

Deutsche Forschungsschiffe und ihre Namen. T. 2, Anmerkungen zu den Namen und ihren Hintergründen

Wegner, Gerd

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Wegner, G. (2001). Deutsche Forschungsschiffe und ihre Namen. T. 2, Anmerkungen zu den Namen und ihren Hintergründen. *Deutsches Schiffsarchiv*, 24, 215-252. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55782-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DEUTSCHE FORSCHUNGSSCHIFFE UND IHRE NAMEN

Teil 2: Anmerkungen zu den Namen und ihren Hintergründen

VON GERD WEGNER

Einführung

Der erste Teil dieser Anmerkungen zu deutschen Forschungsschiffen stellte unterschiedliche Epochen bisheriger Forschungsschifffahrt und die deutschen Beteiligungen daran dar. Es folgte eine Liste von rund 170 Schiffen unter deutschen Flaggen, die Forschungsaufgaben im Zeitraum von 1862 bis heute durchführten. Wie abschließend kurz gezeigt wurde, lassen sich die Namen dieser in der Forschung eingesetzten Schiffe in vier Gruppen einteilen:

Einem Teil der Namen liegen generelle, programmatische Ideen zugrunde: Die Namen stehen in bezug zu wissenschaftlich übergreifenden und/oder richtungweisenden Ideen vorausschauender Persönlichkeiten oder in bezug zu diesen Persönlichkeiten selbst. Aber auch generelle Arbeitsgebiete oder -programme der Schiffe haben die Benennung beeinflusst (Namensgruppe I).

Eine zweite Gruppe hat einen speziellen fachlichen oder personellen Bezug zum regionalen geographischen oder fachlichen Arbeitsgebiet der das Fahrzeug nutzenden Institution (Namensgruppe II).

Der dritte Teil besteht aus Namen, die bei der Nutzung zu Forschungsfahrten der ursprünglich anders eingesetzten Fahrzeuge unverändert übernommen wurden (Namensgruppe III).

Die vierte Namensgruppe schließlich fußt auf unterschiedlichen Traditionen, mit denen Schiffsnamen auf Nachfolgebauten übergehen (Namensgruppe IV).

In diesem zweiten Teil der Anmerkungen zu deutschen Forschungsschiffen und ihren Namen soll die Zuordnung eben dieser Namen der im ersten Teil aufgelisteten Fahrzeuge in die obigen vier Gruppen erfolgen. In vielen Fällen werden mehrfache Zuordnungen möglich sein. Außerdem werden, soweit bekannt, Hintergründe für die Namensgebungen genannt.¹

Da alle vier Motivationen, die Forschungsschiffe gerade unter den jeweiligen Namen arbeiten zu lassen, durch alle Zeitabschnitte parallel auftreten, wird der Einfachheit halber der alphabetischen Liste von Teil 1 gefolgt. Notwendige besondere Anmerkungen zu spezifischen Ideen oder Hintergründen von Namensgruppen werden bei der jeweils ersten Nennung eines Gruppenvertreters gesondert eingeschoben. Bei den weiteren Fahrzeugen dieser Kategorien erfolgen entsprechende Verweise.

Zu den Schiffsnamen

AADE

Die Aade ist der amphibische Südostzipfel der Helgoländer Düne. Das Motorboot AADE der Biologischen Anstalt Helgoland (BAH) erhielt seinen Namen nach einem Teilgebiet seines regionalen Arbeitsgebietes (Gruppe II). Besondere Hintergründe zur Namensgebung sind nicht überliefert, außer der Tatsache, daß Namen mit Helgoländer Bezug bewußt von der BAH nach der Rückkehr auf die Insel gewählt wurden (Kanje² pers. Mitt.).

AHNE

Die Ahne ist eine der ursprünglichen Buchten zwischen Jadebusen und Weser, die durch Deichbau trockengelegt wurden (Seedorf 1977). Der 1915 gebaute Vermessungsdampfer AHNE des Strombauresorts Wilhelmshaven (Gröner 1988) ist zumindest zeitweilig als Schlepper genutzt worden. Daher nennt Böhnecke (1946) die vom Marineobservatorium Wilhelmshaven verwendete AHNE einen *Werftschlepper*; Abbildungen des Schiffes im BSH-Archiv aus der Zeit um 1945/46 zeigen deutlich das Schleppgeschirr (bei Gröner [1989] ist nichts entsprechendes vermerkt).

Der ursprünglich dem Namensbereich II (Arbeitsprogramm) zuzuordnende Schiffsname AHNE wurde für die Nutzung als Forschungsschiff unverändert übernommen (Gruppe III). Das gilt auch für den Einsatz der AHNE als Vermessungsschiff des Deutschen Hydrographischen Instituts (DHI) im Zeitraum 1945–50 (Gruppe III).

ALBIS

Der Forschungskatamaran ALBIS trägt den lateinischen Namen »Albis« für die Elbe, dem regionalen Arbeitsgebiet des Schiffes des Umweltforschungszentrums Leipzig (Gruppe II).

ALEXANDER VON HUMBOLDT

Der überragende deutsche Naturforscher Alexander von Humboldt (1769–1859) verfaßte bedeutende meereskundliche Arbeiten. In Würdigung seiner vielfältigen, die globalen Zusammenhänge berücksichtigenden Naturbetrachtungen war der Ersatzbau für den havarierten Reichsforschungsdampfer POSEIDON 1940 auf den Namen des international renommierten Gelehrten getauft worden. Speziellere Hintergründe für die Namenwahl sind nicht bekannt; in Hinweisen auf die Taufrede vom Ministerialrat im Reichsernährungsministerium, Dr. Claussen, werden nur die *unbeirrten* Maßnahmen der NS-Regierung *zur Förderung der Fischerei auch während des Krieges* hervorgehoben (Anonymus 1940).

Zum einen aufgrund der umfassenden, ganzheitlichen Naturbetrachtungen Humboldts und zum anderen wegen der – wenn auch in obigem Hinweis nicht genannten – interdisziplinären Fischereiforschung im internationalen Rahmen (Stichwort: DWK; siehe u.a. Wegner 1999), für die das Schiff konzipiert war, ist der Name ALEXANDER VON HUMBOLDT zu den generellen programmatischen Ideen zu zählen (Gruppe I).

ALFRED MERZ

Der Geograph und Ozeanograph Alfred Merz (1880–1925) leitete seit 1921 das Museum und Institut für Meereskunde in Berlin und verstarb als wissenschaftlicher Leiter der bahnbrechenden Deutschen Atlantischen Expedition 1925–27 mit der METEOR (I; siehe unter METEOR [I]) in Südamerika.

Das Berliner Institut war nach der Kriegszerstörung des Gebäudes von der Ostberliner Verwaltung 1945 aufgelöst worden. In der Sowjetischen Besatzungszone bauten Meeres-

kundler um Prof. Dr.-Ing. Erich Bruns (1900–1978)³ innerhalb der Generaldirektion Schifffahrt seit 1947 ein Gegenstück zum DHI in Hamburg auf (Brosin 1996), den späteren Seehydrographischen Dienst (SHD) der DDR. Sie reklamierten die Nachfolge der renommierten ehemaligen Berliner Institution für sich. Den Logger, den sie als Vermessungs- und Forschungsschiff ausrüsteten (Brosin 1996), taufte sie ALFRED MERZ. Der Name geht auf Bruns zurück, der für Merz *eine besondere Vorliebe hatte* (Brosin 2001), und hat daher sowohl programmatischen als auch fachlichen Hintergrund (Gruppe I und Gruppe II).

ALKOR

Der mit guten Augen sichtbare Stern Alkor steht direkt neben dem mittleren Deichselstern im Großen Wagen. *Diesem Namen kommt in der Meereskunde doppelte Bedeutung zu: Alkor ist das Reiterchen im Sternbild des Großen Bären und dient dem Seemann als Prüfsterne für die Sehkraft seiner Augen. Außerdem ist der Große Bär zusammen mit dem Polarstern das Symbol des Nordens und wird im Wimpel des Internationalen Rates für Meeresforschung (ICES) geführt, der ältesten internationalen wissenschaftlichen Vereinigung (IFMK 1986 a).*

Generelle Anmerkung: Dieser Hintergrund der Namensgebung geht nicht zuletzt auf einen der Großen der deutschen Meereskunde, Prof. Dr. Günter Dietrich (1911–1972) zurück, der für Forschungsschiffe der Bundesrepublik Deutschland eine geschlossene Namensgruppe propagierte. Prof. Dietrich wuchs die Seebeine u.a. auf den Nordatlantiken der METEOR (I) 1936–38. Er legte später als Ordinarius für Meereskunde in Kiel in seinen Einführungsvorlesungen großen Wert darauf, seinen Studenten die Forschungsschiffe vorzustellen als unverzichtbares Handwerkszeug der Meereskundler, aber auch als sehr teures und damit rationell einzusetzendes Arbeitsgerät. Dabei wies er u.a. auf Probleme mit der *Verehrung* von Forscherpersönlichkeiten bei der Namensgebung hin: Neben der sich evtl. schnell ändernden Bewertung ausgewählter Größen seien meist die Titel und Namen dieser Personen von einer Länge, daß sie entweder mit zu kleinen und daher unlesbaren Buchstaben geschrieben werden müßten oder andernfalls von vorn bis achtern auf den Bordwänden der Schiffe reichten. Als Beispiele nannte er im Sommersemester 1968 HERMANN WATTENBERG oder PROFESSOR ALBRECHT PENCK, lange Namen auf relativ kleinen Schiffen (nebenbei: Dietrich verbat sich die Nutzung seines Namens). Als sinnvolle Alternative propagierte er, sicherlich nicht ohne Einfluß seiner früheren METEOR-Reisen, die Verwendung von Bezeichnungen von Himmelskörpern wie Meteor, Alkor, Planet, Atair und Wega. Bei konsequenter Anwendung würde dann in absehbarer Zeit diese Gruppe von Schiffsnamen für die bundesdeutsche Meeresforschung schlechthin stehen (heutiges Schlagwort: »corporate identity«).

ALKOR (I) war 1966 unter der Institutsleitung von Prof. Dietrich mit Mitteln der VW-Stiftung gebaut und in Dienst gestellt worden. Der Kutter stellte als gut durchdachtes, handiges Schiff ein Vorzeigeobjekt dar. Der Name ALKOR (I) ist der generellen Idee Dietrichs zuzuordnen (Gruppe I). Für den Ersatzbau ALKOR (II) lagen obige Ideen unverändert zugrunde. In Würdigung der beachtlichen Ergebnisse, die mit ALKOR (I) erzielt werden konnten, wurde mit der Namenskontinuität eine Tradition errichtet (Gruppe IV).

ALTAIR

Altair oder Atair (arab., der »fliegende« [Adler]) ist der Stern 1. Größe im Sternbild Adler. Der von der Kriegsmarine für die Internationale Golfstrom-Expedition 1938 gecharterte Frachtdampfer ALTAIR der Argo-Reederei Bremen behielt seinen Namen für die Forschungsreise unverändert bei (Gruppe III).

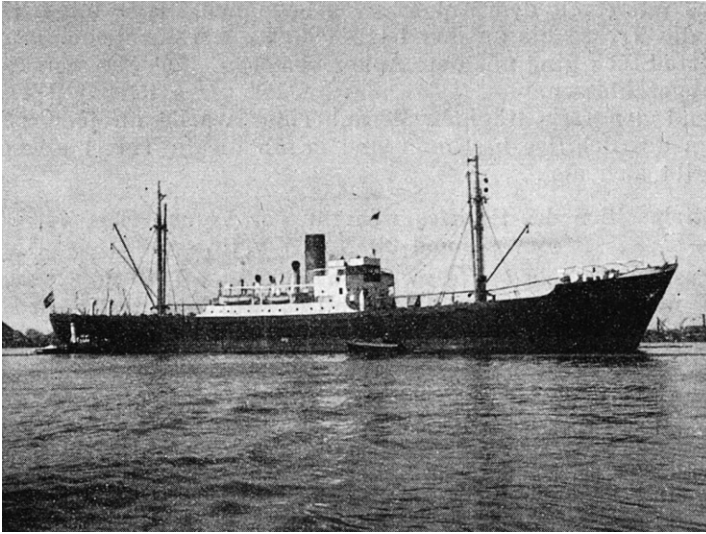


Abb. 1 *Charterdampfer ALTAIR während der Internationalen Golfstrom Expedition 1938.* (Aus: A. Defant: *Die Lage des Forschungsschiffes »Altair« auf der Ankerstation 16. bis 20. Juni 1938 und das auf ihr gewonnene Beobachtungsmaterial [= Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, Beiheft].* 1940, S. 3)

ANTON DOHRN

Der Krustaceen-Forscher Anton Dohrn (1840–1909) war der Überzeugung, daß marine Zoologie am Meer stattfinden müßte, eine seinerzeit nicht allgemeine Auffassung. Er baute mit seinem vorgezogenen Erbe am Golf von Neapel die heute noch arbeitende Zoologische Station Neapel auf. Zu seinem 100. Geburtstag erschien 1940 eine hervorragende Biographie, verfaßt von keinem Geringeren als Prof. Dr. Theodor Heuss (Heuss 1940)⁴, dem späteren ersten Präsidenten der Bundesrepublik Deutschland.

Als nach langjährigen Planungen 1954 das im Bau befindliche erste Fischereiforschungsschiff der Bundesrepublik – der erste Forschungsschiffsneubau der Republik überhaupt – einen Namen zu erhalten hatte, taten sich das Bundesernährungsministerium (BML) in Bonn, die Bundesforschungsanstalt für Fischerei in Hamburg und die DWK unter dem Vorsitz des BML-Ministerialdirektors Dr. Claussen schwer, einen neuen Namen zu finden. Denn der letzte von einem Fischereiforschungsschiff getragene Name war okkupiert: Das Vorgängerschiff ALEXANDER VON HUMBOLDT, für das Claussen 1940 die Taufrede gehalten hatte (siehe oben) und das als werftliegendes Lazarettsschiff 1944 in Wesermünde, heute Bremerhaven, nach Bombentreffer gesunken war, fuhr nach Reparatur seit 1948 unter altem Namen als kommerzieller Fischdampfer auf den nordatlantischen Fanggründen. Während dieser Diskussionsphase trafen sich Dr. Claussen und Prof. Heuss zufällig während einer dienstlichen Eisenbahnfahrt. Der Bundespräsident, interessiert am Baufortschritt des ersten Neubaus eines Forschungsschiffs der Republik, erkundigte sich u.a. nach dem künftigen Namen. Auf die Antwort, daß noch kein Name feststände, entgegnete er mit dem Vorschlag, die Bezeichnung »Anton Dohrn« zu verwenden. Claussens erstaunte Frage, wer das sei, soll er schmunzelnd mit dem Hinweis auf die von ihm während seines Schreib- und Publikationsverbotes verfaßte Biographie dieses international bekannten Mannes beantwortet haben (Reinsch⁵ pers. Mitt.). Nach diesem Vorschlag von »höchster Stelle« war jede weitere Namensdiskussion beendet.

ANTON DOHRN (I) wurde in Würdigung seiner zukunftsweisenden Idee nach dem Begründer der Station in Neapel benannt (Gruppe I). Das nachfolgende Schiff hieß traditionsgemäß ANTON DOHRN (II) (Gruppe II).

ASTARTE

Ob bei Astarte die Fruchtbarkeits- und Kriegsgöttin des Vorderen Orients während des klassischen Altertums Patin stand oder die auch in der Nordsee verbreiteten Muschelarten *Astarte sulcata* und *Astarte borealis* dem 1904 als Fischereifahrzeug in Fahrt gekommenen Kutter zum Namen ASTARTE verhalfen, läßt sich wohl nicht mehr klären. Der vorhandene Name blieb unverändert, als das Schiff ab 1961 von der Naturforschenden Gesellschaft Senckenberg, Frankfurt, für die Station Senckenberg am Meer in Wilhelmshaven in Dienst gestellt wurde (Gruppe III).

ATAIR

Atair ist der Stern 1. Größe im Sternbild des Adlers (siehe unter ALTAIR) und bei astronomischer Navigation eine gute Orientierung. Als die ATAIR (DDR) 1957 in Fahrt kam, waren terrestrische und astronomische Navigation noch gängige Methoden zur Standortbestimmung auf See. Der Name des Vermessungskutters kann den Arbeitsmethoden zugeordnet werden (Gruppe II), näheres ist nicht überliefert.

Die Kriegsmarine benannte ihre Vermessungsfahrzeuge vorwiegend nach Inseln und Sänden vor den deutschen Küsten. Gegen diese Regel hatte der Kriegsfischkutter ATAIR (I) den Sternnamen erhalten. Nach Übernahme des Schiffes als Vermessungs- und Wracksuchkutter des DHI blieb der Name unverändert, auch bei Forschungseinsätzen (Gruppe III). ATAIR (II) und ATAIR (III) sind nachfolgende, traditionelle Namen (Gruppe IV).

