

Atteich

F.K. 'Hermann Wattenberg' ex 'Südfall'

Erinnerungen an 30 Jahre Einsatz
für die Kieler Meeresforschung

von Kapt. Hans Ohl

Kiel 1976

Indienststellung

Im Sommer 1946 lief eines Tages die alte 'Meteor' in den Hafen von Flensburg ein und machte am Ausrüstungskai der 'Alten' Flensburger Werft fest. An Bord war noch ein deutsches Kommando mit Kapitän Goertz, dem ehemaligen Kommandanten von Navigations-Belehrungsschiffen der Steuermannschulen der Kriegsmarine in Mürwik und Gotenhafen und Kommandeur der Vermessungsabteilung der Marine in Greifswald gegen Ende des Krieges. Diese Abteilung wurde mit ihren Schiffen noch vor Kriegsende nach Hamburg überführt und in das Deutsche Hydrographische Institut eingereiht. Ein Schiff dieses Verbandes aber war damals in Flensburg gelandet. Es war ein K.F.Kutter mit dem Namen 'Südfall'.

An Bord der 'Meteor' war außer dem deutschen Kommando bereits eine russische seemännische Abordnung, die nunmehr das traditionsreiche deutsche Forschungsschiff 'Meteor' übernehmen wollte. Ich war damals als Magazinarbeiter in der Werft tätig und stand in dieser Eigenschaft eines Tages an Bord der 'Meteor' Görtz gegenüber. Wir kannten uns aus der Zeit meiner Navigationslehrertätigkeit in Mürwik und Gotenhafen. Meine Frage, ob eine Gelegenheit bestünde, wieder in meinem seemännischen Beruf unterzukommen, wurde mit einem bezeichnenden Blick auf das russische Kommando und der Bemerkung beantwortet, daß das D.H.I. in Hamburg mit seinem ehemaligen seemännischen Personal voll besetzt sei. Aber er fügte hinzu, es sei dem deutschen Professor Dr. Georg Wüst im Zusammenwirken mit dem englischen Wissenschaftler Dr. Carruthers sowie dem britischen Capt. Simpson geglückt, den hier in Flensburg liegenden Kutter 'Südfall' für die Kieler Meereskunde bereitzustellen. Nun suchte Wüst einen Kapitän, da die ehemalige Besatzung der 'Südfall' bis auf den Maschinisten beim D.H.I. Hamburg bleiben wolle. Wüst sei Direktor des Instituts für Meereskunde in Kiel, das im Augenblick wegen der Zerstörung des Institutsgebäudes in Kitzberg in einer Holzschuhfabrik in Schleswig ausgelagert sei. Wüst läge zu dieser Zeit mit Hungerödemen in einem Schleswiger Krankenhaus. Dies wurde alles bei einer guten englischen Zigarette und noch besserem schottischen Whisky besprochen, und ich schrieb anschließend meine Bewerbung an Wüst. Im Einvernehmen mit Prof. Hoffmann (Meeresbotanik), Prof. Kändler (Fischerei), Prof. Friedrich (Meereszoologie) lud Wüst mich zu einer Vorstellung nach Schleswig und stellte mich als

Kapitän ein, vorbehaltlich einer unbelasteten Entnazifizierung, die dann der Kurator Regierungsrat Dr. Fehling und Prof. Dr. Gripp (Geologie) erfolgreich durchführten, wobei meine Frau in tagelangen Fahrten in überfüllten Zügen, ohne Fahrplan, Leumundszeugenaussagen aus Lübeck, Hamburg und umliegenden Ortschaften bei Nichtkenntnis der Adressen herbeiholte. Dies bedeutete große Strapazen für meine Frau, da unsere Kinder im Alter von 6, 4^{1/2} und 2 Jahren Zeit und Betreuung forderten bei schwierigen Ernährungsproblemen mit 'Schlangestehen' mit und ohne Karten. Sie werden jetzt fragen, was hat das mit dem Schiff zu tun? Da meine ich, wenn ich heute aus dem Gedächtnis diese Zeiten wieder hervorhole, es ist bemerkenswert, die schweren Zeiten, die wir damals mehr oder minder alle durchmachten, uns allen, besonders auch unserer jungen Generation, zumindest andeutungsweise darzustellen. Um ein Schiff zu besetzen, waren die sogenannten 'Persilscheine' ('weiße West') notwendig.

Nun aber zum Schiff. Die 'Südfall', benannt nach einer Hallig in Nordfriesland - später wurde das Schiff umgetauft in 'Hermann Wattenberg' - lag unscheinbar, grau und unbeachtet in einem Winkel der Werft. Auf dem Vorschiff stand statt eines Mastes das Fundament eines demontierten Flakgeschützes und achtern ein Kleinstruderhaus, dahinter wieder ein Flakstand, der allerdings fröhlich mit einer gelungenen Zeichnung der bekannten Micky Maus-Figur versehen war; eingeschwungene Lotpodeste seitlich der Brücke wiesen auf den Charakter des Vermessungsfahrzeuges hin. Ins Auge stechend und beglückend die Linienführung des Rumpfes, harmonisch die Breite zur Länge, tropfenförmig zum Heck schlanker werdend, der gute Sprung der Schiffsform bzw. des Decks, in einem scharfen und hochgezogenen, überfallenden Steven endend.

'En beten lüt wer se man bloß', 24,5 m lang über alles und 6,5 m breit mit einem Tiefgang von 2,5 m, mit 75 BRT Rauminhalt war sie 1944 bei Burmeister in Swinemünde aus nordischer Fichte mit 85 mm starken Planken gebaut worden.

Der Maschinist, der hier als letzter die Stellung hielt, zeigte mir die 125 PS MODAG-Maschine und einen 5 PS Hilfsdiesel. Werkzeug war fast nichts an Bord, Geschirr, Bestecke und Decken fehlten vollständig. An navigatorischer Ausrüstung waren an Bord ein Magnetsteuerkompaß und 2 Peilscheiben sowie ein Atlas-Echolot mit

Rotlichtanzeige, umschaltbar, bis 1000 m Tiefe anzeigend, und eine Kieler Bucht-Karte. Aus diesem Torso nun ein effektives Instrument der meereskundlichen Disziplinen zu machen in einem Land, das den Krieg verloren hatte und wo Bezugscheine wertvoller als Reichsmark waren, erschien mir damals als eine fast unlösbare Aufgabe. Aber ich war damals 35 Jahre alt, voller Tatendrang und glücklich, aus meiner mich nicht zufriedenstellenden Magazinarbeit erlöst zu sein und wieder in meinem Beruf arbeiten zu können, und das im Frieden; das war so ungeheuerlich schön und setzte Kräfte frei, die nur nach einer Katastrophe, bei der man nochmal davon kam, im Wiederaufbau, bei allen gegenwärtig sind.

Ausgestattet mit einer Bescheinigung von der Militärregierung, daß 'Südfall' 'on loan' der Kieler Meereskunde überlassen sei, und mit der Fahrplanweisung No 1 vom Direktor des Instituts für Meereskunde an seinen 1. Kapitän, 'Südfall' von Flensburg nach Kiel zu überführen, erhielt ich vom englischen Hafenskapitän die Erlaubnis, die Reise nach Kiel anzutreten bis maximal Windstärke 5. Mit gleichem Datum und derselben Stunde am 2. 8. 1946 um 7.30h lief auch 'Meteor' aus. 'Südfall' entsprach, besetzt mit Kapitän und Maschinist, sicherlich nicht den Vorschriften der Schiffsbesetzungs- und Besatzungs-Ordnung.

In der Höhe von Langballigau mußte unsere Maschine gestoppt werden, da die Brennstoffleitung gebrochen war. 'Meteor' nahm uns in Schlepp, die Leine brach aber nach geraumer Zeit ebenfalls. Der Maschinist hatte inzwischen mit Bordmitteln (Tauwerk, Draht, Lappen) den Schaden notdürftig reduzieren können, so daß wir mit halber Kraft die Reise fortsetzten. Am Nachmittag machten wir an der Nordseite der beschädigten Reventloubbrücke fest und verholten später an unseren langjährigen Liegeplatz, der aus einer halbzerstörten kleinen hölzernen Brücke im Blücherhafen bestand.

Das I.f.M. war inzwischen von Schleswig nach Kiel in eine Villa in der Hohenbergstr. 2 gezogen, in der bereits die Geologie (Gripp) Hausherr war. Die Haumeisterwohnung unter dem Dach bewohnte Familie Bölke (Handwerksmeister, Hausmeister und Reinmachefrau). Gleichzeitig hatten Prof. Wüst und Frau dort 2 Dachkammern mit Kochgelegenheit als Wohnung. Im 1. Stock hatten Arbeitszimmer: Gripp, Wüst, Hoffmann, Kändler und Dr. Machens als einziger Assistent

der Meereskunde sowie Frl. Krey und Frl. Rix, jetzige Frau Schulz als technisch-wissenschaftliche Assistentinnen. Im Erdgeschoß waren untergebracht: Friedrich, Wetzel und Fiege (Geologie) sowie unsere Sekretärin. Im Keller lag u. a. die Werkstatt. Das war eine Enge!

Als die Geologie nach einigen Jahren auszog, konnten im Erdgeschoß 'Hörsaal' und Kursraum für die Studenten eingerichtet werden, die Enge aber blieb. Von diesem kurzen Abstecher in die I.f.M.-Räume wieder zurück zum Schiff.

Als erstes brauchten wir eine Besatzung, dann einen Umbau vom Kriegsfischkutter (K.F.K.) zum Forschungskutter (F.K.) sowie eine Ausrüstung. Der Kurator hatte nach vielem Zögern zwei neue Planstellen bewilligt. Der Kapitän nahm eine wissenschaftliche Assistentenstelle ein, die dem I.f.M. gestrichen, leider nicht in gleicher Höhe, sondern reduziert wurde auf BAT VI, der Maschinist wurde aus dem verbleibenden Rest und einer Botenstelle nach BAT VIII besoldet. Der technisch-wissenschaftliche Fischer und ein Matrose mit Kochkenntnissen waren dann die 2 neuen bewilligten Planstellen. Mit dieser sparsamen Besatzung ist das Schiff von 1946 - 1973 gefahren auf Reisen nach Gotland und Helsinki, wobei wir uns der Amtshilfe und z. T. der Aushilfeleistungen von eigenen seemännisch vorgebildeten Studenten und Assistenten bedienten, die keine Kosten verursachten.

Wenn jetzt Wüst der Vorwurf gemacht werden sollte, nicht hart genug mit dem Kurator bzw. der Besatzung verhandelt zu haben, und mir der Vorwurf, unter diesen Bedingungen das Schiff gefahren zu haben, kann ich nur sagen, Fehling hätte die Annahme des Schiffes mit seinen Folgekosten verweigert, weil keine ausreichenden Mittel vorhanden waren. Was die Sachmittel anbelangt, hatte Wüst bei den damaligen Verhandlungen mit Fehling aus der 'la main' einen Jahresetat von 8000 DM genannt. Meine Aufstellung ergab damals bei sparsamer Einschränkung den Betrag von 15.000 DM. Durch Abstriche in allen Bereichen kamen wir dann auf 9000 DM, die dann der Kurator akzeptierte. Damit aber fehlte jegliche Reserve für Reparaturen und Schäden. Wüst beschwor mich, keine darüber hinausgehenden Forderungen oder Wünsche, sei es auf personellem oder sachlichem Sektor, zu stellen, da er fürchtete - wie er mir immer wieder versicherte - , das Schiff zu verlieren.

Da das Kuratorium der Universität noch nie verwaltungstechnisch ein Schiff betreut hatte, überließ man mir praktisch den gesamten Schriftverkehr bezüglich Schiff und Besatzung. Da ich die Besonderheiten der sogenannten Behördenschiffe damals nicht kannte, regelte ich alle Meldungen bezüglich Schiff und Besatzung an die Behörden im Sinne der sogenannten 'christlichen' Seefahrt, d. h., ich meldete das Schiff bei der Seeberufsgenossenschaft an. Damit gehörten Kapitän und Besatzung zur Seekasse als Rentenversicherung und deren Unfallversicherung. Ebenso wurden sie bei der Seekrankenkasse angemeldet. Damit wurde das Schiff jährlich bzw. 2-jährig von Experten der S.B.G. und des Germanischen Lloyds auf Seetauglichkeit untersucht und erhielt den Fahrterlaubnisschein bei Erfüllung der Auflagen. Wir erhielten den Fahrterlaubnisschein für Kleine Hochseefischerei, konnten damit die gesamte Ostsee, Beltsee und die Küstengewässer der Nordsee befahren. Das Schiff bekam eine Musterrolle mit der Bemerkung 'laut Arbeitsvertrag', die Besatzung Seefahrtsbücher. Ein Meßbrief wurde beantragt, das Schiff wurde vermessen, ein Flaggenzeugnis lieferte die Landesregierung, nachdem die DM eingeführt, der Engländer nun statt 'on loan' Chartergebühr forderte und Schleswig-Holstein das Schiff für 30.000 DM kaufte und damit Eigentümer geworden war. Jeder diesbezügliche Schriftwechsel ging über den Dienstweg, wurde vom Kapitän angeregt, vom Direktor an den Kurator weitergegeben, der das Innenministerium einschaltete. Das Ministerium stimmte schließlich zu. Damit war eine Grundlage geschaffen, die sich für Schiff und Besatzung bewährt hat. Was sich sowohl die neue 'Meteor' als auch die 'Planet' in dieser Hinsicht in den 60er Jahren erkämpfen mußten, war für die 'Südfall' der Kieler Meereskunde 1950 bereits erfüllt.

Immer wieder schweife ich ab, wollte ich doch vom Herbst 1946 berichten. Vom D.H.I. Hamburg (Simpson, Bönecke) erhielten wir auf Antrag von Wüst die Erlaubnis, den Umbau zum Forschungskutter vorzunehmen. Da keine Änderungen des Innenraums genehmigt wurden, beschränkten wir uns auf folgende Arbeiten: 1 Mast mit 1 tn Baum, 2 Fischereigalgen, 1 Fischereiwinde mit Kardanwelle zur Hauptmaschine, Königsrollen und kleine Änderungen im Mittschiffsraum. Dieser Arbeitsauftrag, unterschrieben vom D.H.I. Hamburg, wurde an die Kieler Howaldts-Werke vergeben. In der Werft an der Schwentine wurden von dem Schiff die Flakstände abgerissen, Mast, Baum, Fischereigalgen, Königsroller und eine bescheidene Fischereiwinde

mit auskuppelbarem Kardangelenk eingebaut, kleine Veränderungen mit 4 Schlafplätzen im Mittelschiffsraum vorgenommen. Kostenpunkt etwa 10.000 Mark, die Wüst dem Bönecke aufhalste, da D.H.I. Hamburg der Auftraggeber war. Das I.f.M. hatte außer dem Jahresachetat keinerlei Mittel. Wüst hatte schlaflose Nächte, Bönecke tobte, aber zahlte. Leider erlitt das damals noch gute Verhältnis Wüst-Bönecke den ersten Sprung.

Sylvester 1946/47 wurde mit Wüst, Frau und Tochter, Weidemann und Familie Ohl an Bord von 'Südfall' mit Heißgetränk bei starkem Frost gefeiert. Es wurde ein kalter Winter, unsere Heizung an Bord fror ein, der Maschinist flog mit wieder angestecktem Kessel in den Zeichenraum, er blieb, Gott sei Dank, ohne Schaden, machte aber einem anderen Maschinisten Platz. Einen neuen Heizkessel bekamen wir nicht und versuchten nun mit dem Küchenherd, als umgebaute Naragheizung, Wärme ins Schiff zu bekommen.

Was die Ausrüstung anbelangt, gelang es uns mit Hilfe von Bezugsscheinen, unterzeichnet von Capt. Simpson, Hamburg, ohne Bezahlung, aus dem Kieler Marine-Arsenal Werkzeuge, Drähte und Leinen, Decken, Geschirr, Bestecke und Bunkerkohle in bescheidenen Maße zu bekommen. Unvorstellbar die dafür verbrachte Zeit und Mühe !

Bezugscheine für Verproviantierung sowie für Fischereinetze gab es bei deutschen Behörden. Hierbei erhielten die Besatzung und jeweils 2 Wissenschaftler, die gemustert wurden, Schwerstarbeiterzulagekarten. Im wöchentlichen Rhythmus gelangten somit auch die an Land beschäftigten Institutsmitglieder (12 Personen) zu einer Aufbesserung ihrer kargen Verpflegung. Alle 6 Wochen kam für eine Woche eine Ernährungsaufbesserung für die dann eingeschifften Wissenschaftler und Institutsangehörigen.

