

## Wie entsteht eine meereskundliche Sammlung? Impressionen einer Forschungsreise

Günther Behrmann

Wie kommt man zu Ausstellungsmaterial?

Die beste und einfachste Methode ist die: Man gehe zum Direktor und bitte um die Bewilligung einer Dienstreise zum Sammeln von Material zur Vervollständigung der Schausammlung. Wenn der Direktor die Reise für vier Wochen Aufenthalt an der Adria oder der Küste des Roten Meeres genehmigt, werden der Verwaltung die entsprechenden Wünsche vorgetragen und Reisegeld, Spesen und Verbrauchsmaterial in Empfang genommen. Benötigt werden: 1 große Wanne (etwa 450 l Inhalt) zum Aufbewahren großer Tiere, 4 Gefäße mit einer großen Öffnung, 60 l, 10 Gefäße, 10 l, 10 Gefäße, 5 l, 100 Weckgläser, 100 kleine Plastikflaschen, 200 bis 300 ganz kleine Gläser, 100 l Formol, 200 l Alkohol, 5 kg Magnesiumchlorid, 5 kg Magnesiumsulfat, Zettel, Bleistifte, Filzschreiber, Zentimetermaß, Handtücher, Pflaster, Seife, Zahnbürste, Siebe, Schüsseln, Eimer, Plastikbeutel, Präparierbesteck und Jod, Stecknadeln und Pappe, Bücher und, und, und . . .

Wenn man sich auf eine Expedition vorbereitet, bei der ein anderer für das leibliche Wohl zu sorgen hat, hat man genug gepackt. Muß man aber noch fürs eigene Leben sorgen, beginnt das Packen erst. Hierbei sollte man besonders auf die kleinen Dinge achten, wie Nähnadeln, Knöpfe, Heftpflaster und Toilettenpapier.

Ist also der Etat des Instituts entsprechend groß und die Dienstreise gewährt, ist alles verpackt, so kann es auf die Reise gehen. Wenn aber kein Geld für diese Zwecke zur Verfügung steht, wenn alle Quellen erschöpft sind, was dann?

Eine Sammelreise ohne starke finanzielle Unterstützung benötigt eine lange Anlaufzeit. Zunächst muß Kontakt gesucht werden zu Wissenschaftlern, die häufiger Expeditionen unternehmen. Es gibt einige Institute in der Bundesrepublik, deren Forschungsaufträge laufend Fahrten in alle Meere der Welt erfordern, und die über große seegehende Schiffe verfügen. Hier muß man leise anklopfen. Mit einem schnell noch angefertigten Präparat von der letzten Expedition als Mitbringsel werden die Wünsche vorgetragen, und meistens findet sich eine Möglichkeit, den Präparator als Hilfsknecht für eine Expedition anzuheuern, bei der er dann neben seinen eigentlichen Aufgaben auch noch anderen Mitreisenden behilflich sein muß. Da der Staat sparsam mit Steuergeldern umgeht, wenn es sich um wissenschaftliche

oder museale Belange handelt, ist ein Mäzen wichtig, der bereit ist, auf diesem Gebiet hilfreich einzuspringen.

Bei der ersten Absprache einer solchen Expedition, und zwar geht sie diesmal in das Nordmeer nach Island, muß ich erfahren, daß für eine Suche von Sammlungsmaterial keine Netze von der Schiffsleitung zur Verfügung gestellt werden können. Die Materialsuche muß ja in Gebieten durchgeführt werden, die von der Fischerei gemieden werden, da der Boden zu uneben ist und die Gefahr besteht, daß die Netze zerrissen werden oder gar verlorengehen. Solch ein Netz kostet mehrere tausend Mark, mit dem dazugehörigen Netzgeschirr sogar 30 000 DM. Es bleibt mir also nichts weiter übrig, als mir Netze zu besorgen, die abgesetzt, d. h. für die Fischerei unbrauchbar geworden sind, und die in keinem Inventarbuch mehr erscheinen.

Ein gutes Präparat öffnet so manche Tür, so nehme ich mir wiederum eines und gehe damit zu einem Institut, das über große Mengen Netzmaterial verfügt.

