



## Der Forschungskutter „Hermann Wattenberg“ (ex „Südfall“): Basis der Forschung und Lehre des Instituts für Meereskunde in Kiel 1946-1976

Johannes Ulrich und Gerhard Kortum

Am Abend des 5. Juni 2004 strandete in der Wesermündung der Rostocker Kutter „Caribic“. Er war auf dem Weg von Cuxhaven nach Wilhelmshaven drei Seemeilen südöstlich des Leuchtturmes „Roter Sand“ auf Grund gelaufen. Die dreiköpfige Besatzung und der Bordhund konnten durch einen Seenotrettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger geborgen werden. Diese Strandung bedeutete das Ende eines Schiffes, das die Nachkriegstradition der deutschen Meeresforschung mitbegründete.

Zunächst als Peilboot KFK 491 (Kriegsfischkutter) unter dem Namen „Südfall“ bis zum Kriegsende 1945 im Einsatz, diente es dann über 30 Jahre dem Institut für Meereskunde in Kiel als wichtiges Hilfsmittel für Forschung und Lehre. 1958 wurde der Forschungskutter in „Hermann Wattenberg“ umbenannt. Mehrere Generationen deutscher Wissenschaftler aller Disziplinen haben zu diesem Forschungskutter ein geradezu liebevolles Verhältnis entwickelt. Auf der „Südfall“ bzw. später „Hermann Wattenberg“ wurden Praktika und andere Lehrveranstaltungen sowie Mess- und Sammelfahrten für zahlreiche Dissertationen und Diplomarbeiten sowie andere Forschungsarbeiten in der westlichen Ostsee und in der Deutschen Bucht durchgeführt. Die meisten Ergebnisse sind in der alten Institutszeitschrift „Kieler Meeresforschungen“ veröffentlicht worden.

**Research Boat „Hermann Wattenberg“ (ex „Südfall“): Basis of research and education at the Institute of Marine Science in Kiel 1946-1976.** On June 5<sup>th</sup>, 2004, the 24,5 m long „Caribic“ from Rostock ran aground in the Weser estuary coming from Cuxhaven on its way to Wilhelmshaven. This was the end of a boat rather famous because of its prominent role as the workhorse of the Kiel Institute of marine Research after the War.

Constructed as a coastal survey and patrol boat for the German Navy in 1944 under the name „Südfall“ it became a basic platform for marine research in the Western Baltic. Generations of post-war German marine scientists who had studied at the Kiel Institute under the directorship of Georg Wüst (1890-1977) and Günter Dietrich (1911-1972) had a special affection for this small vessel, as they had collected their samples or data for their degree on board the „Südfall“ (name changed to „Hermann Wattenberg“ in 1958).

Many of the research results obtained from the „Südfall“ were published in the Institute's journal „Kieler Meeresforschungen“.

## 1. Vom Peilboot der deutschen Kriegsmarine zum Forschungskutter der Universität Kiel

In dem umfassenden Werk von Erich Gröner „Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945“ finden wir im Band 8/2 unter dem Verzeichnis der „Kriegsfischkutter“ die Eintragung „KFK 491“ vom 15.7.1944 (Tag der Indienststellung als Vermessungsschiff „Südfall“ bzw. als Peilboot der Kriegsmarine).

Über den Kriegseinsatz der „Südfall“ ist wenig bekannt. Das Schiff – nach einer Hallig in Nordfriesland benannt – hatte eine Länge von 24,5 m und eine Breite von 6,5 m. Der Tiefgang betrug 2,5 m, die Tonnage 75 BRT. Das Schiff war 1944 bei der Burmeister-Werft in Swinemünde gebaut worden, und zwar „aus nordischer Fichte mit 86 mm starken Planken“ (H. Ohl, 1976). Es besaß eine 125 PS MODAG-Maschine und einen 5 PS Hilfsdiesel. Die Werkzeugausstattung war sehr mangelhaft.

In diesem Zustand war das Schiff nach der Kapitulation 1945 von den Engländern übernommen worden, und es gelang dem damaligen Kieler Institutsdirektor Prof. Georg Wüst im Zusammenwirken mit dem zuständigen Ozeanographen der britischen Admiralität, Dr. J.N. Carruthers, und dem englischen Captain Simpson, diesen Kutter für die Kieler Meereskunde bereitzustellen (Abb. 1).

Dass dies alles möglich war, verdankte das Kieler Institut vor allem seinem späteren Mitarbeiter Kapitän Hans Ohl, der die nötigen Vorarbeiten geleistet hatte (Abb. 2). Er verhandelte bald nach Kriegsende mit dem Kommandeur der Vermessungsabteilung der Marine in Greifswald, Kapitän Goertz, über ein Schiff des Vermessungsverbandes, das damals in Flensburg gelandet war.

Am 2. August 1946 erhielt Hans Ohl, der inzwischen vom Institutsdirektor G. Wüst zum Kapitän des Schiffes ernannt worden war, vom englischen Hafenkapitän die Erlaubnis, die Reise nach Kiel anzutreten. Doch die Genehmigung war an eine maximale Windstärke von 5 Beaufort gebunden.

Die Besatzung bestand nur aus dem Kapitän und einem Maschinisten. Nach einigen Schwierigkeiten während der Fahrt konnte das Schiff zunächst an der Nordmole der im Krieg beschädigten Reventloubücke festmachen.