Erste Forschungsfahrten und Grundausrüstung

Im Frühjahr 1947 wurden die ersten Ausfahrten in die Kieler Bucht gemacht und die vorhandenen Geräte des I.f.M. wie Nansen-Wasserschöpfer, Eckman-Strommesser, Dredgen-Bodengreifer, Plankton-, Larven- und Eier-Netze ausprobiert. Besonders die Fischerei wurde ausgiebig betrieben, um dabei gleichzeitig unsere schmale Eiweißbasis zu vergrößern. Leider hatten wir damit im Gebiet der Kieler Bucht wenig Erfolg. Unser technisch-wissenschaftlicher Fischer

hatte nur eine geringe Vorstellung von der Grundschleppfischerei, da er vorwiegend Stellnetzfisherei betrieben hatte. Ich war ebenfalls in dieser Tätigkeit ein Neuling, außerdem war der Grund der Kieler Bucht in fast allen Teilen unrein durch Wracks, Munition, Minen und über Bord gegebene sperrige Geräte, so daß wir viele Haker und wenig Fisch hatten. Unser Fischer gab dann bald auf, und es kam der Fischer Bröms aus Wellingdorf an Bord, der dann lange Jahre an Bord blieb. Inzwischen wuchsen unsere Erfahrungen und Kenntnisse, und damit verlief auch die Fischerei wesentlich erfolgreicher. Für die Botanik als auch für die Zoologie waren das Gebiet des Strander Grasbergs bei Tonne Kiel C und der Klever Berg bei Bülk, der Madsen-Sand bei Laboe, Boknis Eck in der Eckernförder Bucht und auch die Veysnes-Rinne brauchbar und wurden auf halb- und ganztägigen sowie auf mehrtägigen Fahrten - wie auch jetzt nach 30 Jahren - angelaufen; ebenso die Schlei bis Schleswig und die Flensburger Förde bis Flensburg. Hierbei wurden Hydrographie, Larven- und Vertikalfänge getätigt, um den Bestand von Plankton, Fischeiern und -larven in Abhängigkeit der Wasserverhältnisse zu beobachten. Das war unser Forschungsprogramm, das auch heute mit besseren Geräten und weiteren Parametern betrieben wird. Damals war neben der Forschung das Überleben wichtig. Da ich in Flensburg gute Kontakte hatte, war es möglich, ausgestattet mit mehreren 1000 Reichsmark aus privaten Mitteln der Institutsmitglieder, für diese Schmalz und Butter zu beschaffen, kostete damals doch 1 Pfund Fett etwa 200 bis 250 RM, aber es galt zu überleben. Auch fielen bei diesen Reisen kleine Kontingente Tabak, Zigaretten und Spirituosen, bezogen vom Schiffshändler im Transitverfahren, an, so daß im internen Kreise unter der Hand statt vom 'Südfall' vom 'Sündenfall' gesprochen wurde. Aber es waren wirklich kleine Sünden, und die Kombination Forschung und Überleben war vertretbar; daß dabei auch einmal kurz vor Weihnachten eine Weidemannsche 'Prinz Albrechts'-Gedächtnisfahrt nach Fehmarn stattfand, sei hier am Rande vermerkt. Weidemann rauchte damals so gerne diesen Tabak und ging danach wieder für 6 Wochen aus der Bordverpflegung heraus. Dafür hatten wir alle Verständnis.

'Südfall' wurde vielseitig eingesetzt und war das Start- und Zielschiff der 1. Kieler-Woche-Regatta nach dem 2. Weltkrieg. Eine Plakette hierüber muß noch an Bord sein.

Bei all unseren Fahrten aber vermißten wir ein auf dem Hauptdeck befindliches Labor und bessere Arbeits- bzw. Ortungsmöglichkeiten; denn wie bereits gesagt, gab es nur den Steuerkompaß und 2 Peilscheiben, d. h. bei jeder Peilung brauchte ich den Peilgast und den Rudergänger. Da ich den Peilgast machte, holte ich mir mitfahrende Studenten als Rudergänger, die Fehlerquellen waren aber bei dem stark arbeitenden Schiff und bei dieser Art der Ortsbestimmung erheblich. Das Echolot, die vielen Wegetonnen auf den minenfreien Wegen, die kurzen Distanzen mit Kopplung von Kurs und Geschwindigkeit mit guter Deviationskenntnis, Fahrttabelle, Stoppuhr und geringe Stromgeschwindigkeit haben hier viel geholfen, waren aber bei immer schwieriger werdenden Aufgaben in der Genauigkeit nicht ausreichend, so daß bessere Geräte zur Ortsbestimmung notwendig wurden. Zu diesem Zeitpunkt kam Dr. Krey (Planktologe) aus der Gefangenschaft und hatte es verstanden, einen kompletten Peilkompaß mit Kompaßabstand und mehrere Trommelsextanten aus Wehrmachtsbeständen dem Zugriff der Engländer zu entziehen und diese für die Meereskunde so wertvollen Geräte zu retten und f.o.b. (free on board) zu liefern.

Nunmehr aber schaltete ich den Dienstweg aus und verkaufte 2 Sextanten für 2000 englische Zigaretten für 10.000 RM an Raucher, z. T. in mühevoller Einzelaktion, die viel Zeit und manche ausgestandene Angst forderten. Eines Tages aber konnte ich Wüst aus einem kleinen Koffer ein Bündel von kleinen und nicht immer sauberen Geldscheinen den Betrag von gut 10.000 RM auf den Schreibtisch schütten. Ich tat dieses mit den Worten: 'Herr Professor, hier ist unser Labor.' Der Schreibtisch lief über, und Wüst war zum ersten Mal für kurze Zeit sprachlos. Der Bau eines kleinen Holzlabors sollte bei der Werft Johannsen & Sörensen in Flensburg in den Abmessungen 3 x 3 m nach Kostenanschlag 10.000 RM kosten, das Geld war nunmehr vorhanden. Der Auftrag wurde erteilt. 1948 war Labor mit Peilkompaß installiert, nur für den kleinen Kanonenofen zwecks Heizung des Labors fehlte der Bezugschein, um den sich Dr. Machens monatelang bemühte, da ich wegen Krankheit ausfiel. Aber beides ging in Ordnung. Mit dem Labor und der neuen Peilmöglichkeit war das technisch-wissenschaftliche Arbeiten und mit den jetzt an Bord befindlichen 2 Sextanten, die nicht verkauft worden waren, eine exakte Ortsbestimmung nach Doppelwinkelmessung

möglich. Wir fühlten uns schon größeren Aufgaben gewachsen.

Im Oktober 1948 machten wir eine fischereiliche Reise in die Lübecker Bucht, an Bord waren außer der Besatzung Ohl, Müller, Bröms, Domnek, die Wissenschaftler Kändler und Machens. Östlich von Staberhuk, Fehmarn, abends, bei hartem NW'lichen Wind machten wir den letzten Hol. Beim Netzeinholen rollte das Schiff heftig in der groben See. Plötzlich gab es einen heftigen Knall, dick-schwarze Rauchwolken strömten aus dem Auspuff, und die Hauptmaschine stand, Kolben und Welle ließen sich nicht mehr bewegen. Der Maschinist, bestärkt in seiner Meinung durch den heftigen Knall, der gleichzeitig mit dem Stillstand der Maschine erfolgte, glaubte, es läge ein Kurbelwellenbruch vor. Da ich mir bei der Ausrüstung im Arsenal auch eine kleine Fock und ein Dreiecks-großsegel, im Gesamt etwa 30 m², besorgt hatte, wurden mit vereinten Kräften die Segel angeschlagen. Mit den 30 m² gelang es nicht, das Schiff in Richtung Fehmarn zu bringen, da ein gleichzeitig aufgetretener Ruderschaden am Quadrant erst nach mehreren Stunden behoben werden konnte. Inzwischen waren wir bis zur 10 m Wassertiefenlinie vor der Mecklenburg-Küste abgetrieben und anker-ten vor der Landspitze Bug. Nach einem 24-Stunden-Tag bei harter Arbeit legten wir uns erschöpft ein paar Stunden schlafen und segelten dann in Richtung Osten, um in Warnemünde Hilfe zu be-kommen. Inzwischen war es dunkel geworden, und wir gingen 3 sm vor der Einfahrt vor Anker, da ich mich nicht traute, mit dem schlecht manövrierenden Schiff die Einfahrt zu passieren. In der Nacht frischte der Wind auf zu einem Sturm aus nördlicher Richtung. Mit 120 m gesteckter Kette stampfte und schlingerte das Schiff in einer kurzen und steilen See, aber der Anker hielt. Ob wir uns bei Brechen der Kette hätten freisegeln können, bezweifelte ich, und viele Gedanken gingen mir in der Nacht durch den Kopf. Da unsere Lichtmaschine ausgefallen war, die Petroleumlampen uns durch den Sturm immer wieder ausgeblasen wurden, lagen wir im Finstern, es war kalt, der Sturm heulte, und nur die weißen Schaum-kämme der brechenden See gaben ein gespenstisches Licht. Ohne Funkgerät - wir hatten nicht einmal einen Empfänger - war eine Verständigung mit dem Land oder anderen Schiffen nur mit Flaggen-signal möglich. Wir setzten: 'Benötigen Schlepperhilfe.' Damals aber war der Schiffsverkehr noch minimal, während des Vormittags

lief ein Fahrzeug nach Warnemünde, 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 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.

Es war kein Kurbelwellenbruch sondern ein Kolbenfresser, ausgelöst durch schadhafte Kolbenringe und schlechten Brennstoff. Der Knall war erfolgt durch den Fall des Öltanks von der Decke, der sich durch das erhebliche Rollen des Schiffes aus der Halterung gelöst hatte. So konnten wir im Laufe der Woche wieder auslaufen, nachdem Maschinist Möller mit der Bahn nach Salzwedel fuhr, wo er Verwandte wohnen hatte, um Geld zu borgen, damit wir die Unkosten bei der Werft und an den Fischer zahlen konnten. Die Verwandten wurden später von Kiel aus voll zufrieden gestellt.

Eine Schiffskasse hat es, trotz der verschiedensten Anträge, erst Ende des 60er Jahre gegeben.

Das Schiff brauchte, besonders die Motoren, neben der täglichen Wartung eine jährlich wiederkehrende Überholung, damit ähnliche Situationen wie oben beschrieben sich nicht wiederholten. Da das Geld, wie vorher beschrieben, knapp war, lösten wir das Problem in folgender Weise: Es wurden eine ganze Reihe Kleinwerften an der Ostküste von Schleswig-Holstein angeschrieben und um

spezifizierte Kostenanschläge gebeten, die in der Endsumme etwa in gleicher Höhe lagen, unterschieden sich aber z. T. erheblich in den Einzelpunkten. Sämtliche kleineren Summen der Positionen pickten wir uns heraus, stellten sie zusammen und vergaben den Arbeitsauftrag unter diesen Bedingungen an eine Werft. Einige Werften lehnten ab, aber manche arbeiteten für uns, meistens nur einmal, denn am Schluß der Reparatur waren diese unter den Selbstkosten geblieben. So haben wir die Werften Johannsen & Sörensen in Flensburg, eine Werft in Arnis, Siegfried in Eckernförde, Arp in Laboe, Rathje in Friedrichsort, eine Motorenwerkstatt in Möltenort sowie Steffen Sohst, Lindanau und Howaldt in Kiel abgeklappert. Die Besatzung übernahm stets die Bodensäuberung und die Unterwasseranstriche wie überhaupt alle Mal- und Konservierungsarbeiten. Preiswerte und gute Farben erhielten wir von der Firma Holzapfel. Mit dieser Firma hatte Prof. Hoffmann im Kriege als biologischer Experte Antifoulingversuche unternommen, und so bekamen wir für weitere Versuchsanstriche die Farben geschenkt und später zum halben Preis. Auch die Kieler Firma Flügger half uns sehr in den ersten Jahren. Wüst und der damalige Geschäftsführer waren befreundet.

Bei den Unterwasseranstrichen merkten wir bald, daß 'Südfall' vom Bohrwurm befallen war. Im Institut wurde daraufhin beschlossen, das Schiff im Winter einige Zeit in angenähertes Süßwasser zu legen, und es wurde Schleswig als Liegeplatz gewählt. Diese Maßnahme hatte aber nicht den gewünschten Erfolg, da heftige Weststürme der Schlei einige kräftige Salzwassereinschübe brachten. Sowohl die Wassertemperatur als auch der Salzgehalt wurden täglich kontrolliert. Daraufhin wurde beschlossen, das Schiff im nächsten Winter für 3 Monate an Land zu setzen und dabei die schlechten Planken durch neue zu ersetzen. Wir nahmen Kontakt auf mit den Kieler Howaldtswerken und lernten dabei den Direktor der Reparaturwerft, Herrn Kreuter, kennen. Er hörte sich geduldig die Schwierigkeiten des Instituts bezüglich der Sachmittel für das Schiff - von Wüst in gewinnender und überzeugender Art vorgebracht - an und half uns während vieler Jahre, man kann sagen wie ein Vater, Reparaturen, Umbauten etc. zu erschwinglichen Preisen mit großzügigem Zahlungsmodus und vom Kultusministerium gegengezeichneten Schenkungsurkunden, für die Werft von der Steuer absetzbar, durchzuführen. Es war Wüst gelungen, eine fast betriebseigene Werft für das Schiff gewonnen zu haben, die uns

manche Sorge abnahm, und der vielfache Werftwechsel hatte, von uns allen begrüßt, ein Ende gefunden. Die Zusammenarbeit im Alltag der Werftliegezeit vom Direktor über Betriebsingenieur, Meister und Arbeiter mit Kapitän und Besatzung war hervorragend, wenn auch alle Herren die Hände abwehrend hoben, wenn 'Südfall' bzw. 'Hermann Wattenberg' bei ihnen auftauchte und meinten: 'Jetzt möt wi dat Geld wedder mitbringen', verlief alles in einer frohen, verständnisvollen Zusammenarbeit, zumal sie sahen, daß die Besatzung kräftig mit anpackte.

Der sogenannte 'Lange Heinrich', ein stationärer 100 tn Kran an der Schwentine-Mündung, nahm die 'Südfall' auf den Haken und setzte uns für 3 Monate im Winter 1949 an Land. Lange Frostperioden mit langandauernder Trockenheit und die Zeit bewirkten das Absterben der Bohrmuschel. An die 100 lfd. Meter Schiffsplanken, die am stärksten befallen waren, wurden ersetzt, dann der gesamte Unterwasserrumpf mit Schneidbrenner Millimeter tief abgebrannt und dabei das Holz im Gesamt erhitzt sowie abschließend mit dem Mittel Barol und Xylamon satt eingestrichen, wieder trocknen gelassen bei 4-maliger Wiederholung. Die Nähte wurden nachgeschlagen, kalfatert und vernecht. Als letzte kam dann ein Isolieranstrich und ein Antifoulinganstrich. Das war eine Radikalkur, die der stärkste und im Verborgenen sitzende Wurm nicht vertrug. Jetzt nach fast 30 Jahren ist vom Bohrwurm nichts mehr spürbar, der sonst das Schiff langsam zerfressen hätte.

Größere Forschungsprogramme

Von dieser Sorge befreit, nahmen wir unsere Fahrten wieder auf. Kändler hatte Kontakte mit dänischen Wissenschaftlern aufgenommen, die uns dann von den dänischen Behörden die Genehmigung einbrachten, auch in dänischen Gewässern zu forschen. Nyborg, Korsör, Hunneby, Fredericia, Assens, Faaborg, Åresköping, Bagenkop, später Balle, Samsø, Grenaa, Kalundborg und Frederikshavn wurden dabei angelaufen. Auf diesen Reisen wurden neben den Serien (S und t) Vertikal- und Horizontalfänge auf Fischeier und -larven getätigt; später schlossen sich an die Botanik mit Hoffmann und Schwenke sowie Schlieder und Flügel als Zoologen und Krey und Hagmeier als Planktologen zusammen mit dem dänischen Professor Steemann Nielsen, der damals mit der C 14-Methode Untersuchungen anstellte.

