

POLAR- UND MEERESFORSCHUNG

DEUTSCHE FORSCHUNGSSCHIFFE UND IHRE NAMEN

Eine Liste deutscher Forschungsschiffe seit 1862 – Teil 1

*Hartwig Weidemann zum 80. Geburtstag gewidmet**

VON GERD WEGNER

Einführung

»Forschungsschiff«: Dieses Wort wird in weiten Teilen der Bundesrepublik Deutschland meist mit dem Namen METEOR assoziiert. Denn zum einen berichten die Medien im Vergleich zu anderen Forschungsschiffen überproportional über dieses Aushängeschild des aktuellen deutschen marinen Engagements. Zum anderen arbeiten selbst küstenferne Forschungsinstitute auf diesem weltweit operierenden Fahrzeug.

Bei Journalistinnen und Journalisten steht allerdings auch die POLARSTERN hoch im Kurs: Operiert doch dieses derzeit größte deutsche Forschungsschiff in den Abenteuer versprechenden Polargebieten dieser Erde und zieht allein dadurch Aufmerksamkeit auf sich. Es gibt aber zur Zeit noch rund drei Dutzend weitere, vorwiegend aus öffentlichen Mitteln bezahlte Forschungsfahrzeuge unterschiedlichster Größen unter deutscher Flagge. Sie leisten täglich ihre wertvollen Beiträge zur Lösung mariner oder limnologischer Fragestellungen, meist nur mit geringer Resonanz in der breiten Öffentlichkeit. In diese über Forschungsschiffe unzureichend informierte »Öffentlichkeit« sind selbst (Fach-)KollegInnen einzubeziehen. Denn in Hamburg z.B. sind nur wenige MitarbeiterInnen der marinen Forschungseinrichtungen in der Lage, den Schiffsbestand der jeweils anderen Institutionen am Ort zu benennen.

Diese Zusammenstellung gibt u.a. kurze Informationen zu 39 derzeitigen deutschen Forschungsschiffen.

Seit dem Beginn systematischer Meeresforschung in deutschen Landen nach der Mitte des vorletzten Jahrhunderts war eine beachtliche Anzahl von Fahrzeugen mit das Meer erkundenden Wissenschaftlern und Technikern in unmittelbarer Nähe der eigenen Küsten und in entferntesten Meeresgebieten unter den jeweiligen deutschen Flaggen unterwegs. Ein Teil der Namen dieser Boote, Kutter und hochseegehenden Schiffe samt der mit ihnen gefahrenen Forscher geriet in nachfolgenden Zeiten in Vergessenheit, selbst wenn auf den Reisen hervorragende Ergebnisse erzielt worden waren. Heute werden im Rahmen der Untersuchungen langfristiger Veränderungen auf der Erde, z.B. unter dem Stichwort »Global Change«, Langzeit-Datenreihen verwendet, die auf derartigen frühen meereskundlichen Arbeiten aufbauen, oder organische Referenzmaterialien zur Einordnung aktueller Schadstoffbelastungen mariner Lebewesen entstammen mehrere Jahrzehnte zurückliegenden

Seereisen. Die damalige Daten- und Materialqualität wurde mehr noch als heute beeinflusst von Größe und Ausrüstung des Hauptarbeitsgerätes, des jeweiligen Schiffes. Dessen charakteristische Dimensionen sollten heutigen Nutznießern nicht völlig unbekannt sein.

Die hier vorgelegte Schiffsliste enthält zumindest einen Teil der Daten zu dem allergrößten Teil der Schiffe aus fast 140 Jahren systematischer deutscher Meeresforschung.

Zum Begriff »Forschungsschiff«

In dieser Betrachtung sind »Forschungsschiffe« nicht nur die von vornherein speziell zu Forschungszwecken gebauten Fahrzeuge der unterschiedlichsten Größenklassen und Schiffstypen, sondern im weiteren Rahmen alle Schiffe, von denen aus über Wetterbeobachtungen und Beiträge für die Seehandbücher hinausgehende naturwissenschaftliche Daten und Erkenntnisse aus Flüssen, Küstengewässern und der hohen See gewonnen wurden. Es sind also auch zu meereskundlichen Einsätzen bereitgestellte bzw. abkommandierte Marineeinheiten zu berücksichtigen. Ebenso gehören dazu gecharterte Frachtschiffe oder Fischereifahrzeuge, die nach mehr oder weniger großen Umbauten bzw. Umrüstungen zu kleineren oder größeren Forschungsfahrten ausliefen. So sind prinzipiell zur Kategorie »Forschungsschiff« auch diejenigen Tonnenleger der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu zählen, die Strommesserketten für das Deutsche Hydrographische Institut ausgelegt und geborgen haben, oder Dienstfahrzeuge anderer Institutionen, z.B. vom Strom- und Hafenausbau Hamburg, die in Amtshilfe für die Universität oder bei verwaltungseigenen Meßprogrammen als Transport-, Beobachtungs- und Meßplattformen auf der Elbe oder im Elbeästuar dienten. Doch tun sich insbesondere bei dieser Fahrzeuggruppe erhebliche Schwierigkeiten auf: Die Namen dieser Fahrzeuge lassen sich vielfach nur aus den Planungs- und Ergebnisunterlagen der entsprechenden Programme mit einem erheblichen – für diese Betrachtung allerdings zu großen – Zeitaufwand entnehmen, wenn denn die meist internen Unterlagen überhaupt irgendwo archiviert wurden. Womit das Problem der Vollständigkeit von Listen deutscher Forschungsschiffe angesprochen ist.

Zu den Quellen dieser Liste

Es gibt in der Literatur eine große Anzahl von Auflistungen deutscher Forschungsschiffe aus unterschiedlichen Zeiträumen. Diese Zusammenstellungen beschränken sich aber in der Regel auf eine begrenzte Zahl, für eben diese spezielle Liste ausgewählte Fahrzeuge. So führen meereskundliche Lehrbücher, z.B. die »Allgemeine Meereskunde« von Dietrich et al. (1975), in der Regel exemplarisch bis zu zehn deutsche Schiffe und einige weitere von anderen Nationen auf, um einen Überblick über das international vorhandene breite Spektrum der Spezialfahrzeuge zu geben. Mit ähnlicher Blickrichtung räumte einer der Großen der deutschen Meereskunde, der Ozeanograph Georg Wüst (1890-1977), innerhalb eines Überblicks über die größeren Tiefsee-Expeditionen des Zeitraumes von 1873 bis 1960 der relativ geringen Zahl deutscher Forschungsschiffe den ihnen gebührenden Platz ein (Wüst 1964).

Für einen kurzen Zeitabschnitt gibt es eine vollständige Zusammenstellung der in der Ozeanographie verwendeten deutschen Schiffe: 1946 hatte der Leiter der damals neuen Vier-Mächte-Institution »Deutsches Hydrographisches Institut«, Günther Böhnecke, auf Anordnung des Alliierten Kontrollrates über die physikalisch-chemischen meereskundlichen Arbeiten Deutschlands im Zeitraum von 1934 bis 1945 Bericht zu erstatten. Diese Aufstellung nennt auch die genutzten Fahrzeuge (Böhnecke 1946).

Eine mehrseitige Tabelle deutscher Forschungsfahrten (Körner 1976) gibt insbesondere einen Überblick über Einzelreisen der Forschungsschiffe der Bundesrepublik Deutschland kurz vor dem Erscheinen der Zusammenstellung. Im gleichen Heft findet sich auch ein Beitrag zur Geschichte der in der Meeres- und Fischereibiologie tätigen Schiffe, der auch Einzelheiten zu Fischereiforschungsschiffen enthält (Goethe 1976).

Alle Bestandsaufnahmen der jeweils aktuellen deutschen Meeresforschung und Anträge zur Fortschreibung oder zusätzlicher Förderung von marinen Forschungsprojekten enthalten Angaben zu Forschungsschiffen (u.a.: Dietrich 1962; Böhncke und Meyl 1962; BMWF 1969; DFG 1997). Die Geld gebenden Ministerien oder die Deutsche Forschungsgemeinschaft nutzten diese Auflistungen der meist nur wenigen Forschungsschiffe der zu begutachtenden Fachrichtung als Planungsgrundlagen sowie für Ergänzungen und Erneuerungen des bestehenden Flottensegmentes. Oder die Geldgeber wiesen mit solchen Aufstellungen ausreichende Schiffskapazitäten nach.

Neben den in der Regel ausführlichen Beschreibungen der Schiffe der großen Expeditionen in den entsprechenden Expeditionswerken (z.B.: Chun 1900; Drygalski 1904; Spieß 1932) existieren bisher nur von vier deutschen Forschungsschiffen monographische Darstellungen: von GAUSS (III) (Wegner 1980), METEOR (II) (Seibold und Zickwolff 1985), PROFESSOR ALBRECHT PENCK (Schröder 1988) und von VALDIVIA (II) (Thiel 1991).