Nun begann die schwierige Phase des Umbaus vom Peilboot zum Forschungskutter in einer Zeit, die vom Mangel auf allen Gebieten des täglichen Lebens geprägt war. Den Zustand des Schiffes zur Zeit der Übernahme beschreibt H. Ohl (1976) wie folgt:

„Auf dem Vorderschiff stand statt eines Mastes das Fundament eines demontierten Flakgeschützes und achtern ein Kleinstruderhaus, dahinter wieder ein Flakstand. .... Eingeschwungene Lotpodeste seitlich der Brücke wiesen auf den Charakter eines Vermessungsschiffes hin. ...“

Doch als erstes musste eine Besatzung zusammengestellt werden. Außer dem Kapitän und dem Maschinisten wurden vom Kurator der Universität zwei weitere Planstellen für einen „technisch-wissenschaftlichen Fischer“ und einen „Matrosen mit Kochkenntnissen“ bewilligt.



Abb. 1: Forschungskutter „Südfall“ im Jahre 1946.

Mit dieser sparsamen Besatzung ist das Schiff über fast drei Jahrzehnte im Einsatz gewesen, und zwar im gesamten Ostseebereich bis Helsinki und in der Deutschen Bucht.



Abb. 2: Kapitän Hans OHL (1911-1985).

Der völlige Umbau des Schiffes erforderte gerade in dieser schwierigen Zeit besondere Sachkenntnis, die das zuständige Universitätskuratorium damals nicht besitzen konnte. Daher wurde dieser verwaltungstechnische Aufwand dem Kapitän übertragen, der das Schiff bei allen zuständigen Institutionen anzumelden hatte. Nach der Währungsreform 1948 forderten die Engländer vom Land Schleswig-Holstein die Zahlung eines Kaufpreises von 30.000 DM. Damit ging das Schiff endgültig in Landeseigentum über, und der Umbau konnte beginnen.

Diesen Umbau und die damit verbundenen Komplikationen hat H. Ohl 1976 in einem umfassenden, leider nur hektographiert vorliegenden, Bericht ausführlich beschrieben. Er erfolgte größtenteils als Arbeitsauftrag an die Kieler Holzwaldtswerke. Da die erforderlichen Mittel äußerst beschränkt waren, konnten nur die allernötigsten Arbeiten erfolgen, um überhaupt die Fahrerlaubnis durch den Germanischen Lloyd zu erhalten.

Bald machten sich jedoch erhebliche Mängelerscheinungen an Bord bemerkbar. So fehlten z.B. die Mittel, um einen Heizkessel einzubauen, und es musste versucht werden, mit dem Küchenherd als umgebaute Naraheizung Wärme dem Schiff zuzuführen, was in dem extrem kalten Winter 1946/47 besonders nötig war.

Da mit dem Schiff auch Fischereiforschung betrieben werden sollte, mussten die dafür notwendigen Umbauten erfolgen, wie z.B. ein Mast mit Eintonnen-Baum, zwei Fischereigalgen und eine bescheidene Fischereiwinde. Die Fischer-einetze waren damals nur auf Bezugsschein zu erhalten. Die Kosten hierfür bereiteten dem Institutsdirektor „schlaflose Nächte“, wie H. Ohl schreibt. Dennoch wurde zu Silvester 1946/47 an Bord im kleinen Kreis bei starkem Frost mit einem Heißgetränk die Indienststellung der „Südfall“ gefeiert.

Im folgenden Jahr musste der Ausbau eines Laborraumes erfolgen. Da aber hierfür keine Mittel zur Verfügung standen, musste Ohl versuchen, über den damals blühenden Schwarzen Markt die Gelder zu beschaffen, was ihm durch den Verkauf von zwei älteren Sextanten zum Erstaunen des Institutsdirektors auch gelang. So konnte der Bau eines kleinen Holzlabors mit Peilkompass zum Preis von 10.000 RM in einer Flensburger Werft erfolgen. Mit dieser bescheidenen Notausstattung konnte man nun die ersten Forschungsfahrten durchführen.

## 2. Die ersten Forschungsfahrten

Nach dem Umbau fanden die ersten Ausfahrten im Frühjahr 1947 in die Kieler Bucht statt. Hierbei handelte es sich jedoch nur um Geräteerprobungsfahrten, insbesondere für die Ozeanographie, die Planktologie und die Fischereibiologie. Bald erweiterte sich der Fahrtbereich bis zur Schlei und zur Flensburger Förde.

Im Oktober 1948 kam es auf einer Reise in die Lübecker Bucht und nach Fehmarn zu einem schweren Maschinenschaden, wodurch das Schiff manövrier-unfähig war und Kapitän Ohl versuchen musste, mit Hilfe eines Dreiecks-Großsegels den Kutter in den nächsten Hafen zu bringen. Doch diese Segelfahrt misslang, und nun musste Hilfe von Warnemünde angefordert werden, was ohne Funkgerät – es gab ja nicht einmal einen Empfänger – nur bei Tageslicht mit Flaggsignal möglich war.

Hierzu sei der spannende Text aus dem Bericht von H. Ohl wörtlich wiedergegeben:

„Wir setzten: ‚Benötige Schlepperhilfe‘. Damals aber war der Schiffsverkehr noch minimal. Während des Vormittags lief ein Fahr-

zeug nach Travemünde, beachtete uns aber nicht. Schließlich hat man das Signal von Land ausgemacht. Ein kleiner Schlepper steckte die Nase aus der Hafenausfahrt, zog sich aber gleich wieder zurück, als er die steile See zu spüren bekam. Danach wagte es ein Fischkutter, der uns dann nach langer Mühe auf den Haken nahm und sich dabei das Schanzkleid beschädigte. Mit noch größerer Mühe und Anstrengung wurden per Hand 120 m Ankerkette eingehievt, danach waren wir alle sehr erschöpft.