Es waren schöne Reisen, zumal Professor und Assistent der jeweiligen Abteilung mit ihren Doktoranden die Fahrt gemeinsam machten und somit ein guter Kontakt zwischen diesen und der Besatzung entstand, der sehr harmonisch verlief. Wenn ich diese vielen Reisen einzeln behandeln würde, um dabei die vielen mannigfaltigen Situationen zu schildern, könnte daraus ein Buch werden.

Die Ozeanographie war ebenfalls rege. Viele physikalische Messfahrten mit Machens wurden in der Kieler Bucht bei jedem Wetter durchgeführt; auf manchen mußte Machens leiden, denn die Nebelfahrten waren ohne Radar immer eine aufregende Angelegenheit, wenn Machens am Ruder stand, ich den Ausguck übernahm und plötzlich eine der großen Wegetonnen vor uns aus dem Nebel auftauchte. Machens hielt das ozeanographische Praktikum für Studenten und scheute sich nicht, nach einer Pütz zu tauchen, die ihm über Bord gefallen war und nun in 6 m Wassertiefe auf dem Grund lag. Da es unsere einzige war und damit der Erhalt der Oberflächentemperatur gefährdet wurde, holte er sie auf diesem Wege wieder, und das Praktikum war in dieser Hinsicht gerettet. Diese geschilderte Episode, sie lag innerhalb der ersten Zeit, soll zeigen, wie eng begrenzt unsere Gebrauchsgegenstände waren, zur damaligen Zeit nur über Bezugschein erhältlich.

Machens mußte damals dann leider gehen, 4 Jahre als Assistent waren gelaufen, eine Habilitation wurde von der Fakultät damals noch nicht gewünscht. Eine nun 30 Jahre währende Freundschaft Machens-Ohl und deren Familien zeigt den zu der Zeit guten Kontakt zwischen den wenigen Institutsmitgliedern. Sein Fortgehen bedauerten wir alle.

Der erste Doktorand von Wüst, Weidemann, wurde Machens Nachfolger und erhielt von Wüst die Aufgabe, in Zusammenarbeit mit der Wasserschiffahrtswirtschaft Kiel die Strömungs- und Wasserverhältnisse in der Lübecker Bucht wegen der Abbrüche am Brodener Ufer vor Travemünde zu untersuchen.

Beginn der Untersuchung im Januar oder Februar 1951 oder 52, wenn ich recht erinnere. Da ich diese Rückschau 1976 aus dem Gedächtnis halte, müssen Sie, die es lesen sollten, mit ein oder zwei Jahren Ungenauigkeiten in der Zeit vorlieb nehmen, ansonsten aber bin ich subjektiv präzise. Unsere Reise begann bei einem SO-Wind

Stärke 5, und wir kamen damit gut bis zum Fehmarn-Sund. Inzwischen frischte der Wind auf bis Stärke 8 aus SO. In der Hohwacht-Bucht hatten wir schon starken Eisgang, so ankerten wir vor Heiligenhafen, um ruhiges Wetter abzuwarten. In Orth und auch nach Heiligenhafen konnten wir wegen dichter Eisdecke nicht einlaufen. Da wir kein Sprechfunkgerät hatten, bestand keine Verbindungsmöglichkeit mit dem Land bzw. mit Kiel. Da keine Schiffe vorbeikamen, waren wir wieder alleine auf uns gestellt. Im Laufe des nächsten Tages flaute der Wind ab, wir setzten die Reise fort, kamen trotz des Eises verhältnismäßig gut durch den Fehmarn-Sund und waren am nächsten Morgen in Travemünde. Wüst hatte inzwischen die Wasserschutzpolizei benachrichtigt, daß 'Südfall' überfällig sei; aber diese konnte auch nichts sagen, da ihre Fahrzeuge wegen des Eises nicht ausliefen. Nun konnten wir Wüst beruhigen, ein telephonisches Donnerwetter mußten wir allerdings einstecken. Die Arbeit konnte beginnen, und wir erfaßten eine winterliche Situation. Die Fahrt wurde im Sommer wiederholt, um gegensätzliche Zustände zu erhalten. Hierbei kam bei den Verankerungen bei Rückwärtsgehen der Schraube und dabei auftretenden Erschütterungen des Hecks ein bereitliegender Heckanker mit dem Draht in die Schraube. Mit 2 Mann ruderten wir mit einem Dingi nach einem etwa 3 sm entfernt liegenden Bergungstaucher, der dann am Spätnachmittag mit einem Unterwasserschneidbrenner den Draht aus der Schraubennabe frei brannte. Vorher hatten Hagmeier und Ohl versucht, im Tauchgang den Schäkel am Draht zu lösen und mit Vorwärtsgang der Maschine den Draht herauszuberechnen, aber ohne Erfolg. Auf der Winter- als auch jetzt auf der Sommerreise zeigte sich wieder, wie notwendig ein Sprechfunkgerät ist.

Mit Hilfe der guten Kontakte, die Wüst mit den Direktoren der Hagenuk als auch der Elac hatte, wurden bei nächster Gelegenheit ein Sprechfunk und ein Echograph eingebaut, ohne dabei unseren geringen Sachetat zu belasten, da die Deutsche Forschungsgemeinschaft die Kosten trug und uns die Geräte als Leihgaben an Bord gab.

Weitere Aufgaben wurden übernommen. Kändler untersuchte die Trave bis Lübeck, um festzustellen, wer der Verschmutzer der Untertrave sei, die Stadt Lübeck oder das Werk Herrenwiek in Schlutup, wobei die Stadt Lübeck nach der Untersuchung den 'Schwarzen Peter' erhielt. Danach erfolgte die Untersuchung der Schlei noch vor

der Errichtung der Zuckerfabrik in Schleswig. Immer erfolgten diese Untersuchungen in den verschiedenen Jahreszeiten mit physikalischen, biologischen und chemischen Parametern unter Beteiligung aller damaligen Abteilungen. Die Zusammenarbeit im Institut mit seinen insgesamt 16 Mitgliedern, bestehend aus Wissenschaftlern und technischen Kräften sowie den Doktoranden, konnte wohl gerade wegen der geringen Zahl, harmonisch und auch effektiv betrieben werden. Die große Anzahl der veröffentlichten wissenschaftlichen Arbeiten zeigt dies. Heute besteht das Institut aus 220 Mitgliedern, hat sich bis jetzt mehr als verzehnfacht, seine Arbeitsintensität und damit seine Ausstrahlung ist entsprechend gewachsen, und es ist mit dem damaligen Institut nicht mehr vergleichbar.

Nach der Inbetriebnahme der Zuckerfabrik in Schleswig hat Bock die Untersuchungen wiederholt, m. W. konnte nach der Errichtung des Werkes keine von hier verursachte Verschmutzung festgestellt werden, da bei der Fertigstellung besonderer Wert auf die Reinhaltung der Abwässer durch entsprechende Kläranlagen gelegt wurde.

Von der Planktonabteilung wurden Stationen bei Fehmarn-Belt-Frsch., Breitgrund und Boknis Eck monatlich aufgesucht und Meßwerte nach den oben angeführten Größen gesammelt. Diese Untersuchungen sind etwa 20 Jahre gemacht worden und wurden dann reduziert. Nach einer gewissen Einarbeitungszeit wurden die Messungen und Probenentnahmen von der 'Südfall'-Besatzung allein gemacht, um die wenigen technischen Kräfte des Instituts zu entlasten. Der Koch bestimmte die t° und füllte die S-Flaschen, der Fischer konservierte die Eier- und Larvenfänge, der Kapitän war mit dem Sauerstoff beschäftigt (m vor n).

Hoffmann übernahm dann mit dem Schiff die Aufgabe, den Algenbewuchs der gesamten Schleswig-Holsteinischen Ostküste von Travemünde bis Flensburg festzustellen. Zur Hilfe nahmen wir ein neu gekauftes geklinkertes Ruderboot mit kleinem Motor. 'Laminaria' hieß das Fahrzeug und wurde mit einer Flasche Fruchtsekt getauft. Das Ruderboot wurde mit dem Baum an und von Bord gegeben und besetzt mit dem Doktoranden Kay, jetzt langjähriger Wissenschaftler am Institut für Milchwirtschaft, und dem Fischer Bröms. Kay betrachtete den Grund von 0 - 4 m Wassertiefe mit einem Wasserkieker, gelegentlich wurden kleine Dredgeproben genommen, gleichzeitig kartierte er. Es wurden radiale bzw. senkrechte und parallele

Schnitte zum Ufer gefahren. Ich fuhr mit 'Südfall' ähnliche Schnitte von 4 - 20 m Wassertiefe, wobei von 2 bis 4 m Tiefenabstand Dredgezüge per Hand gemacht wurden, die vom Maschinisten und Koch abwechselnd durchgeführt wurden und für diese beiden sehr kraftraubend waren. Hoffmann sortierte und kartierte. Für die Gesamtarbeit haben wir Monate gebraucht; da wir nur abschnittsweise arbeiteten und wieder nach Kiel mußten, um andere Arbeit zu leisten, konnten wir eine zusammenhängende Zeit dafür nicht ansetzen.

Diese Fahrten werden die daran Beteiligten nicht vergessen. Da der technische Ablauf manche Kümernisse brachte sowie Schlechtwetter Gefahrenmomente und Ungewißheit verursachten, waren es immer ereignisreiche Tage, aber auch mit vielen schönen Stunden. So verloren wir bei Weststurm in Lee von Großenbrode die 'Laminaria' aus Sicht, mit der wir uns verabredet hatten. Da bereits mehrere Male deren Motor ausgefallen war, dachten wir, sie sei abgetrieben, weil wir sie unter Land bei schlechter Sicht nicht ausmachen konnten, und wir fuhren zahlreiche und weite Suchkurse nach Osten. Abends brachen wir die Suche ab und liefen nach dem vereinbarten Treffpunkt vor Großenbrode. Da fanden wir die 'Laminaria' hinter der Mole, der Motor hatte wieder versagt, war jetzt wieder in Ordnung, aber Treffpunkt und Zeit waren dabei versäumt worden.

Der damalige Ordinarius für Psychologie, Professor Opitz, nahm manches Mal an diesen Fahrten teil, und gerade diese harten Einsätze, die dann nicht nur den Körper sondern Geist und Seele beanspruchten, interessierten ihn, und bei einer abendlichen Flasche Rotwein wurde dann darüber diskutiert.

Die Algenkartierung diente einmal der allgemeinen Kenntnis über den Algenbewuchs an unserer Küste, hatte aber auch einen kommerziellen Gedanken, ob der Bewuchs ausreiche, um eine industrielle Ernte der Algen zwecks Gewinnung von Alginsäure in die Wege zu leiten, und zwar unter Berücksichtigung eines etwa 3-jährigen Regenerierungsabstandes, um Flora und Fauna nicht zu schädigen. Ich glaube, die damaligen Ergebnisse reichten für einen kommerziellen Gewinn nicht aus, um die hohen Importkosten dieses Rohstoffes, der in vielen Sparten unseres Konsums benötigt wird, zu senken. Die Mittel für die Untersuchung einschließlich der 'Laminaria' flossen m. W. aus den Kassen des sich dafür interessierenden Industriezweiges. Leider ergaben die Untersuchungen, wie bereits

gesagt, kein lukratives Bild. Die Forschung aber hatte ihre Algenbeständekartierung und das Schiff ein kleines, aber kräftiges Boot, das für kleine Untersuchungsfahrten in der Förde bis in die 60er Jahre eingesetzt wurde. Wo es geblieben ist, weiß ich nicht; der 'Kleine Kieler Küsten-Klatsch' (K.K.K.K.) erzählt darüber manches.

Eine weitere interessante Aufgabe führten wir mit den Herren Prof. Kersten und Prof. Jankuhn vom Archäologischen Institut in Schleswig aus durch die Tiefenvermessung des Haddebyer Nors zwecks Erfassung der versunkenen Siedlung und gesunkener Boote. Mit 'Südfall' fuhren wir bis Schleswig, ein Polizeiboot übernahm einen transportablen Echographen, mit Weidemann und mir als Meßtrupp, mit Sextanten bewaffnet, an Bord. An Land stellte Jankuhn einen Meßtrupp mit Stangen und Flaggen auf eingemessenen Punkten bereit, so daß wir Profile mit etwa 6 m Querabstand fahren konnten und laufend Doppelwinkelmessungen und Echographenaufzeichnungen machten, die abends ausgewertet wurden und eine vollständige Vermessung des Haddebyer Nors ergaben. Spätere genaueste Durchsicht der Echogramme mit der Ortung erbrachten wertvolle archäologische Funde bezüglich der Siedlung und Teile von gesunkenen Booten zur Kenntnis, die dann später auch geborgen werden konnten.

Da die Zusammenarbeit mit der Wasserschiffahrtsschiffdirektion Kiel während der Untersuchung bezüglich des Brodener Ufers und deren Ergebnisse positiv verlaufen war, ergab sich nunmehr ebenfalls eine Zusammenarbeit bezüglich der Bauarbeiten bei der Verbindung von Fehmarn mit dem Festland als Tunnel, Damm mit Schleuse oder Brücke. Das Institut sollte hier im wesentlichen physikalische Messungen bezüglich der Stromgeschwindigkeit im Sund erbringen. Damit, glaube ich, war damals bereits die Entscheidung für die Brücke gefallen.

Weidemann beschaffte sich für die Meßzwecke einen Bifilarstrommesser. Das Schiff mußte vor 4 Ankern schiffungsfrei östlich der heutigen Fehmarn-Sund-Brücke und nördlich der gebaggerten Fehmarn-Sund-Rinne in einer Wassertiefe von etwa 11 m verankert werden. Hier haben wir wochenlang und bei einem Weststurm Stärke 10-11 bis zu 4 sm/h nach Osten setzenden Strom gemessen. Bei starkem Ost-Wind hatten wir vielfach Schwierigkeiten mit der Verankerung, da dann die See so hoch lief, daß die Verankerungen am Heck, ausgebrachte Stockanker mit Drähten, nicht hielten;

aber auch hier konnten erhebliche Stromgeschwindigkeiten über längere Dauer sicher in Richtung und Stärke gemessen werden, so daß für die Bauingenieure ausreichende Meßergebnisse vorlagen. Um Extremwerte bei stürmischen Winden aus den Hauptangriffsrichtungen West und Ost zu erhalten, hatten wir uns den November ausgesucht. Da wir nicht weit von den Unterwasserkabeln, die das Festland mit der Insel verbinden, vor Anker lagen, um die Stromsituation etwa am Ort der Brücke zu erfassen, war die Zeit während der Stürme besonders für den Kapitän eine starke nervliche Belastung. Einmal ist er verantwortlich für die Sicherheit der Besatzung und der Wissenschaftler sowie für das Schiff, muß Sorgfalt üben, um die Kabelführungen nicht zu beschädigen, gleichzeitig aber dem Wissenschaftler ermöglichen, die gewünschten Meßwerte in Extremlagen zu gewinnen. Hier das richtige Maß bis zur Grenze des Möglichen zu finden, ist schwer und fordert den sogenannten 'einsamen' Entschluß. Die Verantwortung des Kapitäns für sein Schiff und alles, was sich an Bord befindet, kann ihm, auch auf Forschungsschiffen, kein Fahrtleiter abnehmen. Der Kapitän bekommt die Fahrtroute, unterzeichnet durch den Direktor, vom Abteilungsleiter beantragt, der einen wissenschaftlichen Fahrtleiter benennt. Je besser das Verhältnis Kapitän - wissenschaftlicher Fahrtleiter ist, um so erfolgreicher kann eine Forschungsreise werden. Wenn ein Kapitän aufgeschlossen und wissenschaftlich interessiert ist - Grundbedingungen für einen Forschungsschiffskapitän - und der wissenschaftliche Fahrtleiter seine Meß- und Forschungsziele der Reise dem Kapitän vor der Reise offenbart, wird er in dem Kapitän eine Kraft gewonnen haben, die sich auf die Besatzung überträgt. Größere Reisen sollten mit dem Direktor, dem Abteilungsleiter, dem wissenschaftlichen Fahrtleiter und dem Kapitän gemeinsam besprochen werden. Brocks z. B. verstand es, durch eine verständliche Darstellung seiner wissenschaftlichen Ziele, vor der gemeinsam versammelten Besatzung vorgetragen, sowohl eine ideelle als auch handfeste Bereitschaft zur Lösung der Aufgabe durch seine euphorische Art zu erzielen.