AUGUSTA

Die »Königlich-Preußische Biologische Anstalt auf Helgoland« war 1892 vom preußischen Kultusministerium in Berlin gegründet worden, mit dem preußischen König und deutschen Kaiser Wilhelm II. als oberstem Dienstherrn. Das Staatsoberhaupt war mit Augusta Viktoria von Holstein-Augustenburg verheiratet. In zeitgemäßer Huldigung erhielt der Kutter AUGUSTA (I) der Königlich-Preußischen Anstalt seinen Namen nach der Kaiserin. Es liegt eine programmatische Idee vor (Gruppe I). Der Ersatzbau AUGUSTA (II) erhielt traditionell den gleichen Namen (Gruppe IV).

A. v. HUMBOLDT

A. v. Humboldt steht verkürzt für den Gelehrten Alexander von Humboldt (1769-1859; siehe oben). *Mit der Namensgebung A. v. HUMBOLDT für die 1970 übernommene GEORGIUS AGRICOLA wurde an die Humboldt-Tradition der Akademie [der Wissenschaften der DDR] angeknüpft, zumal schon Anfang der [19]60er Jahre dieser Name für ein damals geplantes, aber aus finanziellen Gründen nicht gebautes größeres Forschungsschiff vorgesehen war* (Brosin 2001). Die A. v. HUMBOLDT erhielt ihren Namen aus der Humboldt-Verehrung heraus (Gruppe I).

BELUGA

Der Beluga (= Weißwal, *Delphinapterus leucas*) gehört zu den kleineren Zahnwalen. Da der Schutz der Meeressäuger ein besonderes Anliegen von Greenpeace und damit Teil der Aufgaben von BELUGA ist, gehört der Name in die Gruppe II.

BESSEL und MERCATOR

Prof. Dr. Friedrich Wilhelm Bessel (1784-1846) leitete ab 1810 die Sternwarte Königsberg (Ostpr.) und zählt zu den bedeutenden praktisch arbeitenden Astronomen seiner Zeit. Er veröffentlichte wichtige Arbeiten zur Geodäsie und nahm u.a. eine Vermessung Ostpreußens vor.

Der niederländische Instrumentenbauer, Geograph und Kartograph Gerhard Mercator (lateinisch für G. Kremer; 1512-1594) gilt durch seine Karten, insbesondere die von Europa, als Begründer der modernen Kartographie. Er entwickelte die winkeltreuen Erd-, See- und Himmelskarten in der Mercatorprojektion, die seit seiner Zeit grundlegend für die Seefahrt sind.

Die Benennung der Spezialeinheit für Flachwasservermessung mit der Barkasse BESSEL und dem Arbeits- und Wohnprahm MERCATOR des SHD der DDR erfolgte entsprechend dem spezifisch fachlichen Bezug (Gruppe II). Die Namen blieben nach der Eingliederung des Dienstes in das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) unverändert.

BERLINERTOR

Aus der Reihe von Offshore-Versorgern, deren Namen auf -TOR endeten, wurde die BERLINERTOR von der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe über die Firma Preussag zeitweilig in der Nordsee als Bohrschiff für Baugrunduntersuchungen (Reinke-Kunze 1986) unter unverändertem Namen eingesetzt (Gruppe III).

BÖRGEN

Der Physiker Dr. Carl Börgen (1843–1909) war der erste Vorstand des 1874 gegründeten Kaiserlichen Marine-Observatoriums in Wilhelmshaven. Unter Börgen begannen u.a. die Chronometer- und Erdmagnetfelduntersuchungen, die Ausrüstung der Marineschiffe mit meteorologischen Instrumenten und die Unterweisung der Offiziere in Wetterbeobachtungen auf See.

Das »Forschungsschiff der Kriegsmarine« BÖRGEN (ex KOLMAR) stand ab 1941 dem nach Greifswald verlagerten Marineobservatorium zur Verfügung und erhielt den Namen in Würdigung der Verdienste des ersten Leiters der Institution. Es handelt sich um eine institutionell personenbezogene Namensgebung (Gruppe II).

BUISE

Bis etwa 1400 n. Chr. existierte eine Insel mit Namen Buise im Bereich des heutigen Seegatts zwischen Norderney und Juist. Lediglich die Bezeichnung »Busetief« als Teil dieses Gatts erinnert heute noch an diese Insel. Permanente Sand- und Stromverlagerungen vor Ostfriesland sorgten für den Abbau von Buise und den Aufbau der jetzigen Topographie (Seedorf 1977).

Die BUISE (I) der Forschungsstelle Küste des Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie (NLÖ) auf Norderney trägt einen Namen aus dem speziellen Arbeitsgebiet (Gruppe II). BUISE (II) ist die traditionelle Namensfortsetzung beim Nachfolgeschiff (Gruppe IV).

BURCHANA

Ebenfalls den küstenbildenden Kräften zum Opfer fiel die ehemalige Insel Burchana, die (süd-)östlich der heutigen Inseln Memmert und Juist vor Norddeich lag. Ihr letzter südwestlicher Rest, die Hallig Bant, wurde 1780 von der See verschlungen (Seedorf 1977).

Die Namensgebung der BURCHANA (I) durch die Forschungsstelle Küste des NLÖ auf Norderney erfolgte aus dem speziellen Arbeitsgebiet heraus (Gruppe II). Die nachfolgenden BURCHANA (II) und BURCHANA (III) sind der Namenstradition zuzurechnen (Gruppe IV).

CARL FR. GAUSS

Der Göttinger Mathematiker, Astronom und Geodät Prof. Dr. Carl Friedrich Gauss (1777–1855) leistete in allen seinen Arbeitsgebieten Hervorragendes (siehe unter KARL F. GAUSS und GAUSS).

Die Seevermessung der DDR würdigte 1952 Gauß' Begründung der mathematisch untermauerten Geodäsie und seine Landesvermessungen mit der Benennung des Vermessungsschiffs KARL F. GAUSS. Diese Namensgebung in »moderner« Schreibweise wurde beim Nachfolgeschiff CARL FR. GAUSS 1976 in »alter« Schreibweise traditionell fortgesetzt (Gruppe IV).

CLUPEA

Im Rahmen eines Bauprogramms von 17-m-Kuttern kam Ende 1949 die ERFURT in Saßnitz (Rügen) in der kommerziellen Fischerei der DDR in Fahrt. Ein neues Verfahren zur Berechnung der Heringsbestände vor der DDR-Küste, das vom Institut für Hochseefischerei und Fischverarbeitung in Rostock (IHFR) entwickelt worden war, erforderte 1982 den kontinuierlichen Einsatz eines Fischereifahrzeugs. Nach längerer Charterung der ERFURT übernahm das Institut den Kutter fest für diese permanenten Untersuchungen. Zu seinen neuen Aufgaben gehörten außerdem Versuche zu effektiveren Heringsfangmethoden (Richter 2000). Entsprechend der vornehmlich zu bearbeitenden Fischart Hering, lateinisch *Clupea harengus*, erhielt der Kutter den Namen CLUPEA (Gruppe II).

DENEb

Deneb (arab., »Schwanz des Huhns«) ist der Stern 1. Größe im Sternbild Schwan. Nach Übernahme eines Ersatzbaus war WEGA (II) 1990 aufgelegt worden. Für den neuen BSH-Standort Rostock wurde sie 1991 als Wracksuch- und Vermessungsschiff DENEb (I) wieder in Dienst gestellt. Der Name DENEb (I) wurde aus der generellen Idee heraus gewählt, diese Schiffsgruppe mit Namen von Sternen 1. Größe zu belegen⁶ (Gruppe I). Der Ersatzbau DENEb (II) setzt den Namen traditionell fort (Gruppe IV).

DEUTSCHLAND

Für die von ihm konzipierte und vorbereitete Zweite Deutsche Antarktisexpedition 1911/12 kaufte der Geophysiker und Forschungsreisende Wilhelm Filchner (1877–1957) im norwegischen Hafen Sandefjord die für die Eisfahrt gebaute BJÖRN. Die mit einer Dampfmaschine ausgerüstete Dreimastbark erhielt für die Expedition den Namen DEUTSCHLAND. Dabei stand nicht zuletzt die generelle Idee Pate, schon alleine durch den Schiffsnamen den Anteil des Kaiserreiches an der damals laufenden internationalen Erforschung der letzten noch unbekannt Gebiete der Erde zu dokumentieren (Gruppe I), denn die erste deutsche Südpolarexpedition mit der GAUSS (I) hatte nach der Auffassung des Kaisers zu wenig Renommee für das Deutsche Reich erbracht (Lüdecke 1992).

DRACHE

Bei vielen Seestreitkräften wurden und werden Schiffsklassen nach Raub- und Fabeltiergruppen benannt, um schon allein durch die Namen Wehrhaftigkeit, wenn nicht gar Aggressivität zu vermitteln. Der Name des Dampfkanonenbootes SMS DRACHE entstammte dieser Idee. Zu Aufgaben in der Forschung, der Vermessung und im Fischereischutz wurde die DRACHE unter übernommenem Namen eingesetzt (Gruppe III).

DIKER

Das neue Forschungsboot DIKER wurde als Ersatz für das Boot DIGGER (helgol. »Taucher«, alte Schreibweise) für den Einsatz der Forschungstauchergruppe der BAH ausgerüstet und mit dem helgoländischen Wort für »Taucher« in neuer Schreibweise DIKER benannt (Gruppe II).

EISBÄR

Der Terminus »Eisbär« ist eine umgangssprachliche Bezeichnung für ein Tiefkühlgerät. Der Prototyp einer Frosttrawlerklasse der DDR kam 1964 unter diesem Namen in Fahrt (Strobel und Hahlbeck 1995). Da das Schiff sich nicht so einsetzen ließ wie erhofft, wurde es schon 1965 an das IHFR abgegeben und zum Forschungsschiff umgerüstet (Hartmann⁷ pers. Mitt.). Unter übernommenem Namen forschte die EISBÄR ab 1966 in Ostsee, Nordsee und Atlantik (Gruppe III).

EISENACH

Deutsche Fischereifahrzeuge wurden häufig nach deutschen Städten benannt. Der VEB Fischkombinat bzw. Fischfang Rostock ließ alle Seitentrawler auf Namen küstenfernerer Städte taufen. Der Seitentrawler EISENACH kam 1955 in Fahrt und wurde ab 1959 unter unverändertem Namen zu Forschungszwecken für das IFHR eingesetzt (Gruppe III).

ELBE

Zu den Bemühungen der Reichsregierungen, die Arbeitslosigkeit als Folge der Weltwirtschaftskrise durch gezielte Beschäftigungsprogramme zu begrenzen, gehörte der Bau von zwei Tendern, die als Fahrzeuge der Reichsmarine unter fachlicher Beratung des Ernährungsministeriums als Fischereihilfsschiffe = Fischereischutzboote auf den Fangplätzen der deutschen Fischerei eingesetzt werden sollten. Ursprünglich vorgesehene Forschungsausrüstungen wurden aus finanziellen Gründen auf ein Minimum reduziert (Wegner 1982).

Entsprechend der – nicht strikt eingehaltenen – Marinetradition als übergeordnete Idee, Tender, Schlepper und Wassertanker nach deutschen Flüssen zu benennen, erhielt das erste der Ende 1930 abgelieferten Fahrzeuge den Namen ELBE (Gruppe I), das zweite hieß WESER. Nicht überliefert ist, inwieweit die Tatsache, daß an Elbe und Weser die größten Fischereihäfen Deutschlands lagen, bei der Namenswahl eine Rolle spielte.⁸

ELLENBOGEN

Der »Ellenbogen« ist die nördlichste Sylter Halbinsel. Auf dem Ellenbogen nahm die BAH nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs 1946 ihren Laborbetrieb im ihr überlassenen Austerngehöft wieder auf. Als eigenes Fahrzeug zur Probennahme und Materialbeschaffung im unmittelbaren Umfeld stand ihr ab 1949 das neue Forschungsboot ELLENBOGEN zur Verfügung, benannt aus dem Arbeitsgebiet heraus (Gruppe II).

ERNST HAECKEL

Der Mediziner, Zoologe und Naturphilosoph Ernst Heinrich Philipp August Haeckel (1834–1919) war seinerzeit als Professor für Zoologie in Jena einer der engagiertesten Verfechter des Darwinismus in Deutschland. Neben der Mitarbeit an der Auswertung des biologischen Materials der britischen CHALLENGER-Expedition (1872–76) unternahm er eigene Forschungsreisen u.a. am Mittelmeer und Roten Meer. Große Popularität erlangte Haeckel mit dem nach wie vor faszinierenden Werk »Wunder des Lebens«. In der DDR zählte Ernst Haeckel *von seiner »fortschrittlichen« Grundauffassung her* (Brosin 2001) zu den »großen fortschrittlichen Deutschen«. Deshalb wurde das Jahr 1962, einhundert Jahre nach dem Beginn seines universitären Wirkens in Jena, in der DDR zum »Haeckel-Jahr« erklärt. In den Jahren 1961/62 plante bzw. rüstete das IHFR unter finanziellen und instrumentellen Problemen ein neues Forschungsschiff vom Typ I der Fang- und Verarbeitungsschiffe aus. Der Rostocker Fischereibiologe Dr. Erich Biester nahm während dieser Phase an einer Nordsee-Reise des FFS ANTON DOHRN teil. An Bord erfuhr er von angeblich

erheblichen Ausrüstungsverbesserungen des Schiffes durch den Umstand, daß der Bundespräsident aufgrund seiner Verehrung für Anton Dohrn dem Schiff nicht nur dessen Namen, sondern auch finanzielle Mittel mit auf den Weg gegeben hätte (Biester⁹ pers. Mitt.). Nach Biesters Rückkehr nach Rostock entstand aus der Diskussion seiner DOHRN-Reise im IHFR die Idee, analog dazu die bis weit in die DDR-Staatsführung reichende Haeckel-Euphorie zu nutzen, um ein einigermaßen ausgerüstetes Schiff zu bekommen. Damit stand der Name ERNST HAECKEL (I) aus übergeordneter Idee fest (Biester pers. Mitt.; Gruppe I). Die 1987 in Dienst gestellte ERNST HAECKEL (II) aus der Trawlerserie Atlantik 833 setzte die Namenstradition fort (Gruppe IV).

Es sei angemerkt, daß die gelegentlichen Behauptungen, die über die Wissenschaft hinausgehende Kontroverse zwischen den einstigen Freunden Anton Dohrn und Ernst Haeckel hätte dem DDR-Schiff zu seinem Namen verholfen, ebenso wenig beweisbar sind wie die Erzählungen auf ANTON DOHRN über die Ausrüstungshilfen durch den Bundespräsidenten.

EXPLORA

Das insbesondere für Seeseismik konzipierte privatwirtschaftliche Explorationsschiff EXPLORA erhielt seinen Namen aus dem vorgesehenen Tätigkeitsfeld (Gruppe II).

FLAGGTIEF

Das Flaggtief ist ein Teil des Nebenfahrwassers nach Wismar vor Timmendorf (Poel). Der Vermessungskutter STRALSUND des Seehydrographischen Dienstes wurde 1953 umbenannt in FLAGGTIEF, das Teil seines Arbeitsgebiets war (Gruppe II). Nähere Gründe für die Umbenennung sind nicht bekannt.

FLUNDER

Die speziell für Flachwasserexploration entwickelte FLUNDER (I) wurde nach der im Arbeitsgebiet, dem flacheren Wasser, lebenden Plattfischart Flunder benannt (Gruppe II). Die Form des flachen und flachgehenden, für die Länge sehr breiten Schiffes mag dabei eine ausschlaggebende Rolle gespielt haben. Der durch die technische Entwicklung bedingte Ersatzbau FLUNDER (II) setzte die Namenstradition fort (Gruppe IV)

FREESENDORF

Das ehemalige Gut und Dorf Freesendorf lag am Ostrand des Greifswalder Bodden direkt südwestlich der Halbinsel Struck, die in die See zwischen Bodden und Peenemündung ragt. Zu DDR-Zeiten schon teilweise Sperrgebiet, ist das heutige Naturschutzgebiet unbewohnt. Der Tonnenleger FREESENDORF des Seehydrographischen Dienstes wurde 1976 vom Zentralen Geophysikalischen Institut der DDR für rohstofforientierte geologische Arbeiten in der Ostsee unter unverändertem Namen übernommen (Brosin 1996; Gruppe III).

FRIEDRICH HEINCKE

Der Zoologe Prof. Dr. Friedrich Heincke (1852–1929) war als Mitarbeiter des Deutschen Seefischerei-Vereins tätig, ehe er nach der Übernahme Helgolands in das Deutsche Reich auf der Insel die Königlich-Preußische Biologische Anstalt aufbaute, bis 1921 leitete und zu einer international geachteten Forschungsstätte machte. Getreu seiner Auffassung: *Das Meer ist groß, man kann ihm nicht mit kleinen Dingen beikommen*, schuf er eine bis heute nachwirkende Infrastruktur mit Aquarium, Museum, Bibliothek, eigenen Schiffen und

großzügiger Laborausstattung. Neben dieser organisatorischen Leistung machten ihn seine Untersuchungen zur Biologie von Nutzfischarten in der Deutschen Bucht und der Nordsee zu einem der großen Fischereibiologen nicht nur seiner Zeit.

