Überlebenden sind schlüssig. Es zeigt sich, dass eine gute Vermessung durch Taucher nebst Photogrammetrie zu guten Ergebnissen bei der Identifikation von Schiffswracks führt. In diesem Fall hat das 3D-Modell der Photogrammetrie sehr gute Dienste erwiesen. Umfangreiche Recherchen und Suche in Archiven sind lohnenswert, weil noch vieles 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 eines Überlebenden in Emden zu kontaktieren und Fotos zu bekommen.

Anhang

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 Klaipėda, Litauen von Rolandas Schön, Sabine Kerkau und Linas Duoblys gegründet wurde. Es finden verschiedene Projektwochen statt. z.b: „Netze bergen“ und „Wrack Dokumentation und Identifikation“.

<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
- Kommen neue Netze dazu?

Der gemeinnützige deutsche Verein



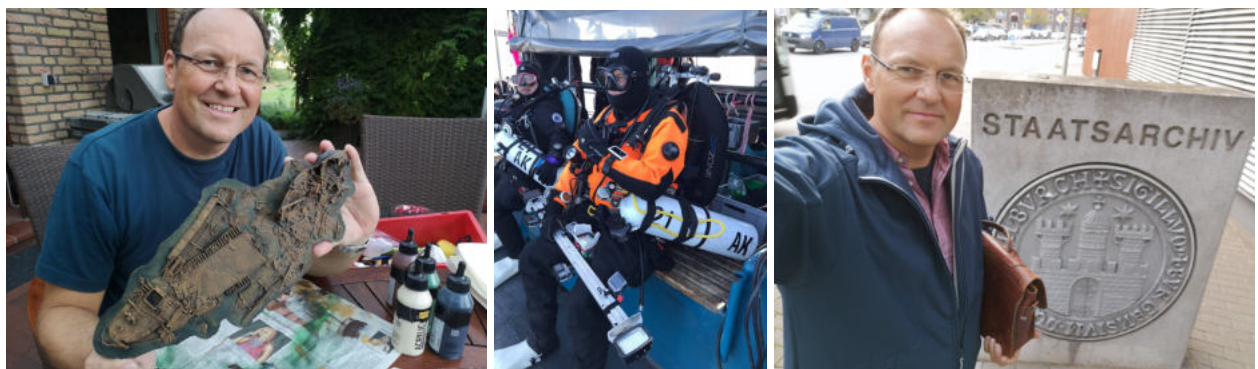
Baltic Sea Nature & Heritage Protection Association e.V.
Lissabonallee 9
14163 Berlin Deutschland

Lloyds London

ANN LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR ET A MOTEURS. 1938-3													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Numero d'Ordre.	Nom du Navire. Matricule, Ornement, etc.	Ex-nom, s'il y a lieu.	Visites Périodiques. Nombres des Ponts.	Détails de la Classification.	Cote.	Construit.	Armateurs.	Dimensions d'après la Douane. Superstructures, etc.	Port d'Armement.	Machines.	No. & Dts. des Cylindres.—Course.	Pression des Chaudières.	14
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Signature.	Signature.	Signature.	Signature.	Signature.	Signature.	Signature.	Signature.	Signature.	Signature.	Signature.	Signature.	Signature.	Signature.
69731	Anna Katrin Fritzen (exGerda Kunsmann-58, exVulcan)	DAXS Mely-Aft	1 Dk	676	559	320	1910 Akt.Ges. "Vulcan" Stettin	Joh. Fritzen & Sohn. vorm. W. Kunsmann	166'1" 32'0" 14'1"	Stettin German	2Cy. 22½"-25½"	30 NHP	A.G. "Vulcan", Stettin

Quelle: Lloyds London 1939

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. Seit 2020 digitalisiert er Schiffswracks mittels Photogrammetrie, die auf seiner Webseite präsentiert werden.

Dipl. Ing. Holger Buss
 Moormerlandstrasse 39
 D-26802 Moormerland
holger.buss@googlemail.com
www.Dive3D.eu

Kollektion der Wracks in Litauen:
<https://dive3d.eu/models/baltic-sea/lithuania/>

Translations and location of this report

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