Beschreibungen von bzw. Informationen zu einzelnen Schiffen oder ganzen hauseigenen Flotten finden sich in den Jahresberichten, Faltblättern und Prospekten der Forschungsinstitutionen und der maritimen Dienststellen. Zu besonderen Anlässen, z.B. zu Institutsabweisungen und Jubiläen, herausgegebene Veröffentlichungen und Rückblicke stellen zumindest teilweise die zugehörigen Schiffe und deren Arbeitsgebiete dar. Exemplarisch seien hier folgende genannt:

- Das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (BML) informierte in den Zeiten einer umfangreichen bundesdeutschen Hochseefischerei im Abstand von einigen Jahren mit Sonderheften über die Tätigkeiten seiner Flotte von Fischereischuttsbooten und -forschungsschiffen, die den jeweiligen Erfordernissen der Fangflotte durch neue, größere Hilfs- und Forschungseinheiten angepaßt wurde (BML 1965, 1969, 1975, 1982).
- Nach dem Zweiten Weltkrieg kehrte die Biologische Anstalt Helgoland (BAH) erst 1959 wieder an ihren Ursprungsort zurück. Aus diesem Anlaß informierte sie in einem Sonderheft ihrer wissenschaftlichen Veröffentlichungsreihe u.a. über fast alle Fahrzeuge, die seit ihrer Gründung 1892 von den Mitarbeitern rund um die Insel und in angrenzenden Nordseegebieten eingesetzt worden waren und wurden (Bückmann 1959). Die Fortschreibung der Informationen zu den BAH-Schiffen erfolgte anläßlich des 100-jährigen Bestehens der BAH (Hagmeier 1998).
- Aus dem früheren Deutschen Hydrographischen Institut (DHI) und dem daraus entstandenen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) gibt es eine Reihe von Publikationen, die neben den Tätigkeiten der sich mit den Anforderungen wandelnden Behörde und ihrer Vorgänger den jeweiligen Schiffsbestand als eines der Hauptarbeitsmittel darstellen (u.a.: Anonymus 1968; Jahresberichte; Anonymus 1996). Als neueste Zusammenstellung erschien anläßlich der Indienststellung der derzeitigen KOMET 1998 eine Geschichte der Seevermessung und ihrer Vermessungsschiffe (Dethlefsen und Dubberke 1998). Damit liegt zumindest für diese Gruppe von Forschungsschiffen ein literarischer Fixpunkt vor, der allerdings in vielen Angaben zu überprüfen ist.

Da etliche Forschungsreisen mit Marineschiffen stattfanden und zivile Forschungsschiffe in Kriegszeiten in die Marine integriert wurden, verzeichnen Abschnitte über Hilfs- und

Sonderfahrzeuge in den Zusammenstellungen deutscher Marineeinheiten auch etliche Forschungsschiffe (z.B. in Hildebrand et al. 1983).

Die Schiffe, die von deutscher Seite nahezu bis in die jüngste Zeit in der Polarforschung eingesetzt wurden, hat Reinke-Kunze (1992) umfassend dargestellt. Dabei sind auch die Informationen zu gecharterten Fahrzeugen fremder Flagge und von Schiffen, die Materialtransporte für Forschungsexpeditionen durchführten, aufgenommen worden.

Ein breites, die verschiedensten Spezialausprägungen der Sonderfahrzeuge umfassendes Spektrum enthält die »Geschichte und Aufgaben der deutschen Forschungsschiffe« (Reinke-Kunze 1986), allerdings ohne Angaben zur DDR-Meeresforschung. Neben ausführlichen Beschreibungen von Abschnitten der Meeresforschung, geschichtlichen Abrissen diverser Schiffe und technischen Angaben erläutert das Buch auch Institutionen der Bundesrepublik Deutschland, die Meeresforschung betrieben bzw. betreiben. Mit Angaben zu den meisten Schiffen des Zeitraumes seit dem Beginn deutscher Meeresforschung in der zweiten Hälfte der 19. Jahrhunderts bis 1986 ist dieses Buch nach wie vor die umfangreichste Quelle, die zur Verfügung steht. Es stellt in vielen Bereichen einen Fundus dar, der weit über das hier Gebotene hinausgeht. Einiges ist allerdings zu ergänzen, auch über das seit 1986 Hinzugekommene hinaus.

Die bei Reinke-Kunze (1986) fehlenden Angaben zur Meeresforschung der DDR gibt Brosin (1996). Diese bisher wohl einzige wissenschaftshistorische Aufarbeitung einer abgeschlossenen Periode deutscher Meereskunde, die alle Disziplinen umfaßt, enthält auch Angaben zu Namen und Einsätzen der Schiffe aller Fachgebiete im Text. Für den spezifischen Blickwinkel dieser Aufstellung wäre eine Schiffsliste mit weitergehenden Angaben zu Einsatzzeiten und technischen Daten dienlich gewesen. Für die Fischereiforschungsschiffe der DDR sind derartige Daten z.T. bei Strobel und Hahlbeck (1995) enthalten.

Schließlich sei noch hingewiesen auf Sammelakten und Akten(rest)bestände in Archiven, die teilweise hier verwendbare Schriftstücke zu Einzelschiffen enthielten (Anonymus 1949; Anonymus 1969), sowie auf Arbeitsunterlagen des Deutschen Ozeanographischen Datenzentrums, die anhand von Zeiträumen, aus denen Daten von bestimmten Schiffen stammen, zeitliche Einordnungen einiger Fahrzeuge ermöglichten (Anonymus 1989).

Zum Inhalt der Liste

Sehr wohl wissend, daß selbst bei bewußtem Ausklammern ganzer Schiffsgruppen (siehe unten) kaum alle anderen, im Verlaufe der Jahrzehnte an der deutschen Meeresforschung beteiligten Schiffe vollständig aufzulisten sind, entstand aus den genannten Quellen, Hinweisen auf Einzelschiffe in der Fachliteratur und Datenblättern u.a. im Internet über Zwischenstufen (u.a.: Wegner 1996, Post und Wegner 1997) eine Tabelle deutscher Forschungsschiffe. Die hier wiedergegebene Form umfaßt rund 170 Fahrzeuge aus dem Zeitraum von 1862 bis heute. Ein Anspruch auf Vollständigkeit wird keineswegs erhoben.

Die tabellarische Schiffsliste ist alphabetisch geordnet nach den Schiffsnamen in der **ersten Spalte**. Zeilen ohne Namenseintrag beziehen sich auf das Schiff vorangegangenen Namens. Auf eine eventuelle weitere Verwendung als Forschungsschiff unter neuem Namen wird verwiesen, ebenso wie entsprechend die früheren Namen im Forschungseinsatz genannt sind. Aus Platzgründen können frühere bzw. spätere Namen z.T. nur verkürzt aufgeführt werden.

Durch **Fettdruck** sind die Namen von **39 heute im Einsatz stehenden Fahrzeugen** hervorgehoben (es gibt noch das eine oder andere Boot oder Schiff mehr).

Die **zweite Spalte** enthält Angaben zu den vielfältigen Schiffstypen. Sie sind aus Platz-

gründen nur generalisierend klassifiziert (z.B. wurde bei Segelschiffen des Typs Schoner auf weitergehende Differenzierung durch Rahsegel verzichtet).

Daneben enthält die zweite Spalte Abkürzungen für die Institutionen, die das Schiff (vorwiegend) zu Forschungszwecken nutz(t)en. Kompliziertere Verhältnisse bei den Nutzern sind aus Platzgründen nur zusammenfassend als zeitweilige oder übergreifend wirkende Institution eingetragen. Die Nutzerinstitutionen sind häufig mit dem Betreiber und/oder Reeder identisch (gewesen). Doch wurde auf diese Angaben verzichtet, sie lassen sich den Quellen und der Literatur entnehmen. Beim Eintrag mehrerer Nutzerabkürzungen weisen Bindestriche auf nachgeordnete Institutionen, Kommata ohne Zwischenraum auf zeitlich nachfolgende Institute (z.B. DHI,BSH), Kommata mit Zwischenräumen auf weitgehend gleichberechtigte Nutzer hin. Die Abkürzungen, in denen die Angaben zu Schiffstyp und -nutzer verzeichnet sind, werden in einer anschließenden Aufstellung erläutert. Dieses notwendigerweise lange Verzeichnis umfaßt aber bei weitem nicht alle an der deutschen Meeresforschung beteiligte Institutionen, es gab bzw. gibt noch etliche mehr.

Die **dritte Spalte** »Einsatzzeit« gibt an, von wann bis wann ein Fahrzeug zum Einsatz kam bzw. seit wann die heutigen Schiffe im Einsatz sind. Sofern nur eine Jahreszahl angegeben ist, fuhr das Fahrzeug nur im genannten Jahr im Forschungseinsatz. Erstreckte sich die einzige Reise eines Schiffes in folgende Jahre hinein (z. B. die Antarktisexpedition 1901 bis 1903 der GAUSS [I]), wurde eine verkürzte zweistellige Schreibweise des Endjahres gewählt (z.B. 1901-03). Durch Kommata getrennte Jahreszahlen weisen auf getrennte, wiederholte Einsätze in den unterschiedlichen Jahren hin (z.B. bei DRACHE oder bei HOLSA-TIA). In einigen Fällen konnten Endzeiten des Einsatzes gar nicht oder nicht eindeutig geklärt werden, was mit »??« in der Jahreszahl bzw. mit der Jahreszahl angehängtem »(?)« kenntlich gemacht wurde.