In Würdigung seiner weitsichtigen Institutsplanungen und der großen wissenschaftlichen Leistung erhielt der Forschungskutter FRIEDRICH HEINCKE der BAH seinen Namen sowohl aus übergeordneter Idee als auch aus dem Fachgebiet heraus (Gruppe I und Gruppe II). Der Vereinfachung in der zunehmend englischen meereskundlichen Fachsprache wegen erhielt das Nachfolgeschiff den verkürzten Namen HEINCKE in Namenstradition (siehe unten).

FRITHJOF

Die Kriegsmarine übernahm 1937 den 1916 gebauten kleinen Fischdampfer JOHANN VESTER als Flottentender für die Legion Condor und gab ihm aus unbekanntem Gründen den nordischen Namen FRITHJOF. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges lag der Dampfer in Hamburg auf (Wegner 1982). 1948 wurde FRITHJOF (I) zum zivilen Fischereischutzboot (FSB) hergerichtet und unter unverändertem Namen in Dienst gestellt (Gruppe III). Für fischereibiologische Arbeiten stand ein kleines Laboratorium zur Verfügung.

Im ersten Teil dieser Abhandlung (Wegner 2000) liegt an dieser Stelle leider ein Fehler vor: FRITHJOF (I) ist nicht aufgeführt, obwohl das Schiff von Fischereibiologen genutzt wurde. Dagegen ist die aufgeführte, 1956 nachfolgende FRITHJOF (II) nicht mit einem Labor ausgerüstet und nicht zu Forschungszwecken eingesetzt gewesen, weil die Kapazität der inzwischen in Dienst gestellten ANTON DOHRN als ausreichend betrachtet wurde. Es ist also in der Tabelle von Teil 1 die FRITHJOF (II) in FRITHJOF (I) und die Einsatzzeit auf 1948-1956 zu ändern sowie das Einsatzgebiet auf die Nordsee zu beschränken.

Das 1968 folgende FSB mit dem traditionellen Namen FRITHJOF (III) (Gruppe III) bot wieder Arbeitsmöglichkeiten für Fischereiwissenschaftler.

GADUS

Der lateinische Name des Kabeljau (Dorsch in der Ostsee) ist *Gadus morhua* L. Ein 1943 gebauter und vor Saßnitz gesunkener Kriegsfischkutter (KFK) wurde nach Instandsetzung ab 1950 als Forschungskutter GADUS von der Außenstelle Saßnitz der Forschungsanstalt für Fischerei in Berlin-Friedrichshagen genutzt. Das erste Fischereiforschungsschiff der DDR erhielt seinen Namen nach einem der »Brotfische« der Ostseefischerei aus dem Tätigkeitsfeld heraus (Gruppe II).

GAUSS

Der Geodät und Erdmagnetiker Professor Carl Friedrich Gauss (1777–1855) veröffentlichte u.a. 1833 eine grundlegende Schrift über die Komponenten des Erdmagnetfeldes.¹⁰ In den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts benötigte die expandierende Seeschifffahrt für die Navigation per Magnetkompaß genauere Kenntnisse über die zeitlich und örtlich variierenden Magnetfeldkomponenten in allen Teilen der Welt. Folglich bildeten geomagnetische Messungen einen Schwerpunkt in den Planungen der Deutschen Südpolarexpedition durch Erich von Drygalski, zumal auch genauere Kenntnisse von der Lage des magnetischen Südpols fehlten (Voppel 1993). Außerdem standen Vermessungen nach den von Gauss entwickelten Triangulationsverfahren im Fahrtprogramm, da vom Südpolargebiet *auch die ersten Feststellungen über die Verteilung von Wasser und Land* fehlten (Drygalski 1904).

Die Benennung des für die Südpolarreise gebauten Polarschiffes GAUSS (I) nach dem großen Göttinger Gelehrten erfolgte sowohl in Würdigung von dessen generellen erdma-

gnetischen Ideen als auch aufgrund der Anwendung seiner Arbeitsmethoden (Gruppe I und Gruppe II).

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges gehörte die Mitarbeit an der Lösung des Problems, eiserne Schiffe vor Magnetminen zu schützen, zu den vordringlichen kriegswichtigen Aufgaben der Deutschen Seewarte. Durch sogenannte Mineneigenschutzanlagen wurden mittels stromdurchflossener Spulen um die Fahrzeuge herum kompensierende eigene Magnetfelder der Schiffe erzeugt. Insbesondere für Versuche zur Wirksamkeit derartiger Anlagen erhielt die Seewarte 1940 den Dampfer BACCHUS, einen Weintanker der DSG Neptun Bremen, samt dienstverpflichteter Mannschaft.¹¹

Fundamentale Arbeiten zur Erforschung des Erdmagnetfeldes und zu künstlichen Magnetfeldern hatte neben Carl Friedrich Gauss auch der Physiker und Physiologe Prof. Dr. Hermann Helmholtz (1821-1894) geleistet. Deshalb standen beide Namen zur Wahl für das FdK, zu dem BACCHUS der besseren Arbeitsmöglichkeiten wegen 1941 umgebaut wurde.

Aufgrund der eingangs genannten Arbeit von Gauss zum Erdmagnetfeld erhielt der Umbau aus dem Bezug zum Arbeitsgebiet heraus den Namen GAUSS (II) (Gruppe II). Einen direkten Namensbezug zu GAUSS (I) gab es offenbar nicht¹², eine traditionelle Fortsetzung des Namens des SM Versuchsschiffes GAUSS¹³ läßt sich nicht nachweisen.

Mit den Resten der aufgelösten Deutschen Seewarte kam GAUSS (II) an das 1945 von den Alliierten gegründete Deutsche Hydrographische Institut (DHI) in Hamburg. Die unbeschädigte GAUSS war innerhalb der von den Alliierten vorgegebenen DHI-Aufgaben in den küstennahen Gewässern nicht einsetzbar, wurde im Hamburger Holzhafen vertäut und zu Arbeits- und Unterkunftszwecken, u.a. der Kartographie, genutzt. Der Name blieb bis zur Rückgabe des Schiffes 1948 an seine ehemalige Reederei im Schiffsregister.

Der sich schnell ausweitende Arbeitsbereich und die Abgabe mehrerer Schiffe, u.a. der METEOR (I), erforderten ab 1948 ein hochseegehendes Vermessungs- und Forschungsschiff für das DHI. Während der Zeit, in der die GAUSS (II) 1948 an den Vorkriegseigner zurück ging, erhielt das DHI von der amerikanischen Reichsvermögensverwaltung OMGUS den beschädigten Wassertanker TRAVE der ehemaligen Kriegsmarine zum Ausbau zugeteilt. Da noch ein weiteres Forschungsschiff namens GAUSS des DHI im Register der alliierten Schiffsverwaltung stand, ging dieser Name auf das auszubauende Fahrzeug über. Wenn auch die neue GAUSS (III) Teile der Ausrüstung und Aufgaben des Register- und Namensvorgängers sowie den fachlichen Bezug zu dem großen Göttinger übernahm, liegt hier keine uneingeschränkte Namenstradition vor (Gruppe IV), sondern streng genommen ein Verwaltungsakt der Alliierten. Beim Ersatzbau GAUSS (IV) wirkte die Namenstradition dann uneingeschränkt (Gruppe IV).

GAZELLE

Die nach den schnellen Paarzeherarten *Gazella* benannte gedeckte Schrauben-Fregatte war 1861 für die Preußische Marine in Dienst gestellt worden. Als »Expeditionsschiff« ausgerüstet unternahm SMS GAZELLE unter unverändertem Namen die Weltumseglung 1874–1876 (Gruppe III).

GEESTE

Die Geeste ist der der Mündung nächste rechtsseitige Nebenfluß der Weser. Nach Marine-tradition erhielt der 1915 gebaute Schlepper und Wassertanker GEESTE seinen Namen nach einem deutschen Fluß. Unter beibehaltenem Namen setzten das Marineobservatorium Wilhelmshaven und die Deutsche Seewarte Hamburg die GEESTE 1934 und 1937 zu Strommessungen und hydrographischen Arbeiten ein (Gruppe III).

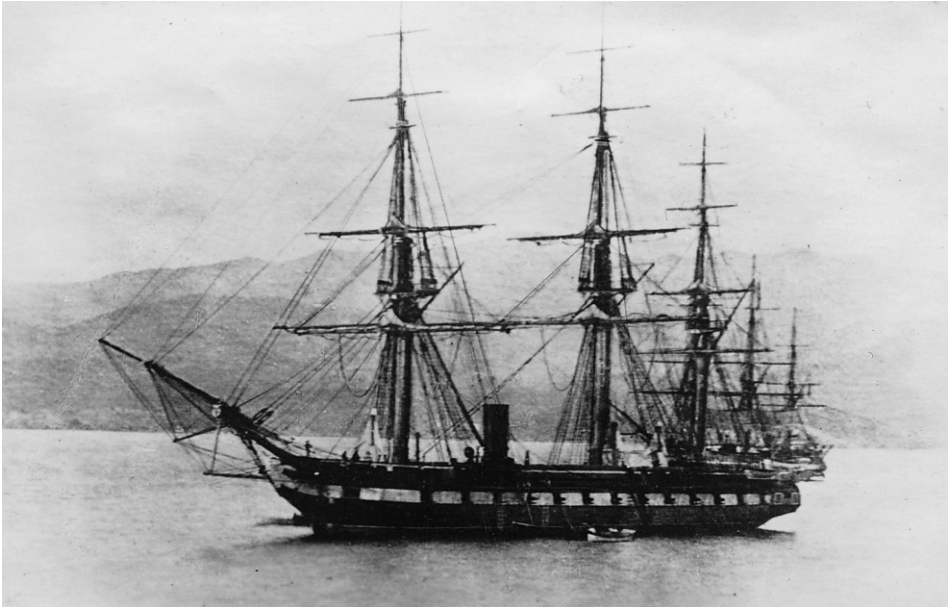


Abb. 2 SMS GAZELLE, »beordert« auf eine Expedition um die Welt, 1874–76. (Slg. H. Hückstädt)

GELBSTERN

Die Herkunft sowohl des Namens als auch des Raddampfers GELBSTERN selbst, der von der BAH seit 1911 im Nordfriesischen Wattenmeer für die Austernforschung eingesetzt wurde, konnte nicht ermittelt werden.

GEORGIUS AGRICOLA

Der Arzt und Mineraloge Georgius Agricola (lateinisch für Georg Bauer; 1494–1555) gilt durch die Überwindung der alchemistischen Methoden als der Begründer der neueren Mineralogie und Metallurgie. Im Hinblick auf sein Einsatzgebiet erhielt das aus einer Bauserie von Zubringertrawlern genommene und speziell ausgerüstete Rohstofforschungsschiff GEORGIUS AGRICOLA der DDR seinen Namen in Würdigung des richtungweisenden Wirkens Agricolas, zumal er hauptsächlich in Chemnitz/Karl-Marx-Stadt tätig gewesen war (Gruppe II).

GEOPHYSICA

Die Geophysik ist die Lehre von den physikalischen Eigenschaften des Erdkörpers. Ihre Meßmethoden werden in der Rohstofferkundung angewandt. Der Explorationskutter GEOPHYSICA erhielt die *unpersönliche Tätigkeitsbezeichnung im Hinblick auf den vorgesehenen Einsatz* (Brosin 2001; Gruppe II)

GERMANIA

Der Gothaer Geograph August Petermann (1822–1878)¹⁴ bemühte sich nach der Mitte des 19. Jahrhunderts um eine der Größe und wissenschaftlichen Geltung angemessenen Beteiligung des Deutschen Bundes bei der Erforschung der damals noch unbekanntenen Nordpolarregion (siehe u.a. Krause 1992). In den schriftlichen Instruktionen, die er dem Expeditionsleiter Karl Koldewey (1837–1908) für die Erste Deutsche Nordpolar-Expedition 1868

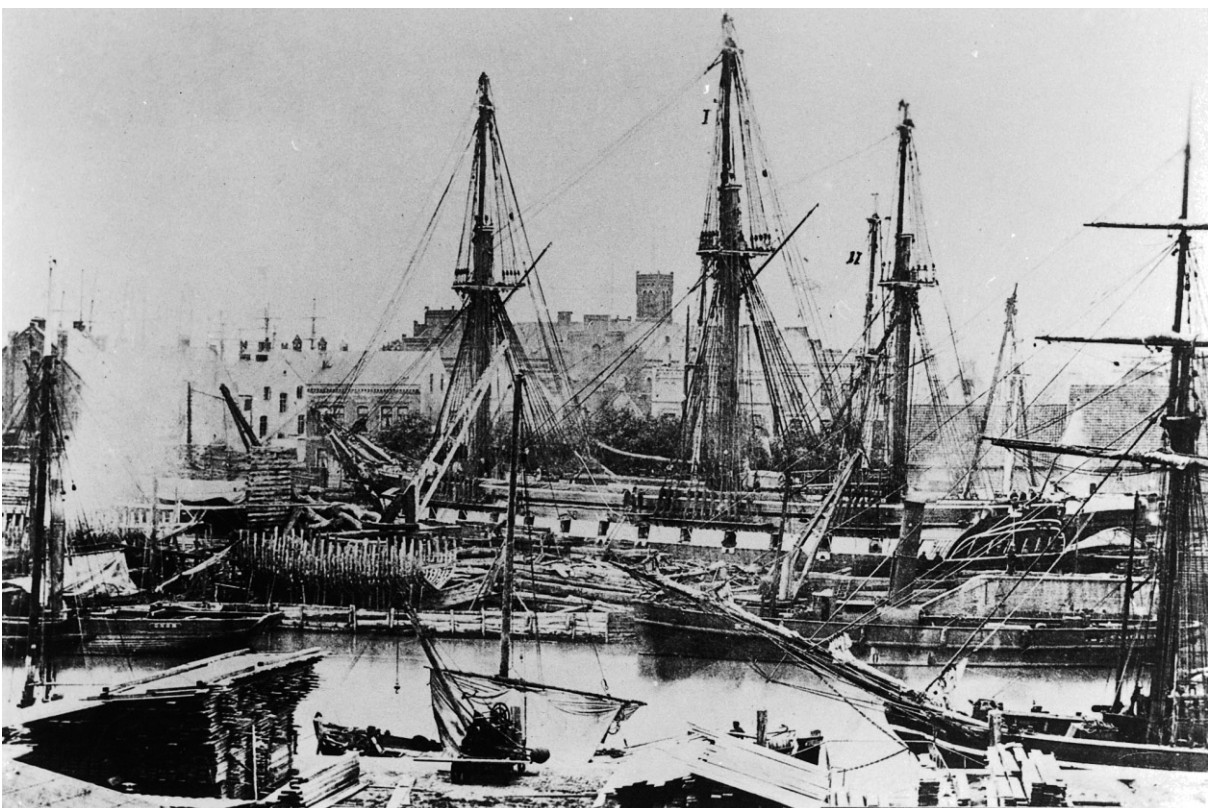


Abb. 3 Schrauben-Fregatte GAZELLE im Winterquartier in Bremerhaven, um 1880. (Slg. Stallmann; Foto: W. Schäfer)

mit auf den Weg gab, forderte er, das unterwegs zu kaufende Expeditionsschiff GERMANIA zu nennen. Koldewey wählte jedoch den Namen GRÖNLAND (siehe unten).

Für die Zweite Deutsche Polarfahrt 1869/70 wurde eigens ein eisgehendes Polarschiff bei Tecklenborg in Bremerhaven gebaut, das dann gemäß der Petermannschen Forderung den Namen GERMANIA aus nationaler Idee heraus erhielt (Gruppe I).

GRÖNLAND

Die größte Insel der Erde, Grönland, wurde aufgrund der auf ihr und um sie herum herrschenden polaren Verhältnisse erst in den letzten 150 Jahren näher erforscht.

Gemäß der erwähnten Instruktionen von August Petermann für die Erste Deutsche Nordpolar-Expedition 1868 (siehe GERMANIA) sollte die Entdeckungsreise mit dem unterwegs in Norwegen zu kaufenden Expeditionsschiff entlang des nördlichen Teils der ostgrönländischen Küste nach Norden ins Polarmeer gehen, denn Petermann erwartete hinter dem Eis des Ostgrönlandstromes eisfreies Wasser. Jedoch gab der Expeditionsleiter Karl Koldewey (1837–1908) der in Bergen gekauften Nordischen Jacht den Namen GRÖNLAND, entsprechend dem anzusteuernenden Forschungsgebiet (Gruppe II; siehe auch GERMANIA).

Angemerkt sei, daß die GRÖNLAND, das Schiff der ersten deutschen Polarexpedition, heute Teil der Museumsflotte des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven und immer noch in Fahrt befindlich ist.



Abb. 4 *Die nordische Jagt GRÖNLAND vor Helgoland. (Archiv DSM)*

HAITABU

Haitabu ist der altnordische Name eines bedeutenden und zentralen Handelsplatzes und Ostseehafens zwischen dem 8. und dem 11. Jahrhundert an der Schlei. Seine überregionale Bedeutung lebte im heute gegenüberliegenden Schleswig als Regierungs- und Verwaltungssitz Schleswig-Holsteins über Jahrhunderte fort. Der Benennung des flachgehenden Doppelrumpf-Laborschiffes HAITABU nach der zentralen Siedlung erfolgte in Würdigung der Bedeutung der einstigen Metropole (Gruppe I).