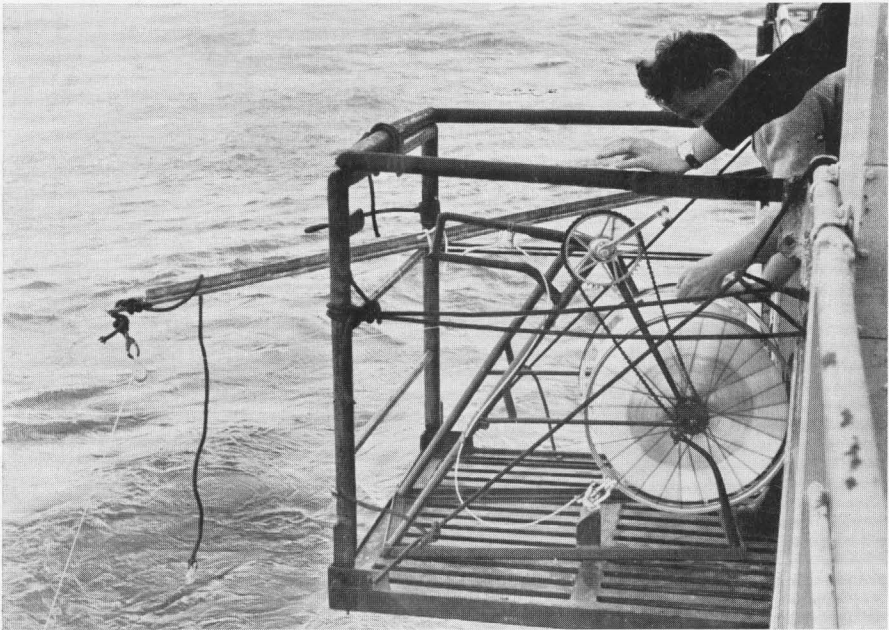
Der Netzmacher, ein freundlicher und hilfsbereiter Mann, erklärt sich gerne bereit, etwas abzugeben, aber auch er kann nicht über Dinge verfügen, die ihm nicht gehören. Ich bekomme die Adresse des verantwortlichen Mannes, und ein kurzer Brief meines Chefs mit der Bitte um Amtshilfe leitet alles weitere in die Wege. Ich berichte dem Netzmacher, daß ich Korallen im Nordmeer fischen will, und zwar in einem Gebiet, das bisher von Fischern gemieden worden ist, weil alle Netze zerreißten. Meine Ideenzeichnung wird von dem erfahrenen Mann umgezeichnet. Von Etatmitteln werden Drahtseile und andere Zubehörteile gekauft, und der Netzmacher beginnt mit der Arbeit. Um Korallen vom Meeresboden zu holen, sind ungeheure Kräfte notwendig. Das Netz muß dementsprechend aussehen. Das stärkste Netz wird doppelt genommen und zusätzlich mit starkem Tauwerk verbunden. Die Netzöffnung wird sehr klein gehalten — zwei mal zwei Meter — die Netzflügel zwei mal drei Meter. Eine starke Kette soll noch als Vorläufer angearbeitet werden, der die Korallen vom Boden oder von den Steinen abreißen soll, so daß das Netz nur als Sammelbeutel dient. Diese Kette wirft neue Schwierigkeiten auf, denn ich habe sie nicht. Hier weiß aber der Chef Rat. Er ruft einen befreundeten Werftdirektor an, und dieser erklärt sich bereit zu helfen. Pünktlich um 8 Uhr stehe ich am anderen Morgen beim Pförtner vor dem Werksgelände. Dann spreche ich mit dem Direktor, und er führt mich zu einem riesigen Schrotthaufen, auf dem ich entdecke, was ich suche. An der Kette hängen jedoch noch einige Tonnen Eisen, so daß zunächst eine Schweißkolonne erscheinen muß. Leider hindern andere schwere Eisenteile die Schweißer daran, an die Schweißstelle zu gelangen. Zufällig fährt ein Kran vorbei. Ein kurzes erklärendes Gespräch, und der Kran beginnt mit der Arbeit. Während kurze Zeit später der Kran seinen Weg fortsetzt, sind die Schweißer bereits dabei, die Kette von den Eisenteilen zu trennen. Als die Sirene das Zeichen zur Frühstückspause gibt, ist auch das überstanden. Mit einem kurzen Blick zum Unterboden heben wir die Kette in unseren Dienstwagen. Netz und Kette werden verbunden, und ich habe eine Sorge weniger.