Aber zurück nach unserer Ankerstation im Fehmarn-Sund. Von der Wasserschiffahrtswegdirektion besuchten uns die Herren Dr. Petersen und Magens, Bauingenieure, die vom Präsidenten der W.S.D., Herrn Lorenzen, für die Brückenlösung u. a. mit eingesetzt waren. Es fanden Fachgespräche statt, an denen auch Wyrcki, der gerade seinen Doktor gemacht hatte, teilnahm. Wyrcki war sehr temperament-

und nicht immer einverstanden mit der meereskundlichen Auffassung der Bauingenieure. Seine spätere, nicht geschickt genug abgefaßte Bewerbung an Lorenzen um Einstellung als Ozeanograph bei der W.S.D. wurde abgelehnt, führte aber auch zu einer Sperre beim Deutschen Hydrographischen Institut Hamburg, das die gute Zusammenarbeit mit der W.S.D. nicht gefährden wollte. Daraufhin ging Wyrcki zu den Holländern nach Djakarta und später nach Australien und Hawaii. Der Lebensweg dieses agilen Wissenschaftlers wurde damit ein ganz anderer, die Wurzeln und die Anstöße zu dem Verlauf sind schon in den Diskussionen auf der 'Südfall'-Ankerstation im Fehmarn-Sund zu finden.

Kurz vor und nach den Sommersemestern wurden vielfach Exkursionen mit den Abteilungsleitern und deren Doktoranden und Studenten durchgeführt. Gemeinsam wurde eine Fahrt über Göteborg mit Berücksichtigung des Ozeanographischen Instituts, dann durch die Schären nach Lysekil, Christineberg, Bornö im Gulmarfjord in Schweden gemacht. In Christineberg wurde uns von den uns sehr entgegenkommenden schwedischen Wissenschaftlern freundlich und großzügig interessantes Tiermaterial für Kiel zur Verfügung gestellt. Mir fiel auf, daß so kurz nach dem Krieg sowohl bei den dänischen als auch den schwedischen Wissenschaftlern keine Ressentiments gegenüber deutschen Wissenschaftlern zum Ausdruck kamen und wie international aufgeschlossen und frei über nationale Grenzen hinweg Wissenschaftler zusammenarbeiten, wobei im wesentlichen die englische Sprache zur Verständigung benutzt wurde.

Die Planktonabteilung mit Krey unternahm als Exkursion mehrere Male Fahrten, die von Kiel durch den Nord-Ostsee-Kanal, den Giselau-Kanal, die Eider nach Tönning und von dort über Helgoland, Cuxhaven, Brunsbüttel und zurück führten. Dabei waren wir zeitweise mit 15 - 20 Eingeschifften an Bord, die z. T. in Hängematten und Luftmatratzen untergebracht waren und in Jugendherbergen, wenn vorhanden, die Nacht verbringen mußten. Diese Fahrten bedeuteten für den Kapitän, besonders aber für den Koch, Strapazen.

Da das Schiff inzwischen einen Grenzwellensender und -empfänger besaß, aber noch keinen Funkpeiler, konnte ich einigermaßen brauchbare Ortsbestimmungen nur über Fremdpeilungen gewinnen, indem ich Kontakt aufnahm mit den entsprechenden R.G.-Stationen der Deutschen Bucht. Bei diesen Fahrten, die auch außerhalb des Wattenmeeres verliefen, wurde gleichzeitig ein wissenschaftliches Programm mit

Stationen absolviert, deren Koordinaten nur auf diese Weise gewonnen werden konnten, da optimale Peilungen sowohl wegen schlechter Sicht als auch zu großer Entfernung entfielen. Einen Sommersturm haben wir im Wattenmeer erlebt, der unsere Anker und Leinen zum Brechen beanspruchte. Die Leiche eines vor Wochen ertrunkenen Fischers bargen wir und brachten sie nach Büsum. Aber auch eine Fülle von schönen Erlebnissen brachten wir mit nach Hause. Auf den verhältnismäßig zeitlich kurzen Stationen fingen wir mittels Angeln pützenweise Makrelen, die so frisch uns allen herrlich schmeckten, auch Garnelen bekamen wir von den Fischern, so daß wir lukullisch mit den Früchten des Meeres eine reiche Abwechslung in unsern Speise**zettel** brachten.

Beobachtung der totalen Sonnenfinsternis auf Öland

Während des Sommers wurden viele Demonstrationsfahrten mit Besuchern aus deutschen und ausländischen Universitäten veranstaltet. Die Rektoren einer in Kiel stattfindenden Rektorenkonferenz fuhren wir bei starkem Ostwind und entsprechendem Seegang bis zum Kieler Feuer**schiff**, wobei Wüst gefragt wurde, ob er beabsichtige, die Mitglieder der Rektorenkonferenz zu einer vorzeitigen 'Übergabe' zu veranlassen.

Prof. Unsöld gehörte, als Rektor der Kieler Universität, ebenfalls zu den Teilnehmern, und es ging ihm, unter der Seekrankheit leidend, nicht sehr gut. Trotzdem wollten er und Prof. Lochte-Holtgreven mit 'Südfall' die totale Sonnenfinsternis auf der Insel Öland beobachten. Wüst stimmte mit Freuden zu, um diese Fahrt mit einem ozeanographischen Längsschnitt der Ostsee von Kiel bis Gotland zu kombinieren.

Ich benutzte die Gelegenheit, für die Fahrt einen Funkpeilvorsatz - da der Empfänger vorhanden - zu beantragen, der uns dann vom Kuratorium aus Sondermitteln bewilligt wurde. Die Kosten mit Einbau beliefen sich auf 1000 DM.

Für die Messungen während der Sonnenfinsternis hatte die Werkstatt der Theoretischen Physik nach Angaben von Unsöld eine einfache und transportable Apparatur mit eingebauter Kamera hergestellt, die von 3 Personen bedient werden mußte. Unsöld nannte nach einem ausgeklügelten System Zahlen, die verschiedene Blenden bedeuteten, die Lochte dann vor das Objektiv zu schieben hatte. Dies mußte

im Sekundenrhythmus 60 mal während einer Minute geschehen. Dauer etwa Minuten, wobei die Zahlenfolge unterschiedlich und nicht der Reihe nach erfolgte. Mir oblag die Beobachtung des Chronometers, dessen Stand und Gangbestimmung mittels Funkzeichen präzise war, sowie die Protokollierung. Vor der Reise wurde wiederholt die Prozedur geübt, wobei ich Lochte nicht beneidete, der beim Schieben der Blenden während der 5 Minuten große Konzentration an den Tag legen mußte. Vielfach gelang Unsöld nicht die Innehaltung der Frequenz, so daß nach 5 Minuten statt 300 Einstellungen eine größere Anzahl protokolliert waren. Aber die Übung macht den Meister, und so gingen wir gut vorbereitet auf die Reise.

Außer den oben genannten Herren waren Wüst sowie Brogmus, der inzwischen den ins D.H.I. Hamburg abgewanderten Weidemann abgelöst hatte, dann Pirrwitz von der Fischerei und Simonsen von der Botanik als Wissenschaftler an Bord. Simonsen hat nicht nur auf dieser Reise sondern auf vielen längeren Fahrten mir in stets fröhlicher und freundlicher Weise als Rudergast ausdauernd zur Verfügung gestanden. Dank möchte ich ebenfalls hierbei vielen anderen Studenten aussprechen, die damals mitgeholfen haben, bei längeren Reisen die kleine Besatzung in allen Bereichen zu unterstützen.

Damals hatte das Schiff keinen Kreiselkompaß, keinen Selbststeurer, es fehlender Decca-Navigator und das Radar. Bei einer Ortsbestimmung wurde das Ruder losgelassen, schnell auf das Labordach geklettert, die Peilungen genommen, wieder runter, der Kurs korrigiert, das Ruder wieder losgelassen, die Eintragungen in der Karte vorgenommen, um danach den Kurs zu verbessern. Da blieb man beweglich.

Einsätze dieser Art dauerten meistens 12 Stunden (Essen auf der Brücke), manchmal 24 Stunden mit kleinen Schlafpausen, mit Ausnahmen bis zu 48 Stunden. Als Rudersmann und Ausguck habe ich noch in Erinnerung: Banse, Brandhorst, Hagmeier, Kinne, Keßler, Hintz-Kowalski, Kühlmorgen, Ostapoff, Noth, Pirrwitz, Schwenke, Machens, Thurow, Lenz, Brogmus und Weidemann, wobei ich sicherlich manche zu erwähnen vergessen habe. Dabei erinnere ich eine Fahrt, als wir bei dichtem Nebel mit 50 m Sicht auf der Reise von Kiel nach Flensburg das Flensburger Feuerschiff ansteuerten; Banse war auf Ausguck und stand auf dem Vorschiff; als das Feuerschiff dann als Schatten in 50 m in Sicht kam, winkte er ab und rief: 'Ist

nicht Flensburg, ist Außeneider', das als Ersatz auf der Flensburger Position lag. Banse hatte damals einen trockenen Humor.

Aber zurück zu unserer Öland-Reise, die uns über Allige/Bornholm, wo wir auf einem Tagesausflug die Schönheiten der Insel sahen, dann durch den Kalmar-Sund nach Borgholm auf Öland führte. Hier besuchte uns der Nobelpreisträger Prof. Laue, der gerade zu der Zeit auf der Insel Urlaub machte und das kleine Schiff der Kieler Universität im Hafen bemerkte. Wir erkundeten hier die Beobachtungsverhältnisse und entschieden uns, den kleinen Hafen Allinge/Öland, mit allerdings nur 3 m Wassertiefe 20 sm nordöstlich von Borgholm gelegen, als Stützpunkt für das Schiff zu wählen, weil wir dann vom Schiff bis zur Linie der totalen Sonnenfinsternis, die quer über Öland verlief, nur wenige Minuten mit unserem Beobachtungsapparat, den wir auf einen kleinen 2-rädrigen Karren verluden, als Weg zu bewältigen hatten.

Auf der Besichtigungsfahrt mit dem Taxi von Borgholm aus hatten wir gesehen, mit welchem Aufwand Italiener, Engländer, Schweden etc. vorher in monatelanger Arbeit z. T. Betonfundamente und Bauten aufgestellte hatten, die sie später wieder entfernen und das Land in den vorherigen Zustand zurückversetzen mußten. Wir waren flexibel und konnten ohne derartigen Kostenaufwand die Finsternis, wenn wettermäßig möglich, nach den Vorstellungen von Unsöld beobachten.

Am Tage der Sonnenfinsternis waren wir auf Position, nachdem wir einige Kühe, die uns neugierig und aufdringlich musterten, verjagt hatten. Der Zeitraum der Finsternis kam heran, mit ihr aber auch dunkle Wolken, die dann leider die Beobachtung vereitelten, zur großen Enttäuschung von Unsöld, während - so glaube ich - Lochte und Ohl befreit aufatmeten, weil wir beide doch einen kleinen 'Bammel' hatten, ob der Dreiereinsatz, wenn auch oft geprobt, jetzt klappen würde.

Abends verließen wir Öland, nachdem Brogmus und Pirrwitz auf Grund des Mißerfolges den Inhalt einer Kiste Bier vernichtet hatten. Wir fuhren um die Nordspitze und begannen das ozanographische Programm; in etwa 20 sm Abstand lagen unsere Meßstationen bis nach Kiel, mit einem Zwischenaufenthalt in Rönne/Bornholm. Auf dieser Reise wurde zum ersten Mal bei uns der Thermofühler eingesetzt. Er zeigte, wie innerhalb 1 m Tiefenunterschied in der Sprungschicht Temperaturdifferenzen von 10° C auftraten. Die Reise trug dazu

bei, daß sowohl der Universität Kiel als auch dem Kultusministerium deutlich wurde, daß an einer Universität am Meer für das Institut für Meereskunde und sein Schiff noch mehr getan werden mußte.

Weiterer Ausbau

In der mathematisch-naturwissenschaftlichen Fakultät hatte Wüst durch diese Reise weitere gute Kontakte geknüpft. Dann lud Wüst den Kultur- und Finanzausschuß des Kultusministeriums zu Kurzfahrten an Bord ein und hielt dabei entsprechende Referate, der Koch tischte eine kräftige Erbsensuppe auf, gegessen wurde an Deck. Wir demonstrierten Meereskunde bei Tonne C und machten einen kleinen Abstecher in die Kieler Bucht. Das Ergebnis war: Unser Schiffsetat wurde auf 15.000 DM erhöht, 3 Jahre lang, aus Sondermitteln bewilligt.

Das Institut erhielt einen Erweiterungsbau an der alten Villa, der Arbeitsräume für die Botanik, Zoologie, Planktologie und Fischerei umfaßte. Die damaligen Kosten mit Einrichtungen beliefen sich m. W. auf etwa 200.000 - 300.000 DM. Einige wissenschaftliche Assistentenstellen wurden besetzt sowie wissenschaftlich-technische Kräfte eingestellt; hatten wir doch bislang als technisch-wissenschaftliche Kräfte nur 2 technische Assistentinnen, die wöchentlich abwechselnd bei der Botanik, Zoologie, Planktologie und der Fischerei tätig waren und gleichzeitig auch die zeichnerischen Arbeiten erledigen mußten.

Der nunmehr erhöhte Schiffsetat ließ uns als erstes den alten 125 PS Modag-Motor umtauschen gegen einen 150 PS Modag-Austauschmotor mit größeren Kolben und Laufbuchsen, den die Fabrik als Austausch für ein geringes Aufgeld abgab. Mit Hilfe der Werft Steffen & Sohst wurde der alte Motor - im wesentlichen von der Besatzung - ausgebaut, mit dem Uni-Lastwagen beim Modag-Werk umgetauscht und der neue Motor auch wieder von uns eingebaut; das alte Fundament konnte verwendet werden wie auch sämtliche Anschlüsse. Da der bisherige Maschinist Möller auf das Walfangschiff 'Olympic Challenger' von Onassis ging, musterte ich den Modag-Spezialisten Kupke, der als Monteur bei Steffen & Sohst tätig war, an. Nun hatten wir eine neue und kräftigere Hauptmaschine. Ähnlich verfahren wir später mit dem Austausch des Wendegetriebes, bei dem die Lamellen schadhafte geworden waren,

wahrscheinlich bedingt durch die Vielzahl der Manöver bei den vielen Stationen.

Wesentlich erschien uns ebenfalls, daß der Handbetrieb der hydrographischen Serien bei Tiefen über 30 m keinem an der Handkurbel mehr zumutbar sei, besonders die zuletzt beschriebene Reise mit Tiefen bis 100 m machte das deutlich. Die Deutsche Forschungsgemeinschaft, die auch einmal mit ihrem Gremium an Bord von 'Südfall' tagte (Prof. Hahn betrat damals unsere Planken), bewilligte uns als Leihgabe die beantragte Hilfsmaschine von 25 PS, einen Leonardsatz zwecks stufenlosen Hieven und Fieren und eine Serienwinde mit 1200 m 4 mm-Draht. Die Kosten des Einbaues wurden mit den Mitteln des Schiffsetats von den Kieler Howaldtswerken durchgeführt. Nun konnten wir auch größere Tiefen angehen.

Eine Reise nach Helsinki und der Zoologischen Außenstation Tvärminne, einmal zum Besuch finnischer Kollegen und deren Institute und eine Wiederholung sowie Vervollständigung des Längsschnittes der Ostsee, jetzt östlich von Gotland und dem Finnischen Meerbusen bis Helsinki, wurde durchgeführt. Auf dieser Reise waren an Bord: Wüst und Noodt (Brogmus war nunmehr beim Seewetteramt), Schlieper als Nachfolger von Friedrich als Zoologe, dann Banse, Hanschmann und Simonsen. Noodt bedeutete auf der langen Fahrt als ehemaliger Marineoffizier die zweite Wache, und wir konnten die Fahrt ohne Unterbrechung durchführen. Es verlief alles zufriedenstellend. Wüst war allerdings etwas irritiert, als er eines Tages an der Vorderfront seiner blauen Ausgehmutze ein Blechschild befestigt vorfand, bestehend aus einem Anker und der Aufschrift 'Admiral', ausgeschnitten aus einer Tabaksdose (englischer Tabak), die ihm der Simonsen an der Mütze befestigt hatte. Anscheinend erschien dem Studenten der Wüst sehr admiralhaft, und er wollte das durch Blech auch optisch zum Ausdruck bringen. Nach der Entfernung des Emblems zog aber wieder Friede an Bord ein.