HANSA

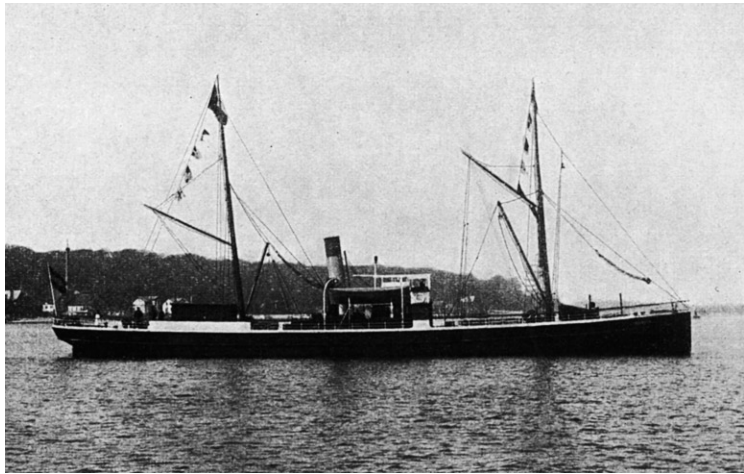
Das althochdeutsche Wort »Hansa« bedeutet Kriegsschar und steht allgemein für den genossenschaftlichen Zusammenschluß einer größeren Gruppe von europäischen Handelsstädten, die gemeinschaftlich ihren Handel und die zugehörigen Wege über Land und See sicherten.

Für die Zweite Deutsche Nordpolar-Expedition hatte die Deutsche Nordpolar-Gesellschaft in Bremen aus Spenden, die im gesamten Gebiet des Deutschen Bundes für die Polarforschung gesammelt worden waren, 1869 einen Schoner als Begleit- und Transportschiff gekauft, ausgerüstet und auf den Namen HANSA getauft. Der Hintergrund der Namensgebung ist nicht näher bekannt. Die übergeordnete Idee der gemeinsam mit der GERMANIA zu überwindenden Gefahren des Eises oder auch die aus allen Gesellschaftsschichten gekommenen Mittel mögen die Wahl des Namens beeinflusst haben (Gruppe I).

HECHT

Den Angaben Böhneckes (1946) folgend, nutzten die Deutsche Seewarte in Hamburg und/oder das Marineobservatorium in Wilhelmshaven das nach dem Süßwasserraubfisch benannte Dampfschiff HECHT im Sommer 1937 für Strömungsmessungen und hydrographische Arbeiten in der Deutschen Bucht unter unverändertem Namen (Gruppe III). Ein

Abb. 5 Charterdampfer HOLSATIA als Fischereiforschungsschiff, 1901. (Aus: *Die Ostsee-Expedition 1901 des Deutschen Seefischerei-Vereins. [= Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Bd. VII]. Berlin 1902, S. IV*)



Schiff dieses Namens mit den von Böhnecke (1946) angegebenen Daten ist bei Gröner (1986-88) nicht nachzuweisen. Vermutlich handelt es sich um einen gecharterten Frachtdampfer.

HEINCKE

Die FRIEDRICH HEINCKE der BAH (siehe oben) wurde 1990 durch einen größeren Neubau ersetzt. Das neue Schiff HEINCKE erhielt in Namenstradition den jetzt verkürzten Namen des Gründungsdirektors der BAH (Gruppe IV).

HERMANN WATTENBERG

Der Chemiker Dr. Hermann Wattenberg (1901–1944) war Teilnehmer der Deutschen Atlantischen Expedition 1925–27 mit METEOR (I). Die enge Zusammenarbeit mit den anderen meereskundlichen Disziplinen während der Reise schuf die Basis, auf der Wattenberg zum international anerkannten Meereschemiker am Institut für Meereskunde in Berlin (IFMB) wurde. Nach Aufbau und Leitung der meereschemischen Abteilung des neuen Instituts für Meereskunde in Kiel (IFMK) übernahm er 1944 auch die Institutsleitung. Ein knappes Vierteljahr später zerstörte ein Bombenangriff das Institutsgebäude, wobei Wattenberg starb.

Zur Erinnerung an Wattenbergs wissenschaftliche und organisatorische Leistung erhielt der Forschungskutter SÜDFALL, den das IFMK seit 1947 einsetzte, 1958 den Namen HERMANN WATTENBERG sowohl aus übergeordneter Idee als auch aus dem Teilarbeitsgebiet Meereschemie heraus (Gruppe I und Gruppe II).

HOLSATIA

Der Frachtdampfer HOLSATIA der Reederei Sartori und Berger in Kiel war auf die lateinische Bezeichnung für Holstein getauft worden. Mit unverändertem Namen fanden seine Reisen als gechartertes Fischereiforschungsschiff statt (Gruppe III).

HOOGE

Die Hallig Hooge liegt im Nordfriesischen Wattenmeer. Die Kriegsmarine folgte der – nicht strikt eingehaltenen – Gepflogenheit, Vermessungsfahrzeuge nach den Namen von Inseln oder Sandbänken vor den deutschen Küsten zu benennen. Nach der Hallig erhielt

1939 das neue Vermessungsschiff HOOGE seinen Namen, den es unverändert nach dem Zweiten Weltkrieg in DHI-Diensten beibehielt (Gruppe III).

HUNTE

Der 1911 gebaute Dampfschlepper und Wassertanker HUNTE der Reichsmarine war in der Marinetradition, Schlepper nach Flüssen zu benennen, auf den Namen des linksseitigen Nebenflusses der Weser getauft worden. Seit 1928 gehörte er zum Marinearsenal Kiel. Das Marineobservatorium Wilhelmshaven setzte die HUNTE unter unverändertem Namen bei der Internationalen Kattgatt-Expedition 1931 ein (Gruppe III).

HYDROGRAPH

Mit Hydrographie wird zum einen die Seevermessung bezeichnet. Zum anderen gebrauchten physikalischen Meereskundler und Fischereibiologen den Terminus synonym zur Erfassung von Temperatur- und Salzgehaltsverteilungen. Der 1949 in Damgarten gebaute Vermessungskutter HYDROGRAPH erhielt seinen Namen nach *der unpersönlichen Tätigkeitsbezeichnung im Hinblick auf den vorgesehenen Einsatz* (Brosin 2001; Gruppe II), wobei die Namensform eine *typisch Bruns'sche Diktion in Anlehnung an russische Namensgebung* ist¹⁵ (Brosin 2001).

IKARUS

Nach der griechischen Mythologie hatte der Athener Handwerker Dädalos in der Gefangenschaft im Labyrinth auf Kreta Flügel aus mit Wachs verklebten Federn ersonnen, mit denen sein Sohn Ikaros und er fliehen wollten. Während der Flucht durch die Luft beherzigte Ikaros jedoch nicht die Warnung seines Vater, die Nähe der Sonne zu meiden: Das Wachs schmolz, die Flügel lösten sich auf, und Ikaros stürzte ins Ikarische Meer.

Vom Meteorologischen Institut der Universität Leipzig wurde unter der Leitung des Ordinarius für Meteorologie, Prof. Schneider-Carius, das Observatorium auf Zingst als Außenstelle gegründet. Für ihre maritimen Forschungen erhielten die Leipziger Meteorologen das Forschungsboot IKARUS, das den Spitznamen des Ordinarius erhielt (Brosin 2001; Gruppe II).

IMPULS

Für die Rohstofferkundung in ihren Flachwasserbereichen setzte die DDR das Seismikforschungsschiff IMPULS ein. Bei dem Fahrzeug vom Typ Flußcontainerschiff *lieferte die vorgesehene Aufgabenstellung die Grundlage für die Namensgebung* (Brosin 2001; Gruppe II).

INGRID

Die Hintergründe für die Benennung des ersten neuen Flachwasser-Explorationsschiffes INGRID der PRAKLA-SEISMOS AG sind nicht bekannt.

JAN WELLEM

Für den »neuen deutschen Walfang« 1936–39 wurde der HAPAG-Dampfer WÜRTTEMBERG 1936 zum Walfangmutterschiff JAN WELLEM umgebaut. Während der Reisen unter diesem aus unbekanntem Gründen vorgegebenen Namen fanden neben walbiologischen Untersuchungen auch ozeanographische und meteorologische Messungen statt (Gruppe III).

JOHANNES MÜLLER

Der Anatom und Physiologe Prof. Johannes Peter Müller (1801–1858) gilt als einer der bedeutendsten deutschen Zoologen des 19. Jahrhunderts und als der Initiator der Plank-

tonforschung. Seine methodischen Entwicklungen leben in der heutigen »Müller-Gase« der Planktonnetze fort. Müller empfahl seinen Schülern, meeresbiologische Studien z.B. an der Bucht von Messina zu treiben (Heuss 1940).

Anton Dohrn (siehe oben) benannte 1877 das Dampfschiff JOHANNES MÜLLER, das ihm die Akademie der Wissenschaften und das Preußische Erziehungsministerium in Berlin für seine Zoologische Station in Neapel finanziert hatten, sowohl nach dem richtungweisenden Zoologen als auch aus dem vorgesehenen Fachgebiet heraus (Gruppe I und Gruppe II).

JOH. L. KRÜGER

Der Abteilungsleiter im Geodätischen Institut Potsdam, Prof. Dr. Johannes Heinrich Louis Krüger (1857–1923), beschäftigte sich mit der konformen Abbildung des Erdellipsoids in die Ebene und mit entsprechenden Koordinatensystemen. Die Ergebnisse dieses Mitbegründers der modernen Geodäsie leben heute mit den »Gauss-Krüger-Koordinaten« in See- und Landkarten fort. In Würdigung der großen Ideen und aus dem Fachgebiet heraus kam das Vermessungs- und Forschungsschiff JOH. L. KRÜGER (I) zu seinem Namen (Gruppe I und Gruppe II). Der Vermessungskutter JOH. L. KRÜGER (II) führte die Namenstradition fort (Gruppe IV).

JORDAN

Der Geodät Prof. Dr. Wilhelm Jordan (1842–1899) machte sich um die Entwicklung des Vermessungswesens in Deutschland verdient. Sein zweibändiges »Handbuch der Vermessungskunde« (1873) lebt in einer zehnbändigen 10. Ausgabe von 1955–1969 fort.¹⁶ Der Vermessungskutter JORDAN (I) erhielt seinen Namen nach dem großen Gelehrten des Fachgebietes (Gruppe II). Das nachfolgende Schiff JORDAN (II) setzte die Namenstradition fort (Gruppe IV).

KARL F. GAUSS

»Karl Fr. Gauss« ist eine »modernere« Schreibweise des Namens des großen deutschen Physikers Carl Friedrich Gauss (1777–1855; siehe oben: CARL FR. GAUSS und GAUSS). *Bei ähnlicher Aufgabenstellung* wie die der GAUSS des DHI in Hamburg *dürften die Vornamen zwecks Unterscheidung* hinzugekommen sein (Brosin 2001). Die Namensgebung KARL F. GAUSS erfolgte in Würdigung der Arbeiten von Gauss zur Vermessung, dem Arbeitsgebiet des Schiffes (Gruppe II).

KARL LIEBKNECHT

Der linke, ehemals sozialdemokratische Politiker Karl Liebknecht (1871–1919) leitete mit Rosa Luxemburg den Spartakusbund und rief 1918 in Berlin die »freie sozialistische Republik« aus. Die Ermordung Liebknechts kurz darauf machte ihn in der DDR später zum Heroen. Der 1950 in Dienst gestellte Rostocker Logger KARL LIEBKNECHT gehörte zu den Schiffen, die Namen von in der DDR verehrten Persönlichkeiten in die Welt trugen. Das IHFR nutzte die KARL LIEBKNECHT als Forschungsschiff ab 1956 unter dem unveränderten Namen (Gruppe III).

KJERSTADTINN

Das Marineobservatorium Greifswald setzte den norwegischen Fischkutter KJERSTADTINN in Sommermonaten für Vermessungen, Strömungsmessungen und hydrographische Messungen in norwegischen Fjorden unter unverändertem Namen ein (Böhnecke 1946; Gruppe III).

KOLMAR

Kolmar ist der deutsche Name einer Stadt im Kreis Posen, die nach dem deutschen Überfall auf Polen 1939 im »befreiten« Westpreußen lag. Der 1940 in Norwegen als Prise genommene schwedische Dampfer FRAMNAES erhielt als deutsches Handelsschiff den Namen KOLMAR. Kurze Zeit später von der Kriegsmarine übernommen, kam der Dampfer mit unverändertem Namen als Forschungsschiff KOLMAR 1940/41 für das Marineobservatorium in Greifswald zum Einsatz (Gruppe III), ehe er zum Forschungsschiff der Kriegsmarine umgebaut und in BÖRGEN umbenannt wurde.

KOMET

Komet ist die griechische Bezeichnung für die zeitweilig am Himmel erscheinenden Schweif- oder Haarsterne. Das neue Vermessungs- und Forschungsschiff KOMET (I) des DHI erhielt 1969 seinen Namen zum einen aus der Dietrichschen Idee heraus (Gruppe I), zum anderen war »Komet« ein Traditionsname der Marine, der dem DHI für dieses Schiff überlassen wurde¹⁷ (Gruppe IV). Der Ersatzbau KOMET (II) trägt den Traditionsnamen weiter (Gruppe IV).

LAUTING

Der Begriff »Lauting« konnte nicht aufgelöst werden. Der 1934 gebaute Minentransporter LAUTING der Reichsmarine (Hildebrand et al. 1982; von Böhnecke 1946 als »Leichter« bezeichnet) wurde unter unverändertem Namen im Frühsommer 1935 vom Marineobservatorium Wilhelmshaven zu Strommessungen in der Deutschen Bucht eingesetzt (Gruppe III).

LITTORINA

Die Meeresschnecke *Littorina litorea* ist in der westlichen Ostsee eine verbreitete Schneckenart und das Leitfossil für das Littorina-Meer, ein Vorstadium der heutigen Ostsee. Der Name »Littorina« symbolisiert die Zusammenarbeit von Meeresbiologen und Meeresgeologen (IFMK 1999). Dem Namen des Kieler Forschungskutters LITTORINA liegt neben der Spezies aus dem Arbeitsgebiet (Gruppe II) eine übergeordneten Idee (Gruppe I) zugrunde.

LUDWIG PRANDTL

Der Ingenieur und Physiker Prof. Dr. Ludwig Prandtl (1875–1953) war als Leiter des Kaiser-Wilhelm-Instituts für Strömungsforschung und der Aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen einer der Mitbegründer der modernen Strömungsforschung. Strömungsforschung und Ausbreitung eingeleiteter Stoffe in Flüssen und Estuaren ist eines der Arbeitsgebiete des GKSS Forschungszentrums in Geesthacht. Die Forschungsbarkasse LUDWIG PRANDTL der GKSS erhielt ihren Namen sowohl in Würdigung der richtungweisenden Arbeiten Prandtls als auch aus dem Arbeitsgebiet heraus (Gruppe I und Gruppe II).

MAGNETOLOGE

Als hölzerner Kutter für erdmagnetische Messungen im Ostseeküstenbereich der DDR erhielt die MAGNETOLOGE ihren Namen nach der *unpersönlichen Tätigkeitsbezeichnung im Hinblick auf den vorgesehenen Einsatz* (Gruppe II). Und zwar in der *typisch Bruns'schen Diktion in Anlehnung an russische Namensgebungen* (Brosin 2001).

MAKRELE

Die Makrele (*Scomber scombrus* L.) ist ein schneller Schwarmfisch, der insbesondere im Sommer durch die Nordsee zieht. Als Ersatzbau für AUGUSTA (II), deren Namenshinter-

grund mit dem Ende des Kaiserreiches 1918 entfallen war, wurde 1936 die für biologischen Arbeiten in der Nordsee vorgesehene MAKRELE aus ihren vorgesehenen Arbeitsgebiet heraus benannt (Gruppe II).

MANTA

Die Gattungen und Arten der Familie der Teufelsrochen werden als Mantas bezeichnet. Das Flachwasser-Meßschiff MANTA der PRAKLA-SEISMOS AG erhielt seinen Namen sicherlich aufgrund seiner flachen Bauart nach der Rochenfamilie. Deren bis zu 6 m lange Vertreter weisen einen flachen Körperbau und eckige Schnauzen auf. Allerdings kommen sie nicht unbedingt in den für das Schiff vorgesehenen Arbeitsgebieten vor (Gruppe II).

MARIE

Der bei Kiel ansässige Hamburger Schirm- und Korsettfabrikant Heinrich Adolf Meyer (1822–1889) ließ sich 1861 den »Lustkutter« MARIE bauen, den er nach seiner Frau Marie Mathilde Louise benannte. Unter diesem Namen unternahm Meyer mit dem Kutter Forschungsfahrten gemeinsam mit dem Hamburger Zoologen Karl Austust Möbius (1825–1908) und dem Kieler Mediziner und Physiologen Victor Hensen (1835–1924; siehe unten) in der Kieler Förde und der Kieler Bucht (Gruppe III). Die Fahrten stellen die ersten nachweisbaren systematischen biologischen Untersuchungsreisen deutscher Meeresforscher dar.