Nun fehlt aber noch ein weiteres Netz, ein größeres, welches zum Fischen am Grund geeignet ist. Nach vergeblichen Anfragen bei einigen Fischdampfer-Reedereien er-

halte ich eine Zusage bei der Norddeutschen Hochseefischerei. Diese Firma hat den Heringsfang aufgegeben und noch gute Netze liegen. Das für mich bestimmte ist ein sehr langes Netz für kommerziellen Fang, für mich viel zu groß, außerdem hat es schon eine Reise hinter sich und einige Löcher.

Aus den Gesichtern der Netzstricker sehe ich, wie trocken die Luft auf dem Netzboden ist; dem helfe ich ab. Zwei Tage später können wir das Netz abholen.

Erleichtert betrete ich wieder meine Werkstatt, zufrieden mit mir und glücklich über die Welt, die, im Augenblick wenigstens, voll freundlicher und hilfsbereiter Menschen ist.



Ein Brief liegt auf meinem Arbeitsplatz, er ist von einer anderen Reederei: „Aufgrund Ihrer Anfrage teilen wir Ihnen mit, daß wir Ihnen gerne behilflich sind. Wir bieten Ihnen ein 1 : 3 wertgemindertes Netz zum Preise von DM 2000,— an, zuzüglich Mehrwertsteuer.“ Für dieses freundliche Angebot bedanke ich mich höflich. In der Metallwerkstatt ist inzwischen eine Dredsche angefertigt worden. Die Grundidee stammt von einem Meeresforscher namens Agassis. Da seine Erfindung aber nicht für die raue Nordsee gebaut war, zerriß immer wieder das Netz und verbog sich der Eisenrahmen. Ich habe die Dredsche etwas umkonstruiert und zittere nun bis zum Einsatz, bei dem sich zeigen wird, ob meine Konstruktion auch wirklich vorteilhafter ist.

Nun habe ich das ganze Expeditionsmaterial zusammen, und die Reise kann beginnen.

Haben Sie schon einmal Reisefieber gehabt? Expeditionsfieber ist schlimmer! Immer wieder sehe ich mein Gepäck durch, ob ich auch an alles gedacht habe und bin sicher, doch noch verschiedenes vergessen zu haben.

Das Schiff wird beladen. Mit sehr deutlichen Worten über meine Ausrüstung werde ich von der Mannschaft begrüßt und mit Hohn und Spott übergossen. Ich wage keine Widerrede, verschwinde in meiner Kabine und packe meine Sachen aus. Das Reisefieber erreicht seinen Höhepunkt als wir ablegen. Alle Mitreisenden sind an Deck und winken mit gemischten Gefühlen ihren Angehörigen zu. Die Stadt entschwindet unseren Blicken, und wir gehen unter Deck, denn ein eisiger Ostwind weht. Alte Seehasen liegen schon in der Koje, schlafend oder lesend, die Neulinge sausen durchs Schiff, um es zu erkunden. Überall findet man fröhliche Menschen. Der Wetterbericht, von einem guten Bordmeteorologen selbstgebastelt, verspricht gutes Wetter: Wind 4—5, Temperatur  $-3^{\circ}$ , Tendenz: Wind abnehmend und langsame Erwärmung der Luft.

Der Fahrtleiter und der Kapitän bitten zu einer Arbeitsbesprechung. Alle mitfahrenden Forscher haben ihr Programm und ihre Stationen vorher aufeinander abgestimmt, unter Umständen hat der Fahrtleiter jedoch die unangenehme Aufgabe, alles wieder umzuändern.

Freundlich erklärt uns der Kapitän, was wir an Bord tun dürfen und was nicht. Er selbst verspricht alles zu tun, daß die Fahrt ein voller Erfolg wird. Nach einem kleinen Begrüßungstrunk hat der Fahrtleiter das Wort. Nacheinander hört er sich die Sonderwünsche der einzelnen Fachgruppen an und versucht sie mit dem schon bestehenden Programm in Einklang zu bringen. Am Ende stellt sich dann heraus, daß die Fahrt mindestens doppelt so lang sein müßte. Also muß hier und dort gestrichen werden, wobei der Fahrtleiter bemüht ist, diese und jene Arbeit miteinander zu vereinbaren. Bald rauchen die Köpfe mehr als die dicken Zigarren. Zum Schluß sind alle Wünsche berücksichtigt und die Zeit gerecht verteilt. Mir selbst stehen 24 Stunden zur Verfügung. Das klingt nicht viel für einen Außenstehenden, doch für mich ist es genug, und ich hoffe, mein Programm voll erfüllen zu können. Beim Abendbrot können wir dann die Kochkunst des Schiffkochs bewundern, er ist ein Meister seines Fachs, und die Seefahrt macht hungrig.