Alle diese Reisen wurden bezüglich des Ein- und Auslaufens als auch der Liegezeit des Schiffes im ausländischen Hafen ohne Maklerhilfe durchgeführt. Sämtliche Behördengänge beim Ein- und Ausklarieren mit den Beamten des Hafens, des Zolls, der Polizei und der Immigration, Schiffshändler etc. wurden vom Kapitän erledigt aus Sparsamkeitsgründen; Lotsen wurden nur bei längeren Revieren genommen.

Diese Reise zeigte, daß auch die Unterbringungsmöglichkeiten einer Verbesserung bedurften, und da wir damals im letzten Etatsjahr noch 5000 DM flüssig hatten, die verbraucht werden mußten, und annehmen konnten, daß unser nächstes Jahr ähnlich verlaufen könnte, traten wir an Kreuter, Howaldtswerke, heran, mit der Bitte, einen neuen Aufbau herzustellen. Vorstellungszeichnungen lieferten wir mit. Kreuter setzte sich mit Wüst und Ohl an den Tisch und sagte: "Laßt uns 'null ouvert' spielen," mit anderen Worten, was habt ihr an Geld. Wir offenbarten 10.000 DM. Er sah sich die Zeichnungen an und sagte: 'So viel kostet allein der Stahl für den Aufbau. Aber laßt uns ein Opfer für die Forschung bringen', waren seine weiteren Worte, 'wir werden es machen'. Vorher hatte ich mir von der Schiffbauingenieur-Schule in Kiel Stabilitätsunterlagen besorgt ohne Kosten, deklariert für Unterrichtszwecke mit Krängungsversuch sowie Formstabilitätsberechnungen, die ein genügend großes statisches MG und ausreichende Hebelarmkurven bei einer Krängung bis maximal 35° und einem Kenterpunkt von etwa 60° erbrachten. Kreuter vergab den zeichnerischen Arbeitsauftrag an das Ing.-Büro Süverkrüb in Kiel, ich konnte dazu die Stabilitätsunterlagen liefern. Der Gesamtaufbau wurde an Land gefertigt und nach Abriß des alten Ruderhauses sowie des Nachkriegslabors aufs Schiff gesetzt und befestigt. Berücksichtigung fand hierbei, daß Vorkante Brücke ein Skylight blieb, um eventuell den Motor gegen einen größeren auszutauschen.

Kreuer hatte uns zur Auflage gemacht, die Verschalung sowie elektrische Leitungen aus dem alten Aufbau so herauszulösen, zwecks Wiederverwendung im neuen Aufbau. Die Besatzung tat dies unter vielen Mühen und großer Sorgfalt. Trotzdem wurde es ein ziemlicher Trümmerhaufen. Eines Tages kam^{en} dann der Tischlermeister Lippold sowie der Elektro-Meister (der Name ist mir entfallen) von den Howaldtswerken zu mir und wollten auf Anweisung Kreuters mit den herausgelösten Teilen die Inneneinrichtung des Aufbaues fertigstellen. Ich zeigte ihnen unser unter vielen Mühen ausgebautes Material. Lippold und der Elektriker guckten perplex und meinten: 'dat is en Arbeit vörn Bastler, de en Jahr Tid hät'. Dann führte mich Lippold in ein Lager ausgemusterter Sachen und zeigte mir Türen von der 'Skaugum', einem dort gebauten Norweger, dem die Türen nicht gut genug waren, ebenso Fenster von einem Fischdampfer, Tische von der 'Christiana Onassis', von dort ausgemustert, und 20 mm Verschalungsplatten in ausreichender Zahl. Mein

Hinweis, daß wir doch die Auflage hätten, das ausgebaute Material zu verwenden, nahm er zur Kenntnis, aber das würde er mit Kreuter regeln, indem er ihm den Arbeitslohn für den Einbau der alten Sachen im Vergleich mit den Kosten des Neueinbaues vorlegen werde.

So bekamen wir einen wertvollen Innenausbau, der Elektriker verfuhr in gleicher Weise. Nach Fertigstellung stellten sich Kosten von 40.000 DM heraus, die Kreuter nun unterbringen mußte. Wir zahlten 10.000 DM, die restlichen 30.000 DM fielen als Schenkungsurkunde für uns unter den Tisch. Sicherlich war bei dem Ausbau nicht alles ideal gelöst, mir fehlte die Heizung, die normalerweise zu einem Neubau gehört. Hier stieß ich bei Kreuter auf Granit. 'Helft euch mit einem Ofen, mit euren 10.000 DM kann ich nicht noch eine Heizung einbauen!', rief er mir zu. Erst Ende der 60er Jahre konnte hier mit ausreichenden Mitteln eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden.

Mit Hilfe der Deutschen Forschungsgemeinschaft wurde uns auf Antrag eine neue elektrische Fischereiwinde der Firma Achgelis und ein elektrischer Ankerspill als Leihgabe bewilligt; die schiffbaulichen Arbeiten wurden von Howaldt, die elektrischen von Siemens gemacht und aus unserem Schiffsetat bezahlt. Auf die Ärgernisse der elektrischen Lösung möchte ich nicht ausführlich eingehen. Unsere Forderungen, kontinuierliches Hieven und Fieren bei Last von Maximal 2 tn aber auch bei sehr geringen Lasten, waren nur lastabhängig langsam möglich. Die Folgen des Mißverständnisses, auch bei leichten Gewichten langsam fahren zu können, wurden dann mit einem Bremsmotor, der die Energie des Antriebsmotors verringerte, in etwa ausgeräumt. Das Ankerspill funktionierte gut.

Nach der Helsinki-Reise regte Wüst an, den Namen des Schiffes 'Südfall' zu ändern, der vor allem auch ausländischen Wissenschaftlern wenig aussagte. Man kam überein, das Schiff nach dem Direktor des Instituts für Meereskunde, der durch einen der letzten Bombenangriffe im Kitzberger Institut den Tod fand und ein namhafter, auch im Ausland bekannter Wissenschaftler war, zu benennen.

'Südfall' wurde am 23. 5. 1958, 12.00 Uhr, in 'Hermann Wattenberg' umbenannt. Der Taufakt wurde von Frau Wattenberg, der Witwe des Verstorbenen, im angemessenen Rahmen im Olympia-Hafen in Kiel vorgenommen.

Im nächsten Winter konnten wir die unter Deck liegenden Räume mit Hilfe von Kreuter und 'Onasis' komfortabel zu einer Kammer mit einer Koje und einer Sofakoje sowie einer Kammer mit 3 Kojen und einer Sofakoje ausbauen. Da im Labor bereits die Messe und zwei Sofakojen vorhanden waren, konnten nunmehr 8 Wissenschaftler untergebracht werden. Da der neue Aufbau verhältnismäßig hoch zum Schiffsfreibord wirkte, erneuerten wir später die niedrige Holzreeling, die auch schadhaft war, und brachten sie auf 90 cm Höhe, entsprechend den Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft. Nunmehr wirkte optisch der Aufbau zum Schiffsrumpf harmonisch.

Untersuchungen der Hamburger Meteorologen

'Hermann Wattenberg' ex 'Südfall' war inzwischen zu einem nicht mehr wegzudenkenden Fahrzeug der Kieler und der Schleswig-Holsteinischen Gewässer geworden; auch wohlbekannt in nordischen Gewässern. Wissenschaftler vieler in- und ausländischer Universitäten haben Wüst um dieses zweckmäßige und nicht kostenintensive kleine Fahrzeug, das in manchen Fahrten seine Seetüchtigkeit beweisen konnte, beneidet. Die Vielseitigkeit der Anwendung des Kutters in der Wissenschaft und seinem Fahrtbereich ist groß.

So wurden Untersuchungsfahrten mit den Geophysikern der Bundesanstalt für Bodenforschung, Hannover, u. a. durch Bungenstock seismische Messungen mit der 'Air gun', und dem Bremerhavener Institut für Meeresforschung bestimmte Untersuchungen der Fauna mit dänischen Wissenschaftlern in dänischen Gewässern gemacht. Selbstverständlich benutzten die Kieler Institute mit Remane und Gripp und unsere Geophysik mit Jung sowie die Angewandte Physik mit Kroebel, der die altertümlichen meereskundlichen physikalischen Punktmeßmethoden ersetzen wollte durch kontinuierlich messende elektrische und elektronische sowie schreibende und Meßdaten speichernde Geräte, das Schiff zu wissenschaftlichen und Demonstrationsfahrten ebenso wie zu Exkursionen.

Besonders beansprucht wurde das Schiff über Jahre von den Hamburger Wissenschaftlern des Radio-Meteorologischen Instituts. Die Universität Hamburg hatte kein eigenes Schiff, die Fahrzeuge des D.H.I. Hamburg waren Behördenschiffe des Bundesverkehrsministeriums und eingespannt in deren reichhaltige Forschungs- und

Seeverkehrsaufgaben. Brocks vom R.M.I.-Hamburg, den ich bereits vorher erwähnte, trat an Wüst heran, ihm 2 x im Jahr (Winter und Sommer) je 1 Monat das Schiff für Messungen in den wassernahen Grenzschichten der Atmosphäre zu überlassen. Da Wüst als Student eine ähnliche Arbeit vor Jahrzehnten in Angriff genommen hatte, war dieser sehr an der Fortsetzung der Arbeit mit modernen und technisch besseren Möglichkeiten interessiert, wobei er nicht außer acht ließ, daß mit der Überlassung auch einige Sachmittel für das Schiff dabei anfallen mußten. Das konnte Brocks mit Hilfe der Fraunhofer-Gesellschaft zusagen, und er hat dies stets sehr ausgewogen und genügend getan. Auch der Kapitän und die Besatzung, die bei manchmal monatelanger Abwesenheit von Kiel und wochenlangen Fahrten auf See und Einsatz rund um die Uhr sehr strapaziert wurde, konnte hierbei auf legalem Wege berücksichtigt werden.

Die Fahrten mit Brocks waren Neuland, z. T. aufregend und abenteuerlich, und für alle, die an diesen Reisen teilnahmen, ein unvergeßliches Erlebnis.

Brocks hatte sich die Aufgabe gestellt, wassernahe Luftschichten auf See, sowohl bei geringen als auch hohen Windgeschwindigkeiten, störungsfrei von Land und Schiff zu messen und die Meßergebnisse wissenschaftlich zu verwenden. Wie das im seemännischen Sektor durchführbar sei, ohne große Neigungen des Instrumententrägers sowie Beeinflussung des Trägers auf die Instrumente, war seine erste Frage an mich. Wir diskutierten das Floß als Träger, besuchten Werften in Kiel, Friedrichsort, Laboe und die Saatseewerft in Rendsburg. Hier schien uns die Idee des damaligen Leiters der Werft, Herrn Mauthner, als die Lösung: eine etwa 4 bis 5 m tiefgehende Tonne als Träger zu wählen und mit einem durch eine Winde und einem Grundgewicht von 500 kg vergrößerten Tiefgang auf 7,5 m die Tonne in die Lage zu bringen, einen etwa 8 m hohen Mast, mit Instrumenten bestückt, stabil zu tragen und nach Heraufziehen des Gewichtes sie gleichzeitig wieder auf einen Tiefgang zu bringen, der es uns gestattete, Häfen mit geringer Wassertiefe anzulaufen.

Da Windrichtung und Geschwindigkeit sowie Luftfeuchtigkeit (trocken und feucht), Wassertemperatur, Neigung der Tonne an Bord mit elektrischen Anzeigegeräten, später Schreiber, registriert werden sollten, brauchten wir eine Kabelverbindung zum Schiff. Da die uns damals zu einem erschwinglichen Preis zur Verfügung

gestellten Kabel weder selbsttragend noch zugbeanspruchbar waren, mußten wir das dicke vieladrige Kabel am Verbindungs- und Schleppdraht Tonne-Schiff (Abstand 50 m) befestigen und mit Auftriebskörpern versehen (weiße Styroporkörper mit einem Auftrieb von etwa 7 kg). Damit nun die Befestigungen am Verbindungsdraht das Meßkabel nicht beschädigten bei tagelangem Treiben in der mehr oder minder bewegten See, wurden vom R.M.I. Hamburg hölzerne, etwa 40 cm lange Kabelschuhe angefertigt, die das Kabel mittels festgeschraubenen Backen auf etwa 50 m Länge aufnahmen, bei einem Abstand von je 5 m, hieran wurden auch die Schwimmkörper mit Tauwerk befestigt.

Nachdem alles für die erste Reise fertiggestellt worden war, übernahmen wir im Tönnenhof Kiel die gesamte wissenschaftlich-technische Ausrüstung samt der 3 tn schweren Tonne, die gerade in ihren Abmessungen an Stb. an Deck paßte und dem Schiff eine kräftige Schlagseite brachte. Brocks kam mit Stielke, Hasse, Jeske und 4 Studenten und Technikern an Bord, so daß wir mit 12 Eingeschifften wieder Luftmatratzen zur Hilfe nehmen mußten. Wir traten die Reise nach Helgoland an, um dort für 6 Wochen die ersten Erfahrungen mit dem Meßsystem und auch Ergebnisse zu sammeln.

Als Besatzung waren an Bord: Ohl, dann der Maschinist Paetrow (Kupke hatte uns inzwischen verlassen und war Inspektor geworden bei der Kieler Hochseefischerei), der Fischer Bröms war auch nicht mehr an Bord, er war als Fischer und Hausmeister nach Plön ins Max-Planck-Institut gegangen. Dafür hatte ich den Fischer Paulsen, der Erfahrungen als Kleinfischer besaß, aber auch als Bootsmann in der Großen Fahrt tätig gewesen war. Paulsen war ein sehr zuverlässiger Mann. Bei all den neuen Aufgaben, die nun auf ihn einströmten, hat er seine seemannischen Kenntnisse eingesetzt. Er war uns allen eine große Hilfe und immer unermüdlich. Die Köche hatten sehr häufig gewechselt, da die Arbeit für diesen Bereich zu turbulent war und auch die Kraft eines jungen Mannes überforderte, wenn er für den Einkauf und die Abrechnung der täglichen Verpflegung und für die Sauberkeit der Räume zuständig und verantwortlich gemacht wurde. Als Koch hatten wir dann Leonhard. Ihn hatten wir bereits eine Zeit vorher auf 'Südfall', und er kam dann nach 2-jähriger 'Kümo'-Erfahrung wieder zu uns zurück. Leonhard löste diese schwierige Arbeit des Kochs in glänzender Form. Er konnte gut und preiswert kochen, war für viele technisch-wissenschaftliche Aufgaben sehr interessiert und einer der wenigen;

der lebende Fischeier im Glase erkennen konnte; mit Formol versetzt, konnte ich sie auch sehen. Er zeichnete vorzüglich, manche Situation an Bord und im Institut wurden von ihm in einer fröhlichen Karikatur festgehalten. Die Zeichnungen fanden vielfach Verwendung bei unseren Institutsfesten, die sehr individuell mit Hilfe der wenigen Institutsmitglieder, der Doktoranden und Studenten in Wort und Bild sorgfältig vorbereitet wurden. Sie waren dann in einem Kreis von etwa 50 bis 60 Personen wirkliche Feste, wie sie in dieser Form später nicht mehr erreicht wurden. Sie finden einige Karikaturen am Schluß meines Berichtes. Leonhard war die Lösung der Aufgabe eines 'allround'-Kochs auf einem kleinen Forschungskutter auf den Leib geschrieben. Leider entzog er sich uns später, weil er glaubte, bessere und lukrative Aufgaben anderweitig gefunden zu haben.