Wir machten an einer kleinen Werft in Warnemünde abends fest, an einem Sonnabend. Kändler, Machens und ich gingen sofort an Land, um telegraphisch das Institut in Kiel zu informieren. Wieder an Bord gekommen, wurde uns aufgeregt mitgeteilt, dass der inzwischen an Bord gewesene russische Hafenkommendant den Motorschaden bezweifelte, wahrscheinlich weil der 5-PS-Hilfsdiesel einen ziemlichen Lärm verursachte, außerdem habe der Kapitän an Bord zu sein, wir könnten ja ein Spionageschiff sein, und ich hätte mich morgen früh um 10.00 Uhr auf der Kommandantur einzufinden.

Es gelang mir, am nächsten Morgen den Hafenkommendanten von unserer Havarie zu überzeugen, und wir schieden friedlich nach einigen Auflagen, die zu erfüllen waren, und ich hatte die Auslauferlaubnis nach Beendigung der Reparatur in der Tasche.“

Doch in der Folgezeit gab es immer wieder Schäden am Schiff zu beheben. Dies betraf vor allem den Unterbodenbereich, wo die Bohrwürmer Schaden angerichtet hatten. Nun musste eine Werft gefunden werden, die die schadhafte Planken durch neue ersetzen konnte, ohne dass dadurch die geringen Mittel des Institutshaushaltes überschritten werden mussten. Hier gelang es Prof. Wüst mit dem Direktor der Reparaturwerft bei Howaldt Sonderbedingungen auszuhandeln, so dass auch die zukünftigen Reparaturen zu erschwinglichen Preisen erfolgen konnten. Allerdings war die Besatzung auch hierbei voll mit im Einsatz, so dass etwa einhundert laufende Meter Schiffsplanken in gemeinsamer Arbeit ersetzt werden konnten.

Jetzt waren weitere für die Sicherheit des Schiffes wichtige Installationen erforderlich, wie der Einbau eines Sprechfunkgerätes und eines Echographen. Erstmals wurden die Kosten hierfür von der Deutschen Forschungsgemeinschaft übernommen.

Da das Schiff nun voll einsetzbar war, wurden auch größere Reisen unternommen, so z.B. die fischereibiologische Erforschung dänischer Gewässer durch R. Kändler in Zusammenarbeit mit den Zoologen und Planktologen des Instituts.

### 3. Größere Forschungsprogramme im Ostsee-Bereich

Neben diesen regelmäßigen fischereibiologischen Fahrten in dänischen Gewässern fanden zahlreiche ozeanographische Meßfahrten in der Kieler Bucht statt, die z.T. auch der Ausbildung der Studenten dienten. Als erster Doktorand von G.

Wüst erhielt H. Weidemann die Aufgabe, mit der „Südfall“ die Strömungsverhältnisse in der Lübecker Bucht zu untersuchen, da die Abbrüche am Brodtener Ufer vor Travemünde gefährliche Ausmaße erreichten. Somit war dieser Kutter auch auf dem Gebiet der angewandten Forschung im Einsatz. Dies betraf auch Untersuchungen der Wasserqualität der Trave, die durch industrielle Abwässer verunreinigt worden war. Der Verursacher konnte damals durch diese Untersuchungen ermittelt werden.

Auch im Bereich der Schlei fanden in den vier Jahreszeiten regelmäßig physikalische und chemisch-biologische Forschungsarbeiten statt. Doch ein großräumiger Einsatz ergab sich für die „Südfall“ durch ein Programm der meeresbotanischen Abteilung unter C. Hoffmann. Hierbei handelte es sich um die Untersuchung des Algenbewuchses entlang der gesamten Schleswig-Holsteinischen Ostküste von Travemünde bis Flensburg. Das inzwischen zusätzlich beschaffte Beiboot „Laminaria“ leistete hierbei notwendige Hilfe im ufernahen Bereich.

Sogar an den archäologischen Untersuchungen im Haddebyer Noor bei Schleswig war damals „Südfall“ beteiligt. So wurden mit Hilfe des Echographen versunkene Siedlungen entdeckt und auch gesunkene Boote, die später geborgen werden konnten.

Aber es gab noch ein anderes Großprojekt des Landes, an dem das Schiff mitwirken konnte. In Zusammenarbeit mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel wurden zur Vorbereitung der Bauarbeiten für die Fehmarnsund-Brücke physikalische Messungen der Stromgeschwindigkeiten im Sund durchgeführt, wodurch schließlich die Entscheidung für den Bau der Brücke erleichtert wurde. Großen Anteil hatten hierbei die physikalischen Untersuchungen von H. Weidemann.

#### 4. Weiterer Ausbau des Schiffes

Um die Unterbringungsmöglichkeiten an Bord zu verbessern, wurde der Innenausbau den Howaldtswerken in Auftrag gegeben. Die hierfür erforderlichen Mittel konnten zu Zweidritteln als „Schenkungsurkunde“ verbucht werden. Nunmehr war die Unterbringung von sechs bis zu acht Wissenschaftlern (auch für längere Reisen) gesichert.

Über die technische Ausstattung und wissenschaftliche Ausrüstung des Forschungskutters liegt ein detaillierter Bericht von Wüst in seiner Übersicht der ersten Dekade der Institutsentwicklung nach dem Krieg vor (Wüst et al. 1956, Kap. V: Forschungskutter „Südfall“ S. 143-147), mit Photos und Generalplan sowie Bemerkungen zum Einsatz.