Doch einige sind schon vorsichtig beim Essen. Eine Tasse Tee und ein Zwieback — und schon sind sie wieder aus der Messe verschwunden. Mein Appetit ist ungebrosen, denn ich habe ja schon Seebeine bei den Fahrten mit dem Kutter unseres Instituts bekommen. Nach dem Abendbrot sieht man kleine Gruppen zusammensitzen, einige spielen Skat, doch ich krame in meinen Sachen herum, mische Formol, Alkohol und mache noch viele Dinge, die noch tagelang Zeit hätten; das Reisefieber verläßt mich nur langsam. In der Koje schlafe ich sofort und lasse drei meiner Kollegen fröhlich weiterskatzen . . . 18 — 20 — 2 . . .

Ich wache auf, alles ist ruhig, draußen ist es dunkel, ich fühle, wie sich das Schiff bewegt: 4 Meter hinauf, 4 Meter hinunter. Sofort schlafe ich wieder ein. Ein kräf-

tiger Schlag auf die Bordwand, und ich bin abermals wach. Jetzt ist es schon taghell, und in den Bulleys kringeln sich die Wellen. Nach einem kräftigen Schlag geht das Schiff abwärts wie ein Fahrstuhl, um gleich danach wieder oben zu sein. Mühsam krabbele ich aus der Koje und mache mich mit einer Dusche frisch. Das Rasieren fällt weg, doch die Zähne müssen geputzt werden. Dies alles ist leichter gesagt, als getan. Es geschieht nur einhändig, denn mit der anderen Hand muß man sich festhalten.



Beim Frühstück finde ich nur noch wenige vor. Auch ich beeile mich, biete meinem Magen eine warme Milchsuppe an, eine Tasse Tee und ein Butterbrot. Auf gebratene Würstchen verzichte ich und gehe an Deck. Hier sieht die Welt schon viel besser aus, und die frische Luft fordert zum kräftigen Durchatmen auf. Wolkenfetzen überjagen unser Schiff, und ab und zu leckt ein Brecher über die Reling. Ich steige auf die Brücke, um mir die bewegte See von oben anzusehen. Der Wetterbericht von gestern liegt noch auf dem Steuerpult. Wind 1—2! Der Kapitän betritt die Brücke und sieht meine Lektüre. Er zückt den Bleistift, streicht die Zwei durch und schreibt hinter die Eins eine Null! Ein wenig später erscheint der Meteorologe, nimmt seinen Bericht von gestern und legt einen neuen hin.

Mitleidiges Lächeln auf aller Munde: „Metrolüge!“

Das Schiff zieht weiter seine Bahn. Mir ist ein wenig drückend in der Magengend, aber noch schmeckt die Pfeife. Zum Abendessen erscheinen nur noch wenige,

die meisten liegen in ihrer Kojen und opfern dem Gott der Meere. Auch ich lege mich hin, denn so ist die Seefahrt am besten zu vertragen. Nach einer harten Nacht sind wir am anderen Morgen im Schutze der schottischen Küste. Der Wind hat merklich nachgelassen, und auch die See hat sich beruhigt. An Bord herrscht wieder gute Stimmung. Das Schiff soll durch die Färöers fahren, und alles ist auf dieses Erlebnis gespannt. Langsam gleitet das Schiff durch die Inselgruppe. Immer enger wird die Durchfahrt. Rechts und links erheben sich die steilen, grasbedeckten Abhänge. Ein kleines Dorf kommt in Sicht, neun Häuser kauern sich eng aneinander, als wollten sie sich gegenseitig gegen die Unbilden der Natur schützen. Ein Wasserfall in der Nähe sieht wie Lametta am Weihnachtsbaum aus. Überall gibt es nackte Felsen, die senkrecht ins Meer stürzen; sie werden von vielen kreischenden Vögeln bevölkert.