Auf Helgoland machten wir fest im Südhafen. Die Tonne wurde mit Kranhilfe ins Wasser gesetzt, Wassertiefe bei Niedrigwasser 5 m. Das Montieren begann, das Auslaufen mit voll montiertem Mast erfolgte nach Ausdrehen des Grundgewichtes im Vorhafen. Mit dem 50 m langen Schleppdraht und der 7,5 m tiefgehenden Tonne kamen wir auch bei Niedrigwasser über die Barre von 8 m vor dem Hafen. Die Schleppgeschwindigkeit betrug etwa 3 sm/h. Je nach Wind und Strom steuerten wir verschiedene Kurse und Strecken, um möglichst frei von der Insel zu bleiben, und trieben dann in Lee der Tonne. Der Wind ließ das Schiff mit seinen hohen Anbauten stets 50 m in Lee der Tonne liegen, und die Instrumente waren somit frei von dem Störfeld des Schiffes. Ich will nicht auf die vielen Ausfälle am Anfang wie Kontaktunterbrechungen etc. eingehen. Seemännisch traten keine Pannen auf. Schwierig war das Ein- und Auslaufen, das zeitweise bei Windstärke 7 aus NW erfolgte, mit dem 75 m langen Verband (Schiff-Tonne) bei 7,5 m Tiefgang und 3 sm/h Fahrt. Mit der im Vorhafen verkürzten Leine und dem verringerten Tiefgang der Tonne, durch Hochdrehen des Grundgewichtes, wurde das Gerät dann weiter in den Südhafen geschleppt, der bereits voll von Fischereifahrzeugen war, die dort Schutz gesucht hatten.

Diese Reisen wiederholten wir während der nächsten Jahre sowohl in der Deutschen Bucht mit Stützpunkt Helgoland als auch in der Kieler Bucht, die Meßapparatur immer wieder verbessernd, mit einer neuen Tonne von Arp/Laboe gebaut mit Stabilisierungskreisel

von der AEG. Einige Reisen wurden unternommen in Zusammenarbeit mit Schiffen der Marine, die gleichzeitig Ballonaufstiege vornahmen zwecks Anschlußmessungen in größeren Höhen. Mit dem Marineoffizier von Bredow teilte ich meine Kojen, damit das Schiff Tag und Nacht vor der Tonne treiben konnte. Die Meßergebnisse wurden immer besser. Die Arbeit wurde erleichtert durch zugbeanspruchbare Schwimmkabel, bis schließlich wohl in vieler Hinsicht mit diesem System ein Maximum erreicht war. Die Tonne wurde dann auf der 'Meteor' auf einer ihrer Reisen im Atlantik eingesetzt.

Hinzpeter, damals im I.f.M., löste ähnliche und weitergehende Arbeiten später mit einer noch größeren und mittels Preßluft sowohl versenkbaren als auch wieder auftauchenden Meßtonne. Diese Lösung war wesentlich eleganter, und die Neigungen der Tonne mit Mast im Seegang fast unmerklich. Die Meßdaten wurden über Funk empfangen.

Zu dem Brocks/Hasse-Unternehmen möchte ich bemerken, daß mich die intensive Zusammenarbeit zwischen den Wissenschaftlern, den Studenten und der Schiffsbesatzung, sich gegenseitig anspornend, unmittelbar am Einsatzort auf einem kleinen Schiff in der z. T. rauhen Deutschen und Kieler Bucht beeindruckt hat.

Durch Brocks wurde auch die Bekanntschaft mit Wilckens, damals Fraunhofer-Gesellschaft, später im Verteidigungsministerium, jetzt im Bundesministerium für Wissenschaft und Technik, wieder aufgefrischt, der sich erinnerte, daß er als Student eine Fahrt mit 'Südfall' gemacht hatte.

Brocks verschaffte uns auch den Kontakt mit dem emeritierten Professor der Physik Möller, Hamburg, dem vom Funkortungsausschuß Mittel zur Verfügung gestellt wurden für seine Arbeiten an einem preiswerten Zusatzgerät, um ein Radar-Relativ-Bild zu einer True-Motion-Anzeige wohlweise zu benutzen und gleichzeitig eine geplottete Zeichnung als Beleg nach einem Seeunfall bei der Seeamtsverhandlung vorweisen zu können.

Möller entschied sich, die entsprechenden Erprobungen auf 'Hermann Wattenberg' mit Einverständnis von Wüst durchzuführen. Zu meiner großen Freude erhielten wir hierfür ein Atlas-Radargerät sowie eine Anschütz-Kreiselanlage und 2 Peiltöchter. Die Anlagen wurden uns nach zähen Verhandlungen zum halben Preis gelassen, das Radar-Gerät als Leihgabe. Howaldt baute mit den Mitteln aus dem

Schiffsetat die Anlagen ein. Mit Möller und seinem Famulus Braun haben wir manche Meßfahrt gemacht. Er verkörperte den Professor alter Schule und vergangener Zeiten, war ausgeglichen und humorvoll und steckte voller Geschichten, die er zum Besten gab. Seine Arbeit fand dann auf einer Tagung des Funkortungsausschusses in Kiel Beachtung, wobei das Gerät, technisch noch unausgereift, auf unserem Forschungskutter als Demonstrationsobjekt zur Verfügung stand.

Inzwischen hatten Kroebel und Hinkelmann im Institut für Angewandte Physik die Bathysonde zur Erprobung für Tiefen bis etwa 300 m fertiggestellt, die wir auf einer Reise in das Skagerrak bei größeren Tiefen und höherem Salzgehalt erproben wollten. Krauß, der nach Noodt, welcher zur Bundesmarine gegangen war, von Hamburg zur Kieler Meereskunde als Assistent stieß, übernahm auf dieser Fahrt zum ersten Mal die wissenschaftliche Fahrtleitung. In Frederikshavn übernahmen wir Hinkelmann und einen Ingenieur der Angewandten Physik. Leider verlief die Erprobung nicht sehr positiv infolge Dichtungsschwierigkeiten am Gerät. Die Seekrankheit hatte den Ingenieur außerdem erwischt. Mit dem Kopf auf einem eisernen Poller am Heck liegend, suchte er Kühlung und meinte: 'Wie kann man sich nur solchen Beruf aussuchen!'

Heute sind die damaligen Kinderkrankheiten längst vergessen, die Bathysonde ist vervollkommenet auf weitere Parameter und ausgelegt für die Tiefen der Weltmeere und unter den vielen elektronischen Meßgeräten der Meereskunde als Meßsonde an der Spitze liegend.

Finanzprobleme

Auf den längeren Reisen der 'Hermann Wattenberg' Ende der 50er Jahre bei z. T. schlechtem Wetter, beim Schleppen von schweren Meßgeräten, beim Fischen und durch den höheren Aufbau hatten sich 150 PS Maschinenleistung wenn auch nicht gerade zu schwach, aber auch nicht optimal erwiesen. Jedenfalls entschloß sich die Institutsleitung, eine neue 240 PS starke Deutz-Maschine einzubauen, zumal uns der Motor zum halben Preis von Deutz geliefert wurde, mit verursacht durch das freundschaftliche Verhältnis von Wüst zum Verkaufingenieur Strüfing in Kiel und möglich gemacht mit der bewährten Methode der Schenkungsurkunde. Das Kultusministerium übernahm aus einem Sonderfonds die Einbaukosten, die zunächst als

Kostenvoranschlag bewußt niedrig gehalten wurden, um Fehling nicht zu erschrecken. Das dicke Ende aber kam, als die Rechnung, nach dem Einbau zusammengestellt, den Kostenvoranschlag um 20.000 DM überschritt, die nun ohne Deckung waren. Vom Kostenvoranschlag bis zum Einbau und der Rechnungslegung waren 2 oder 3 Jahre verstrichen. Fehling, Wüst und Kreuter waren inzwischen nicht mehr im Amt. Mir fiel die unangenehme Aufgabe zu nachzuweisen, wodurch diese Mehrkosten entstanden waren und warum die Aspekte, welche diese Mehrkosten verursachten, in dem damaligen Kostenvoranschlag keine Berücksichtigung fanden.

Mit Hilfe des Berichtes und der Bereitwilligkeit, uns aus der Klemme zu befreien, haben Grothusen, Girnus, Ranft und Kochalski vom Kuratorium und Kultusministerium die 20.000 DM locker gemacht. Während der ganzen Jahre war das Verhältnis des Instituts für Meereskunde zum Kuratorium und dem Kultusministerium besonders gut. Da die Anträge von Wüst an das Kuratorium sowohl auf dem Personal- als auch Sachmittelsektor niemals überhöht sondern den jeweiligen Möglichkeiten überschaubar angepaßt waren, stießen sie kaum auf Ablehnung und wurden bei den Haushaltssitzungen beim Finanzministerium verteidigt und meistens durchgedrückt.

Grothusen erreichte es, daß für 'Hermann Wattenberg' Mittel für eine Kaskoversicherung bei einer Jahresprämie von etwa 5-6000 DM im Haushalt ausgewiesen waren und damit das Schiff bis 250.000 DM versichert war. Meine Kontakte mit den Herren Brien, von Malzahn, Vogel, Girnus, Kochalski, Kaleschke, Röber, Sieber, Dorow, Schulz etc. brachten immer wieder Vorklärung und Anstöße zur Verbesserung von Sach- und Personalmitteln, der Überstundenregelung, Verpflegungszuschüssen, die dann als Antrag auf dem Dienstweg von Wüst an Fehling, Ranft, Janus etc. vielfach Erfüllung fanden. Da das Institut damals keine eigene Verwaltung hatte, übernahm ich für den Schiffssektor in Eigeninitiative diese Aufgabe und bekam dadurch einen guten Einblick in den Verwaltungsablauf und Kontakte mit den Herren, die stets aufgeschlossen meinen Problemen gegenüberstanden.

Das Kuratorium und das Kultusministerium haben dem Institut für Meereskunde geholfen, wo sie konnten, sowohl in der Wissenschaft als auch bei den personellen und technischen Belangen.

Zurückgreifend auf die Kaskoversicherung von 'Hermann Wattenberg' tätigten wir dieselbe bei Schneider (Albingia-Seeversicherung),

Kiel, mit dem Sachverständigen, Ingenieur Klenner. Es ergab sich eine sehr gute Zusammenarbeit. Die Versicherungsgesellschaft und die Landesregierung, die jährlich zuerst 5000 DM, dann 6000 DM Prämie an die Versicherung zahlte, erlitten dabei keinen Schaden. Mit 15.000 DM bewilligtem Jahressachetat, 2000 DM aus Sondermitteln für Holzschäden und 6000 DM aus Versicherungsmitteln lag das Schiff damals mit etwa 23.000 DM noch weit unter der Grenze der Kosten eines Schiffes dieser Größe für ein Jahr, wie sie die Studie über die Effektivität eines Forschungsschiffes von der Schiffsingenieurschule in Flensburg berechnete. Manches kam für uns ein wenig durch die Hintertür, war aber im Augenblick nicht anders erreichbar und kostete für mich manche großzügige Schreibarbeit.

In der 'Blauen Stunde' bei Schneider wurde diesbezüglich manches mit Schneider, Klenner, Wüst, später Dietrich und Krauß sowie mit mir besprochen. Die 'Blaue Stunde' war eine Zusammenkunft von Versicherern und Versicherten, in der Vorträge im Interessentenkreis der Eingeladenen stattfanden mit nachfolgender Aussprache, die schließlich in einer 'blauen' Stunde, aber immer seriös ihr Ende fanden.

Die Krauß'schen Masten

Die Zeit des ersten Aufbaues unter Wüst neigte sich dem Ende zu, Krauß als Vorläufer von Dietrich war bereits 'an Bord'. Sein Interesse galt zunächst den 'internen Wellen', die er in großräumigen Tiefwasserbereichen bereits beobachtet hatte. Nun wollte Krauß diese auch in dem Flachwassermeer Ostsee mit stationären Meßmasten von 40 m Länge feststellen, messen und wissenschaftlich untersuchen. Die Aktion Krauß war ähnlich abenteuerlich für uns auf dem Schiff wie die Brocks'sche Kampagne.

Drei je 2 m lange Stahlzylinder mit je 50 cm Durchmesser, 2 nebeneinander, der dritte obenauf, als Paket fest verbunden, beherbergten eine Anzahl Bleibatterien und einen oder zwei 12-fach elektrisch registrierende Schreiber. Das war das Grundgerät. An den Alu-Auftriebsmeßmasten je 10 m lang, Durchmesser 20 cm mit

90 kg Auftrieb wurden in gewünschtem Abstand Thermofühler und Neigungsmesser, die Strömungsgeschwindigkeit und -richtung bestimmten, angebracht und mit dem Schreiber und den Batterien verkabelt. Die an den Enden mit Gelenken versehenen Masten wurden zu einem Vierer-Paket gefaltet und oberhalb der Reeling an Stbd. mittschiffs zwischen den Fischereigalgen befestigt; das Grundgerät stand dort an Deck. Auf der Mastposition wurde das Schiff quer zur See gelegt, das Mastpaket zu Wasser gegeben, das sich dann zu seiner ganzen Länge von 40 m entfaltete, bedingt durch die schnellere Abtrift des Schiffes. Das Mastende wurde am Grundgerät befestigt und verkabelt, das Grundgerät zu Wasser gebracht und dann das ganze System mit einer U-Verankerung mit etwa 200 - 400 m Draht je nach Wassertiefe an den Grund gebracht.

Bevor das von mir hier in etwa beschriebene System meßtechnisch und seemännisch einwandfrei funktionierte, verging viel Zeit, und es kostete manche Überlegung, vor allem im meßtechnischen Bereich. Zuerst stand Krauß alleine vor der Aufgabe, später kam Düing als grad.Elektro-Ingenieur dazu. Als dann die Gelder aus der Fraunhofer-Gesellschaft, die das Programm finanzierte, reichlicher flossen, da Krauß bereits in der ersten Meßphase Resultate erzielte, konnte er eine technische Gruppe aus 4 oder 5 tüchtigen und einfallreichen Elektronikern und Handwerkern in Jahresverträgen anheuern, die sehr viel zum Gelingen der Kampagne beigetragen hat. Ein Teil dieser Gruppe verließ die Meereskunde, Behrend und Hünninghaus wurden von anderen Abteilungen des I.f.M. übernommen, Handtke blieb bei Krauß, als damals die Mittel der Fraunhofer-Gesellschaft ausliefen.

Aber lassen Sie mich einige Reisen innerhalb der Krauß-Kampagne schildern. Nachdem wir einige Erprobungen in der Kieler Bucht durchgeführt hatten, ging es in das Arkona-Becken. Stubbeköping im Grönen Sund, Trelleborg, Simringsham in Schweden, Rönne und Hammerhavn auf Bornholm wurden dabei angelaufen.

Hammerhavn hatte ich als Leichtmatrose 1929 mit einem vom Glückstädter Fischlogger zum 'Klütenever' umgebauten Fahrzeug angelaufen und den Hafen als geeigneten Stützpunkt für eine längere Beobachtungsdauer im Bornholm-Bereich Krauß empfohlen. Der Besuch des Hafens nach etwa 30 Jahren bestätigte die Empfehlung und überzeugte Krauß, den Hafen als Stützpunkt zu wählen. Hammerhavn wurde, auch durch die entgegenkommende Unterstützung der dort

amtierenden Hafenkaptäne Jörgensen, später Mortimer und der Zöllner für uns fast ein Privathafen, wenig gestört durch Fracht- und Passagierfahrt. Viele Reise machten wir - und nicht nur zur Sommerzeit - in dieses Gebiet. Bei Sturm aus SW-W konnte das Schiff von der in den Hafen einlaufenden See und Brandung an der Hafenstrandzone nur freigehalten werden durch Ausbringen unserer Ankerkette sowie sämtlicher Leinen.

Siedler von der Angewandten Physik machte hier seine ersten Reisen mit 'Hermann Wattenberg', trat dann ganz zur Meereskunde über, wurde später Abteilungsleiter des I.f.M. und ist z. Zt. der Geschäftsführende Direktor der Meereskunde. Auch der Chemiker Koske nahm teil an einigen Fahrten und wollte die Dichte des Wassers als Parameter in die Krauß'sche Meßreihe hineinbringen.

Um die beabsichtigten 3 Meßstationen im Bereich des Bornholm-Gats und der Umgebung einzusetzen, ließ Krauß mit einem 'Kümo' die dazu nötigen Mastlängen, Grundgeräte, Drähte und Tonnen sowie Tonnensteine nach Hammerhavn fahren, als der Zeitpunkt einer guten Meßgenauigkeit sowie das Funktionieren des Aus- und Einsetzens erreicht war, während 'Hermann Wattenberg' eine Meßeinheit von 40 m vor dem Einlaufen in Hammerhavn vor Bornholm absetzte. Die weiteren 2 Einheiten von je 40 m wurden dann am Kai von Hammerhavn montiert und nacheinander an den vorbestimmten Meßpunkten ausgesetzt. Fahrten dieser Art (Kiel-Bornholm mit Meßzeit-Kiel) dauerten 4 Wochen. Nachdem die Meßstationen standen, machten mir mit dem Schiff Querprofile von der schwedischen bis zur pommerschen Küste, dabei die Meßstationen überprüfend.