Die **vierte Spalte** enthält Angaben zur Größe oder Länge der Fahrzeuge. Insbesondere für die früheren Schiffe sind die Angaben gelegentlich unvollständig: Manchmal fehlten Tonnageangaben, manchmal war die Länge nicht eindeutig zu ermitteln. Daher sind entweder die eine oder die andere Angabe aufgeführt. In einigen Fällen mußte jegliche Größenangabe mangels greifbarer Information unterbleiben.

Die **beiden letzten Spalten** beinhalten die unterschiedlichen fachlichen Arbeitsgebiete der Meereskunde und Limnologie sowie die geographischen Meeresgebiete, in denen die Schiffe eingesetzt wurden/werden. Daß auch die Wracksuche, die nicht als direktes meereskundliches Arbeitsgebiet zu bezeichnen ist, jedoch meist ohne gewässerphysikalische Meßwerte nicht auskommt, hier aufzuführen war, liegt an der Kombination der maritimen Aufgaben, mit der das DHI bzw. das BSH seine – den Steuersäckel belastenden – Schiffe optimal zu nutzen versucht(e). Alle Angaben in diesen beiden Spalten sind wieder aus Platzgründen schlagwortartig und damit sicherlich manchem Leser zu ungenau. Auch hier sei wieder auf die genannten Quellen verwiesen.

Einige der Namen von Einzelexpeditionen sind in der letzten Spalte in Klammern eingefügt worden.

Es ist noch zu erwähnen, daß zur marinen Datengewinnung nicht nur Schiffe eingesetzt werden. Schon in der Anfangszeit deutscher Meereskunde hat z.B. die HANSA-Besatzung bei ihrer unfreiwilligen Drift auf einer Eisscholle regelmäßig maritim-meteorologische Messungen und Beobachtungen aufgezeichnet (Krause 1997). Damit entstanden Datensätze von einer ersten deutschen, driftenden Polarstation. Um auf das breite Feld unterschiedlicher maritimer und meteorologischer deutscher Meßeinrichtungen hinzuweisen, stehen unter der Schiffsliste Angaben zu einer heutigen Polarstation, zu dem inzwischen im Deutschen Meeresmuseum in Stralsund zu besichtigenden Unterwasserlabor HELGOLAND und zu der entsorgten Forschungsplattform NORDSEE, die über Jahrzehnte u.a. als Station

im deutschen Meeresmeßnetz diene. Diese drei Beispiele stehen stellvertretend für die schon weit mehr als 100 Jahre zurückreichenden Anstrengungen, regelmäßige Messungen an festen Stationen am/im Meer zu erhalten: Eine gerade Linie führt von täglichen Temperatur- und Salzgehaltsmessungen an Küstenpunkten über Feuerschiffsmessungen in einigen Stunden Abstand zu vollautomatischen, nahezu kontinuierlich registrierenden Meßcontainern auf heutigen Forschungsbojen eines festen Meßnetzes. Außerdem liefern durch Schiffe ausgebrachte, verankerte oder frei treibende und nach einiger Zeit wieder geborgene Meßsysteme Daten aus allen Meerestiefen sowie Satellitensensoren die Verteilungen diverser Parameter an der Meeresoberfläche.

Unvollständig oder gar nicht aufgeführte Schiffsgruppen

Wie es schon gelegentlich anklang, mußten bei diesem Versuch, einen großen Teil der Schiffe, die in rund 140 Jahren gezielter deutscher Meeres- und Gewässerforschung zum Einsatz kamen, im vertretbaren Zeit- und Platzrahmen zu erfassen, einige Schiffsgruppen vollständig ausgeklammert werden. Von einigen anderen Gruppen wurden nur wenige Fahrzeuge exemplarisch erfaßt.

Nicht aufgenommen in die Liste wurden die große Zahl der Marineeinheiten, die für den Geophysikalischen Beratungsdienst der Bundeswehr die meeresphysikalischen und meteorologischen Routinedaten liefern, deren Namen aus militärischen Gründen – wie die Daten im übrigen auch – nicht allgemein zugänglich sind.

Ebenso sind die Marineschiffe hier nicht erwähnt, die während des Kaiserreiches und in der Weimarer Zeit zum Fischereischutz abkommandiert wurden und neben Hilfeleistungen und Aufsicht keine Forschungsaufgaben ausführten. Im Gegensatz dazu sind diejenigen Einheiten enthalten, auf denen nachträglich oder von vorn herein eingebaute fischerei-biologische Laboratorien genutzt wurden. Diese Unterscheidung gilt auch für die zivilen Fischereischutzboote (FSB) nach dem Zweiten Weltkrieg bis heute: So ist das neueste Fahrzeug des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, das vor wenigen Monaten in Dienst gestellt FSB SEEADLER nicht aufgenommen worden, weil der übergeordnete Dienstrahmen »Küstenwache« keinen Arbeitsplatz für Fischereiforscher zuließ.

Um bei der Fischereiforschung zu bleiben: Schon mehr als 100 Jahre sind Fischdampfer und Fischereimotorschiffe zu wochen- und monatelangen Fischereiforschungseinsätzen von Fischereiorganisationen und Ministerien gechartert worden. Da dieser Schiffsgruppe ein eigener Artikel zu widmen ist, wurden sie hier ausgeklammert.

Charterfahrzeuge in der Polarforschung, seien sie nun unter deutscher oder ausländischer Flagge gewesen, blieben unberücksichtigt, da sie bei Reinke-Kunze (1992) umfassend beschrieben sind.

Da Meeresforschung wie kaum eine andere Wissenschaft auf internationale Zusammenarbeit angewiesen ist, sind deutsche Wissenschaftler und Techniker aller Disziplinen immer schon Gäste auf Schiffen fremder Flaggen gewesen. Die lange Reihe der Fahrzeuge europäischer, russischer und überseeischer Flaggen ist hier nicht enthalten.

Die eingangs erwähnten Tonnenleger und Fahrzeuge hilfreicher Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen bleiben bis auf diejenigen, die von Böhnecke (1946) mit aufgenommen worden sind, und ein »Belegexemplar« ebenfalls ungenannt.

Auf einer umfangreichen Gruppe von »ships of opportunity«, weltweit fahrenden Handelsschiffen aller Flaggen, betreten Besatzungsmitglieder freiwillig und unentgeltlich Anlagen, die Wassertemperaturen bis zu mehreren hundert Metern Tiefe erfassen und die Daten via Satelliten sofort den Forschern an Land übermitteln. Dieser freiwillige Einsatz

alleine wäre schon eine Würdigung wert, ebenso wie die vielen Segelschiffe und Dampfer erwähnt werden müßten, auf denen Besatzungsmitglieder als sog. »Mitarbeiter auf See« der Deutschen Seewarte insbesondere vor dem Ersten Weltkrieg freiwillig ihre meteorologischen, küsten- und meereskundlichen Erkenntnisse zusammentrugen und damit die Basis für heutige Handbücher schufen. An dieser Stelle sei noch einmal auf die schon genannten Feuerschiffe als permanente Meßstellen hingewiesen, auf denen bei jedem Wetter Besatzungsmitglieder freiwillig das heutige Basiswissen zusammentrugen. Allein, auf diese umfangreiche Menge von Schiffsnamen mußte aus Platzgründen verzichtet werden.

Nur teilweise aufgeführt sind die Vermessungsfahrzeuge. Insbesondere die kleineren Einheiten fehlen. Der Leser sei diesbezüglich auf Dethlefsen und Dubberke (1998) verwiesen, auch wenn sich dort etliche Fehler aus unvollständigen Beschriftungen und Verwechslungen aus der Erinnerung früherer Mitarbeiter des DHI-Archivs heraus fortgepflanzt haben.

Unvollständig sind hier auch die kleinen Einheiten verschiedenster Institute erfaßt, die für Routineaufgaben täglich im Einsatz standen bzw. stehen. Sie werden in der Literatur leider auch nur sporadisch genannt. Beispielsweise wären in diesem Zusammenhang die Boote der BAH zu nennen, die über Jahrzehnte täglich Proben sammelten, u.a. für Diplomanden und Doktoranden diverser deutscher Institute sowie für den europaweiten Versand von lebendem marinen Lehrmaterial. Sie wurden hier zumindest mit zwei Fahrzeugen aufgenommen.

Auch die Gruppe der privaten Forschungsschiffe ist nicht vollständig wiedergegeben: Neben den aufgenommenen Schiffen der Explorationsfirmen hielten auch Herstellerfirmen nautischer und technischer Ausrüstung zeitweilig eigene Erprobungsschiffe. Und außer der hier als älteste Einheit genannten MARIE des Hamburger Fabrikanten Heinrich Adolph Meyer (1822–1889) nutzte beispielsweise der Industrielle Alfred Krupp (1812–1887) seine hier nicht berücksichtigte Privatjacht regelmäßig zu privaten Forschungsfahrten im Mittelmeer.