Auch für die kurzzeitige Unterbringung von Wissenschaftlern und Studenten standen zeitweise Übernachtungsplätze zur Verfügung, was Anfang der 50er Jahre, da es im Kieler Stadtbereich infolge der kriegsbedingten Zerstörungen kaum Quartiere gab, bisweilen ausgenutzt werden musste. So wurde z.B. im Sommer 1950 einer Gruppe von Berliner Geographiestudenten, der auch der Verfasser (J. Ulrich) angehörte, im Rahmen eines Institutsbesuches die Übernachtung auf der „Südfall“ und eine Demonstrationsfahrt mit dem Schiff ermöglicht.

### 5. „Südfall“ wird zu „Hermann Wattenberg“

Da der Name „Südfall“ vor allem bei ausländischen Wissenschaftlern wenig aussagte, kam man 1958 – auf Vorschlag von G. Wüst – überein, das Schiff umzubenennen, und zwar in „Hermann Wattenberg“ nach dem ehemaligen Direktor des Instituts für Meereskunde, der bei einem der letzten Bombenangriffe auf Kiel am 24. Juni 1944 im Kitzberger Institut den Tod gefunden hatte.

H. Wattenberg (1901-1944) hatte in Hannover und München Chemie studiert (Promotion 1923). Ab April 1924 war er als Assistent am Chemischen Institut der Technischen Hochschule in Danzig tätig. Wattenberg nahm an der Deutschen Atlantischen Expedition 1925-1927 unter Alfred Merz auf der „Meteor“ teil. Auch an den späteren Forschungsfahrten mit diesem Schiff war er als Meereschemiker beteiligt. Kurz nach seiner Habilitation am 1. März 1934 in Berlin erhielt er dann am Institut für Meereskunde in Berlin einen Lehrauftrag für Physik und Chemie des Meeres. Vor seiner Ernennung zum ordentlichen Professor und Direktor des Instituts für Meereskunde in Kiel am 20. April 1944 war Wattenberg in der Kriegszeit am Marine-Observatorium in Wilhelmshaven und Greifswald tätig gewesen. Im In- und auch im Ausland genoss Wattenberg hohes Ansehen. (Näheres zu Wattenberg siehe M. Ehrhardt, 1986; S. Gerlach & G. Kortum, 2000).

So wurde am 23. Mai 1958 12 Uhr die „Südfall“ in „Hermann Wattenberg“ umbenannt (Abb. 3.). Der Taufakt wurde durch Frau Wattenberg, der Witwe des Verstorbenen, im damaligen Olympiahafen in Kiel vollzogen.

Wie H. Ohl berichtet, erhielt das Schiff bald danach durch Erneuerung der Holzreeing und Erhöhung des Schanzkleides auf 90 cm seinen „harmonischen Aufbau“.

### 6. Untersuchungsfahrten für andere Kieler Universitätsinstitute sowie für wissenschaftliche Programme aus Hamburg und Hannover

Von Beginn an wurde der Kieler Forschungskutter auch anderen interessierten Kieler Universitätsinstituten im Rahmen der Möglichkeiten zur Verfügung gestellt, in erster Linie den biologischen Instituten, dem Geologisch-Paläontologischen Institut und für Geräteentwicklung dem Institut für Angewandte Physik. Auch die Geographen und Geophysiker nutzten gelegentlich die „Südfall“ bzw. später die „Hermann Wattenberg“. Dieses interdisziplinäre Umfeld blieb typisch für die Kieler Meeresforschung und ihre Schiffe.

Wissenschaftler in- und ausländischer Institutionen beneideten inzwischen das Kieler Institut um dieses zweckmäßige und dabei nicht sehr kostenintensive kleine Schiff, das sich durch hohe Seetüchtigkeit auszeichnete und vielseitig einsetzbar war. So bewarben sich außer den mit Meeresforschung befaßten anderen Kieler Instituten auch Wissenschaftler auswärtiger Behörden und Universitätsinstitute um Einsatzzeiten für „Hermann Wattenberg“.



Vor allem Mitarbeiter des Meteorologischen Instituts der Hamburger Universität unter Prof. K. Brocks (1912-1972) benutzten das Schiff über Jahre hinweg jeweils einen Monat lang für Messungen in den wassernahen Grenzschichten der Atmosphäre. Die hierfür nötigen Mittel wurden von der Fraunhofer-Gesellschaft übernommen. Die Untersuchungen fanden sowohl in der Kieler Bucht als auch in der Nordsee mit Stützpunkt Helgoland statt. Hierfür erhielt das Schiff ein Atlas-Radargerät und eine Anschütz-Kreiselanlage. Beide Instrumente konnten auch nach Beendigung der Arbeiten an Bord bleiben.



Abb. 3: Forschungskutter „Hermann Wattenberg“ beim Taufakt am 23. Mai 1958 im alten Kieler Olympiahafen.

Auch die Geophysiker der Bundesanstalt für Bodenforschung in Hannover hatten Gefallen an dem Schiff gefunden, und H. Bungenstock führte jahrelang seismische Messungen mit der damals neu eingesetzten „Air Gun“ durch.

### **7. Der IUGG-Kongress in Helsinki – eine extreme Beanspruchung des Schiffes**

Im Sommer 1960 fand in Helsinki ein internationaler geophysikalischer Kongress statt, an dem auch Kieler Wissenschaftler mit Vorträgen beteiligt waren. Für den

kleinen Forschungskutter bedeutete die Fahrt nach Helsinki eine extreme Belastung, mussten doch – da es sich zugleich um eine Forschungsfahrt handelte – zahlreiche Geräte, Tonnen und 80 m Messmasten mit 6 Tonnen Gewicht an Deck untergebracht werden, die für physikalische Untersuchungen von W. Krauss benötigt wurden.

