

Kap. Herzig

Institut für Meereskunde
Institutsleitung

Warnemünde, den 29.6.1971

~~FAHRTBERICHT~~
FAHRTBERICHT

Nr.: 5 / 71

zum Jahresauftrag

- 1. Schiff: "Alexander v. Humboldt"
- 2. Auslauftermin und -hafen: 25. 3. 1971 Rostock
- 3. Einlauftermin und -hafen: 25. 6. 1971 Rostock
- 4. Arbeitsgebiet: Zentralatlantik

5. Verantwortliche Abteilung: 1 Bereich II
 Forschungsgruppe: 1
 Arbeitsgruppe: 1

6. Stationsplan: siehe Anlage 1 (..... Seiten)

7. Kapitän: G. Herzig

8. Wissenschaftlicher Fahrtleiter: Dr. Nehring

9. Fahrtteilnehmer:

- | | | | | |
|---|----------------------------|---------------------|----|-----------------------|
| 1 | Dipl.-Met. Wolf | stellv. Fahrtleiter | 7 | Hilfstechn. Hahn |
| 2 | Dipl.-Biol. Kaiser | | 8 | Stud. rer.nat. Köhler |
| 3 | Dipl.-Geophys. Dr. Kremser | | 9 | Stud. rer.nat. Weber |
| 4 | Techniker Wachs | | 10 | |
| 5 | Techniker Nielsen | | 11 | |
| 6 | Techniker Mehlhorn | | 12 | |

10. Arbeitsaufgaben (Kurzbezeichnung):

Untersuchungen zum Produktionspotential des Zentralatlantik
(Vertrag Nr. 5/70)

11. Meßprogramm: siehe Anlage 2 (..... Seiten)

12. Sonstige Aufgaben:

13. ~~Stützpunkt~~ Versorgungshäfen: Casablanca (9./10.4., 15.-17.6.71),
Dakar und Freetown (18.-20.5.71)
(27.-29.4.71)

14. Fahrtänderungen entscheidet der Fahrtleiter eigenverantwortlich in Abstimmung mit dem Kapitän. Vor Beginn der Fahrt ist für alle Expeditionsmitglieder eine Arbeitsschutzbelehrung durchzuführen und im Arbeitsschutzbuch des Schiffes aktenkundig zu machen. Der Fahrtleiter ist für ordnungsgemäße Aufbereitung der Meßwerte und deren termingerechte Weiterleitung an die zuständigen Mitarbeiter verantwortlich.

Für ozeanographische Meßfahrten sind die Richtlinien lt. Anlage 3 für die Protokollführung verbindlich.

15. Besondere Bemerkungen:

Die Untersuchungen wurden entsprechend dem Programm vom 5.3.1971 durchgeführt.

Infolge Ruderschadens mußte das Schiff vorübergehend nach Rostock zurückkehren (30.3. - 1.4.1971), wodurch sich die Verschiebung im Zeitplan ergab.

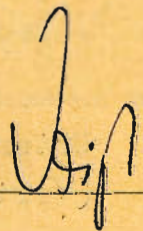
~~Dr. Nehring~~

Durchgeführt ¹

Dr. Nehring

~~Kenntnis genommen~~

Kenntnis genommen ¹



Warnemünde, d. 29.6.1971

Verteilerschlüssel:

- 1) Fahrtleiter (A, B, 1, 2, 3)
- 2) Kapitän (A, B, 1, 2)
- 3) Institutsdirektor (A, B, 1, 2)
- 4) Gruppenleiter Schiffe (A, 1)

- 5) stellvertretender Institutsdirektor (A, B, 1, 2)
- 6) stellvertretender Institutsdirektor (A, B)
- 7) Abteilung Kader/Bildung (A)
- 8) z. d. A. (A, B, 1, 2)

¹ Nichtzutreffendes streichen

A = Fahrauftrag (8x) B = Fahrtbericht (6x)

Anlagen: 1 (6x), 2 (5x), 3 (1x)

Betr. : Geräteverluste

Am 19.4.1971 gingen zwei Thermometerkipprahmen, jeweils bestückt mit einem geschützten und zwei ungeschützten Thermometern, verloren. Die Gründe hierfür lassen sich nicht mehr genau rekonstruieren. Vermutlich wurden die Rahmen durch das aufprallende Fallgewicht vom Draht abgeschlagen, weil die Klemmvorrichtungen nicht mehr im besten Zustand waren.

Unter ungünstigen Arbeitsbedingungen (Windstärke 6 - 7 Bft.) gingen außerdem drei weitere geschützte und 5 ungeschützte Tiefseekippthermometer, teils infolge Anschlagens der Wasserschöpfer an die Bordwand, teils durch das Herausfallen eines Thermometerkipprahmens aus der Halterung, zu Bruch.


Während der Arbeiten gingen weiterhin 18 Fallgewichte verloren, teilweise infolge Bruchs des Haltedrahtes.

Schließlich haben sich während der Arbeiten im Unterstromgebiet 2 Flügel von den Strommessern losgedreht und sind verlorengegangen.

Zusammenstellung aller Verluste:

2 Stück	Thermometerkipprahmen
18 "	Fallgewichte
9 "	Tiefseekippthermometer Form B -2 bis +30° C
5 "	Tiefseekippthermometer Form A -2 " +30° C
2 "	Strommesserflügel

An Bord, den 19.6.1971


Dr. D. Nehring
Fahrtleiter