MEERKATZE

Abweichend von der Gepflogenheit der Marine, Schlepper und Wassertanker nach deutschen Flüssen zu benennen, erhielt der 1943/44 in Mannheim gebaute und über den Rhein nicht mehr zum Einsatz zu bringende Wassertanker MEERKATZE seinen Namen nach einer Gattung der Hundsaffen, die in den Wäldern und Baumsavannen südlich der Sahara leben. Entsprechend hergerichtet und unter beibehaltenem Namen wurde das auch mit einem fischereibiologischen Laboratorium ausgerüstete FSB MEERKATZE (I) ab 1950 im Fischereihilfsdienst vorwiegend im Europäischen Nordmeer eingesetzt (Gruppe III).

Während des sog. Kabeljaukrieges um Island wurde die 1972 gerade aus dem Forschungsdienst genommene ANTON DOHRN (I) zum Schutzboot umgebaut und unter dem für technische und medizinische Hilfe stehenden »Markenzeichen« MEERKATZE 2 anfangs zusätzlich, ab 1974 als alleinige MEERKATZE (II) unter traditionellem Namen eingesetzt (Gruppe IV). Der Ersatzbau erhielt 1977 aus Tradition den Namen MEERKATZE (III) (Gruppe IV).

MELLUM

Die unbedeckte flache Sandinsel Mellum liegt zwischen Jade- und Wesermündung. Der 1934 für das Seezeichen- und Lotsenamnt Jade gebaute Tonnenleger MELLUM erhielt seinen Namen aus seinem Arbeitsgebiet heraus. Unter unverändertem Namen ging das Schiff 1938 an die Kriegsmarine. Das Marineobservatorium Wilhelmshaven nutzte die MELLUM für Gerätetests und zum Auslegen und Aufnehmen von Strommesserverankerungen (Gruppe III).

METEOR

Eine besonders helle kugelförmige Lichterscheinung, die schnell über den Himmel zieht und hinter dem Horizont verschwindet oder vorher plötzlich verlöscht, wird Meteor (griechisch, »in der Luft schwebend«) genannt.

Aus welchem Grund das preußische Dampfkanonenboot METEOR 1865 zu seinem Namen kam, ist nicht mehr bekannt. Mit einem von beiden Seiten als Sieg verbuchten Gefecht im Deutsch-Französischen Krieg mit dem Aviso BOUVET am 9. November 1870

vor Havanna jedenfalls begann die Namenstradition »Meteor« bei der deutschen Marine. Das Kanonenboot selbst tat anschließend Vermessungsdienst in heimischen Gewässern. Aber zur Erinnerung an die denkwürdige Heldentat ging der Name nacheinander bzw. teilweise sogar parallel auf einen Kleinen Kreuzer, eine der kaiserlichen Yachten und zwei Hilfskreuzer im Ersten Weltkrieg über.¹⁸ Kurz vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde in Danzig ein Kanonenboot als weitere METEOR auf Kiel gelegt. Aus militärischen Gründen nicht fertiggestellt, wurde der Rumpf 1920 nach Wilhelmshaven verholt, um ihn dort für eine geplante meereskundliche Expedition zu einem Forschungs- und Vermessungsschiff der Reichsmarine auszubauen. Aus finanziellen Gründen kam die METEOR (I) unter unverändertem Namen erst 1924 in Dienst (Gruppe III). Mit ihrer weltweit beachteten legendären Deutschen Atlantischen Expedition 1925–27 begründete die METEOR deutsche Hochseeforschungstradition, die das Schiff selbst auf Fahrten im Nordatlantik in den 1930er Jahren fortsetzte.

Es sei hier erwähnt, daß sich eine weitere (»Ersatz-«)METEOR im Bau befand, als der Zweite Weltkrieg ausbrach: Die Kriegsmarine hatte 1938 einen dem Größenwahn der Zeit entsprechenden Ersatzbau von über 100 m Länge in Auftrag gegeben. Der wurde, ebenso wie ehemals der Namensvorgänger, während des Krieges nicht weitergebaut.

Nachdem während des Internationalen Geophysikalischen Jahres 1957/58 die ersten Probleme der GAUSS (III) im Orkan im Nordatlantik die Notwendigkeit eines bundesdeutschen großen Forschungsschiffes deutlich gemacht hatten, kam 1964 das Mehrzweckforschungsschiff METEOR (II) in Fahrt. *Der Name des neuen Forschungsschiffes soll an die erste »Meteor«-Expedition und an das »Meteor«-Werk erinnern, in dem die »Wissenschaftlichen Ergebnisse der Deutschen Atlantischen Expedition auf dem Forschungs- und Vermessungsschiff METEOR 1925–27« niedergelegt sind* (DHI und DFG 1964). Die Namensgebung war also nicht nur traditionell (Gruppe IV), sondern besonders aus der übergeordneten Idee des Erinnerens und des konsequenten Nacheiferns erfolgt (Gruppe I).

Der Benennung des Ersatzbaus METEOR (III) 1986 lagen sowohl die Tradition als auch die hehre Idee zugrunde (Gruppe I und Gruppe IV). Für die Namenswahl beim Erprobungsschiff METEOR (DDR) der Prüfdienststelle für technische Schiffsausrüstung in Stralsund sind keine Gründe überliefert. Traditionelle Bezüge dürften nicht abwegig sein (Gruppe IV).

MINTROP

Der Essener Geophysiker Ludger Mintrop (1880–1956) führte die Refraktionsseismik in die Lagerstättenforschung ein. Er entdeckte die nach ihm benannte Grenzflächenwellen an Diskontinuitäten der Erdkruste. Das ehemalige Fischereifabriksschiff BREMEN wurde 1986 nach Verkauf und Umbau als Seismik-Explorationsschiff MINTROP der PRAKLA-SEISMOS AG in Hannover in Dienst gestellt. Die Namenswahl erfolgte zu Ehren Mintrops aus dem Arbeitsgebiet (Gruppe II).

MÖWE

Das 1907 in Dienst gestellte Vermessungsschiff MÖWE ersetzte ein vom Kanonenboot zum Vermessungsschiff umgerüstetes Fahrzeug gleichen Namens der Kaiserlichen Marine. Nach Vermessungen in heimischen Gewässern wurde SMS MÖWE in sein vorgesehenes Arbeitsgebiet vor Deutsch-Ostafrika in Marsch gesetzt. Die Überführung erfolgte 1911/12 als Marine-Forschungsreise von Wilhelmshaven nach Kapstadt mit ozeanographischem, meteorologischem und astronomischem Programm unter dem übernommenen Namen (Gruppe III).



Abb. 6 Erprobungsschiff METEOR der Prüfdienststelle für technische Schiffsausrüstung Stralsund, 1960. (Foto: H.-J. Koch)

MYA

Vor den deutschen Nord- und Ostseeküsten sind die Sandklaffmuschel *Mya arenaria* L. und die Gestutzte Klaffmuschel *Mya truncata* L. weitverbreitet. Der für Arbeiten im Wattenmeer 1978 gebaute Forschungskatamaran MYA der Litoralstation der BAH in List (Sylt) ist nach Muscheln seines Arbeitsgebietes benannt (Gruppe II).

NATIONAL

Der besegelte Kieler Frachtdampfer NATIONAL war vom Deutschen Reich für die Plankton-Expedition 1889 gechartert worden. Der Kieler Physiologe Victor Hensen (1835–1924; siehe unten) leitete die erfolgreiche Expedition, die international auch unter dem unveränderten Schiffsnamen bekannt wurde (Gruppe III).

NEPTUN

Alle Seefahrenden haben dem Gott alles fließenden Wassers mit dem lateinischen Namen Neptun zumindest beim erstmaligen Überqueren der Polarkreise und des Äquators zu huldigen. Ihm wird auch die ordnende Macht auf den Fischgründen zugestanden. In der Hoffnung, ähnlich ordnend wirken zu können, wurde das niedersächsische Fischereiaufsichtsschiff NEPTUN aus seiner Aufgabe heraus benannt (Gruppe II).

NIGE WARK

Die zum Bundesland Hamburg gehörende Insel Neuwerk an der Elbmündung heißt im Niederdeutschen »Nige Wark«. Für den Einsatz u.a. im flachen Bereich um die Insel erhielt das Hamburger Amt für Strom- und Hafengebäude das Meß- und Arbeitsschiff NIGE WARK, das aus seinem Arbeitsgebiet heraus benannt wurde (Gruppe II).

NYNORDEROOG

Eine der Vorgängerinseln des heutigen Norderney hieß im 17. Jahrhundert »Ny-Norder-Oog«. Daraus ist durch Drehen und Auslassen der heutige Inselname geworden. Das Vermessungs- und Arbeitsschiff NYNORDEROOG des Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie, Forschungsstelle Küste, wurde aus seinem Arbeitsgebiet heraus benannt (Gruppe II).

OLGA

Für die 1880 in Dienst gestellte SM Korvette OLGA ist der Namenshintergrund nicht bekannt. Das Schiff diente u.a. als Schulschiff für Schiffsjungen. Eine Ausbildungsreise der OLGA ins Europäische Nordmeer konnte vom Deutschen Seefischerei-Verein zu Fangversuchen und Fangplatzerkundungen zwischen Spitzbergen und der Norwegischen Küste genutzt werden. Die Ergebnisse sind mit dem übernommenen Schiffsnamen verbunden (Gruppe III)

PAUL BENEKE

Der Danziger Freibeuter Paul Bene(c)ke (~1440–1480) führte u.a. 1473 mit der PETER VON DANZIG Kaper- und Konvoifahrten für die Hanse durch. Insbesondere durch seine Angriffe auf englische Fahrzeuge machten er sich einen Namen. Die 1936 als Passagier- und Fährschiff gebaute ADMIRAL wurde nach Ankauf durch die Kriegsmarine 1937 zum Stationstender und Navigationsschulschiff PAUL BENEKE der Marineschule Mürwik. Das DHI erhielt die PAUL BENEKE 1945 als Vermessungsschiff zugeteilt (Nieder und Schröder 1971). Ab 1947 kam sie auch als Forschungsschiff unter unverändertem Namen zum Einsatz (Gruppe III).

PLANET

Die Vermessungsschiffe der Kaiserlichen Marine führten Namen, die sich zu keiner Gruppierung zusammenfassen lassen. Für die Namenswahl des 1905 in Dienst gestellten »Vermessungsschiffes Ausland« PLANET sind Hintergründe nicht bekannt. Die Überführung des Schiffes in sein Einsatzgebiet, die deutschen Kolonialgebiete in der Südsee, wurde 1906/07 für eine mehr als einjährige Forschungsreise zwischen Kiel und Hongkong genutzt. Der Forschungsschiffsname PLANET (I) ist als übernommen einzuordnen (Gruppe III).

Das ozeanographische Forschungsschiff PLANET (II) der Bundesmarine erhielt 1967 seinen Namen zum einen in traditioneller Anknüpfung an die Forschungsreise SMS PLANET (I) (Gruppe IV). Zum anderen wirkte sich auch die Dietrichsche Idee (siehe unter ALKOR) aufgrund der engen Verbindung der »Väter« der PLANET (II) bei der Ozeanographischen Forschungsanstalt der Bundeswehr in Kiel (Dr. W. Krauss und Kpt. W. Wruck) zu Professor Dietrich im IFMK (Gruppe I) aus.

Es sei angemerkt, daß bereits 1990/91 ein Modell eines Nachfolgebaus für PLANET (II) von der Marinetechnik GmbH in Form eines Doppelrumpfschiffes vorgestellt wurde. Nicht nur die Finanzierungsfrage, sondern vor allem die weitsichtige Konzeption und Bauausführung der PLANET (II) verhinderten bis heute den Ersatzbau (wohl eine PLANET [III]).

POLARFUCHS

Der Polarfuchs ist eine an die extremen Lebensbedingungen des Nordpolargebietes angepasste Unterart der Füchse. Als Beiboot des Polarforschungsschiffes POLARSTERN konnte die POLARFUCHS für begrenzte Zeiten autark für Forschungsprogramme außerhalb des »Mutterschiffes« eingesetzt werden. Die Namensgebung erfolgte sowohl aus übergeordne-

ter Idee als auch aus dem Arbeitsgebiet heraus (Gruppe I und Gruppe II). Unter unverändertem Namen ersetzt die POLARFUCHS seit 1997 die SAGITTA des IFMK (Gruppe III)

POLARSTERN

Der Stern 2. Größe, der scheinbar unveränderlich nahezu direkt am Nordpol des Himmels steht, wird »Polarstern« genannt. Er läßt sich bei Sicht zur schnellen Nordorientierung nutzen. Zusammen mit dem Großen Wagen/Großen Bären bildet der Polarstern *das Symbol des Nordens* (IFMK 1986 a). Auf den Namen dieses zuverlässig die Richtungweisenden Sternes wurde das eisbrechende Polarforschungs- und -versorgungsschiff POLARSTERN 1982 bei seiner Indienststellung getauft. Das ist zum einen für das Schiff und die mit ihm zu leistende Arbeit eine Leitidee, zum anderen stammt der Name aus derjenigen Hälfte des Arbeitsgebiets, in die alljährlich im Nordsommer die Forschungsreisen gehen (Gruppe I und Gruppe II).

POMMERANIA

Auf den lateinischen Namen für Pommern, »Pommerania«, war eines der Postschiffe zwischen Stettin (Pommern) und Stockholm 1864 getauft worden. Mit Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges 1870 übernahm die Preußische Marine diesen Raddampfer. Nach Ende des Krieges wurde SM Aviso POMMERANIA unter unverändertem Namen auf die ersten Fischereiforschungsreisen der »Königlich-Preußischen Kommission zur Erforschung der Deutschen Meere« in Kiel in die Ostsee und die Nordsee kommandiert (Gruppe III).

POSEIDON

In der griechischen Mythologie ist Poseidon der oberste Gott der Meere, Herr und Beschützer aller Meereslebewesen, von den Kleinsttieren über die Fische bis zu den Neriden und untergeordneten (Halb-)Gottheiten sowie späteren Fabelwesen.

Der »Reichsforschungsdampfer« POSEIDON (I) kam 1902 für die von deutscher Seite zu leistenden Arbeiten im Rahmen der »Internationalen Meeresforschung« in Fahrt. Hinter diesem Terminus verbarg sich die anwendungsorientierte und koordiniert gemeinsam betriebene Meeresforschung der Staaten, die sich im Internationalen Rat für Meeresforschung in Kopenhagen (ICES) zusammengeschlossen hatten (Stichwort DWK; siehe u.a. Wegner 1999).

Für mich stellt der Name dieses ersten deutschen Fischereiforschungsschiffes den Bezug zu den Grundlagen der Fischereiforschung im klassischen Altertum (Aristoteles: Ichthyologia) her und weist auf das erklärte Ziel hin, mit den Forschungsarbeiten die marinen Kausalketten zu verstehen und die Nutzfischarten für langfristige, optimale Nutzung in bestandserhaltender Menge zu schützen. Welche tatsächlichen Hintergründe für die Namenswahl vorlagen, ist aus den bisher eingesehenen spärlichen Resten der einstigen Aktenlage nicht zu entnehmen. Neben der Zuordnung zum Arbeitsgebiet (Gruppe II) lag mit Sicherheit eine übergeordnete Idee zugrunde (Gruppe I), denn die Planer und Nutzer der Schiffes¹⁹ hatten alle den »klassischen« Bildungsweg durchlaufen.

Da neben den Aufgaben der Bundesforschungsanstalt für Fischerei, die mit ANTON DOHRN (I) bearbeitet wurden, noch weitere Arbeiten von Fischereiforschern auf See durchzuführen waren, erhielt das neue Fischereischutzboot POSEIDON (II) 1957 ein Laboratorium für Untersuchungen auf den Fangplätzen der kommerziellen Flotte. Die Wahl des *Traditionsnamen[s]* POSEIDON (BML 1982) ist damit zumindest teilweise gerechtfertigt (Gruppe IV).

Das IFMK sah die »Nebentätigkeiten« des damals noch im Dienst stehenden FSB POSEIDON (II) nicht als die Nachfolge des Reichsforschungsdampfers an und taufte ihr neues

interdisziplinäres Forschungsschiff POSSEIDON (III) 1976 bewußt auf den Namen des Meeresherrn und im Anspruch auf die Fortsetzung der renommierten Tradition (Gruppe I und Gruppe IV).

PROFESSOR ALBRECHT PENCK

Der Geograph Prof. Dr. Albrecht Penck (1858–1945) war 1906 bis 1921 Direktor des Instituts und Museums für Meereskunde. Als einer der großen Geographen seiner Zeit war er Mitglied der Akademie der Wissenschaften in Berlin. Neben seinen bahnbrechenden Arbeiten zur Geomorphologie gilt er heute als besonderer *Förderer der Kunde vom Meer* (Marcinek 1997).