So war das Schiff vollgestopft mit Geräten, was ein Durchkommen an Bord äußerst schwierig machte. Auch die Zahl der Fahrtteilnehmer war extrem hoch. Die Besatzung musste von vier Mann auf sieben erhöht werden. Außerdem waren sieben Wissenschaftler an Bord, so dass insgesamt 14 Personen Platz finden mussten. Auch das Labor wurde nachts zum Schlafräum umfunktioniert.

Für die Wissenschaftler der „Hermann Wattenberg“ war die Tagung in Helsinki ein großes Erlebnis, zumal das Schiff im Zentrum der Stadt nahe dem Marktplatz festmachen konnte, und zwar längsseits des DDR-Forschungsschiffes „Joh. L. Krüger“ (später „Professor Albrecht Penck“). Dadurch waren direkte Ost-West-Kontakte an Bord beider Schiffe in freundschaftlicher Atmosphäre mit Besatzung und Wissenschaftlern aus der DDR möglich.

Wie die Anreise zur Tagung, so wurde auch die Rückreise für physikalische Messungen genutzt, indem W. Krauss seine Verankerungsmasten auch bei kritischen Windgeschwindigkeiten bedienen musste, was für Schiff und Besatzung äußersten Einsatz erforderte. Doch der Forschungskutter hatte seine bisher größte Belastungsprobe erfolgreich bestanden.

## 8. Die Vollendung des Ausbaues

In den 60er Jahren war es aufgrund der günstigen Finanzlage des Landes Schleswig-Holstein und der Fraunhofer-Gesellschaft möglich, das Schiff besser auszustatten. So wurde die Schiffswerft Arp beauftragt, eine AEG-elektrohydraulische Drehflügelanlage einzubauen, und durch die Firma Anschütz erhielt das Schiff eine Selbststeueranlage, so dass die Manövrierfähigkeit erheblich verbessert wurde. Außerdem bekam der Kutter einen neuen Mast mit Zweitonnenbaum (Abb. 4).

Inzwischen war im Jahr 1959 nach der Emeritierung von Prof. G. Wüst die Institutsleitung G. Dietrich übertragen worden. Er benutzte damals das Schiff vorwiegend für Praktikumsfahrten und Exkursionen mit Studenten und sorgte dafür, dass der Kutter aus Sondermitteln des Kultusministeriums ein Decca-Navigationsgerät erhielt. „Damit war das Schiff, wenn auch langsam, im Laufe von 15 Jahren zu einem navigatorisch und technisch gut ausgerüsteten Forschungskutter geworden.“ (H. Ohl, 1976).

## 9. Ein „Ersatzbau“ geht in Planung

Die ständig wachsende Größe des Instituts und die Erweiterung der Forschungsaufgaben führten zu neuen Planungsvorhaben beim Schiffseinsatz. Für längere Reisen in die Nordsee mit ca. 12 Wissenschaftlern war „Hermann Wattenberg“

ungeeignet. So ging bald ein Zweiwachenschiff als „Ersatzbau Hermann Wattenberg“ in Planung, und H. OHL konnte seine langjährigen Erfahrungen als Kapitän in den Bau mit einbringen.

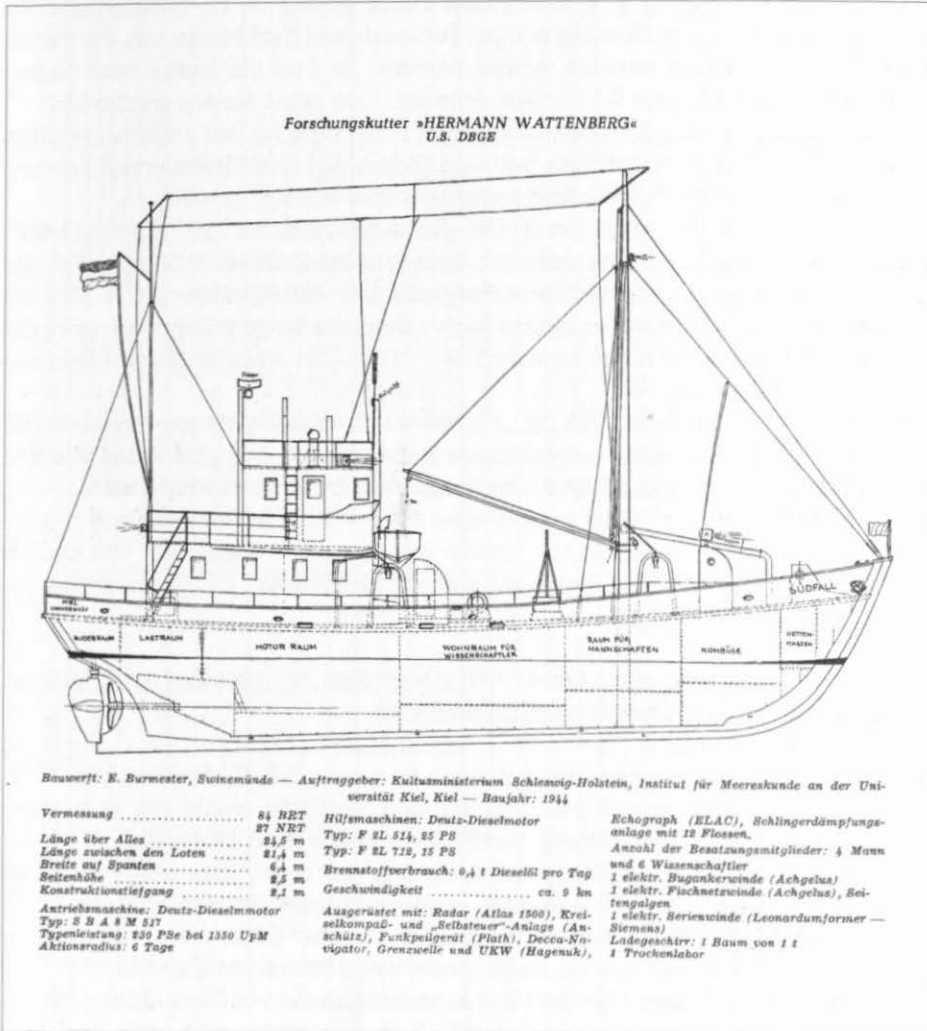


Abb. 4: Schiffsplan der „Hermann Wattenberg“ für die Werftarbeiten in den 1960er Jahren