Plötzlich schüttelt ein Fallwind das Schiff, begleitet von Hagel und Schneeregen. Nach wenigen Minuten ist es wieder vorbei, und wir gehen wieder an Deck. Die Durchfahrt ist noch enger geworden. Über uns spannt sich eine Hochspannungsleitung. Jetzt können wir auch die bekannten Färöerschafe entdecken, jene Schafrasse, die im Laufe der vielen Jahre durch das ständige Gras an steilen Berghängen ganz kurze Vorderbeine entwickelt hat. Das Gras mit den kurzen Vorderbeinen ist viel bequemer. Der Fahrtleiter erklärt noch mehr anatomische Einzelheiten und berichtet, daß bisher noch kein Skelett dieser seltenen Schafrasse in unseren Instituten vorhanden ist. Leider können wir sie nicht fotografieren, weil die Entfernung noch zu groß ist. Wir nähern uns dem Ende der Durchfahrt und können schon das Tor zum Atlantik erkennen. Hier, an den bis zu 300 m senkrecht aufsteigenden Hängen brüten die Bastöpel, jene stolzen Vögel, die uns durch ihre kühnen Stürze ins Meer immer wieder in Erstaunen versetzen.

Die Betrachtungen werden durch die sich ändernden Bewegungen des Schiffes unterbrochen. Der steife Nordwestwind, der über den Atlantik fegt, greift kräftig in die Wanten. Schnell schlucke ich eine Tablette gegen Seekrankheit, aber zu spät, es hat mich schon erwischt! Was nun kommt, möchte ich nicht näher beschreiben, ich wünsche es nur meinem ärgsten Feinde. Ich versuche den schadenfrohen Gesichtern der Kollegen auszuweichen, während ich in meine Kojen schleiche. Heftige Kopfschmerzen stellen sich ein, und der Schiffsarzt sieht nach mir. Er verabreicht mir etwas, was in der Bordsprache „Torpedo“ genannt wird und empfiehlt mir, ein Glas Salzwasser zu trinken. Eifrig eilt mein Kollege sofort von dannen und kommt mit einem Glas halb und halb zurück: halb Salz, halb Wasser. Wirklich lassen nach kurzer Zeit die Kopfschmerzen nach, und der Schlaf nimmt mir alle Krankheit. Langsam erwache ich. Ich fühle mich ganz schwerelos, doch im nächsten Moment bin ich schwer wie ein Bleiklumpen. Das Schiff stampft. Ein Blick auf die Uhr zeigt, daß es 2 Uhr nachts ist. Mit schweren Gliedern versuche ich mich zu erheben. Mein ausgestreckter Fuß trifft auf etwas Nasses, Kaltes, was sich durch die Berührung in Bewegung setzt: Das Salzglas. Der andere Fuß tritt auf etwas Weiches, Wollenes: Mein Pullover. Im Licht der Kammertürspalte sehe ich, daß meine Schubfächer und der Spind ihren Inhalt freigegeben haben. Auf allen vieren kriechend, stopfe ich alles wieder hinein. Es sind aber nur meine Sachen, die sich selbständig gemacht haben, und es wird mir nun klar, warum der Kollege soviel Zeit zum Einräumen