Unberücksichtigt sind hier auch die Forschungsfahrzeuge Österreichs, die nicht nur sprachlich den deutschen Forschungsschiffen sehr naheliegen, gehörte doch zur österreich-ungarischen Doppelmonarchie ein nicht unbeträchtlicher Teil der Adria-Küste. Bis 1918 wurden wesentliche Erkenntnisse insbesondere über das östliche Mittelmeer von der Kaiserlichen Admiralität in Wien über deren Kriegshafen Triest und über die Wiener Akademie der Wissenschaften und den Zentralhafen Pola gewonnen. Eine Würdigung der österreich-ungarischen Tiefsee-Expeditionen mit SMS POLA und SMS TAURUS in den Jahren 1890 bis 1898 liegt vor (Scheffbeck 1991). Doch sind noch erhebliche weitere Teile dieser frühen, vorwiegend mediterranen Meereskunde der Vergessenheit zu entreißen.

Einige Anmerkungen zur zeitlichen Verteilung der Forschungsschiffe

Nach Roll (1976) läßt sich die Entwicklung der systematischen Meeresforschung unter Einbeziehung der Tiefsee weltweit in charakteristische Zeitabschnitte einteilen. Als Geburtsstunde ist demnach das Jahr 1853 anzusetzen, in dem auf Betreiben des Leiters des U.S.-amerikanischen Depot of Charts, Leutnant Matthew Fontaine Maury (1806–1873), die Vertreter seefahrender Staaten sich auf einer internationalen Konferenz in Brüssel einigten, regelmäßig einheitliche meteorologisch-ozeanographische Beobachtungen durch Kapitäne und Offiziere ihrer Schiffe sammeln und anschließend in nationalen Zentralstellen zum Nutzen der Schifffahrt auswerten zu lassen. Dazu waren Forschungsschiffe nach obiger Definition nicht nötig. Aber: Durch dieses Beobachten der Meeresoberfläche traten Fragen

nach dem Darunter vermehrt ins Bewußtsein. Antworten auf solche Fragen konnten aber nur Schiffe finden, die für eben diese Erforschung der Meere aufstoppen konnten und nicht auf schnellstmöglichem Weg von Hafen zu Hafen mit ihrer Fracht zu versiegeln hatten, eben mit Forschungsschiffen.

Roll (1976) läßt die erste Phase der Forschungsschiffahrt 1872 mit dem Auslaufen der englischen CHALLENGER zu ihrer dreijährigen Forschungsreise beginnen. Diese Phase, die bis 1925 dauert, wird charakterisiert durch Einzelreisen von speziell ausgerüsteten Schiffen durch das Weltmeer. Deutschland ist mit den Expeditionen von GAZELLE, NATIONAL, VALDIVIA (I), GAUSS (I), PLANET (I), MÖWE und DEUTSCHLAND vertreten.

Die zweite Phase ist charakterisiert durch systematische Erforschungen der Natur einzelner Ozeanteile. Sie beginnt mit der Deutschen Atlantischen Expedition (DAE) mit METEOR (I), die von 1925 bis 1927 physikalische und chemische Parameter des Atlantischen Ozeans südlich von 30° N auf breitenparallelen Schnitten bis zur Antarktis erfaßte.

Die dritte Phase wird durch den gleichzeitigen Einsatz mehrerer Forschungsschiffe verschiedener Länder bei gemeinsam geplanten Untersuchungen charakterisiert. Sie begann nach Roll (1976) mit der Internationalen Golfstrom-Expedition 1938, für die das Deutsche Reich die ALTAIR charterte. Diese Phase dauert – in der Definition von Roll (1976) – prinzipiell heute noch an.

Die zeitliche Verteilung der Forschungsschiffseinsätze nach der hier vorgelegten Liste erlaubt eine andere Einteilung der (deutschen) Meeresforschung. Sie steht nur scheinbar im Widerspruch zu Roll (1976), da von einer prinzipiell unterschiedlichen Betrachtungsweise der Entwicklung der Meereskunde ausgegangen wird: Für Roll beginnt Meeresforschung mit dem Untersuchen der ozeanischen Tiefsee, hier wird die Kleinarbeit vor der Haustür mit einbezogen, die der methodische Wegbereiter war. Insbesondere für die biologischen Disziplinen lagen und liegen die Hauptarbeitsgebiete vorwiegend in den Randmeeren, den Mischungsgebieten der Wassermassen mit der durch die Mischung hervorgerufenen großen biologischen Produktion einschließlich der Fischbestände. Routinearbeiten mit meist kleineren Schiffseinheiten in solchen Randgewässern standen und stehen leicht im Schatten großer spektakulärer Expeditionen in ferne Meeresgebiete.

Der Anfang mit Marine-, Charter- und Privatschiffen (bis 1893)

Systematische, in diesem Fall biologische Meeresuntersuchungen sind, wie vorgelegter Liste zu entnehmen, im deutschsprachigen Bereich ab 1862 in der Kieler Bucht mit der privaten Lustjacht MARIE nachzuweisen. Es folgten – unter der Flagge des jungen deutschen Kaiserreiches – 1871 Fischereiuntersuchungen mit der POMERANIA in der Ostsee. Ähnliche »lokale« Untersuchungen von Wassertiefen, -temperaturen und Strömungen führten z.B. die USA schon um 1840 vor ihren Küsten durch (Schlee 1974). Folglich ist der Beginn der ersten Phase systematischer Meeresforschung international schon vor 1840 anzusetzen.

Charakteristisch für die Anfangsphase ist, daß zum einen die benötigten Schiffe überwiegend aus anderen Aufgabenbereichen für die nur selten regelmäßigen Untersuchungen herausgenommen wurden. Zum anderen kehrten die Schiffe nach den Forschungsreisen meist umgehend in ihre vorherigen Verwendungsbereiche zurück. In Preußen und im Deutschen Kaiserreich wurden die Fahrzeuge entweder von der Marine unter deren Beteiligung bereitgestellt (z.B. GAZELLE) oder von Handelsschiffsreedereien (z.B. HOLSATIA) gechartert. Nur in einem Fall entstand ein spezieller Neubau: Für die Zweite Deutsche Nordpolarfahrt 1869/70 ließ die Deutsche Nordpolar-Gesellschaft die GERMANIA bauen. Das Polarschiff wurden nach dem einmaligen Einsatz verkauft und als Frachter genutzt, ehe es 1882/83 erneut eine Transportreise ins Nordpolargebiet machte.

Doch es gab zwei Ausnahmen auf privater Basis: Je ein kleines Fahrzeug in Kiel und in Neapel waren über Jahre im Einsatz. Von Kiel aus erforschte von 1862 bis mindestens 1868 (vermutlich bis in die 1870er Jahre) der Fabrikant und Privatgelehrte Heinrich Adolph Meyer (1822–1889) auf seinem »Lustkutter« MARIE mit Karl August Möbius (1825–1908) und Victor Hensen (1835–1924) die Lebensverhältnisse und Wasserschichten zwischen Kieler Förde und den Belten, anfangs unter dänischer, ab 1864 unter preußischer Flagge (Gerlach 2000). Und in Neapel ließ Anton Dohrn (1840–1909) den kleinen Forschungsdampfer JOHANNES MÜLLER von 1877 bis 1913 unter der Reichsflagge von den Gastforschern seiner Zoologischen Station für biologische Arbeiten und zum Materialbeschaffen im Golf von Neapel sowie für Exkursionen nutzen (Groeben und Müller 1975).