Nachdem im Oktober 1964 der Bauauftrag erteilt war, verließ Ohl Anfang 1965 sein Schiff, um sich ganz dem Neubau des Nachfolgeschiffes „Alkor“ zu widmen, das er 1966 als Kapitän übernahm.

### 10. Die letzten zehn Jahre als Forschungskutter (1966-1976)

Das Finanzministerium des Landes Schleswig-Holstein beabsichtigte, das Schiff nach der Indienststellung der „Alkor“ 1966 zu verkaufen. Doch der Kutter wurde auch weiterhin dringend gebraucht. Zum Glück gelang es G. Dietrich und W. Krauss, dafür zu sorgen, dass die nötigen Personal- und Sachkosten von der Fraunhofer-Gesellschaft übernommen werden konnten, so dass der Kutter zwar Eigentum des Landes blieb, aber für das Finanzministerium keine Kosten entstanden.

So konnte also die „Hermann Wattenberg“ dem Institut zunächst erhalten bleiben. Auch später eintretende Schwierigkeiten bei der Finanzierung konnten mit Unterstützung des Universitätskuratoriums überwunden werden.

Nach dem Weggang von H. Ohl übernahm zunächst 1965 Kapitän Hauswald das Schiff bis zu seinem tödlichen Unfall. In der Zeit von 1968 bis 1974 war H. Sichau als Kapitän an Bord, bevor er nach dem Ausscheiden von H. Ohl die „Alkor“ übernahm. Unter ihm fanden auch zahlreiche längere Fahrten – so in die Deutsche Bucht und in dänische Gewässer – statt. Die weiteste Reise führte damals nach Leningrad.

Nachdem im Jahr 1976 die „Poseidon“ als drittes größeres Institutsschiff ihren Liegeplatz im Hafen eingenommen hatte, musste nun „Hermann Wattenberg“ endgültig aus dem Institutsverband ausscheiden und verkauft werden.

Das Schiff, das 30 Jahre im Dienst des Instituts für Meereskunde gestanden hatte, sah noch nicht wie ein Veteran aus. Es war – abgesehen von kleinen „Alterserscheinungen“ – noch gesund und gut ausgerüstet. Es machte einen gepflegten Eindruck.

Hierzu sei noch einmal Hans Ohl (1976) zitiert, dem der Abschied von „seinem“ Forschungskutter besonders schwer gefallen war:

„So heißt es also Abschied nehmen von einem Schiff, das für viele deutsche Meereskundler der Beginn ihrer Laufbahn wurde, auf dem technisch-wissenschaftliche Geräte zum ersten Mal eingesetzt, erprobt und dann vervollkommen wurden, auf dem Lehre und Forschung betrieben und Studenten trainiert wurden für den späteren Einsatz auf größeren Forschungsschiffen auf den Weltmeeren.

Dieses Schiff habe ich im harmonischen und intensiven Zusammenwirken von Wissenschaftlern und Besatzung sowie von Verwaltungsstellen des Kuratoriums und des Kultusministeriums und auch der Werften in unvergeßlicher Erinnerung.

Ich wünsche dem Schiff für die Zukunft stets drei Fuss Wasser unter dem Kiel!“

Am 30. Juni 1976 schied die „Hermann Wattenberg“ ex „Südfall“ aus dem Dienst am Kieler Institut für Meereskunde aus. Die letzte Forschungsfahrt fand zwei Tage vorher in der Kieler Bucht statt (s. Auszug aus dem Schiffstagebuch, Abb. 5). In der dreißigjährigen Einsatzzeit wurden rund 200.000 Seemeilen zurückgelegt und