Das Vermessungsschiff JOH. L. KRÜGER (I) wurde überwiegend zu Forschungszwecken des Instituts für Meereskunde des SHD in Warnemünde eingesetzt (Brosin 1996). Der Namenswechsel zu PROFESSOR ALBRECHT PENCK bei Übernahme des Instituts samt Schiffen (JOH. L. KRÜGER und MAGNETOLOGE) in die Akademie der Wissenschaften der DDR hatte folgenden Hintergrund (Brosin 2001): Unter ihren bisherigen Namen waren die Forschungsschiffe als zugehörig zum Seehydrographischen Dienst und damit zu den DDR-Seestreitkräften bekannt. Wiederholt hatte es dadurch Schwierigkeiten beim Anlaufen dänischer und schwedischer Häfen gegeben. Mit der Umbenennung hofften nicht nur die Wissenschaftler auf ein Ende dieser Probleme.

Mit der Benennung PROFESSOR ALBRECHT PENCK für das größere der beiden übernommenen Fahrzeuge bezeugte die Akademie der DDR, daß ihr *Prof. Penck als ehemaliges [preußisches] Akademiemitglied näher steht als Prof. Krümmel*, dessen Name vom Institutsleiter Bruns für die JOH. L. KRÜGER vorgesehen war (Brosin 2001). Neben dem fachlichen Bezug wirkte die Akademieverbundenheit als übergeordnete Idee (Gruppe I und Gruppe II).



Abb. 7 FB PROF. F. GESSNER des Instituts für Ökologie in Kloster (Hiddensee), 1995. (Foto: S. Dahlke)

PROFESSOR OTTO KRÜMMEL

Der Kieler Geographiestudienrat Dr. Otto Krümmel (1854–1912) war seinerzeit einer der bekanntesten Ozeanographen der Welt. Neben seinem Wirken in der DWK und im Internationalen Rat für Meeresforschung in Kopenhagen machte ihn insbesondere sein zweibändiges »Handbuch der Ozeanographie« berühmt. Mit der Umbenennung des Forschungskutters MAGNETOLOGE in PROFESSOR OTTO KRÜMMEL ehrte die Akademie der Wissenschaften der DDR neben dem fachlichen Bezug dessen überragendes meereskundliche Wirken (Gruppe I und Gruppe II).

PROFESSOR WILLER

Der Hydrobiologe Prof. Dr. Alfred Willer (1889–1952) ging nach Tätigkeiten in Teichwirtschaften und am Fischereiiinstitut der Universität Königsberg (Pr.) 1936 als Fischereireferent in das Reichsernährungsministerium nach Berlin. Bei der Gründung der Reichsanstalt für Fischerei (RAF) 1938 wurde er deren Leiter. Nach dem Überfall der Wehrmacht auf Polen kam der Forschungskutter ADELLA des Fischereiforschungsinstitutes Gdynia zum Institut für Ostseefischerei der RAF in Swinemünde. Wohl in Würdigung der Bemühungen Willers um den Anstaltsaufbau erhielt der Kutter den Namen PROFESSOR WILLER aus der RAF heraus (während dessen Amtszeit[!]; Gruppe II).

PROF. F. GESSNER

Der Botaniker Prof. Dr. Fritz Gessner (1905–1972) war 1930, als die Biologische Station Hiddensee durch Prof. E. Leick gegründet wurde, dessen Assistent an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. Das nachfolgende heutige Institut für Ökologie in Kloster auf Hiddensee erhielt 1992 aus Beständen der ehemaligen NVA eine Barkasse, die aus dem Arbeitsgebiet heraus als PROF. F. GESSNER benannt wurde (Gruppe II).

PROF. HENKING

Eine der markantesten Persönlichkeiten der Gründungs- und Ausbauphase der deutschen Seefischerei während der 1880er bis 1920er Jahre war Prof. Dr. Heinrich Henking (1858–1942). Nach dem Studium der Naturwissenschaften und kurzer Lehrertätigkeit kam Dr. Henking als Assistent und Privatdozent an das Zoologische Institut der Universität Göttingen. 1892 trat er in ein völlig anderes Betätigungsfeld ein: Er wurde Generalsekretär des Deutschen Seefischerei-Vereins in Hannover. In enger Zusammenarbeit mit Walther Herwig, Friedrich Heincke und weiteren führenden Meeresforschern wirkte er äußerst erfolgreich bei der Lösung der vielfältigen Probleme der deutschen Seefischerei.²⁰ Henking blieb auch als Wissenschaftler hervorragend tätig: Zu der von ihm mit entwickelten Fischereistatistik gehörte über Jahrzehnte die »Methode Henking«. Seine fundierten Kenntnisse sowohl effektiver als auch bestandschonender Fangmethoden und -zeiten der Ostseefischerei legte er nach seiner Pensionierung 1929 in Band V »Die deutsche Seefischerei« des »Handbuchs der Seefischerei Nordeuropas« nieder.

Sicherlich hat das fundamentale Werk zur Wahl des Namens des 1957 vom IHFR übernommenen Kutters beigetragen: Das vorgesehene Einsatzgebiet des Fischereiforschungskutters PROF. HENKING war die Ostsee. Die Leistungen Henkings zur sozialen Absicherung der deutschen Fischer dürften in der DDR ebenso eine gewichtige Rolle bei der Namenswahl, deren Hintergründe nicht aufgedeckt werden konnten, gespielt haben. Der Name ist sowohl übergeordneten Ideen als auch fachspezifischem Bezug zuzuordnen (Gruppe I und Gruppe II).

PROSPEKTA

Für erste seeseismische Untersuchungen setzte die PRAKLA-SEISMOS AG in Hannover 1958 ein ehemaliges amerikanisches Minensuchboot unter dem Namen PROSPEKTA (I) in Fahrt. Der Name war dem Einsatzbereich entnommen (Gruppe II). Den gestiegenen Anforderungen entsprechend folgte 1970 der Neubau PROSPEKTA (II), der den Namen traditionell fortsetzte (Gruppe IV).

REINHOLD BUCHHOLZ

Der Zoologe und Reisende Dr. Reinhold Buchholz (1837–1876) nahm an der Zweiten Deutschen Nordpolarfahrt als Arzt und Zoologe an Bord der GERMANIA teil und bearbeitete die Crustaceenproben der Reise. Er übernahm der 1872 den Lehrstuhl für Zoologie an der Universität und 1875 die Leitung des Zoologischen Gartens in Greifswald.

Der Forschungskutter REINHOLD BUCHHOLZ des Zoologischen Instituts der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald erhielt seinen Namen aus der Institutsgeschichte heraus (Gruppe II).

ROLAND

Der Seezeichenschlepper ROLAND des Seehydrographischen Dienstes der DDR wurde unter unverändertem Namen zu Forschungszwecken eingesetzt (Gruppe III).

RUDEN

Der Ruden liegt als unbewohnte Insel im Naturschutzgebiet »Peener Haken, Struck und Ruden« am Osteingang zum Greifswalder Bodden. Gemäß der Gepflogenheit der Kriegsmarine, Vermessungsschiffe nach Inseln und Sänden vor den deutschen Küsten zu benennen, erhielt die neue RUDEN 1940 ihren Namen nach der Ostseeinsel. Beim Übergang des Schiffes zum DHI blieb der Name unverändert (Gruppe III).

RUNGHOLT

Der Sage nach war Rungholt eine äußerst reiche Stadt auf einer Insel nördlich des Heverstromes zwischen dem heutigen Pellworm und Nordstrand. Sie versank in der Sturmflut 1362. Der zum Forschungsschiff ausgebauter Schlepper RUNGHOLT der Forschungsabteilung Büsum des Marschenbauamtes Husum erhielt seinen Namen aus dem Fahrtgebiet. Im Zweiten Weltkrieg stand die RUNGHOLT als Forschungsschiff der Kriegsmarine unter unverändertem Namen dem Marineobservatorium Wilhelmshaven/Greifswald zur Verfügung (Gruppe III).

SACHSEN

Der in Tradition der NORDSEE-Hochseefischereigesellschaft auf ein deutsches Land getaufte Fischdampfer SACHSEN wurde von der Kriegsmarine als Wetterbeobachtungsschiff eingesetzt (Tarnname: HERMANN). Er ging bei der Entdeckung der Überwinterung vor Ostgrönland verloren (Selinger 2001). Überkommene meereskundliche, meteorologische und aerologische Daten tragen den beibehaltenen Schiffsnamen SACHSEN (Gruppe III).

SAGITTA

»Sagitta« ist das lateinische Wort für Pfeil. So trägt das Sternbild Pfeil diesen Namen ebenso wie der bis zu 7 cm lange planktonische Pfeilwurm *Sagitta bexaptera*, der als Kosmopolit in allen Meeren lebt. Diese Vieldeutigkeit war bewußt in der Namensgebung der Forschungsbarkasse SAGITTA als übergreifende Idee berücksichtigt (Gruppe I), wie im Taufspruch vom



Abb. 8 Charterschiff SCHEPELTURM im Ross-Meer am Antarktischen Festland, 1979. (Archiv des Verfassers)

18. Juli 1966 gesagt: *Die Bezeichnung Sagitta ist so viedeutig wie die Meereskunde selbst.* (IFMK 1986 b).

SCHEPELSTURM

Entsprechend hergerichtet mit Wohn- und Arbeitsräumen in Standardcontainern, wurde der Offshore-Versorger SCHEPELSTURM in Charter unter unverändertem Namen von der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe für geologisch-geophysikalische Arbeiten an der Küste des antarktischen Festlands im Ross-Meer eingesetzt (Gruppe III).

SCHWABENLAND

Der 1925 gebaute Frachtdampfer SCHWARZENFELS der DDG Hansa erhielt nach Umbau zum schwimmenden Stützpunkt für transatlantischen Flugverkehr 1934 von der Deutschen Lufthansa aus nicht ermitteltem Grund den Namen SCHWABENLAND. Das Deutsche Reich setzte die SCHWABENLAND in Charter unter unverändertem Namen während der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 als Flugbootstützpunkt ein (Gruppe III).

SENCKENBERG

Aus der umfangreichen naturkundlichen Stiftung des Frankfurter Arztes und Stadtphysikus Johann Christian Senckenberg (1707–1772) entwickelte sich die Senckenbergische Naturforschende Gesellschaft in Frankfurt a. M. Über die »Forschungsanstalt für Meeresgeologie und Meeresbiologie Senckenberg« in Wilhelmshaven wird seit 1928 Meeresforschung betrieben. Der Name des Forschungskutters SENCKENBERG erinnert an die nachhaltigen Ideen des Stifters (Gruppe I).

SENTA

Die mit Motor ausgerüstete Tjalk SENTA wurde unter unverändertem Namen als eines der ersten Fahrzeuge in der Seevermessung der DDR verwendet (Brosin 2001; Gruppe III).

SOLEA

Die Seezunge, *Solea solea* L., zählt zu den begehrten Zielarten der Fischerei. Das Hauptfanggebiet Deutsche Bucht ist zugleich auch ein wichtiges Nachwuchsgebiet der Plattfischart. Nach dem Forschungsobjekt Seezunge wurde der Fischereiforschungskutter SOLEA (I) der Bundesforschungsanstalt für Fischerei aus seinem Arbeitsgebiet heraus benannt (Gruppe II). Das flach und breit gebaute Flachwasser-Explorationsschiff SOLEA (II) erhielt den Namen der Plattfischart in seinem Arbeitsgebiet wohl eher der Form wegen (Gruppe II).

SONNE

In Reederei-Tradition erhielt das Fischereifabrikschiff SONNE 1969 seinen Namen. Nach Umbau zum Rohstoffforschungsschiff SONNE blieb 1977 der Name unverändert, nicht zuletzt im Sinne der Dietrichschen Idee (siehe unter ALKOR) (Gruppe I und Gruppe III).

STRALSUND

Die Hansestadt Stralsund liegt an der Küste Vorpommerns südlich Rügens am Strelasund. Der Seezeichen- und Vermessungskutter STRALSUND war 1949 von der Volkswerft Stralsund gebaut worden und erhielt einen Namen aus seinem Arbeitsgebiet (Gruppe II).

STRELASUND

Der Strelasund trennt Rügen vom Vorpommerschen Festland. Das Laborschiff STRELASUND wurde und wird vom Amt für Umwelt und Naturschutz und dessen Vorgänger in Stralsund zur Gewässerüberwachung vorwiegend in dem ökologisch sensiblen Strelasund zwischen Rügen und der Festlandküste eingesetzt. Es ist nach seinem Hauptarbeitsgebiet benannt (Gruppe II).

STORCH

Bei dem vorwiegend in Binnengewässern und Estuarien einsetzbaren Meßboot STORCH der GKSS mag die Art der Probennahme über Bug- und Heckausleger zum Namen geführt haben: Bei der Probennahme ist eine grobe Ähnlichkeit mit dem ins Wasser gesenkten Hals und Kopf eines beutemachenden Storches nicht zu leugnen. Oder aber es wurde einem der für Meeresforschung zuständigen Institutsleiter der GKSS, Prof. Hans von Storch, mit der Namensgebung Referenz erwiesen. Der Name hat einen fachlichen Bezug (Gruppe II).

SÜDEROOG

Süderoog ist eine unbewohnte Hallig im Nationalpark Nordfriesisches Wattenmeer. Mit der Benennung des neuen Vermessungsschiffes SÜDEROOG 1956 wurde zum einen die Namenstradition eines 1944 gesunkenen Vermessungsschiffes fortgesetzt und zum anderen die Tradition, Vermessungsschiffe nach deutschen Inseln/Sänden zu benennen (Gruppe IV).

SÜDFALL

Die unbewohnte Insel Südfall liegt im Nationalpark Nordfriesisches Wattenmeer. Nach der Insel war 1944 der Vermessungskutter SÜDFALL benannt worden. Unter diesem Namen übernahm ihn 1945 das DHI als Reserveschiff. Dem Institut für Meereskunde der Univer-

sität Kiel zur Nutzung überlassen, kam die SÜDFALL (I) mit unverändertem Namen 1946 als erstes Forschungsschiff nach dem Krieg in Fahrt (Ohl 1976; Gruppe III).

Der Vollständigkeit halber sei hinzugefügt, daß das Schiff insbesondere bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Kurses »Terrestrische und Astronomische Navigation« im Studium generale, der jeweils an Montagabenden der Sommersemester mit SÜDFALL stattfand, durch laue Stunden auf der Kieler Förde den stadtbekanntesten Namen »Sündenfall« erhielt.

Für die SÜDFALL (II) des Büsumer Forschungs- und Technologiezentrums Westküste der Universität Kiel liegt zum einen die Namenstradition (Gruppe IV), zum anderen der Bezug zum geographischen Arbeitsgebiet vor (Gruppe II).

TERRAMARE I

Sowohl für den fahrenden als auch für den trockengefallenen Einsatz im Wattenmeer ist das umgebaute ehemalige Flußpionier-Landungsboot TERRAMARE I konzipiert, das die Universität Oldenburg für Watten- und Flachwasserforschung nutzt. Der Name entstand aus der spezifischen Arbeitsmethode (Gruppe II).

TEUTOBURGER WALD

Zu Füßen der niedersächsischen Höhenzugs Teutoburger Wald schlugen die Germanen 9 n. Chr. ein Römerheer. Inwieweit dieser historische Vorgang bei der Taufe des Kriegsfischdampfers TEUTOBURGER WALD 1944 eine Rolle spielte, ist unklar. Zum geplanten Einsatz als Wetterbeobachtungsschiff kam es nicht mehr. Ende 1945 erhielt das DHI das Schiff als hochseegängiges Vermessungsschiff zugeteilt. Unter dem übernommenen Namen wurde es eingesetzt, vorwiegend allerdings als Wohn- und Arbeitsraumschiff in Hamburg (Gruppe III).

TRITON

Triton ist zum einen der innere der beiden Monde des Planeten Neptun, zum anderen der meist muschelblasend dargestellte Meeresherr mit Fischunterleib, gemäß der griechischen Mythologie der Sohn Poseidons und seiner Gemahlin Amphitrite.

Der ursprüngliche Namenshintergrund für das Vermessungsschiff der Reichsmarine TRITON (I) ist wohl nicht mehr zu klären: Dem 1920 fertiggestellten Umbau lag der gehobene russische Frachter TRITON zugrunde (Gröner 1988). Unter unverändertem Namen TRITON (I) setzte das Marineobservatorium das Schiff für ozeanographische Messungen ein (Gruppe III).

Beim Namen des Tonnenlegers TRITON II der Wasserbau-Inspektion Tönning mag die griechische Meeresherrin Pate gestanden haben. Die Deutsche Seewarte in Hamburg und das damals neue Institut für Meereskunde in Kiel nutzten TRITON II unter unverändertem Namen (Gruppe III), wobei die »II« des Namens in den wissenschaftlichen Angaben fehlt. Die Benennung des 1942 zum Vermessungs- und Forschungsschiff der Kriegsmarine umgebauten Frachters FORELLE in TRITON (III) stand in der Tradition von TRITON (I) (Gruppe IV).