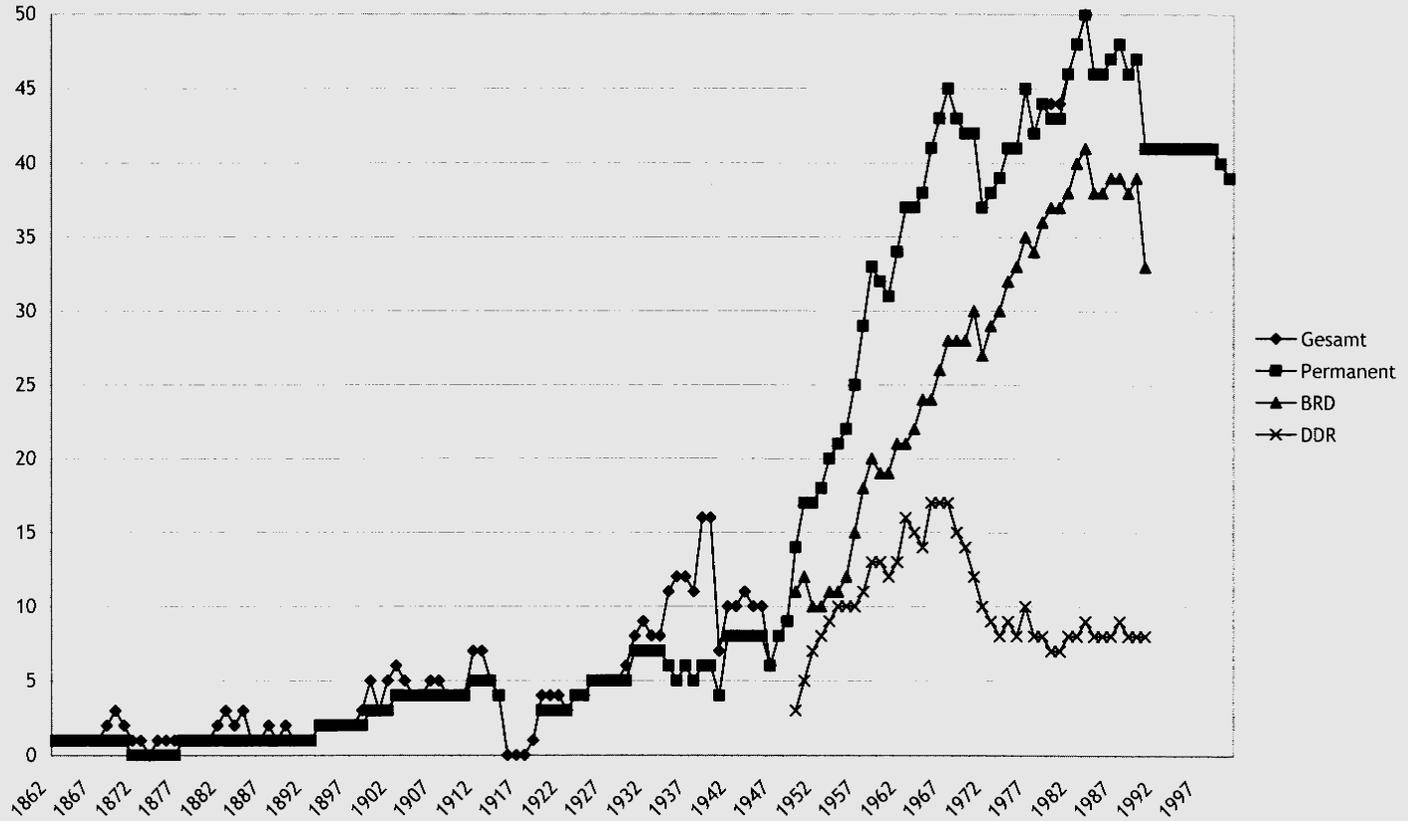
Für den Zeitraum bis 1893 gibt es – ab 1862 – in der Liste nur ein einziges Jahr, nämlich 1876, in dem kein Einsatz eines Forschungsschiffs unter preußischer/deutscher Flagge stattfand (Abb. 1), wengleich die Gesamtzahl der eingesetzten Forschungsschiffe pro Jahr mit 1 bis 3 gering war.

Einzelne permanente staatliche Forschungsschiffe neben den Marine- und Charterschiffen (1893 bis 1939)

Ab 1893 entwickelte sich ein kleiner, permanenter Bestand an staatlichen Forschungsschiffen, die für langfristige Aufgaben des Deutschen Reiches gebaut wurden: Die BAH erhielt 1893 ihre AUGUSTA (I, 1912 durch die größere AUGUSTA [II] ersetzt) für die biologische Grundlagenforschung in der Deutschen Bucht. Gut ein Jahrzehnt später, 1902, erhielt die Deutsche Wissenschaftliche Kommission für die Internationale Meeresforschung (DWKIM) für ihre Arbeiten im Rahmen des International Council for the Exploration of the Sea (ICES) den »Reichsforschungsdampfer« (RFD) POSEIDON (I). Die Neubauten waren auf dem jeweils aktuellen Stand der Forschungs- und Schiffbautechnik. Insbesondere POSEIDON resultierte aus den Erfahrungen, die mit gecharterten Fahrzeugen gemacht worden waren. Denn zum einen schritt die Fischereitechnik gerade in diesen Jahren erheblich voran: Die Arbeitsmöglichkeiten an Deck eines Frachtdampfers wie der HOLSATIA, auf dem bei der ersten Charterung 1887 bei noch kleinem Fanggeschirr die Kurleinen durch die Festmacherklüsen geführt und Ladebaumwinden als Fischereiwinden genutzt werden konnten, reichten vierzehn Jahre später nicht mehr aus. Zum anderen ließen sich routinemäßig, bei Forschung rund um das Jahr, nachträglich in Laderäume eingebaute Laboratorien und Wohnräume, die z.B. auf NATIONAL gegen Kohlenstaub und Seewasser undicht gewesen waren, nicht mehr vertreten. Während ab 1911 der Raddampfer GELBSTERN zur langfristigen Austernforschung im Sylter Bereich der BAH ständig zur Verfügung stand, war für eine Einzelunternehmung wie der Deutschen Tiefsee-Expedition 1898/99 durch den Atlantischen und den Indischen Ozean ein gecharterter Frachtdampfer, die VALDIVIA, mit entsprechender Umrüstung sinnvoller. Die mangels Chartermöglichkeiten eigens für die Deutsche Antarktis Expedition 1901–03 gebaute GAUSS (I) hätte zumindest zeitweilig in den permanenten Schiffsbestand übergehen können, wenn die Ergebnisse der Reise von Kaiser Wilhelm II. und seinen Beratern nicht zu Unrecht als zu gering eingestuft worden wären (Lüdecke 1992). Dem permanenten Forschungsschiffsbestand bis zum Ersten Weltkrieg ist noch der seit 1899 zur Verwendung im Fischereischutz abgestellte Kleine Kreuzer ZIETEN hinzuzuzählen, der mit Fischereiausrüstung und einem fischereibiologischen Laboratorium Biologen auf den Fangplätzen der deutschen Hochseefischerei das Beprobieren der Fischvorkommen erlaubte.

Von 1893 bis 1914 betrug die Zahl der pro Jahr unter deutscher Flagge zur Forschung eingesetzten Fahrzeuge drei bis sieben. Dabei standen bis zu vier permanente Forschungs-

Abb. 1 Zahl der Forschungsschiffe unter deutscher Flagge

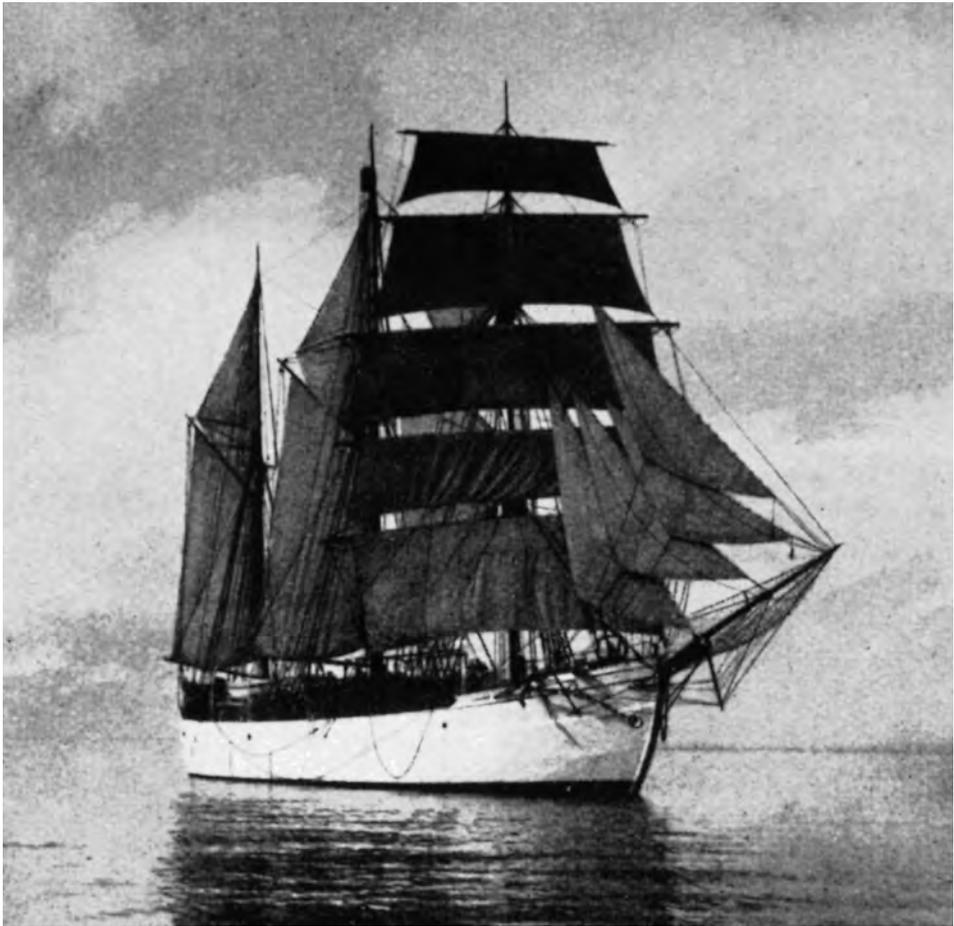


schiffe (JOHANNES MÜLLER, AUGUSTA, POSEIDON, GELBSTERN) und ein Fischereischutzboot mit Labor (ZIETEN) für inzwischen etablierte Routineaufgaben zur Verfügung.