Abb. 5: Auszug aus dem Schifftagebuch der „Hermann Wattenberg“ vom 28. Juni 1976

Schiffs-Uhrzeit		Wind Richtung Stärke	Wetter	Baro- meter	Temperatur in Celsius Luft Wasser	Ge- steuerter Kurs	Devi- ation	Orts- mit- weisung	Abtriff	Wahrer Kurs	Zurück- gelegte Seemeilen	Wasser- stand bei dem Pünzen	Schlag- periode in Sek. 8/10/12 u. zurück	Begebenheiten und Bemerkungen über Seegang, Segelführung, durch das Lot ermittelte Wassertiefe und Beschaffenheit des Meeresbodens. Auch Zeit, Dauer, Art und Ergebnisse vor- genommener Manövrierversuche	
		<p style="text-align: center;">d. 28. Juni 1976</p> <p style="text-align: center;"><b>Tagebuch</b> des Schiffes <u>F. K. „Hermann Wattenberg“</u> auf der Reise von _____ nach _____</p>													
0400						Forschung nach Karven Dr. Müller Bonga I. Jag. letzte Reise H. Wattenberg									
										abgelegt	3. p. ch.		0600		
										Forschungsbeginn	Zoll		0625		
													0645		
													(621) 0628	54°22,5N + 10°11,5E	
													(622) 0705	54°25,5N + 10°12,5E	
													(623) 0730	54°26,5N + 10°16, E	
0800		NW 2-3	blau	1021									(624) 0755	54°28,0N + 10°15, E	
													(625) 0830	54°29,3N + 10°19, E	
													(626) 0845	54°29,5N + 10°08, E	
								100	sm				(627) 0919	54°29 N + 10°02,6E	
1200													(628) 0940	54°28,5N + 9°53,5E	
Mißw. Gesamtkurs ..... = Mißweisung ..... = Rechth. Gesamtkurs ..... = Distanz per Besreck ..... = sm „ „ Observation „ ..... = Versetzung ..... =		Verlassene Breite .. = Veränderte Breite .. = Erreichte Breite .... = Breite n. astr. Beob. =		Verlassene Länge .. = Veränderte Länge .. = Erreichte Länge .... = Länge n. astr. Beob. =		Stand des Chronometers ... = Tage ..... Stunden in See Mittags, den 19 ..... Kapllän <u>Ullig</u> Steuermann <u>Plinke</u>		Distanz ..... sm Versetzung ..... sm Gesamt-Distanz ... sm Durchschnittsfahrt ..... kn							
1600						(641) 15 <sup>16</sup>	54°47,2	N +	9°57,8	E			(629) 10 <sup>53</sup>	54°27,5N + 9°55E	
						(642) 15 <sup>32</sup>	54°47,6	N +	9°58,5	E			(630) 10 <sup>55</sup>	54°28,6N + 9°53,5E	
						(643) 15 <sup>50</sup>	54°48,4	N +	9°59,2	E			(631) 10 <sup>42</sup>	54°29,8N + 9°52,2E	
						(644) 16 <sup>15</sup>	54°48,3	N +	9°55,1	E			(632) 11 <sup>23</sup>	54°37, N + 10°00, E	
						(645) 16 <sup>32</sup>	54°49,8	N +	9°53	E			(633) 11 <sup>35</sup>	54°33 N + 10°02,6E	
						(646) 16 <sup>33</sup>	54°47,	N +	9°52	E			(634) 12 <sup>20</sup>	54°35 N + 10°02,1E	
						(647) 17 <sup>23</sup>	54°48,5	N +	9°48	E			(635) 12 <sup>40</sup>	54°32,2N + 10°03, E	
2000						17 <sup>22</sup>	Forschungsende und Heimreise						(636) 13 <sup>24</sup>	54°39 N + 10°02, E	
						20 <sup>45</sup>	Tonne A						(637) 13 <sup>25</sup>	54°40,5N + 10°05, E	
						21 <sup>35</sup>	Zoll						(638) 14 <sup>50</sup>	54°42,3N + 10°03, E	
2400		8 11	5 1			22 <sup>00</sup>	Zoll 3. p. ch.						(639) 14 <sup>55</sup>	54°43,8N + 10°01,5E	
		34 11N	NN							Wache, Schauf.			(640) 14 <sup>52</sup>	54°46 N + 10°06,3E	

Der Forschungskutter „Hermann Wattenberg“ (ex „Südfall“): Basis der ... 77

30.000 Beobachtungsstationen durchgeführt. All die Jahre fuhr das Schiff ohne Havarie und ohne nennenswerte Schäden. Es bewährte sich auch bei schlechten Wetterlagen und konnte die erforderlichen Messdaten auch unter extremen Verhältnissen erbringen.

### 11. Das weitere Schicksal des Schiffes (1976-2004)

Vom Jahre 1976 an gehörte das Schiff den Finkenwerder Skippern Horst Schubert und Jens Aders. In der Werft Behrens in Hamburg-Finkenwerder erfolgte der Umbau zu einem Touristik-Schiff für insgesamt 350.000 DM. Die Veranstalter planten einen Siebenmonats-Trip rund um Afrika mit maximal zehn Passagieren. Anstelle der Labors wurden ein „gemütliches Deckshaus“ eingerichtet und fünf Doppelkabinen installiert. Um den Begriff „Forschung“ zu erhalten, wurde ein „Klub der Hermann-Wattenberg-Freunde“ gegründet.

Doch der große Reiseplan platzte, da sich zu wenig Interessenten fanden. Aber Horst Schubert konnte andere Pläne ausführen. So wurden im Jahr 1980 Fahrten für Touristen in griechischen Gewässern unternommen, wobei am Schiff „nicht die kleinste Reparatur nötig war“ (H. Schubert).

In den Jahren 1982 und 1983 war das Schiff kuzzeitig in Kiel zu Gast, um von hier aus einen Norwegen-Trip zu beginnen, dem sich eine Mittelmeerfahrt anschließen sollte. Der Kieler Wissenschafts-Journalist Bruno Bock nannte damals das Schiff einen „Luxusliner en miniature“.

Ab 1. August 1983 hatte der Kutter einen neuen Eigner: Ingo Dietrich. Er führte Angelausflüge, Taucherreisen und Kanalfahrten in dänischen und norwegischen Gewässern durch und warb mit dem Slogan: „Es sind an Bord sechs schnuckelige Doppelkabinen für insgesamt 12 Fahrgäste, es gibt Bordkino, Bordmusik und ein erholsames Bordleben“.

Was sich in den letzten zwanzig Jahren mit dem Schiff ereignete, ist nur sporadisch zu erfahren. Im Jahre 1989 wurde der Kutter in „Caribic“ umbenannt und an das Angeltouristik-Unternehmen „Fisketours“ mit Sitz in Antigua und Barbuda verchartert. Ihr Heimathafen war bis zum Jahr 2003 St. John. Aber die Angelfahrten fanden zumeist im Bereich von Nord- und Ostsee statt.