TROMPER WIEK

Zwischen Kap Arkona und der Kreidefelsenküste Rügens liegt die Bucht »Tromper Wiek«. Das ehemalige Kontrollboot der Wasserwirtschaftsdirektion Küste-Warnow-Peene der DDR wurde 1992 von der Universität Hamburg als Forschungsbarkasse TROMPER WIEK unter unverändertem Namen für Arbeiten in Fluß- und Estuarbereichen übernommen (Gruppe III).

UTHÖRN

Uthörn ist die bei Ebbe aus dem Wasser ragende Sandbank im Königshafen bei List (Sylt). Nach dieser Sandbank wurde 1944 in Marinetradition der Vermessungskutter UTHÖRN benannt. Er kam 1945 als Reserveschiff zum DHI-Vermessungsverband, aus dem er Ende 1946 an die BAH abgegeben wurde. Aufgrund fehlender Materialien und Finanzen konnte UTHÖRN (I) erst Anfang 1948 (Hagmeier 1998) unter unverändertem Namen seine Arbeit als Fischereiforschungskutter aufnehmen (Gruppe III).

Der Umstand, daß die namensgebende Bank Uthörn unmittelbar vor dem Ausweichstandort der BAH in List/Sylt liegt, ist lediglich ein Zufall. Eine Zuordnung zur Gruppe II liegt nicht vor. Der Ersatzbau UTHÖRN (II) trägt seinen Namen aus Tradition (Gruppe IV).

VALDIVIA

Das Fracht- und Auswandererschiff VALDIVIA im Westindien-Dienst der Hamburg-Amerika Linie erhielt 1896 seinen Namen nach einem der Zielorte der beförderten Auswanderer, der Industrie- und Hafencity Valdivia in Chile.

VALDIVIA (I) wurde für die Deutsche Tiefsee-Expedition 1898/99 vom Deutschen Reich gechartert und entsprechend um- und ausgerüstet. Der unveränderte Schiffsname wurde synonym für die erfolgreiche Expedition (Gruppe III). Dredgenholz der VALDIVIA (I) brachten 1898 u.a. Manganknollen, die schon von der GAZELLE an mehreren Stellen im Weltozean gefunden worden waren, erstmalig aus 5000 m Tiefe ans Tageslicht. In der Hoffnung, an diese bahnbrechenden Ergebnisse der Tiefseeforschung anzuknüpfen und sie zur Tradition werden zu lassen, wurde das erste Rohstoff-Forschungsschiff der Bundesrepublik, das 1970 aus dem Hecktrawler VIKING BANK entstanden war, auf den Namen VALDIVIA (II) getauft (Gruppe I und Gruppe IV).

VICTOR HENSEN

Als junger Professor für Physiologie und Embryologie in Kiel wandte sich Christian Andreas Victor Hensen (1835–1924) zunehmend der Meeresbiologie zu. Er wurde zu einem der führenden Meereszoologen seiner Zeit, der u.a. den Begriff »Plankton« prägte und spezielle Planktonnetze konstruierte. Nicht zuletzt auf seine Anregungen als Mitglied des preußischen Landtages geht die Gründung der ersten deutschen staatlichen meereskundlichen Forschungseinrichtung zurück, der »Kieler Kommission« von 1870 (siehe unter POMERANIA).

Da zu den Arbeitsgebieten des Forschungskutters VICTOR HENSEN (I) des Instituts für Meeresforschung in Bremerhaven u.a. die Planktonforschung in der Deutschen Bucht gehörte, ist die Namensgebung sowohl fachlich spezifisch als auch in Würdigung der Ideen des großen Planktologen erfolgt (Gruppe II und Gruppe I). Der Ersatzbau VICTOR HENSEN (II) führte traditionell den Namen fort (Gruppe IV).

WALTHER HERWIG

Der Jurist Walther Johann Christian Adalbert Herwig (1838–1912) im höheren preußischen Verwaltungsdienst hatte sich ab 1878 mit den Problemen der westpreußischen Teichwirtschaften und bald auch mit denen des Deutschen Fischerei-Vereins zu befassen. Über nachfolgende Vorstandstätigkeiten im Fischerei-Verein und die Gründung und Leitung eines eigenständigen Seefischereivereins schufen Walther Herwig und seine Mitstreiter (siehe unter PROF. HENKING) die Basis für eine aufblühende deutsche Hochseefischerei. Seine Vorstellung, daß eine langfristig ertragsreiche Fischerei keinen Raubbau an den genutzten Beständen zu betreiben habe, führte zusammen mit den Bemühungen britischer, holländischer, schwedischer und norwegischer Wissenschaftler 1902 zur Gründung des

Internationalen Rates für Meeresforschung (ICES) in Kopenhagen. Herwig wurde der erste ICES-Präsident.²¹

In Würdigung seiner Verdienste um die deutsche Fischerei und als Hinweis auf die Bemühungen der internationalen Meeresforschung zur langfristigen Sicherung der Fischereierträge erhielt das zweite Fischereiforschungsschiff der Bundesrepublik 1963 den Namen WALTHER HERWIG (I) (Gruppe I). Traditionell erhielten die Nachfolgebauten die gleichen Namen (WALTHER HERWIG [II] und WALTHER HERWIG III; Gruppe IV). Die unübliche Ergänzung »III« beim derzeit in Fahrt befindlichen Schiff – es gibt z.Zt. nur ein Schiff dieses Namens unter deutscher Flagge – entstammt einem küstenfernen Bundesverwaltungsakt. Der diesem Schiff gelegentlich beigegebene Titel »NVA-Bau« bezieht sich nicht auf die Bauwerft in Wolgast, sondern auf manche wenig durable und artgerechte Einbauten, die als »noch verwertbare Altlasten« klassifiziert wurden.

Es sei angemerkt, daß Walther Herwigs internationale Reputation auch heute noch so groß ist, daß die nach Verkauf zum Explorationsschiff umgebaute WALTHER HERWIG (II) auch unter norwegischer Flagge ganz bewußt den bisherigen Namen behielt.

WALTER KÖRTE

Zu den herausragenden Leistungen des damaligen Leiters des Deutschen Seezeichenwesens in Berlin, Dr.-Ing. Walter Körte (1855–1914), zählt der Bau des Leuchtturms Roter Sand. Ihm zu Ehren nannte das Hafenbauamt Swinemünde 1926 einen Tonnenleger WALTER KÖRTE (Ende 1944 vor Swinemünde versenkt; Gröner 1988). Der in Namenstradition WALTER KÖRTE benannte Tonnenleger des Wasser- und Schiffsamtes Cuxhaven wurde für größere und kleinere Strömungsmeßprogramme in der Deutschen Bucht durch das DHI in Amtshilfe unter unverändertem Namen genutzt (Gruppe III).

WANGEROOG

Wangerooge ist die östlichste der Ostfriesischen Inseln. Bei dem in der Kodierungsliste des Deutschen Ozeanographischen Datenzentrums (DOD) aufgeführten Schlepper WANGEROOG, mit dem 1938 im DOD vorhandene Daten des Marineobservatoriums gewonnen wurden (Anonymus 1989), handelt es sich vermutlich um den 1937 gebauten Dampfschlepper WANGEROOGE der Kriegsmarine (Gröner 1989). Der Einsatz der WANGEROOG[E] zu Forschungszwecken erfolgte unter unverändert übernommenem Namen (Gruppe III).

WEGA

Mit Wega (arab., »der stürzende« [Adler]) ist der Stern 1. Größe im Sternbild Leier benannt. Nach dem Stern benannte die Kriegsmarine ihren Vermessungskutter WEGA (I) »regelwidrig«. Der Name des KFK blieb bei Übernahme durch das DHI als Wracksuch- und Vermessungsschiff unverändert, auch bei Forschungseinsätzen (Gruppe III). Die Ersatzbauten WEGA (II) und WEGA (III) trugen 1962 bzw. 1990 den Entwicklungen der Wracksuch- und Tauchtechnik Rechnung und führten die Namen traditionell fort (Gruppe IV).

WESER

Wie ELBE (siehe oben) entstand der Fischereischutzbender WESER als Wirtschaftsförderung der Weimarer Republik während der Weltwirtschaftskrise und kam ab 1932 zum Einsatz. Das Schiff unterstand der Reichsmarine, während das Reichsernährungsministerium um die Entsendung in die jeweiligen Fahrtgebiete (= Fanggebiete der Fischereiflotte) bat.

Die Wahl der Namen ELBE und WESER mag dadurch beeinflusst worden sein, daß an beiden Flüssen die großen deutschen Fischereihäfen lagen und dort viele Fischer zu Hause

waren. Primär ist hier wohl die Benennung von Troß- und Schleppfahrzeugen der Marine nach Flüssen als übergeordnete Idee ausschlaggebend gewesen (Gruppe I).

WIK

Der Tonnenleger WIK, 1903 für die Marine gebaut, fuhr nach dem Ersten Weltkrieg für das Wasserbauamt Tönning, ehe er ab 1939 in der Kriegsmarine Dienst tat (Gröner 1988). Die Deutsche Seewarte in Hamburg nutzte die WIK für Messungen und zur Erprobung von Strommessern in der Deutschen Bucht in Amtshilfe unter unveränderten Namen (Gruppe III).

ZIETEN

Hans Joachim von Zieten (1699–1786) entwickelte als preußischer Reitergeneral Taktiken der militärischen Aufklärung, der beweglichen Kampfführung und der Überraschungsangriffe.

SM Aviso ZIETEN war 1876 als Torpedofahrzeug in Dienst gestellt worden und wurde 1897 in Wilhelmshaven für seine dritte Verwendung um- und ausgerüstet als Fischereischutzschiff (Hildebrand et al. 1983) Eine einfache Laborausrüstung gehörte auch dazu. ZIETEN (I) erwarb sich unter dem übernommenen Namen bis zum Ersten Weltkrieg auf allen Fischereiplätzen der Nordsee und vor der Norwegischen Küste international einen hervorragenden Ruf als Hilfsschiff (Gruppe III). Deshalb erhielt das 1923 nachfolgende ständige Fischereischutzschiff der Reichsmarine, das ebenfalls mit Fischlabor und Sortierplatz an Deck ausgerüstet war, den Traditionsnamen ZIETEN (II) (Hildebrand et al. 1983; Gruppe IV)

Zu den Beispielen spezieller Bauten

Unterwasserlabor HELGOLAND

Nachdem sich bei der Biologischen Anstalt Helgoland seit 1965 eine wissenschaftliche Schwimmtauchgruppe und mit Industrieunterstützung die relativ einfache Unterwasserstation BAH I in den Gewässern um die Insel bewährt hatten, kam seit 1969 das aufwendige Unterwasserlaboratorium (UWL) HELGOLAND östlich der Helgoländer Düne zum Einsatz (Hagmeier 1998). Konstruktion, Technik und Einsatzmöglichkeiten des Labors waren selbst für amerikanische Kollegen so attraktiv, daß das Labor zu Einsätzen vor der US-Ostküste per Frachter über den Atlantik transportiert wurde. Die Namensgebung erfolgte aus dem ursprünglichen Arbeitsgebiet heraus (Gruppe II).

Angemerkt sei, daß das forschungstechnische Unikum heute in der Außenstelle NAUTINEUM Dänholm des Deutschen Meeresmuseums Stralsund zu besichtigen und begehen ist.

Forschungsplattform NORDSEE

Im Rahmen der Förderung der deutschen Firmen, die sich an der zu der Zeit aufblühenden Offshore-Technik beteiligten, entstand die Forschungsplattform NORDSEE, die ab 1973 knapp 40 m nordwestlich Helgolands von diversen Institutionen der Meeresforschung, von der Bundesmarine und von Industrieunternehmen genutzt wurde. Der Name wurde dem Standort/Arbeitsgebiet entlehnt (Gruppe II).

NEUMAYER-STATION in der Antarktis

Um in die Konsultativrunde des Internationalen Antarktis-Vertrages aufgenommen werden zu können, leistete die Bundesrepublik Deutschland einen erheblichen wissenschaftli-

chen Einsatz in der Antarktis. Dazu gehörte u.a. die Errichtung einer ganzjährig besetzten Forschungsstation auf dem Antarktischen Kontinent, die im Südsommer 1980/81 rund 7,5 km eiseinwärts auf dem Eisschild im atlantischen Sektor auf der Position 70°37' S, 8°22' W errichtet wurde. Sie erhielt den Namen GEORG-VON-NEUMAYER-STATION. Der Germanische Lloyd nahm die Forschungsbasis als »Seebauwerk« ab. Sie konnte bis zu zehn Überwinterer und bis zu vierzig Forscher im Sommer aufnehmen. Der Betrieb erfolgte über das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven, die Versorgung mittels POLARSTERN (siehe oben). Aufgrund des natürlichen Einsinkens ins Eis war die Station nur für eine begrenzte Lebensdauer konzipiert. Der Nachfolgebau NEUMAYER-STATION erhielt 1992 den verkürzten Namen zwecks Vereinfachung im internationalen Funkverkehr.

Benannt wurde diese größte deutsche Polarstation nach dem Wirklichen Geheimen Admiraltätsrat Georg Balthasar von Neumayer (1826–1909, geadelt 1900). Neumayer hatte Ingenieurwissenschaften, Physik und Astronomie studiert und war als Steuermann zur See gefahren. Als Privatgelehrter, als Hydrograph der Admiralität in Berlin und als Direktor des Admiraltätsinstituts Deutsche Seewarte in Hamburg propagierte und förderte er die Polarforschung, insbesondere die Beteiligung Deutschlands an Südpolar-Unternehmen (u.a. die Expedition mit GAUSS [I]; siehe oben). Nicht zuletzt Neumayers Aufruf »Auf zum Südpol« steht als programmatische Idee hinter der Namensgebung der Antarktisstation (Gruppe I).

Zur zeitlichen Verteilung der Namensgruppen

In Teil 1 dieser Abhandlung waren die bisherigen Forschungsschiffseinsätze unter deutschen Flaggen in Abhängigkeit von der Forschungsstruktur und den verwendeten Schiffen in folgende sechs Zeitabschnitte eingeteilt worden:

In der erste Phase kamen vorwiegend Marine- und Charterschiffe bei singulären Expeditionen und wenige Privatschiffe neben den Polarfahrten für permanente Aufgaben zum Einsatz (Abschnitt 1: 1862–1893).

In der zweiten Phase arbeiteten nur einzelne permanente staatliche Forschungsschiffe im durchgehenden Einsatz neben Marine- und Charterschiffen in jeweils einzelnen Einsätzen. Letztere reichten von großen Expeditionen bis zu kleinen Geräteerprobungen (Abschnitt 2: 1893–1939).

In der dritten Phase, während des Zweiten Weltkrieges, kamen für die Meeresforschung die Forschungsschiffe der Kriegsmarine, Wetterschiffe und Fischereiforschungsschiffe bei kriegswichtigen Aufgaben zum Einsatz (Abschnitt 3: 1939–1945).

Während der vierten Phase entstanden zwei neue deutsche Forschungsschiffsflotten in öffentlicher Hand, für alle Disziplinen der Meereskunde (Abschnitt 4: 1946–1960).

In der fünften Phase erfolgten bei erweitertem Forschungsbedarf und neuen Fachgebieten Diversifizierungen und Ergänzungen, teils durch private Flotten (Abschnitt 5: 1961–1989).

Die sechste Phase mit der Straffung des Schiffsbestandes der öffentlichen Hand ehemals zweier deutscher Staaten dauert noch an (Abschnitt 6: seit 1990).

Ordnen wir die oben vorgenommenen Eingruppierungen der Namen diesen Zeitabschnitten der jeweiligen Vorkommen nach zu, ergibt sich folgende Verteilung:

	Abschnitt 1 1862-1893	Abschnitt 2 1893-1939	Abschnitt 3 1939-1945	Abschnitt 4 1946-1960	Abschnitt 5 1960-1990	Abschnitt 6 seit 1990
Namens- gruppe I	3	5	1	3	12	1
Namens- gruppe II	1	5	3	18	23	5
Namens- gruppe III	6	17	5	15	3	1
Namens- gruppe IV	0	2	1	6	22	7

Diese Aufstellung enthält unterschiedlich lange Zeitabschnitte. Die Zahlen der Schiffe während der einzelnen Zeitabschnitte sind keineswegs gleichverteilt. Außerdem wurden die oben mehrfach zugeordneten Namen subjektiv in die am wichtigsten erscheinende Kategorie eingruppiert. Die Sonderbauwerke am Ende der Liste in Teil 1 blieben hier unberücksichtigt. Unter allen Vorbehalten und ohne die Zahlen als absolute Werte aufzufassen, lassen sich die Verteilungen der Namensgruppen wie folgt interpretieren:

Im ersten Zeitabschnitt wurden die angekauften bzw. neugebauten Fahrzeuge mit Namen aus übergreifenden Ideen heraus belegt (Ausnahme: Bezug auf das Fahrtgebiet bei der GRÖNLAND), die übrigen Forschungsreisen liefen unter den übernommenen Namen der Charter- und Marineschiffe. Namenstraditionen gab es in dieser Phase noch nicht.