Es sei an dieser Stelle angemerkt, daß die Arbeiten, an denen sich die DWKIM zur Förderung der Fischerei bis zum Ersten Weltkrieg beteiligte, gemäß internationaler Vereinbarung mit mehreren Schiffen gleichzeitig zu festgesetzten Zeiten mehrfach im Jahr stattfanden. Sie erfüllten damit schon kurz nach der Jahrhundertwende die Kriterien, mit denen Roll (1976) seine dritte Phase der Meeresforschung ab 1938 charakterisierte.

Während des Ersten Weltkrieges übernahm die Kaiserliche Marine das Kommando auf den permanenten Forschungsschiffen. Von sporadischen Fischereien der AUGUSTA abgesehen, fanden in den Kriegsjahren keine Forschungseinsätze statt. Die Zahl deutscher Schiffe im Forschungseinsatz ging auf Null zurück (Abb. 1).

Schon im Laufe des Jahres 1919 standen AUGUSTA, GELBSTERN und POSEIDON wieder für Forschungsarbeiten der BAH und der Deutschen Wissenschaftlichen Kommission für Meeresforschung (DWK; das Charakteristikum »international« war aufgrund der Isolation



Forschungsschiff GAUSS (I), erbaut für die Deutsche Antarktis Expedition 1901-03. (Howaldtswerke Deutsche Werft, Kiel)

Deutschlands in der Nachkriegszeit entfallen) zur Verfügung. Hinzu kam ab 1923 wieder ein Fischereischutzboot mit Labor- und Fischereiausrüstung (ZIETEN [II]). Ab 1925 übernahm das neue Vermessungs- und Forschungsschiff der Reichsmarine METEOR, das mit seiner ersten Reise, der Deutschen Atlantischen Expedition 1925 bis 1927, internationale Forschungsgeschichte schrieb, einen Teil der »Rückgrat«-Funktionen der POSEIDON im Bestand der permanenten Forschungsschiffe. Im Jahr 1936 konnte die BAH die AUGUSTA (II) durch den Neubau MAKRELE ersetzen, die Niedersächsische Forschungsstelle Küste auf Norderney erhielt 1937 ihre BURCHANA. Ab 1930 konnten Fischereiforscher in den Laboratorien der beiden neuen Fischereischutzboote ELBE und WESER, deren geplante Ausrüstung mit Fischereiwinden zur zeitweiligen Nutzung als Forschungsfahrzeuge im Bereich der Kleinen Hochseefischerei aus finanziellen Gründen unterblieb, verstärkt auf den Fangplätzen der Fangflotte arbeiten. Der Bestand permanenter deutscher Forschungsschiffe (einschl. der FSB) blieb jedoch bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges mit maximal 8 Einheiten relativ gering. Es ist aber darauf hinzuweisen, daß die Ersatzbauten für POSEIDON, das Fischereiforschungsschiff ALEXANDER VON HUMBOLDT (1940 fertig, Einsatz als Lazarettenschiff) und für METEOR, ein 103 m langes bewaffnetes Fahrzeug gleichen Namens (Stapellauf 1939, nicht fertiggestellt), zwar nicht die Anzahl, aber die Kapazität der deutschen Flotte permanenter Forschungsschiffe erheblich vergrößert hätten.

Fast hinzuzurechnen sind allerdings die Tonnenleger MELLUM, TRITON und WIK und der Marineschlepper AHNE, die im Zeitraum von 1929 bis 1940 jeweils über mehrere Jahre von der Deutschen Seewarte in Hamburg und dem Marineobservatorium in Wilhelmshaven neben weiteren kurzzeitigen Einsätzen von Marineschleppern genutzt wurden. Es erhebt sich die Frage, warum der Reichsforschungsdampfer bis 1939 nicht häufiger anstelle der Tonnenleger oder Schlepper für die Geräteerprobungen und Strömungsmessungen eingesetzt wurde, zumal die »Bereederung« in den Händen der Reichsmarine lag. Die Gründe werden vermutlich in Kombinationen von zunehmendem Alter des Schiffes, Auslastung durch die DWK und die Reichspost, die die POSEIDON als Kabelleger in Nord- und Ostsee nutzte, oder – in der Zeit der Aufrüstung des »Dritten Reiches« – im Bereich »Geheimhaltung« liegen.

Insgesamt stieg die Zahl der pro Jahr eingesetzten Forschungsschiffe nach vier bis fünf im Zeitraum 1919 bis 1928 fast kontinuierlich auf siebzehn im Jahr 1939, unter Berücksichtigung der genannten Tonnenleger und Schlepper sowie der Charterschiffe sowohl für die Internationale Golfstrom-Expedition 1938 (ALTAIR) und die Deutsche Antarktische Expedition 1938-39 (SCHWABENLAND) als auch für die Walfang-Reisen mit JAN WELLEM 1937 bis 1939.

Es fällt auf, daß in der Liste die Deutsche Seewarte in Hamburg – immerhin ein Admiraltätsinstitut und diejenige Institution, die in der Nachwirkung der oben genannten Brüsseler Konferenz 1868 als private Norddeutsche Seewarte gegründet worden und anschließend zu einer der großen deutschen maritimen Einrichtungen geworden war – in der ersten Phase der Meeresforschung nicht in Erscheinung tritt. Die Seewarte erhielt die notwendigen Beobachtungen, um den Zustand der Meeresoberfläche in Wechselwirkung mit der Meteorologie für die Seeschifffahrt zu beschreiben, nämlich durch die freiwillige Mitarbeit der Kapitäne und Offiziere auf den Handels- und Kriegsschiffen. Da die Mitarbeiter der Seewarte zum einen notwendige zusätzliche Informationen auf Handelsschiffsreisen sammeln und zum anderen an der Programmgestaltung und den Messungen der von anderen Institutionen geleiteten Expeditionen beteiligt waren (z.B. GAUSS [I]), benötigte die Seewarte keine »eigenen« Forschungsreisen, geschweige denn ein Forschungsschiff. Mit zunehmender Nutzung von Daten, die mit verankerten und registrierenden Geräten gewonnen wurden, führte die Seewarte ab Ende der 1920er Jahre eigene Meß- und Erpro-

bungsreisen mit den genannten Tonnenlegern durch. Der Bedarf an solchen Reisen stieg mit den Aufrüstungsanstrengungen in den 1930er Jahren. Ein eigenes Forschungsschiff für ihre »kriegswichtigen« Arbeiten erhielt die Seewarte mit der GAUSS (II) im Jahr 1941.

Forschungsschiffe der Kriegsmarine, Wetterbeobachtungsschiffe und Fischereiforschungsschiffe (1939 bis 1945)

Im Gegensatz zum Ersten Weltkrieg gab es während des Zweiten Weltkrieges systematische Meeresforschung unter deutscher Flagge: Zum einen setzte die Kriegsmarine neben »gecharterten« Fahrzeugen in besetzten Gebieten und kleineren Hilfseinheiten vier eigene »Forschungsschiffe der Kriegsmarine« (FdK) ein: RUNGHOLT, BÖRGEN und FORELLE/TRITON (III) über das Marineobservatorium Wilhelmshaven/Greifswald und GAUSS (II) über die Deutsche Seewarte in Hamburg. Zum anderen wurden ehemalige Fischdampfer (SACHSEN, TEUTOBURGER WALD) zu Wetterbeobachtungen in den Nordatlantik beordert. Und zum dritten standen zur Aufrechterhaltung der »kriegswichtigen« Fischereiforschung MAKRELE und PROFESSOR WILLER, der erbeutete Forschungskutter ADELLA des ehemals polnischen Fischereiforschungsinstitutes in Gdynia, bis kurz vor Kriegsende in Nord- und Ostsee im Einsatz. Zusätzlich sei noch auf den über alle Kriegsjahre umfangreichen Vermessungsdienst der Kriegsmarine verwiesen (Dethlefsen und Dubberke 1998).

(Wieder-)Aufbau zweier deutscher Forschungsschiffsflotten (1947 bis 1960)

Wie aus der Abb. 1 und der Liste ersichtlich, bedeutete das Ende des Zweiten Weltkrieges keine längere Unterbrechung des Einsatzes deutscher Forschungsschiffe, es ging vergleichsweise »flott« weiter. Denn ein erheblicher Teil der Fahrzeuge, die von der Kriegsmarine für Seevermessungs- und Forschungszwecke eingesetzt worden waren, hatten den Krieg mehr oder weniger unbeschädigt überstanden. Neben den intakten Fischereiforschungsschiffen wurden in den Nachkriegsmonaten zwar etliche Einheiten an ihre früheren Eigner zurückgegeben oder von den Alliierten übernommen. Doch schon zur Sicherheit ihrer eigenen Schiffe setzten die Alliierten den deutschen Minenräumdienst unter ihrem Kommando fort, ebenso wie die Seevermessung und der Wracksuch-/Räumdienst nach nur kurzer Unterbrechung in den deutschen Küstenbereichen vom Ende 1945 gegründeten Deutschen Hydrographischen Institut (DHI) unter Aufsicht der Vier Mächte fortgeführt wurde. Zum Schiffsbestand des DHI gehörte u.a. neben den ehemaligen FdK BÖRGEN und GAUSS (II) und der METEOR das ehemalige Ausbildungsschiff PAUL BENEKE, das schon 1947 wieder zu einer ozeanographischen Forschungsfahrt eingesetzt werden konnte. Aus dem Reservebestand des Vermessungsverbandes gab das DHI 1946 die SÜDFALL an das Institut für Meereskunde in Kiel und 1947 die UTHÖRN an die BAH in List/Sylt ab, so daß nach nur fünf Vierteljahren nach der deutschen Kapitulation schon wieder (fischerei-)biologische Forschung in Nord- und Ostsee betrieben werden konnte, die zu der Zeit natürlich vornehmlich der Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten mariner Nahrungsreserven diente (Wegner 1998). Bei wachsender Zahl von kleineren Einheiten standen seit 1949 die GAUSS (III) des DHI und ab 1955 auch die ANTON DOHRN (I) der Bundesforschungsanstalt für Fischerei in Hamburg neben den Fischereischutzbooten als hochseegehende Fahrzeuge in der bundesdeutschen Flotte permanenter Forschungsschiffe zur Verfügung. Charterschiffe kamen in dieser Phase gar nicht mehr zum Einsatz, die Zusammenarbeit mit Landes- und Bundesämtern auf dem Wege gegenseitiger Amtshilfe überbrückte manche Schiffslücke.