Wetterbedingt gab es manche Ruhetage in Hammerhavn, die wir benutzten, um die Umgebung, die Hammershusburg, Sandvig, Allinge, Vang etc. zu besuchen. Ich glaube, alle, die auf diesen und anderen Reisen mit 'Hermann Wattenberg' Bornholm besuchten, werden die Eindrücke auf den Fahrten zur Insel und die Märsche auf der Insel nicht vergessen.

Während einer dieser Reisen fiel ich wegen Krankheit einige Zeit aus. Wruck vertrat mich und nahm auch später, wenn es seine Zeit erlaubte, als Zweitnavigator an den Fahrten teil. Er war eine Bereicherung in unserem Team und wurde später der 'Planet' von Krauß empfohlen. Dieses Schiff hat er einige Jahre als Kapitän erfolgreich gefahren.

Während dieser Zeit stieß auch Krause, ebenfalls von der Angewandten Physik, zur Meereskunde. Krause entwickelte eine preiswerte pelagische Tiefenmeßsonde mit Einleiterkabel und Druckdose, die an einem Netz befestigt wurde und die Tiefen des Netzes auf ein Schreibgerät kontinuierlich registrierte. Dieses Gerät war besonders für das Plankton sowie für Fischeier und Larvenfische von großer Bedeutung.

Erfolge und auch Mißerfolge wurden uns auf den Meßfahrten beschieden. Schwierigkeiten machten uns vielfach Fischer in den jeweiligen Beobachtungsgebieten, indem sie trotz Hinweise in den nationalen wie internationalen Nachrichten für Seefahrer mit ihrem Fische-reigeschirr die Meßsysteme beschädigten, verschleppten oder mit nach Hause nahmen. Beim Aufnehmen unserer Geräte bei Bornholm fanden wir das Gerät im Bornholm-Gat nicht mehr; das hatten schwedische Fischer beim Fischen ins Netz bekommen und mühsam nach Schweden geschleppt; das etwa 2 tn schwere System hatten sie nicht an Deck bringen können. Das schwedische Fernsehen hatte von einem 'russischen Elektrizitätswerk' vor der schwedischen Küste zur besonderen Erkundung berichtet. Wir liefen bei schlechtem Wetter, Regen und schlechter Sicht müde und abgespannt in Hammerhavn ein nach anstrengendem vergeblichen Suchen mit unzähligen Überlaufen mit Suchdragen und -dredgen, erwartet vom Hafenskapitän Jörgensen, der uns von der oben erwähnten Fernsehreportage berichtete. So war also auch das 3. Gerät zumindest wieder an Land. Terminzwänge machten eine weitere Verfolgung des von den Schweden geborgenen Gerätes im Augenblick nicht möglich. Wir liefen zurück nach Kiel.

IUGG-Kongreß in Helsinki

Krauß hat dann nach mühsamen Verhandlungen mit den schwedischen Behörden und Fischern auf dem Landwege die Meßdaten und das z. T. beschädigte Meßsystem nach Kiel bringen können.

Krauß begnügte sich nicht mit den Erfolgen und Schwierigkeiten im Bornholm-Gebiet, sondern wollte auch Messungen in der östlichen und nördlichen Ostsee und dem Finnischen Meerbusen durchführen. Eine geophysikalische Tagung in Helsinki, an der auch Kieler Wissenschaftler mit Vorträgen beteiligt waren, wurde als Gelegenheit benutzt, Messungen bei Gotland, im Finnischen Meerbusen sowie auch eine Demonstration des Meßsystems in Helsinki durchzuführen.

Der kleine Forschungskutter war auf dieser Fahrt bis an die Grenze seiner Aufnahmefähigkeit an Geräten, Gewichten und Personen vollgestopft und belastet. Mit 2 Meßeinheiten, bestehend aus den Grundgeräten, Drähten, Tonnen und Tonnensteinen sowie 80 m Meßmasten hatten wir an die 6 tn Gewichte an Deck, verteilt an Bb. und Stbd. Ein Durchkommen vom Vorschiff zum Deck war nur mit turnerischen Einlagen möglich. Die Besatzung konnte mit Amtshilfe von 4 auf 7 Mann erhöht werden. Stein vom Marinewaffenkommando, ein Mann mit Steueremannspatent A 5, übernahm die 2. Wache, sein Sohn half dem Koch, lediglich der zusätzliche Maschinist erhielt einen Werkvertrag. Stein wurde mit einem Wissenschaftler im Labor untergebracht, 5 Besatzungsmitglieder schliefen in den 2 Kammern im Vorschiff. Auf der Ausreise waren es 6 Wissenschaftler, auf der Heimreise 7 Herren, welche die Reise mitmachten; Dietrich, in Helsinki zusteigend, wollte die Heimfahrt mit seinem Kutter machen. Ulrich, heute der wissenschaftliche Direktor des Instituts, nahm damals zum ersten Mal an einer größeren Forschungsfahrt teil. Er hatte einen Vortrag in Helsinki zu halten, der noch nicht fertig war und auf der Reise nach Helsinki, die bei bestem Wetter erfolgte, den letzten Schliff erhalten sollte. Den Finnischen Meerbusen erlebten wir in der letzten Nacht vor dem Einlaufen in Helsinki bei hartem Ostwind als ein sehr holpriges Pflaster. Vorher aber konnten wir noch eine Meßeinheit absetzen, die wir auf der Heimreise, voller Meßdaten, wieder aufnahmen.

Die geophysikalische Tagung in Helsinki, an der etwa 2000 Wissenschaftler aus aller Welt teilnahmen, war für die Mitglieder der 'Hermann Wattenberg' ein großes Erlebnis. Wir lagen im Zentrum von Helsinki, in der Nähe des Marktplatzes, zusammen mit dem finnischen Forschungsschiff 'Aranda', der amerikanischen 'Chain', dem DDR-Forschungsschiff 'Johannes Krüger', heute 'Professor Penck', bei dem wir längsseits lagen. Kapitän Harms und der wissenschaftliche Fahrtleiter Bruns u. a. waren damals dort an Bord. Einladungen von Schiff zu Schiff erfolgten. 'Krüger' hatte damals 4 - 5 amerikanische Dollar (Kurs: 1 Dollar = 4 DM) pro Tag und Kopf als Verpflegungsgeld im Ausland zur Verfügung; die Zeiten sind heute allerdings längst vorbei. Wir wurden wie die Fürsten mit Aal, Lachs, Kaviar, Flußkrebse etc. bewirtet. Jakob, damaliger Leiter unserer Meereschemie, feierte hierbei herrliche Feste. Die 'Hermann Wattenberg' mit einem Verpflegungszuschuß von 3,50 DM pro Kopf und Tag konnte als Äquivalent nur Käsebröte und Getränke aus Privatbeständen opfern.

Wenn ich an die Begegnungen mit unseren Brüdern aus der DDR, auch vor und nach dieser angesprochenen Tagung zurückdenke und dabei Vergleiche anstelle mit Begegnungen ausländischer Kameraden und Wissenschaftler der Ost- oder West-Hemisphere, erscheinen mir die Begegnungen mit unseren Brüdern aus der DDR vielfach gekünstelt herzlich und so, als sei alles in Ordnung, aber doch unfrei, da man bestimmte Themen vermied. Kamen sie bei vorgerückter Stunde bechernderweise doch zum Ausdruck, stellte sich sowohl bei teilweiser Übereinstimmung als auch bei Konfrontation die Spaltung gegenwärtig und auch für die Zukunft als nicht überwindbar heraus. Da es derartige Probleme mit ausländischen Gästen nicht gab, verlief der Kontakt mit den Ausländern aus West, aber auch aus Rußland und Polen unkomplizierter. Doch möchte ich nicht sagen, daß unsere Abende mit den DDR-Kameraden disharmonisch verliefen, im Gegenteil, wir haben mit gleicher Muttersprache redend und singend frohe Stunden miteinander verbracht.

Mit dem Kapitän und der Besatzung der 'Aranda' und deren Wissenschaftlern hatten wir uns schon auf vorherigen und kombinierten Reisen mit Krauß getroffen und gemeinsame Abende verbracht, wobei die Sangeskraft von Hela und Koroleff als auch Krauß und Ohl im Wettstreit standen und wir den kürzeren zogen. Die Einladungen auf der 'Aranda' mit dem reichlichen 'hors d'oeuvre' und der nachfolgenden Hauptmahlzeit mit Pellkartoffeln und Wodka, serviert im geräumigen Speisesaal, blieben unvergessen, wenn wir zurückkehrend auf 'Hermann Wattenberg' der rauhen Wirklichkeit, der Enge und unserem Alltag wieder gegenüberstanden.

Zur Schilderung der Tagung in Helsinki zurückkehrend, wurde diese mit einem gewaltigen Gewitter eröffnet und beendet mit einem opulenten Festessen. Dazwischen aber lagen 10 arbeitsreiche Tage. Am Schluß des Festessens erlebten wir noch einen kleinen Zwischenfall. Die Kellner kassierten zum Schluß die Getränke, die nicht zum Essen gehörten, aber vom Gast bestellt waren. Im Verlauf des Abends hatten sich die Tischordnungen gelöst und Krauß, Ulrich und ich saßen an einem Tisch, an dem vorher von französischen Gästen, die jetzt das Weite gesucht hatten, diverse Cognaks getrunken worden waren, die jetzt der Kellner kassieren wollte. Wir lehnten die Bezahlung für die nicht genossenen Getränke ab. Nach geraumer Zeit kehrte der Kellner zurück, hob beide Arme drohend hoch, rollte mit den Augen und rief: 'Hiroshima Bomb on you!' So war die Tagung zu Beginn und am Ende lautstark eingerahmt.

In der Zwischenzeit aber haben wir während der Feiertage herrliche Ausflüge ins Land mit gemietetem und selbstgesteuertem Volkswagen gemacht. Einige hatten sogar eine Flugreise nach Nordfinnland und zurück gebucht. Bei einem Landausflug wurden unter Aufsicht von Krauß große Mengen an Pilzen gesammelt, von deren Wert der Maschinist Lassen jedoch nicht zu überzeugen war. Sein Argument: 'Pilze, ganz gefährliche Sache, ich geh da nicht ran!' Um Krauß nicht zu verärgern, wurden daraufhin vom Koch Leonhard Pilze aus der Dose als die gesammelten serviert. Gesaunt wurde, vermittelt durch Hela, in der Sauna, in der Chrustchow mit dem finnischen Staatspräsidenten politische Gespräche geführt hatte. 3 Durchgänge mit jeweiligem Schwimmen in den Schärengewässern erfolgten, der letzte Durchgang war eine Smoke-Sauna mit 120° C, in der es Krauß, Harms und ich nur wenige Minuten aushielten und unter dem Schmutzeln der Finnen den Raum verließen. Nachher wurden wir von etwas älteren Frauen abgeseift. Im allgemeinen Ruheraum wurden Erfrischungsgetränke gereicht und sich gewogen. Alle hatten 1 - 2 kg abgenommen, nur der Lenz nicht. Mit interessierten Gästen fuhr 'Hermann Wattenberg' in den Finnischen Meerbusen und brachte das von vielen Besuchern vorher besichtigte Meßgerät zu Wasser und an den Grund. Auf der Heimreise wurde auch dieses Gerät wieder an Bord geholt.

Die Tage während der großen geophysikalischen Zusammenkunft in Helsinki waren ausgefüllt mit Vorträgen, Besuchen, Ausflügen, Ausfahrten und Messungen etc. Die Gastfreundschaft der Finnen war vorbildlich.

Auf der Heimreise wurde vor Visby (Gotland) ein Meßsystem ausgesetzt, Visby besucht, das Gerät, in der Zwischenzeit messend, nach 2 Tagen wieder aufgenommen. Dann ging es nach Kiel über Bornholm, den Wüst-Schnitt wiederholend.

Diese Reise wurde als Transport von Wissenschaftlern zur Tagung unternommen, während der dann das Schiff als Wohnsitz benutzt wurde, und ebenfalls, um wissenschaftliche Messungen durchzuführen. Beides wurde fast ausschließlich durch den vorhandenen Sach- und Personaletat des Schiffes getätigt. Die Ansichten über Effektivität des Einsatzes eines Forschungsschiffes in der oben geschilderten Kombination mit langer Hafенliegezeit während der Tagung sind sicherlich geteilt, aber damals flossen die Mittel zur Teilnahme an internationalen Zusammenkünften im Ausland noch verhältnismäßig spärlich.

Vollendung des Ausbaues

Während der Krauß'schen Mastkampagne gelang es uns, mit Hilfe entsprechender Anträge an die Fraunhofer-Gesellschaft weitere entscheidende Verbesserungen der navigatorischen und schiffstechnischen Ausstattung zu erzielen. Nachdem Krauß als kraftvoller Rudergänger eines Tages die Axiometerleitung zerbrach, ließen wir uns von der Schiffswerft Arp eine A.E.G. elektrische hydraulische Drehflügelanlage sowie eine Selbststeueranlage von Anschütz einbauen. Die Einbaukosten übernahm z. T. aus Sondermitteln die Landesregierung, während die Geräte von der Fraunhofer-Gesellschaft als Leihgaben zur Verfügung gestellt wurden. Der Einbau dieser Geräte bedeutete für mich eine gewaltige Erleichterung, da ich jetzt durch den 'eisernen' Rudergängen endlich die Hände frei hatte und ungestört anfallende navigatorische Aufgaben erfüllen konnte. Außerdem sparte ich, vor allem bei längeren Fahrten, einen Mann als Rudergänger. Ein neuer Mast einschließlich Wanten und Stagen mit einem 2-ten-Baum wurde uns ebenfalls von der Fraunhofer-Gesellschaft spendiert, da wir beim Aufnehmen des Grundgerätedrahtes, der an einem Felsen hakte, den alten Mast krumm gehievt hatten. Eine 2 mm starke Stahlbeplattung an der Stbd.-Seite der Außenplanken mittschiffs zum Schutz gegen das schwere Grundgerät wurde ebenfalls bewilligt und eingebaut.

Der Theoretiker Krauß erwies sich als ein hervorragender Praktiker mit sehr viel Übersicht bei den Arbeiten an Bord und dem Aus- und Einsetzen der schweren Geräte bei Seegang, wo er stets die Hand mit anlegte. Die Reisen waren gut geplant und vorbereitet, und es ergab sich auf allen Fahrten ein sehr gutes Zusammenwirken sowohl in der Arbeit als auch in der Freizeitgestaltung. Durch die bereits geschilderten Anträge an die Fraunhofer-Gesellschaft hat Krauß für die Besatzung eine große Arbeitserleichterung und für das Schiff eine bessere und wertvolle Ausrüstung geschaffen.

Dietrich hatte nun schon mehrere Jahre die Leitung des Instituts in Händen. Die erste Phase des Wiederaufbaues des Instituts unter Wüst, die wegen Geldmangel vorsichtig angegangen werden mußte - besonders bezogen auf das Schiff - , bedeutete für Wüst viele Bittgänge bei den verschiedensten Stellen. Er schaffte aber für Dietrich eine Startrampe. Doch Dietrich lag die Bettelei gar nicht. Inzwischen war auch die Zeit angebrochen, in der die Meeresforschung

in der Wissenschaft ein Schwerpunkt wurde.

Dietrich nutzte diesen Auftrieb unermüdlich und kräftezehrend. Die neue 'Meteor', das neue Kieler Institut am Wasser, der institutseigene Hafen, die Verzehnfachung der wissenschaftlichen und technischen Mitarbeiter und das Heranziehen weiterer Abteilungen, eine eigene Verwaltung, die institutseigenen Schiffe 'Alkor' und in einem halben Jahr die 'Poseidon' sind Tatsachen, die Dietrichs Stempel tragen.

Mit 'Hermann Wattenberg' machte Dietrich neben den Praktika-Fahrten mit den Studenten während des Semesters außer der Helsinki-Fahrt noch eine Exkursion mit seinen Studenten nach Göteborg. Dietrich war gerne mit seinen Studenten zusammen, konnte sich aber die Freude nicht leisten, da er mit dem weiteren Ausbau des Instituts nach seinen Vorstellungen eine zeit- und kräfteraubende Arbeit übernommen hatte. Uns, d. h. 'Hermann Wattenberg', verschaffte Dietrich mit Unterstützung von Kochalski aus Sondermitteln des Kultusministeriums ein Decca-Navigator-Gerät.

