

Forschungs- und Vermessungsschiff "Meteor"

-Bauzustand der großen Atlantischen Expedition von 16.4.1925 - 2.6.1927-

Die "Meteor" wurde als Kanonenboot 'C' - Ersatz für die Boote der "Itis"-Klasse geplant und lief am 18.1.1915 vom Stapel. Da aufgrund der Kriegslage keine Auslandskanonenboote mehr benötigt wurden, hat man das Schiff nicht weitergebaut und den leeren Rumpf konserviert. 1919 übernahm die vorläufige Reichsmarine den Rumpf und schleppte ihn von Danzig zur Reichswerft nach Wilhelmshaven. Nachdem die alliierte Militärkontrollkommission den Umbau als Vermessungs- Forschungs- und Fischereischutzschiff genehmigt hatten, erfolgte der Weiterbau.

Der ursprüngliche Bauplan wurde z.T. grundlegend verändert. Auf Bewaffnung wurde verzichtet, das Aufbaudeck über die gesamte Schiffslänge durchgezogen, so daß dadurch mehr Raum für wissenschaftliche Einrichtungen geschaffen werden konnte. Es wurde nur noch ein Schornstein aufgestellt, da die Maschinenanlage verkleinert wurde und das Schiff eine Hilfsbesegelung erhielt. Aufgrund von Finanzierungsschwierigkeiten - es herrschte Inflation - wurde die "Meteor" erst am 15.11.1924 von der Reichsmarine in Dienst gestellt.

Parallel zum Ausbau des Schiffes wurden Überlegungen für die zukünftige Verwendung angestellt. Die Pläne einer zweijährigen Weltumsegelung oder einer dreijährigen Forschungsfahrt zur Untersuchung des Pazifiks mußten fallengelassen werden, da der Aktionsradius der "Meteor" aufgrund der mit Kohle betriebenen Dampfmaschine zu gering war. Eine Umstellung auf Ölfeuerung oder der Einbau einer Dieselmotorenanlage schied aus Kostengründen aus, so daß schließlich der Plan heranreifte, in einer zweijährigen Forschungsfahrt den Südatlantik zu erforschen.

Die "Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft" arbeitete nach Plänen von Prof. Dr. A. Merz ein Konzept für diese Expedition aus, die in 14 sogenannten Profilen zwischen Südamerika und Afrika den Atlantik untersuchen sollte. Das Projekt war interdisziplinär angelegt und ermöglichte Untersuchungen im Bereich der Ozeanografie, Meteorologie, Chemie, Physik und Biologie. Die dazu notwendige wissenschaftliche und technische Ausrüstung wurde beschafft, eingebaut und während einer Vorexpedition im Winter 1924 erprobt. Bei diesen Probefahrten stellte sich heraus, daß der Kohleverbrauch höher als erwartet war, so daß eine Reihe von Veränderungen vorgenommen werden mußte. So wurde u.a. die Besegelung verändert - am Fockmast wurden 3 Rahsegel angebracht - und die Kohlenbunker wurden vergrößert. Trotzdem erwies sich im Laufe der Expedition, daß der immer noch geringe Aktionsradius des Schiffes häufig zum Problem wurde, auch wenn möglichst viel unter Segeln gefahren und möglichst wenig Hilfsmaschinen betrieben wurde. So wurde z.B. das Ruder möglichst oft von Hand bedient, um Kohle zu sparen.

Zur Sammlung wissenschaftlicher Daten erwies sich die Reise als großer Erfolg, auch wenn ihr wissenschaftlicher Leiter, Prof. Merz, bereits im August 1925 während der Fahrt verstarb und der Kommandant der "Meteor", Fregattenkapitän Spieß nun auch noch die wissenschaftliche Leitung übernehmen mußte. Für seine überragende Leistung wurde der spätere Kapitän zur See von der Universität Kiel mit der Würde eines Ehrendoktors (Dr. phil.h.c.) ausgezeichnet.

Erstmals in der Geschichte der Meeresforschung wurden systematische Daten in einer solchen Vielzahl zusammengetragen und in einem mehrbändigen Gesamtwerk (28 Bände) veröffentlicht, daß sie die Grundlagen für die moderne Ozeanographie legten, die z.T. noch heute Gültigkeit haben.

Ihr eigentliches Ziel - das auch die für die damalige Zeit und wirtschaftliche Situation des Deutschen Reiches ungeheure Investitionssumme erklärt - erreichte die Expedition jedoch nicht: Motor des gesamten Unternehmens war die Idee zu untersuchen, ob es ökonomisch sinnvoll und möglich sei, aus dem Meerwasser Gold zu gewinnen, um damit die riesigen Reparationszahlungen zu leisten, die dem Deutschen Reich von den Siegermächten nach dem Krieg auferlegt worden waren.

Mitglied der Meteorkommision und damit maßgeblich beteiligt an der Planung und Vorbereitung des Unternehmens war Geheimrat Prof. Dr. Huber. Huber war ein bekannter und erfolgreicher Chemiker, dem es gelungen war, Stickstoff zur Düngemittel- und Sprengstoffproduktion synthetisch aus der Luft zu gewinnen, und damit während des Krieges das Kaiserreich unabhängig von ausländischen Stickstofflieferungen zu machen.

Als Direktor des Kaiser-Wilhelm-Instituts für Physikalische und Elektrochemie hatte Huber die Idee entwickelt, daß es möglich sein müsse, Gold in größeren Mengen aus dem Meerwasser zu gewinnen. Es gelang ihm, einflußreiche Kreise in Regierung und Marineleitung für diese Theorie zu gewinnen, so daß die Meteor-Expedition mit dazu dienen sollte, diese Theorie auf ihre praktische Umsetzung zu überprüfen. Es stellte sich jedoch bald heraus, daß aufgrund von Meß- und Rechenfehlern diese Vorannahme falsch und der Goldgehalt im Meerwasser wesentlich geringer als angenommen war, so daß eine wirtschaftliche Gewinnung nicht realisierbar war.

Dieser Aspekt der Meteorexpedition wurde damals streng geheim gehalten und ist bis heute kaum bekannt geworden.

Nach der großen Atlantischen Expedition unternahm die "Meteor" noch weitere Forschungsreisen. Sie wurde mehrfach umgebaut, die Besegelung entfernt, Dieselantrieb und ein 8,8 cm Geschütz eingebaut. Während des 2. Weltkrieges war die "Meteor" vor Dänemark und Norwegen als Flaggschiff des Befehlshabers der Sicherungstreitkräfte Ostsee im Einsatz, war von 1942 bis 1945 stationäres Führerschiff eines Küstensicherungsverbandes in Aarhus und wurde 1945 an die Sowjetunion ausgeliefert, die es als Vermessungsschiff "Ekwator" wieder in Dienst stellte. Noch 1972 wurde die frühere "Meteor" als Wohnschiff PKZ - 34 in einem russischen Ostseehafen gesehen. Damit verliert sich ihre Spur.

Jürgen Quetting