Für den reibungslosen Ablauf des Seeverkehrs mit ihrer Besatzungszone rief die sowjetische Militäradministration in der Generaldirektion Schifffahrt 1948 ein Referat für Seever-



UTHÖRN (I; ab 1947) der BAH im Helgoländer Hafen, um 1953. (Archiv BAH/AWI)

messung und Meereskunde ins Leben. Mit Gründung der DDR wurde daraus 1950 der Seehydrographische Dienst (siehe dazu Brosin 1996). Als Fahrzeuge standen ab 1949 der HYDROGRAPH und die SENTA zur Verfügung, ab 1951 die ALFRED MERZ. Weitere Fahrzeuge für Vermessung und physikalische Meereskunde folgten schnell, z. B. 1951 JOH. L. KRÜGER, 1951 KARL F. GAUSS und 1954 MAGNETOLOGE. Für die Fischereiforschung kamen GADUS 1950, KARL LIEBKNECHT 1956 und EISENACH 1959 in Fahrt.

Enthalten die Einsätze von sechs bis neun Forschungsschiffen in den ersten drei Jahren nach dem Kriegsende im wesentlichen Aktivitäten im Zusammenhang mit Vermessungsaufträgen und Beschaffung von Nahrungsmitteln, beginnt mit der Gründung der beiden deutschen Staaten ein kräftiger Zuwachs der beiden Forschungsflotten: Schon 1950 ist die Zahl der zusammen in beiden Staaten eingesetzten Forschungsschiffe mit 17 (BRD: 12, DDR: 5) auf dem Niveau des letzten Vorkriegsjahres und verdoppelt sich beinahe innerhalb des nächsten Jahrzehnts auf 31 (BRD: 19, DDR: 12). Und ein eingesetztes Forschungsschiff bedeutet in dieser Phase ein permanent vorgehaltenes, von staatlicher Institution eingesetztes Fahrzeug.

Diversifizierung und Ergänzungen (1961 bis 1989)

In der kommenden Jahren fördern zwei scheinbar unabhängige, sich letztlich gegenseitig stimulierende und von ihrer Entstehung her miteinander verknüpfte Motive den weiteren Ausbau der deutschen Forschungsschiffsflotten. Zum einen hatte der Präsident der USA, John F. Kennedy, am 23. Februar 1961 die Erforschung des weitgehend unbekanntes Meeresraumes der damals populären Erforschung des Weltraumes als nationale Aufgabe gleichgestellt (Kennedy 1961). Da mußten Verbündete und ideologische Gegner mitziehen, ihre Forschungsanstrengungen intensivieren und gegebenenfalls die Forschungsschiffsflotten vergrößern. Wenn auch schon vorher in der Planung, so dürfte die endgültige Form und Ausrüstung der METEOR (II), die 1964 in Fahrt kam, nicht unwesentlich durch die Kennedy-Rede befördert worden sein. Die WALTHER HERWIG (I, 1963) und PLANET (II, 1967) sind dieser Motivation in der Bundesrepublik zuzurechnen, während in der DDR die Indienststellungen der Fischereiforschungsschiffe ERNST HAECKEL (I, 1963) und EISBÄR (1965) mit beeinflußt worden sein könnten.

Zum anderen verlangten der steigende Bedarf an Rohstoffen, insbesondere an Erdöl, und die steigenden geophysikalischen Kenntnisse des Untergrundes der Festländer die Ausdehnung der Explorationen auf angrenzende Meeresgebiete, auch auf Nord- und Ostsee. Auch wenn diese Arbeiten von deutscher Seite schon 1958 mit dem Einsatz von PROSPEKTA (I) der Prakla-Seismos AG begann, wurden im Zeitraum bis 1989 insgesamt zwölf Schiffe unter bundesdeutscher Flagge (davon neun von Wirtschaftsunternehmen) und fünf unter DDR-Flagge eingesetzt. In diesen Zahlen sind VALDIVIA und SONNE enthalten, die für die Bundesrepublik in der weltweiten Rohstoffforschung engagiert waren.

Wenn auch nicht mehr kontinuierlich, stieg die Zahl der privaten und staatlichen Forschungsschiffe unserer Tabelle in diesem Zeitraum insgesamt von 35 auf 46 (BRD: 38; DDR: 8), mit dem Maximum von 48 Einheiten im Jahr 1983.

Politische Wende und Straffung des Schiffsbestandes (seit 1990)

Mit dem Ende des Jahres 1989 wurde auf den derzeit fünf privaten Explorationsschiffen die bundesdeutsche Flagge eingeholt. Sie sind damit nicht mehr in den Zahlen der letzten Zeitspanne bis heute enthalten. Damit beginnt dieser Zeitabschnitt mit 41 Einheiten.

Nach der Eingliederung der Meeresforschung der ehemaligen DDR in die maritime For-



ERNST HAECKEL (I), beim Forschungsfang im Nordatlantik. (Foto: Reinhard Rinn)

schungslandschaft der Bundesrepublik waren in den nächsten Jahren einige »Doppelstücke« zu reduzieren: CARL FR. GAUSS und DENEK (I) des BSH-Standortes Rostock wurden 1994 durch die neue DENEK (II) ersetzt; das Fischereiforschungsschiff ERNST HAECKEL (II), das Gegenstück zur WALTHER HERWIG (II), ging nach einigen Jahren als EU-Fischereiaufsichtsfahrzeug 1992 aus der Fahrt. Mit dem Ausscheiden des Hamburger Universitätsschiffes VALDIVIA (II) 1999 reduzierte sich der in der Liste erfaßte Bestand der Forschungsschiffe der Bundesrepublik Deutschland auf derzeit 39 Einheiten.

Zu den Schiffsnamen

Um noch einmal auf die eingangs genannten Schiffe zurückzukommen: Der Name POLARSTERN gibt zumindest einen Hinweis auf die geographischen Einsatzgebiete des Schiffes: die Polarregionen dieser Erde. Der Name METEOR jedoch deutet nicht ohne weiteres an, warum dieses Schiff so und nicht anders heißt, betreibt es doch am allerwenigsten astronomische Forschung. Und doch ist dieser Name auch Programm, wenn auch anders als bei POLARSTERN, wie zu zeigen sein wird. Halten wir an dieser Stelle fest: Einer **ersten Gruppe** der Namen deutscher Forschungsschiffe liegen »**programmatische Ideen**« zugrunde.

Im Umkreis der Institute und ihrer Schiffe, die sich mit Meer oder Flüssen beschäftigen, ist meist der Namensbezug der Spezialfahrzeuge zum Institut und/oder dessen Arbeitsfeld bekannt. Besonders augenfällig ist der Zusammenhang, wenn der Schiffsname sich auf eine Person des Fachbereiches bezieht: So trägt das derzeitige FS HEINCKE der BAH/AWI seinen Namen zu Ehren von Prof. Dr. Friedrich Heincke (1852-1926), der als Gründungsdirektor ab 1892 Arbeitsfeld, Arbeitsweise und Zukunft der ersten preußischen meeresbio-