Damit war das Schiff, wenn auch langsam im Laufe von etwa 15 Jahren, zu einem navigatorisch und technisch gut ausgerüstetem Forschungskutter geworden. Wie dieses mit vielen Tricks vor sich gegangen ist, habe ich wohl ausreichend geschildert. Man kann rückblickend sagen, daß außer dem Rumpf die Auf- und Einbauten, die Winden, die Maschinen, die Navigationsausrüstung wie sie jetzt vorhanden sind, durch Schenkungen, Schenkungsurkunden, Leihgaben und einige Sondermittel erstellt worden sind.

'Ersatzbau' HERMANN WATTENBERG und Ausblick

Der Name 'Alkor' ist bereits gefallen, damit bin ich bei meinem Rückblick in den Anfang der 60er-Jahre gelangt. Dietrich wollte einen größeren Forschungskutter, mit dem auch längere Reisen in der Nordsee gemacht werden konnten, mit geräumigen Labors und Unterbringungsmöglichkeiten für 2 Wachen und 12 Wissenschaftler, d. h. für 20 Personen, um damit von den bisherigen auf 'Hermann Wattenberg' gehandhabten Improvisationen bei längeren Fahrten freizukommen. Die ständig wachsende Größe des Instituts forderte das zwangsläufig. Die Effektivität eines 2-Wachenschiffes bei Einsätzen rund um die Uhr ist unbestritten.

Das Glück des Tüchtigen war auf Dietrichs Seite, als zum 300-jährigen Bestehen der 'Christiana Albertina', das in diese Zeit fiel, die Volkswagenstiftung 1,8 Millionen für einen Kutterneubau der Universität schenkte. Die Landesregierung (Kultus- und Finanzministerium) wollten die Folgekosten (Personal- und Sachmittel) tragen, wenn zum Zeitpunkt der Indienststellung des Neubaus die 'Hermann Wattenberg' verkauft wird. Bevor aber alles so weit war, fanden viele Vorbesprechungen statt. Das Finanzministerium mußte überzeugt werden, daß mit der alten 'Hermann Wattenberg' die beabsichtigten Forschungsvorhaben nicht zu lösen seien und daß die Schenkung, wenn auch mit höheren jährlichen Unkosten belastet, für die Universität am Meer der Glückstreffer sei. Die Fakultäten der Universität mußten aber ebenfalls zustimmen, daß die Meereskunde diesen fetten Brocken erhalten sollte.

Dietrich gelang es, alle zu überzeugen. Nun ging es an die Arbeit, die Vorstellungen der einzelnen Abteilungsleiter des I.f.I. für den Forschungskutter zunächst zu Papier zu bringen. Meine langjährigen Erfahrungen konnten ebenfalls Berücksichtigung finden. Düing, inzwischen Assistent bei Dietrich, wurde mit der Koordination beauftragt; Krauß hatte inzwischen schon seine eigene Abteilung, wenn ich es recht erinnere. Ende 1963 begannen wir mit den Vorentwürfen, im Oktober 1964 wurde der Bauauftrag erteilt, und im Herbst 1965 verließ ich nach fast 20-jähriger Tätigkeit als 'Schipper' der 'Hermann Wattenberg' ex 'Südfall' dieses Schiff, um den ersten Kontakt mit 'Alkor' zu gewinnen, die ich dann vom Februar 1966 bis März 1974 fuhr. Das aber könnte eine weitere Geschichte werden.

Vollständigkeitshalber möchte ich noch erwähnen, daß ich durch einen Lehrauftrag von der mathematisch-naturwissenschaftlichen Fakultät Kurse in terrestrischer und astronautischer Navigation 20 Jahre lang auf 'Hermann Wattenberg' und später auf 'Alkor' gehalten habe, die auf den Schiffen im Sommersemester mit interessierten Studenten auf Fahrten in die Kieler Bucht gemacht wurden zwecks praktischer Übungen im nautischen Handwerk, während im Wintersemester im Hörsaal die Theorie verzapft wurde. Auch diese Fahrten, die z. T. bis in die Nacht gingen, zeigen die vielseitige Verwendung unserer Forschungsschiffe.

Vergessen darf ich auch nicht zu bemerken, daß 'Südfall' bzw. 'Hermann Wattenberg' von 1952 - 1957 sechs Jahre lang tägliche Temperaturmessungen und Wasserproben im Kieler Hafen genommen hat.

Die Ergebnisse habe ich dann mit Hilfe von Kändler und vor allem Krauß in einer kleinen 'wissenschaftlichen' Arbeit in den 'Kieler Meeresforschungen' dargestellt. Nachdem ich bei etwa 3000 Proben in 6 Jahren mit dem Refraktometer den Salzgehalt bestimmt habe, wurden Wasserstände der Kieler Förde sowie Luftdruckdifferenzen Oslo-Bremen über 2 Jahre und die Temperatur sowie der Salzgehalt über je 6 Jahre im übergreifenden Pentadenmittel (etwa 40.000 Werte) gerechnet und die zu diesen Werten gehörigen Kurven selbst gezeichnet. Dies machte ich neben meiner sonstigen Tätigkeit. Da ist mir bewußt geworden, wieviel Arbeit in der Wissenschaft geleistet wird, ganz abgesehen von dem Wissen und den Ideen aus den Werten, die als Schlußfolgerungen zu ziehen waren; und ich erfuhr, wie man auch das Zeichnen lernen muß.

Die Geschichte der 'Hermann Wattenberg' aber ist noch nicht zu Ende. Das Schiff sollte nach dem Willen des Finanzministeriums 1966 nach Indienststellung von 'Alkor' verkauft werden. Dietrich und Krauß aber gelang es, Personal- und Sachmittel von 'Hermann Wattenberg' aus Fraunhofer-Geldern zu erstellen. Das Schiff blieb Eigentum der Landesregierung. Da keine Personal- und Sachmittel für das Land Schleswig-Holstein für 'Hermann Wattenberg' anfielen, gab sich das Finanzministerium zunächst - wenn auch unter Protest - zufrieden, hatte es doch mit einem Verkaufserlös gerechnet. Das I.f.M. Kiel hatte nun 3 Fahrzeuge, die, voll ausgebucht, Jahr für Jahr Daten und Material für die Meeresforschung einbrachten und in der späteren Studie über 'Deutsche Forschungsschiffe' an vorderer Stelle lagen, was Effektivität, Sparsamkeit und Einsatz anbelangte.

Ich habe vorher versäumt, unsere Forschungsbarkasse 'Sagitta' zu erwähnen, die 1965 von Arp (Laboe) für uns gebaut, äußerst vielseitig im Nähbereich für die Forschung täglich eingesetzt wird. Sichau fuhr damals die Barkasse, Hauswald übernahm 1965 die 'Hermann Wattenberg', die dann Sichau nach dem tödlichen Unfall von Hauswald als Kapitän fuhr bis 1974 und dabei das Schiff in seiner Einrichtung - u.a. Heizung, Herd, Dusche etc. - noch weiter verbesserte. Die Barkasse übernahm damals Manthe, der das Fahrzeug noch heute einsatzfreudig und unentwegt fährt.

Das Schicksal von 'Hermann Wattenberg' stand dann nochmal auf des Messers Schneide, als die Fraunhofer-Gesellschaft wegen Einsparungen die Werkverträge mit der Besatzung nicht erneuerte und die Sachmittel für das Schiff strich. Auch hier gelang es Dietrich und

Krauß mit großer Unterstützung des Kuratoriums (Ranft), des Kultusministeriums (Girrus) und des Finanzministeriums des Landes Schleswig-Holstein, die Folgekosten von Schiff und Besatzung mit Landesmitteln wieder zu übernehmen, zumal eine Kostenteilung (50 % Land, 50 % Bund) wegen des überregionalen Charakters des I.f.M. Kiel erfolgte. Die Bundesregierung hatte nunmehr ein Mitspracherecht und strich uns sofort sowohl die Versicherungsprämie von 6000 DM für die Kaskoversicherung von 'Hermann Wattenberg' als auch die 40.000 DM hohe Kaskoprämie für maximal 2000.000 DM Totalschaden für 'Alkor' und hatte somit eine Summe von 46.000 DM eingespart, die nunmehr als Sachmittel für 'Hermann Wattenberg' eingesetzt werden konnten. Das Institut hieß jetzt: Institut an der Universität Kiel.

Für das Kuratorium sowie das Kultus- und Finanzministerium war der Forschungskutter 'Hermann Wattenberg', der trotz 'Ersatzbau' ALKOR nun wieder unverwüstlich in ihren Papieren auftauchte, ein rotes Tuch geworden. Ich fürchte und bedauere, ^{daß} wenn im Herbst 1976 die 'Poseidon' im Hafen der Meereskunde in Kiel festmacht, 'Hermann Wattenberg' nicht mehr zum Schiffsverband des Instituts für Meereskunde Kiel gehören wird.

Das wird bedeuten, daß dieses Schiff 'Hermann Wattenberg' ex 'Südfall', welches 30 Jahre für das Institut für Meereskunde fuhr und nicht aussieht wie ein Veteran, sondern von kleinen Altersgebrechen abgesehen wohlausgerüstet und gesund ist, von seinen Besatzungen gepflegt wird - wobei ich besonders den Steuer- mann Wirgenings erwähnen möchte, der heute das dienstälteste tätige Besatzungsmitglied des Instituts für Meereskunde ist nach rationellen Erwägungen aus der Kieler Meeresforschung ausscheiden muß, auch wenn sie noch ein Jahrzehnt ihren Dienst versehen könnte.

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 unvergessener Erinnerung.

Ich wünsche dem Schiff für die Zukunft stets 3 Fuß Wasser unter dem Kiel !

Kiel, im Juni 1976

Jens Old
Mörmin den 15. 6. 76



Abb. 1: K.F.K. "Südfall" 1946/47 an der stark beschädigten Holzbrücke im Blücherhafen Kiel



Abb. 2: Kapitän A6 und Rudergänger auf F.K. "Südfall", später "Hermann Wattenberg".
Hans Ohl 1946



Abb. 4: K.F.K. "Südfall" 1947/48
Maschinist Möller, Koch Stapelfeld, Bootsmann Bröms
(von links nach rechts)

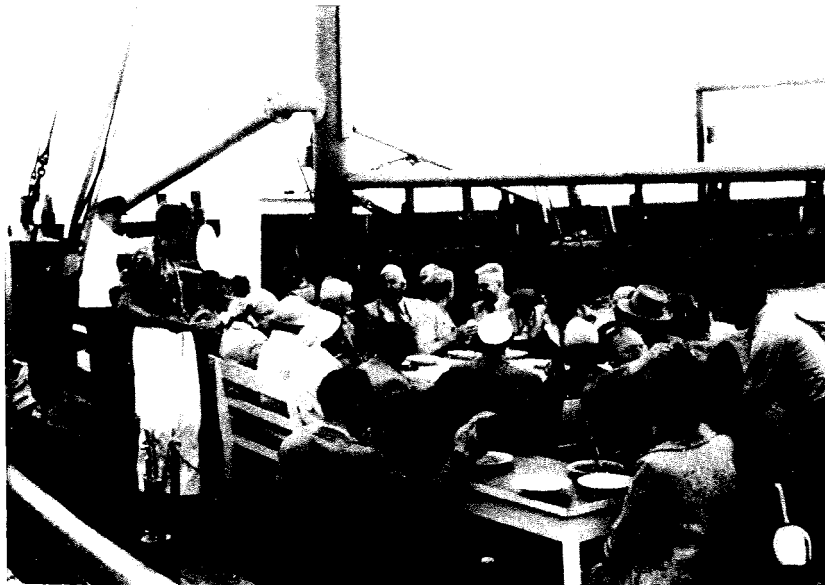


Abb. 5: Der Kulturausschuß des Kultusministeriums an Bord von "Südfall" im Hafen von Schilksee bei einer kräftigen Erbsensuppe (um 1950)



Abb. 6: Veteranen der "Südfall" (von links nach rechts): Prof. Krey, Bootsmann Bröms, Stud. Isländer, Doktorand Nooth, Maschinist Kupke, Wiss. Assistent Brockmus, Kapt. Ohl. Kniend: Koch Leonhard, Doktorand Banse (etwa 1952)



Abb. 8: Taufpatin Frau Wattenberg mit Kapitän Ohl am Tage der Taufe



Abb. 9: F.K. "Hermann Wattenberg" nach dem Umbau 1954

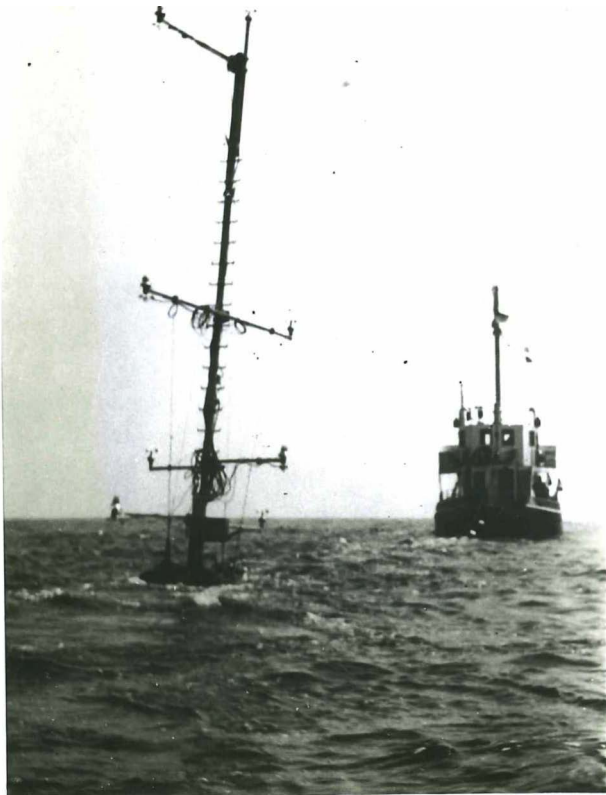


Abb. 10: Meteorologische Messungen der wassernahen Luftschichten in der Deutschen Bucht durch Prof. Brocks und sein Hamburger Team (1957)



Abb. 11: Messungen der wassernahen Luftschichten in der Deutschen Bucht bei Windstärke 6 und Dünung nach vorherigem Sturm aus NW (1957)



Abb. 12: F.K. "Hermann Wattenberg" im Südhafen von Helgoland. Treffen des Hamburger Meteorologischen-Teams mit dem Team der Ballonaufstiege der Bundesmarine an Bord. (1957)

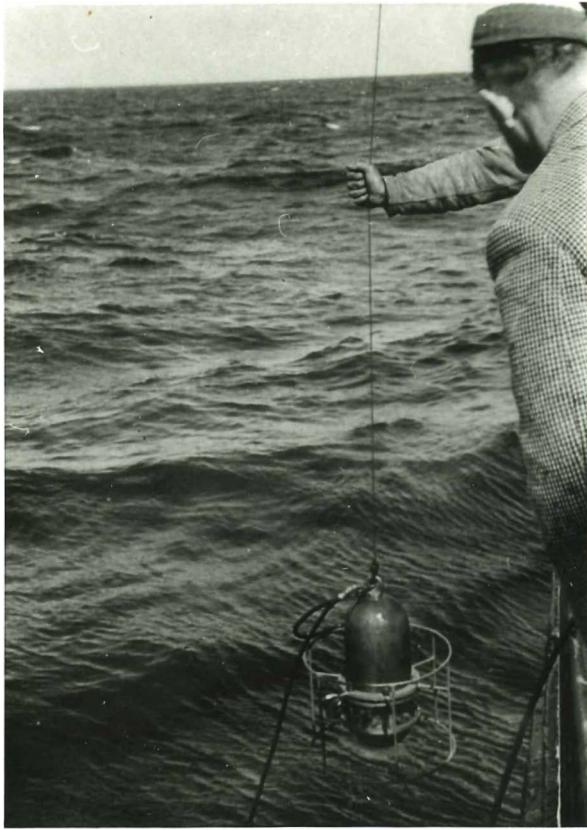


Abb. 13: Die Hinkelmann'sche
Bathysonde als Embryo
im Erprobungsstadium.
Um 1960



Abb. 14: "Blaue Stunde" der Schiffsversicherung.
Von links: Prof. Dietrich, Schneider
Von rechts: Kapt. Ohl u.a.