

## Dr.-Ing. Martin Bahr †

*Am 30. März 1967 ist Dr.-Ing. MARTIN BAHR von uns gegangen. Die große Zahl der an seiner Beisetzung in Pinneberg anwesenden Kollegen, Freunde und Schüler teilten gewiß die Trauer der Angehörigen am Sarge eines Mannes, dessen Name für die ganze deutsche Küste ein Begriff war und Gewicht besaß, und doch überwog in dieser Abschiedsstunde bei allen die Dankbarkeit für ein Leben und eine Leistung von seltener Größe.*



*Der Dienst in einer Behörde wie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erlaubt es nur wenigen ihrer Angehörigen, wirklich bodenständig zu werden und damit in eine innige Verbindung zu ihrem Element – der See – zu kommen. MARTIN BAHR, der sich von Jugend an der See und den hier dem Ingenieur gestellten Aufgaben verschrieben hatte, hat es wohl als Einziger unserer lebenden Wasserbauergeneration fertiggebracht, den selbstgewählten Platz im Wasserbauamt und späteren Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning gegen alle Versetzungsabsichten und gegen alle vielversprechenden Verlockungen einer großen Karriere zu behaupten. Diese Haltung, seine überragenden Fähigkeiten als Ingenieur und seine hohen menschlichen Eigenschaften sind das Geheimnis des Erfolges seiner ungewöhnlichen Lebensarbeit.*

*Geboren und aufgewachsen in der Hafenstadt Stettin, hat MARTIN BAHR sein ganzes Leben an der Küste zugebracht. Er bestand im Jahre 1912 in Danzig seine Diplom-Hauptprüfung,*

und zwar, wie alle vorherigen und späteren Examina, mit Auszeichnung. Seine zweite Staatsprüfung zum Regierungsbaumeister im Jahre 1919 in Berlin war wohl der einzige Abschnitt seines Lebens, den er – wie er selbst sagte – im Binnenland hat zubringen müssen. Dann begann er 1920 seine eigentliche Laufbahn im Wasserbauamt Tönning, zunächst in Büsum. Dort entstand unter seiner Leitung ein moderner Kutter-Fischereihafen, dessen weiterer Ausbau und dessen Entwicklung BAHR durch sein ganzes Leben am Herzen lagen. Sein Einsatz für Büsum wurde später durch die Ernennung zum Ehrenbürger dieses Ortes belohnt. Bereits in seine erste Büsumer Zeit fallen BAHRS Studien über die Entwicklung der Dithmarscher Außensände, im besonderen über die Insel Trischen. Seiner ausgesprochenen Begabung, die stets komplex und dynamisch orientierten Vorgänge an der offenen See zu deuten und vom kausalen Kräftebild her zu analysieren, verdanken sowohl der praktische Küstenschutz als auch die morphogenetische Küstenforschung wertvollste Anregungen. Aus den Jahren 1920 und 1924 besitzen wir von BAHR zwei Denkschriften über den Zustand und die Entwicklung des Seegebietes im Raume Trischen.

Zu der fruchtbarsten Zeit seines beruflichen Lebens zählte BAHR die Jahre 1926 bis 1934, in denen er den Wiederaufbau und -ausbau der nach dem ersten Weltkrieg stark zerstörten Uferschutz- und Hafenanlagen von Helgoland leitete, eine Zeit, in der er das Meer in seiner Urgewalt kennen und richtig abschätzen lernte. In dieser Zeit hatte BAHR Gelegenheit, auch seine wissenschaftlichen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. Seine Forschungen über die Naturvorgänge um Helgoland fanden u. a. ihren Niederschlag in seiner Dissertation über die Helgoländer Düne.

Im Jahre 1934 wurde BAHR zum Vorstand des Wasserbauamtes Tönning bestellt. Er hat in den folgenden 20 Jahren seiner Tönninger Amtsführung sein großes technisches und wissenschaftliches Können in vielseitiger Arbeit für die preußischen, später schleswig-holsteinischen Landeshäfen und für die Bundeswasserstraßen seines Bezirks ganz entfalten können. Neben dem weiteren Ausbau Büsums zu einem hervorragenden Fischereihafen hat sich BAHR bis zu Beginn des letzten Krieges einigen besonderen Aufgaben des Küstenschutzes, so dem Bau des Dammes vor der Friedrichskoog-Spitze und des Helmsander Dammes im Dithmarscher Wattenmeer gewidmet.

Als nach dem letzten Kriege, der eine weit stärkere Zerstörung Helgolands als nach 1918 zur Folge hatte, der Wiederaufbau auf der Insel begann, war keiner besser als BAHR berufen, diese Aufgabe zu lösen. Er hat sie mit seiner ganzen Liebe und Arbeitskraft ausgefüllt und trotz schwerer körperlicher Behinderung mit bewundernswerter Tatkraft gemeistert. Seine zweite große Sorge nach dem Kriege war die Eider, deren besonders schwierige Probleme er mit wissenschaftlicher Gründlichkeit weiter erforscht und für deren endliche Lösung er den Grundstein gelegt hat.

Kein Wunder, daß dieser so tatkräftige Mann, als ihn im Jahre 1954 nach seiner Zuruhesetzung die Helgoländer noch einmal riefen, diesem Ruf auf die Insel folgte. Über zwölf Jahre lang hat BAHR den Aufbau der Gemeindeanlagen mit unvermindertem Schwung wahrgenommen und Ende 1966 abgeschlossen. Das neue Bild von Helgoland stellt eine schöne Abrundung seines Werkes dar.