verwandt hat. Von meiner Kammer bis zur Toilette sind es nur zwei Schritte. Im falschen Augenblick lasse ich das Geländer los und schon kommt mir die gegenüberliegende Wand entgegen. Der Lichtschalter trifft mein Auge . . . 8, 9, aus! Während ich Halt suche, um senkrecht zu sterben, öffnen sich die Kammertüren. An der liebevollen Behandlung merke ich, wie schlimm ich aussehe. Da auch der Arzt jetzt seekrank ist, greifen die Kollegen zur Selbsthilfe. Narkotika haben alle sofort zur Hand, man wäscht vorsichtig das Blut ab, Jod fließt und mit der Bemerkung: „Alles halb so schlimm“, werde ich entlassen. Ich möchte ein wenig frische Luft atmen und gehe nach oben. Die Luke wird mir gleich aus der Hand gerissen, und ehe ich sie wieder habe, jagt ein Brecher über Deck. Meine Spuren ziehen sich durch das ganze Schiff. Bei jedem Auftreten schwappt das Wasser aus meinen Schuhen. Ich rolle mich in meiner Koje zusammen und finde schnell Schlaf. Heftiges Rütteln läßt mich erwachen: „Frühstück!“ Der Wind hat sich beruhigt und die Sonne scheint wieder. Kurze Zeit später ertönt durch den Bordlautsprecher: „Westermänner in Sicht, Naturfreunde und Forscher können fotografieren.“ Jetzt rattern auch die Winden, das erste Netz wird ausgesetzt, jetzt gibt es Arbeit. Um 9 Uhr, nach zwei Stunden Schleppzeit, ist der erste Hol an Deck. 5 Korb Köhler, 7 Korb Rotbarsch, ein paar Leng, Rochen und einen Hering. Ein seltener Fang, denn der Hering ist aus der Nordsee fast ganz verschwunden. Der Grund ist noch nicht genau zu sagen. Für mich sind im Netz ein paar Seesterne, Seeigel und Schwämme hängengeblieben, nichts Besonderes und dazu schlecht erhalten. Um 11 Uhr ist der zweite Hol oben und so geht es weiter, alle zwei Stunden — 12 Stunden lang. Am dritten Tag hat der Fahrleiter einen Hol in 700 m Tiefe angekündigt und mir gleichzeitig allerhand Versprechungen gemacht, was es da unten alles Schöne für mich gibt. Voller Erwartung stehe ich auf der Brücke, um gleich ins Netz sehen zu können. Ein kleiner Ruck läßt das Schiff erzittern, und die Kurrleine schlägt an Deck. Maschine stoppt, dann halbe Fahrt, das Schiff wendet langsam, und die Winde beginnt das Netz einzuholen. Nach einer halben Stunde kommen die Scherbretter, ein paar Leinen und sonst nicht mehr viel an Deck. Die Tiefe hat ihre Geheimnisse für sich behalten, und ich bin um eine Enttäuschung reicher. Eine Wiederholung dieses Netzzuges ist nicht möglich, die Zeit drängt, und wir müssen weiter. Zweimal 12 Stunden fischen wir noch weiter, dann laufen wir in Rejkjavik ein. Rejkjavik, die Hauptstadt Islands, liegt unter einer dicken Schneedecke, trotzdem freuen wir uns alle, festen Boden unter den Füßen zu haben. Zunächst erledigen wir unsere Post, dann schließt sich ein Stadtbummel an. Nachmittags begeben wir uns zu einem der schönen Bäder Rejkjaviks. Die warmen Quellen sollen ein Labsal sein für seegeprüfte Glieder. Die Sonne meint es gut mit uns, und der Schnee kühlt uns nach einem Bad bei 42 Grad schnell wieder ab.

Am nächsten Morgen kommt ein isländischer Kollege an Bord, und schon geht es weiter. Zehn Tage lang wird jetzt Tag für Tag gefischt, die gefangenen Fische werden gemessen, gewogen, bekommen eine lustige Marke angebunden und werden wieder ins Meer geworfen. Von anderen Fischen werden Blutproben genommen. Ich fische mir heraus, was im Netz übriggeblieben ist. Eines Tages ist ein herrliches Gorgonenhaupt in einem Korallenweig mit nach oben gekommen; viele Arten von Schwämmen habe ich auch schon in meinen Gefäßen, ebenso einen großen

Tintenfisch und viele Moostierchen (Bryozoen) und Seegurken. Am sogenannten „Schneemann“ vorbei dampfen wir nach Norden, doch bald wird die Fahrt durch Treibeis behindert, und dann sind wir im Packeis und müssen umkehren. Ein heftiger Sturm ist im Anmarsch, und wir suchen in einem Fjord Schutz. Am nächsten



Morgen ist er vorüber, und wir fahren langsam zurück, kreuz und quer fischend. Wieder laufen wir Reykjavik an, und diesmal hat uns der isländische Kollege eingeladen, mit seinem Wagen ein Stück von Island kennenzulernen. Er besitzt einen Landrover mit Allradantrieb, aus welchem Grund merken wir schon bald nachdem wir die Stadt verlassen haben. Rechts und links der Straße häuft sich vulkanisches



Trümmergestein, so wie es irgendwann aus einem Vulkan geschleudert worden ist. Ab und zu steigt aus diesen Trümmern eine feine weiße Rauchfahne zum Himmel. Ein lautes, rauchendes und zischendes Geräusch läßt mich die Nähe einer starken Dampfquelle vermuten. Es dauert jedoch noch mehr als sieben Kilometer, bis wir die Quelle erreichen. Überall um die heiße Quelle brodeln und zischen der Boden, überall sprüht schwefelhaltiger Dampf aus vielen kleinen Löchern; so stellt man sich den Eingang zur Hölle vor. Auf der Heimfahrt sahen wir den austretenden Dampf noch mehr als 30 Kilometer weit.