In der zweiten Phase blieb die Relation der Zuordnungen zu den Namensgruppen nahezu gleich, wenn auch bei größeren Zahlen: Neubauten und Ankäufe erhielten Namen aus übergeordneten Ideen und aus den Arbeitsgebieten heraus; die überwiegende Zahl der Forschungsfahrten erfolgte mit Charter- oder Marineschiffen unter unveränderten Namen. Die BAH und der Fischereischutz nutzten die ersten Traditionsnamen AUGUSTA und ZIETEN.

Soweit die kleinen Zahlen der Zeit des Zweiten Weltkrieges überhaupt zu interpretieren sind, wurden die institutionsbezogenen Namen der Gruppe II zum zweitgrößten Anteil nach den übernommenen Namen der Gruppe I.

In der Aufbauphase 1946–1960 der beiden deutschen Forschungsschiffsflotten spielten die Namen aus übergeordneten Ideen nur eine nachgeordnete Rolle. Die größte Gruppe der regional oder fachlich auf die Institutionen bezogenen Namen entstammte vorwiegend den Um- oder Neubauten der Mitte und der späteren Jahre dieser Periode. Der nur wenig kleinere Anteil der übernommenen Namen kam in den ersten Jahren des Zeitabschnitts mit den ehemaligen Kriegsmarinefahrzeugen in die neuen Forschungsbereiche. Die relativ geringe Zahl der traditionellen Namen entstand durch die nur wenigen Ersatzbauten dieses Zeitabschnittes.

In der Ausbau- und Diversifizierungsphase erreichte der Anteil übergeordneter Ideen, nicht zuletzt durch das Wirken Günter Dietrichs, sein Maximum. Dominierend aber war wie im vorangehenden Zeitabschnitt die Namenswahl mit fachlichem und regionalem Bezug zum Arbeitsgebiet der Schiffe. Dabei wirkten sich vor allem die neuen Spezialbauten, z.B. die Explorationsschiffe, zahlenmäßig aus. In diesem Zeitabschnitt gibt es aber auch eine fast gleich große Gruppe von Ersatzbauten, die traditionell nach ihren Vorgängern benannt wurden.

Die Straffung der zusammengekommenen Flotten nach der politischen Wende 1989

reduzierte den Gesamtbestand an Forschungsschiffen (Abb. 1 sin Teil 1 dieses Beitrags). Dennoch entstanden einige Ersatzbauten mit traditionellen Namen und einige Neubauten für neue Arbeitsgebiete mit entsprechend spezifisch regionaler/fachlicher Namensgebung.

Die übergeordneten speziellen Namensgruppen der Marine (Schlepper und Tender, Vermessungsschiffe) treten in dieser Tabelle natürlich nicht als übergeordnete Idee (Gruppe I) hervor, weil diese Namen für die Forschungsaufgaben überwiegend unverändert übernommen wurden (Gruppe III). Und zwar vor allem in den Zeitabschnitten 2 und 4.

Insbesondere die Zahlen in den Gruppen I und II in Phase 5 zeigen, daß sich die Dietrichsche Idee trotz des vergleichsweise großen Anteils in Gruppe I letztlich nicht durchgesetzt hat. Dafür gab es viele Ursachen. Schon der relativ frühe Tod Günter Dietrichs ließ die Idee in den Hintergrund rücken. Desweiteren kamen insbesondere zum Ende dieser Phase des allgemeinen Ausbaus der Meeresforschung wissenschaftliche Nachwuchskräfte in die leitenden Stellen, die sich selbstverständlich zu profilieren hatten. Die Präsentation der eigenen Arbeitsbereiche der einzelnen Institute nach außen und die Abgrenzung gegenüber den anderen meereskundlichen Disziplinen und Institutionen beim Ringen um die Forschungsmittel erfolgte auch über die institutionsspezifischen Schiffsnamen (»corporate identity« der Institute!). Und die Zahlen der andauernden Phase 6 zeigen, daß die Meeresforscher auch weiterhin vorwiegend zu individuellen Schiffsnamen neigen, trotz aller interdisziplinären Arbeitsweisen.

Anmerkungen:

- 1 Der Verfasser ist dankbar für weitere Informationen, insbesondere für Hinweise auf weitere, hier nicht aufgeführte Forschungsschiffe.
- 2 Dipl. Ing. P. Kanje ist Helgoländer mit Ausbildung bei der BAH auf Helgoland Ende der 1960er Jahre.
- 3 Erich Bruns (1900–1978) wurde in St. Petersburg geboren, studierte an der Polytechnischen Hochschule Leningrad und arbeitet bis zur seiner Ausweisung aus der Sowjetunion 1938 in der Abteilung Meereskunde des Staatlichen Hydrologischen Instituts. Nach Arbeiten im Hydrographischen Institut der Wasserstraßendirektion Potsdam baute er nach dem Krieg den späteren Seehydrographischen Dienst der DDR auf und war dessen erster Leiter. Ebenso leitete er das von ihm aufgebaute Institut für Meereskunde in Warnemünde bis 1965 (Brosin 1995).
- 4 Nach drei deutschen Auflagen erschien 1991 bei Springer, Berlin und Heidelberg, eine englische Übersetzung.
- 5 Der Fischereibiologe im Ruhestand Dr. H.-H. Reinsch war etliche Male Fahrtleiter auf FFS ANTON DOHRN (I) und beschäftigte sich mit der Geschichte des Schiffes.
- 6 Neben DENEb stand 1991 der Name TRITON zur Diskussion, der in der Seevermessung und Forschung der Marine eine Tradition hat. Er wurde im BSH verworfen, da zum Zeitpunkt der Namensfindung die entsprechenden Schiffsbiographien nicht lückenlos vorlagen und bei der Bundesmarine u.a. ein Torpedofangboot dieses Namens im Einsatz war. Die Dietrichsche Vorstellung (siehe Bemerkung unter ALKOR) hat bei der Entscheidung für DENEb keine Rolle gespielt, wohl aber eine offenbar nicht gerechtfertigte traditionelle Erwägung: Die Navigationsschule Gotenhafen besaß 1944/45 ein Schulschiff namens DENEb, das vermeintlich in der Seevermessung eingesetzt gewesen sein sollte. Letzteres ist Gröner (1988) und Hildebrand et al. (1983) nicht zu entnehmen.
- 7 Kapitän W. Hartmann führte mehrere Jahre das Forschungsschiff EISBÄR.
- 8 Die Verballhornung der Namen der beiden Fischereischutzender ELBE und WESER zu »Else Weber« scheint für eine große Akzeptanz der technischen und humanitären Leistungen der Schiffe zu sprechen.
- 9 Der Fischereibiologe Dr. E. Biester war langjähriger Mitarbeiter des IHFR und befaßt sich u.a. mit der Entwicklungsgeschichte des Institutes.
- 10 Carl Friedrich Gauss: *Intensitas vis magneticae terrestris*. Göttingen 1833.
- 11 Die Deutsche Seewarte in Hamburg hatte bis zum Zweiten Weltkrieg außer über eine Barkasse zum Personentransport und für gelegentliche Geräteerprobungen im Hamburger Hafenbereich über kein (Forschungs-)Schiff direkt verfügen können.
- 12 Befragungen des ehemaligen GAUSS (II)-Steuermanns und nachmaligen DHI-Mitarbeiters Harald Schwien 1979 brachten keine entsprechenden Hinweise.

- 13 Der Frachtdampfer GAUSS war 1883 für die DSG Neptun Bremen gebaut, 1915 von der Marine gekauft und als Versuchsschiff unter altem Namen eingesetzt worden (Gröner 1988).
- 14 August Petermann war einer der wirkungsvollsten Befürworter deutscher Polarforschung (siehe dazu Krause 1992).
- 15 Siehe Anm. 3.
- 16 Jordan-Eggert-Kneissl: Handbuch der Vermessungskunde. 10., völlig neu gearbeitete und neu gegliederte Ausgabe. Herausgegeben von Max Kneissl. Stuttgart 1955-1969.
- 17 Prof. Günter Dietrich (1911-1972) im IFMK und der Präsident des DHI, Prof. Hans-Ulrich Roll (1910-2000), kannten und schätzten sich als Kollegen seit ihrer Doktorandenzeit, arbeiteten in der DWK und der DFG-Senatskommission für Ozeanographie sehr eng zusammen und haben mehrere meereskundliche Großunternehmen (z.B. OVERFLOW [I]) gemeinsam geplant und geleitet. – In seiner Rede zur Indienststellung der KOMET (I) am 26. August 1969 dankte Professor Roll der Bundesmarine ausdrücklich für die Überlassung des Namens und führte u.a. an: ein Hilfskreuzer hat ihn geführt (Anonym. 1969; Roll-Rede, S. 2).
- 18 Siehe dazu Nieder und Schröder (1971), S. 16-19.
- 19 Es sei nur auf die in diesen Ausführungen als Schiffsnamen genannten Wissenschaftler Friedrich Heincke, Prof. Henking, Walther Herwig und Professor Otto Krümmel verwiesen.
- 20 Zur Vita Henkings siehe Meyer (1952). – Rückblickend erscheint es mir verwunderlich, daß außer dem hier genannten Schiff der DDR kein weiteres deutsches Forschungsfahrzeug nach diesem wohl zurückhaltenden, aber äußerst produktiven und erfolgreichen Fischereiwissenschaftler benannt wurde. Der Schatten des Vorsitzenden Herwig, in dem der loyale Generalsekretär zwangsläufig stand, mag sich hier ausgewirkt haben.
- 21 Zu Walther Herwig siehe u.a. Meyer-Waarden 1977.

Literatur:

- Anonymus: »Alexander von Humboldt« vom Stapel gelaufen. Kleine Mitteilungen. Der Fischerbote 1940 (5), S. 96.
- Anonymus: Vermessungs- und Forschungsschiff »Komet« des Deutschen Hydrographischen Instituts Hamburg. Indienststellung 26.8.1969. DHI-Sammelband (Fotokopien und Maschinenschriftstücke). 1969.
- Anonymus: ICES Ship codes: Germany, Federal Republic of (06). Interne Arbeitsliste des Deutschen Ozeanographischen Datenzentrums. 1987.
- BML = Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Hrsg.): Fischereischutzboote und Forschungsschiffe der Bundesrepublik Deutschland. Aufgaben und Tätigkeiten von 1948 bis 1981. Bonn und Hamburg 1982.
- Böhnecke, G.: Review of Ships having been engaged in Oceanographic Investigations for the DEUTSCHE SEEWARTE and the MARINEOBSERVATORIUM ... throughout the time from 1934 to 1945. DHI-Akte »Seewarte«, Masch.-schr. Manuskript, 1946, 5 S.
- Brosin, H.-J.: 1995. Vom Institut für Meereskunde Berlin zum Institut für Meereskunde Warnemünde. In: Hist.-meeresk. Jb., Bd. 3, 1995, S.71-106.
- Brosin, H.-J.: Zur Geschichte der Meeresforschung in der DDR. (= Meereswiss. Ber., Warnemünde, No. 17). 1996.
- Brosin, H.-J.: Zur Namensgebung für die DDR-Forschungsschiffe. Brief vom 11.12.2001.
- DHI und DFG = Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg, und Deutsche Forschungsgemeinschaft, Bad Godesberg: Forschungsschiff »Meteor«. (= Dt. Hydrogr. Z., Ergänzungsheft A 5). 1964.
- Drygalski, E. v.: Zum Kontinent des eisigen Südens. Deutsche Südpolarexpedition. Fahrten und Forschungen der Gauss 1901-1903. Berlin 1904.
- Gröner, E.: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Fortgeführt von D. Jung und M. Maass. Bd. 5: Hilfschiffe II: Lazarettchiffe, Wohnschiffe, Schulschiffe, Forschungsfahrzeuge, Hafenbetriebsfahrzeuge. Koblenz 1988; Bd. 6: Hafenbetriebsfahrzeuge (II), Yachten und Avisos, Landungsverbände. Koblenz 1989.
- Heuss, Th.: Anton Dohrn. Stuttgart und Tübingen 1940. 2. erw. Aufl. 1948, 3. Aufl. Tübingen 1962.
- Hildebrand, H. H.; Röhr, A.; Steinmetz, H.-O.: Die deutsche Kriegsschiffe. Bd. 6. Herford 1982; Bd.7. Herford 1983.
- IFMK = Institut für Meereskunde an der Universität Kiel: Faltblatt »F.K. Alkor«. 1986 a.
- IFMK = Institut für Meereskunde an der Universität Kiel: Faltblatt »F.B. Sagitta«. 1986 b.
- IFMK = Institut für Meereskunde an der Universität Kiel: Faltblatt »F.K. Littorina«. 1999.
- Krause, R.: Die Gründungsphase deutscher Polarforschung. (= Ber. Polarf. 114). 1992.
- Lüdecke, C.: Die erste deutsche Südpolarexpedition und die Flottenpolitik unter Kaiser Wilhelm II. In: Hist.-meeresk. Jb. Bd. 1, 1992, S. 55-75.
- Marcinek, J.: Albrecht Penck – Förderer der Kunde vom Meer. In: Hist.-meeresk. Jb. Bd. 4, 1997, S. 37-44.

- Meyer, P. F.: Hermann Henking †. In: Ber. Dt. Wiss. Komm. Meeresf., N.F., Bd. 12, 1952, S. 115-128.
- Meyer-Waarden, P.-F.: Walther Herwig. 1839-1912. Berlin 1977.
- Nieder, F., und Schröder, W.: Seevermessung. 25 Jahre im Deutschen Hydrographischen Institut. Hamburg 1971.
- Reinke-Kunze, Chr.: Den Meeren auf der Spur. Geschichte und Aufgaben der deutschen Forschungsschiffe. Herford 1986.
- Richter, U.: Der Fischereiforschungskutter Clupea. 50 Jahre im Einsatz in der deutschen Fischerei. In: Schiff & Zeit – Panorama maritim 52, 2000, S. 13-19.
- Seedorf, H. H.: Topographischer Atlas Niedersachsen und Bremen. Neumünster 1977.
- Selinger, F.: Von »Nanok« bis »Eismitte«. Meteorologische Unternehmungen in der Arktis 1940-1945. (= Schriften des DSM, Bd. 53). Hamburg 2001.
- Voppel, D.: Erdmagnetische Messungen auf See. In: Wegner, G. (Hrsg.): Meeresforschung in Hamburg. Dt. Hydrogr. Z., Ergänzungsheft B 25, 1993, S. 103-114.
- Wegner, G.: Vermessungs- und Forschungsschiff Gauss. 6.12.1949 bis 20.12.1979. DHI Hamburg 1980.
- Wegner, G.: Einhundert Jahre deutscher Fischereischutz. In: Seewart 43(4), 1982, S. 131-146.
- Wegner, G.: Deutsche Forschungsschiffe und ihre Namen. Eine Liste deutscher Forschungsschiffe seit 1862 – Teil 1. In: DSA 23, 2000, S. 217-250.

German exploration vessels and their names

Part 2: Observations on the names and their backgrounds

Summary

In Part 1 of these observations on German exploration ships, some 170 vessels which have sailed under German flag on rivers, estuaries and the high seas since 1862 were introduced in list form.

In this second part, the names of the ships listed will be explained and classified according to four categories: “superordinate idea” (Group I), “reference to region / branch of research” (Group II), “adopted with the vessel” (Group III) and “tradition” (Group IV). Insight is provided into the circumstances surrounding the respective naming, to the extent known. These background contexts range from obeisance to the emperor and lofty scientific goals and working methods to the nicknames of institute directors.

A table shows the number of ships in each name group in relationship to the periods of German research navigation explained in Part 1. In the period before World War II, names adopted with the vessel were in the majority, whereas since the war names bearing reference to regions or research branches have made up the largest share. The custom of naming explorations vessels after superordinate ideas played a role for a short time but never gained general acceptance.

Les navires allemands de recherche océanographique et leurs noms.

2ème partie: remarques au sujet des noms et de leur choix

Résumé

Dans la première partie de ces observations sur les navires allemands de recherche, 170 d'entre eux, regroupés en liste, ont été présentés. Depuis 1862, ils naviguèrent sous pavillon allemand sur les fleuves, les estuaires et en haute mer.

Dans cette deuxième partie, les noms des navires répertoriés seront expliqués et ordonnés selon quatre catégories: «Idée dominante» (groupe 1), «Relatif à une région/à une spécialité» (groupe 2), «Repris avec le navire» (groupe 3) et «Tradition» (groupe 4). Pour autant qu'elles soient connues, les raisons du choix du baptême seront nommées. Ils vont de l'hommage à l'empereur jusqu'aux surnoms des directeurs d'instituts, en passant par de nobles buts de recherche et des méthodes de travail.

Un tableau montre le nombre des groupes de noms, en relation avec les différentes époques de la navigation allemande de recherche, expliquées dans la première partie. Tandis que jusqu'à la Première Guerre mondiale, les noms repris étaient majoritaires, après celle-ci, les noms ayant une relation locale et spéciale formèrent le plus gros contingent. Une idée dominante joua brièvement un rôle, sans pouvoir cependant s'établir de façon générale.