Obwohl ihn die Helgoländer Tätigkeit voll ausfüllte, fand BAHR auch noch für wissenschaftliche Aufgaben Zeit. Er wandte sich wieder den morphologischen Untersuchungen des Wattenmeeres im Raum Eider-Elbe zu. Mit Hilfe eines kritischen Studiums alter Seekarten und Segelarweisungen und im Vergleichen moderner Seekarten hat BAHR dank einer 40jährigen eigenen Beobachtung einen wichtigen Beitrag zur Kenntnis der neueren Entwicklung des Dithmarscher Watts geliefert.

MARTIN BAHR kannte in seinem Leben nur seine Arbeit und seine Familie. Beides wußte er in schönster Form miteinander zu verbinden. Durch seinen vornehmen Charakter und seine menschliche Wärme war er seinen Mitarbeitern bestes Vorbild. Aus seinem glücklichen Familienleben erwuchs ihm ein gut Teil seiner Kraft. MARTIN BAHR hatte noch große wissenschaftliche Pläne – er hat sie nicht mehr zur Ausführung bringen können.

Ein reiches Leben voll Arbeit und Liebe für alle Mitmenschen liegt nun abgeschlossen vor uns. MARTIN BAHR wird in allen, die ihm nahestanden, als großes Vorbild weiterleben.

JOHANN M. LORENZEN

## I. Veröffentlichungen von Dr.-Ing. M. BAHR

### A. Helgoland

1. VERLOHR und BAHR, M.: Die Süd-West-Schutzmauer auf Helgoland und ihre Vorgeschichte. Z. f. Bauwesen, 80. Jg., H. 2 und 3, 1930.
2. MANNSDORF und BAHR, M.: Der Bau der Nord-Ost-Schutzmauer auf Helgoland. Z. f. Bauwesen, 80. Jg., H. 5, 1930.
3. POPPE, Fr. und BAHR, M.: Das neue Uferschutzwerk am Unterland von Helgoland. Die Bautechnik, Jg. 15, Hefte 20, 24 und 29, 1937.
4. BAHR, M. und POPPE, Fr.: Der Neubau der Ostbake auf der Düne von Helgoland. Zentralbl. der Bauverw., 58 Jg., S. 755, 1938.
5. BAHR, M.: Die Veränderungen der Helgoländer Düne und des umgebenden Seegebietes. Jb. der HTG, Bd. 17, 1938.
6. BAHR, M.: Helgoland und die Schifffahrt, in: „Helgoland ruft“ – Tübingen 1952.
7. BAHR, M.: Der Wiederaufbau der Seezeichen- und Hafenanlagen von Helgoland. Die Tiefbau-Berufsgenossenschaft, H. 4, 1953.
8. BAHR, M.: Helgoland. Geschichte seiner Entstehung und Erhaltung seiner Beziehungen zur Schifffahrt und seines Hafens. Jb. Nordfries. Ver. 30, 1955.
9. BAHR, M.: Helgoland. Z. Deutsch. Geol. Gesellsch. 105, Nr. 3, 1955.
10. BAHR, M.: Der heutige Stand des Wiederaufbaues von Helgoland. Westdeutscher Wasserwirtschaftsverb. e. V., Jahresversammlg. am 28. 7. 1958.

### B. Eider

11. WEINNOLDT, E. und BAHR, M.: Die Versandung der Eider. Ursachen und Gegenmaßnahmen. Die Wasserwirtschaft, 42. Jg., H. 8, 1952.

### C. Landeshäfen

12. BAHR, M.: Der Ausbau des Fischerei-Hafens Büsum. Jb. der HTG, Bd. 23/24, 1955/1957.
13. BAHR, M.: Der Fischerei-Hafen Friedrichskoog. In: Jubiläumsschrift „100 Jahre Friedrichskoog“, 1955.
14. BAHR, M.: Der Hafen Tönning und seine Verkehrsentwicklung. In: FISCHER, O. „Landgewinnung und Landerhaltung in Schleswig-Holstein“, Bd. 3, 1956.

## II. Unveröffentlichte dienstliche Berichte von Dr.-Ing. M. BAHR

(Akten des Wasser- und Schiffsamtes Tönning und der Wasser- und Schiffsdirektion Kiel)

15. Untersuchung über die Veränderungen der Fahrwasser und Sände im Gebiet der Norder- und Süderpiep und des Falschen Tiefs in Hinsicht auf den Bau eines Leuchtfuers auf dem Buschsand. 1926.
16. Sicherung der Insel Trischen. 1926.
17. Vergrößerung des Regulierungsprofils von Nordfeld bis Tönning. Tönning 1946.
18. Bilanzbericht über Eider, Pinnau, Krückau und Stör. Tönning, 1. 12. 1950.
19. Die Entwicklung des Küstenvorfeldes zwischen Hever und Elbe seit dem Ende des 16. Jahrhunderts.
  - I. Teil: Vom Ende des 16. Jahrhunderts bis 1840. Helgoland, März 1961.
  - II. Teil: Von 1840 bis zur Gegenwart (etwa 1965, unvollendet). Helgoland, Sommer 1963.