Die schönen Stunden vergehen leider sehr schnell, und wir müssen Abschied nehmen. In zwei Tagen soll mein neues Netz ausprobiert werden, und wenn ich an die Meinung der erfahrenen Bordbesatzung denke, werde ich doch ein wenig unsicher und aufgeregt.

Endlich ist es soweit, und das Netz wird ausgesetzt. Durch das Echolot wissen wir, daß der Boden hier sehr felsig ist, mit steilen Abhängen, die, so hoffe ich, mit Korallen bewachsen sind. Bei 280 m ist das Netz auf Grund, und langsam wird es wieder eingezogen. 20 Minuten später ist es an Bord gehievt, randvoll mit Korallen. Ein zweiter Hol ist genauso erfolgreich, und ich bedanke mich, mehr brauche ich nicht. Das Schiff fährt in Richtung Heimat, und meine Arbeit beginnt.

Zunächst nehme ich erst mal alle schnell vergehenden Tiere aus den Korallen heraus und konserviere sie. Immer wieder mache ich mir zwischendurch Aufzeichnungen, wo ich welches Tier gefunden habe und wie es in oder an den Korallen gegessen hat. Danach werden die Korallen gründlich gesäubert und aussortiert. Mehr als die Hälfte werfe ich wieder über Bord. Ich habe davon ja in Hülle und Fülle und kann mir die besten Stücke aussuchen. Am Ende bleibt noch eine ganze Tonne übrig und dies, glaube ich, ist mehr als ich für ein Diorama benötige. Nun sind alle meine Gefäße gefüllt, und die letzten Tage kann ich beruhigt die Seefahrt genießen und mich den guten Mahlzeiten des Smutjes widmen. Später mußte ich feststellen, daß ich trotzdem in den vier Wochen dreieinhalb Kilo abgenommen habe. Zuhause werde ich schon ungeduldig erwartet, und als alles von Bord ist, beginnen meine Mitarbeiter sofort mit dem Sortieren und dem Präparieren.

Zunächst werden erst einmal soviele Fische wie möglich fixiert und vorpräpariert. An einem Tisch sitzen zwei Schülerinnen, um die vielen kleinen Moostierchen zu reinigen und zu sortieren. Ein Mitarbeiter wäscht mit einer Schülerin die Korallen aus und entfernt Hunderte von kleinen und großen Würmern, die darin Schutz gesucht haben. Nach einer Woche liegt alles Mitgebrachte in der dafür vorgesehenen Präparationsflüssigkeit, und bei den ersten Präparaten beginnt schon die letzte Phase der Präparation. Als erstes werden die Seesterne und Seeigel ins Magazin getragen, wo ich eine Sammelstelle für alle Präparate eingerichtet habe, bis sie zur Ausstellung gelangen. Danach kommen die ersten, einfach zu präparierenden Schwämme dran. Zwei Wochen später sind die Korallen für die Ausstellung fertig und danach die komplizierteren Schwämme. Seerosen, Seegurken und Seemose folgen, und Krebse, Seepocken und Muscheln nehmen eine weitere Woche in Anspruch. Während die Fische und Weichtiere von Bad zu Bad gebracht werden, wird das liegengeliebene Material aufgearbeitet. Nach 5 Monaten ist alles präpariert,

und der Aufbau des Dioramas und der Sammlung kann beginnen. Allerdings müssen vorher die Stücke noch bestimmt und katalogisiert werden, was noch einen weiteren Monat dauert.

Hierbei stellt sich heraus, daß es eine sehr erfolgreiche Expedition war, wie sie nur selten vorkommt, denn oft lassen uns Sturm und andere unvorhergesehene Ereignisse leer nach Hause gehen.

#### Z u s a m m e n f a s s u n g

Der Autor berichtet von einer Expedition, die er zur Erstellung einer meereskundlichen Sammlung mitgemacht hat. In allen Einzelheiten werden die Reisevorbereitungen und der Reiseverlauf sowie die anschließende Verarbeitung des Materials geschildert.

#### S u m m a r y

The author took part in an expedition to collect some material for an oceanographic exhibition. He mentions all the details about it.

#### R é s u m é

L'auteur nous informe de ses expériences faites en collectionnant de animaux pour une exposition océanographique. Il mentionne tous les détails.