Doch bald gab der damalige Eigner das Schiff auf. Die „Caribic“ verfiel zusehends, wurde sogar in Saßnitz geplündert und dann von einem neuen Eigentümer (Lars Benn) zum Tauchschiff umgebaut, wofür etliche Instandsetzungsarbeiten erforderlich waren.

Auf der anschließenden Fahrt in die Nordsee unterbrach der Kutter die Reise und lag zur Jahreswende 2003/2004 kurzzeitig in Kiel und in Eckernförde. Hier kam es zu Problemen mit den Behörden, und es wurden mehrfach Auslaufverbote wegen der Schiffsmängel verhängt.

Nach geplanten Touren von Cuxhaven und Wilhelmshaven aus sollte die Weiterfahrt nach Portugal erfolgen. Doch daraus wurde nichts. Wie eingangs dargestellt, lief die „Caribic“ alias „Hermann Wattenberg“ am Abend des 5. Juni 2004 auf dem Weg nach Cuxhaven nach Wilhelmshaven südöstlich des Leuchtturmes „Roter Sand“ auf

Grund (Abb. 6). Dort befindet sich das Wrack z.Z. immer noch bei Tonne 20.

Über die Strandung des Schiffes wurde u.a. im Jahrbuch 2005 der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sowie in einer Fernseh-Abendsendung des Norddeutschen Rundfunks am 16. Dezember 2005 berichtet.

So fand dieses ehemalige Traditionsschiff der Kieler Meereskunde unver-



Abb. 6: Strandung der „Caribic“ ex „Hermann Wattenberg“ in der Wesermündung (5./6. Juni 2004)

dient ein trauriges Ende auf einer Sandbank in der Wesermündung. Alle Logbücher aus dieser Zeit sind noch im historischen Institutsarchiv vorhanden und dokumentieren Tag für Tag die interdisziplinären Forschungseinsätze des Schiffes, an denen wiederholt auch ausländische Gastforscher beteiligt waren, im Bereich von Ost- und Nordsee.

#### Danksagung

Für hilfreiche Informationen zur Erkundung der Geschichte von „Südfall“ bzw. „Hermann Wattenberg“ sei den Herren Kapitän a.D. Hans Sichau, Laboe, und Dr. Eckard Hollan, Eriskirch, sowie Herrn Stefan Hellwig vom Wasser- und Schiffsamt Wilhelmshaven ein besonderer Dank ausgesprochen. Frau Ilona Oelrichs vom Leibniz-Institut für Meereswissenschaften danken wir für die vorbildliche Aufbereitung der Abbildungen.

### Literatur

- Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger:** Jahrbuch 2005. Bremen: 17-18.
- Ehrhardt, Manfred,** 1986: Hermann Wattenberg 1901-1944. DGM-Mitteilungen 2: 19-22.
- Gerlach, Sebastian A. & Gerhard Kortum,** 2000: Zur Gründung des Instituts für Meereskunde der Universität Kiel 1933-1945. Historisch-Meereskundliches Jahrbuch 7: 7-48.
- Gröner, Erich,** 1968: Die deutschen Kriesschiffe 1815-1945. Bd. 8/2, München: 260-275.
- Ohl, Hans,** 1959: Temperatur- und Salzgehaltsmessungen an der Oberfläche des Kieler Hafens in den Jahren 1952 bis 1957. Kieler Meeresforsch. 15, .2: 157-158.
- Ohl, Hans** 1976: F. K. „Hermann Wattenberg“ ex „Südfall“. Erinnerungen an 30 Jahre Einsatz für die Kieler Meeresforschung. Man. Kiel: 46 S., 14 Abb.
- Ohl, Hans,** 1976: Ein Schiff tritt ab: Forschungskutter „Hermann Wattenberg“ ex „Südfall“ außer Dienst gestellt. Presse-Mitt. Kieler Nachrichten: 3 S.
- Reinke-Kunze, Christine,** 1986: Den Meeren auf der Spur. Geschichte und Aufgaben der deutschen Forschungsschiffe. Herford.
- Ulrich, Johannes,** 1965: Das Institut für Meereskunde der Universität Kiel. Mon.-Hefte für Heimat und Volkstum, Schleswig-Holstein. So.-H. 300 Jahre Christian-Albrechts-Universität Kiel. Neumünster: 164-167.
- Ulrich, Johannes,** 1983: Das Institut für Meereskunde in Kiel und seine Schiffe. Geowissenschaften in unserer Zeit 1, 3: 98-106.
- Ulrich, Johannes,** 1987: 50 Jahre Institut für Meereskunde in Kiel. Mare Balticum. Ostsee Ges. Hamburg: 14-23.
- Wüst, G., C. Hoffmann, C. Schlieper, R. Kändler, J. Krey & R. Jaeger,** 1956: Das Institut für Meereskunde der Universität Kiel nach seinem Wiederaufbau. Kieler Meeresforschungen 12: 127-153.

Verwendung fanden außerdem die in den „Kieler Nachrichten“ erschienenen Presse-Artikel vom 28. Juni 1976, 5. Februar 1981, 15. Mai 1982, 22. Oktober 1983, 13. Februar 1998, 24. Dezember 2002 und 15. Juni 2004.

Die Abbildungen 1 bis 5 entstammen dem Archiv des IFM-GEOMAR Leibniz-Instituts für Meereswissenschaften an der Universität Kiel.

Die Abbildung 6 wurde mit Genehmigung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger deren Jahrbuch 2005 entnommen