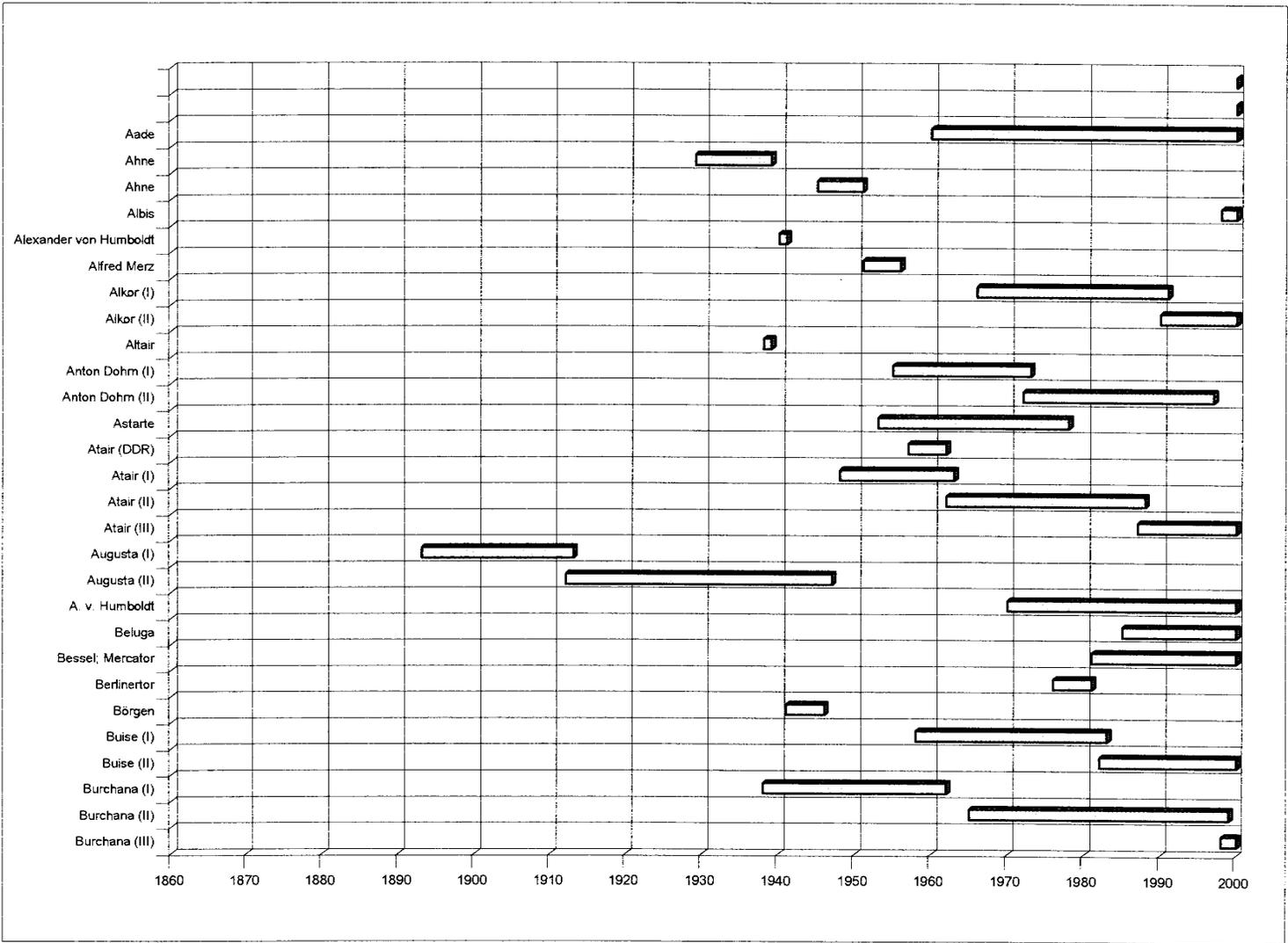
PROF. O. KRÜMMEL, Mitte der 1960er Jahre. (Aus: H.-J. Brosin: *Zur Geschichte der Meeresforschung in der DDR. Warnemünde 1996, S. 207*)

logischen Forschungsanstalt nachhaltig prägte (siehe z.B. Genz-Werner 1992). Eine **zweite Gruppe** von Schiffsnamen hat **spezifischen fachlichen Bezug**.

Nicht nur auf Spezialschiffe, die von vornherein zur Untersuchung von Meeren und Flüssen konstruiert wurden, war hier einzugehen. Es sind viele andere Fahrzeuge in der Liste genannt, z.B. etliche für eine Forschungsreise bereitgestellte Marine- oder gecharterte Handelsschiffe. Die erhielten meist für den Sondereinsatz keinen neuen Namen. Die mit dem Charter- oder Marinefahrzeug **übernommenen Namen** bilden eine **dritte Gruppe**.

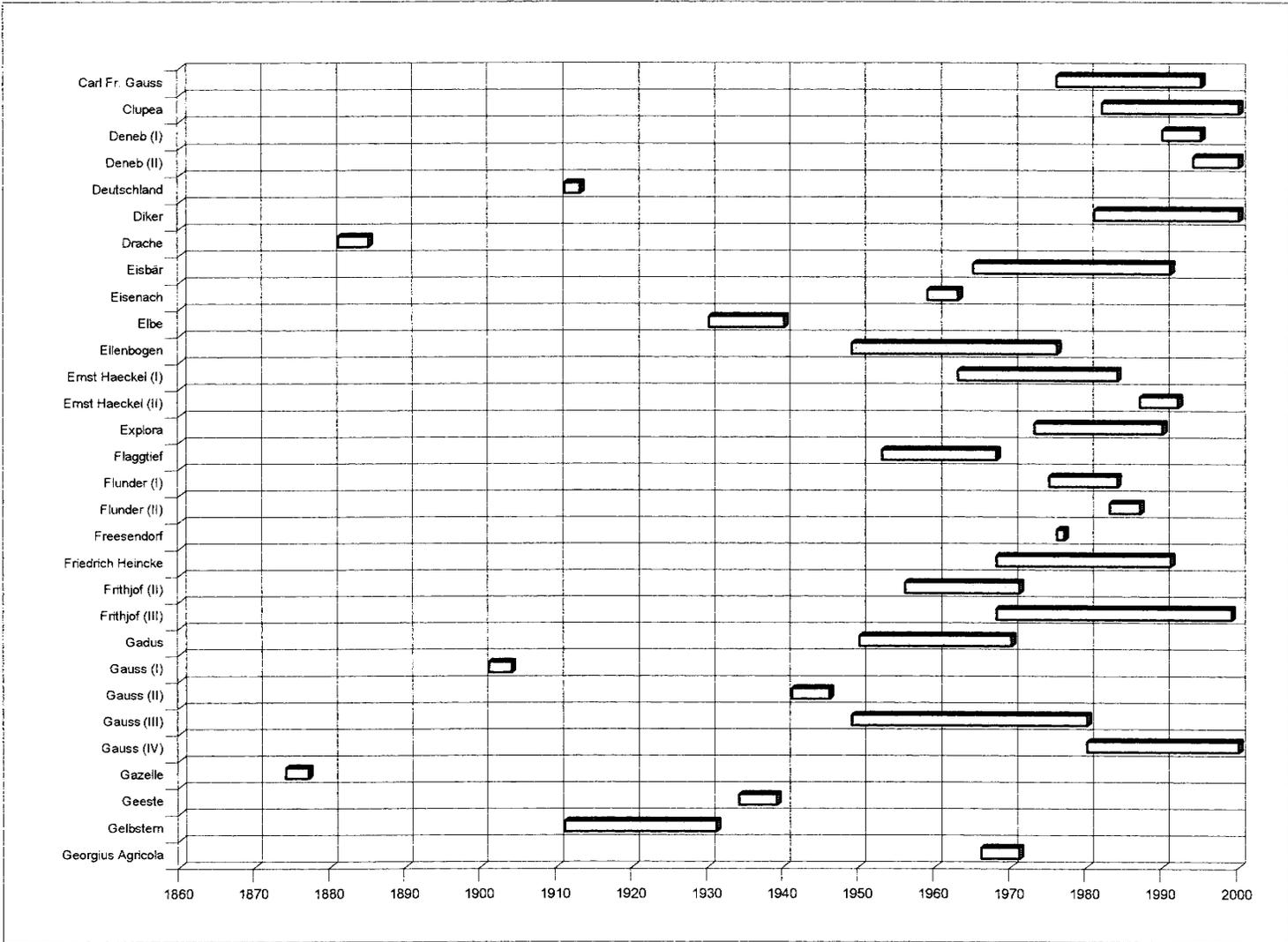
Häufig wurden die Schiffsnamen in den Expeditionsnamen aufgenommen und – nach gelungener Expedition – in Fachkreisen zum Synonym einer meereskundlichen Großtat. Die erfolgreiche »Deutsche Tiefsee-Expedition« von 1898/99 war z.B. nicht nur zu ihrer Zeit schlicht und ergreifend die »VALDIVIA-Expedition«, genannt nach dem für diese Expedition gecharterten Frachtdampfer. An solche rühmlichen Reisen wollten spätere Gelehrtengenerationen zumindest mit dem Schiffsnamen anknüpfen, wie beispielsweise mit dem Tiefsee-Explorationsschiff VALDIVIA 1975, dem späteren Hamburger Universitätsschiff (1982–1999). Aus Forschungstradition heraus sind etliche der heutigen Schiffsnamen sozusagen Erbstücke: **Tradition** liegt der **vierten Namensgruppe** zugrunde.

Die »Geschichte und Aufgaben deutscher Forschungsschiffe« (Reinke-Kunze 1986) enthält zu einem großen Teil der im Buch beschriebenen Schiffe Hinweise auf deren Namen, auf *Herkunft, Bedeutung, Traditionen oder biographischen Anmerkungen*. Darüber hinaus ist auch an unterschiedlichen anderen Orten der Hintergrund überliefert, warum gerade der jeweilige Schiffsnamen und kein anderer zum Tragen kam. Auf die Namen der in der Tabelle aufgeführten deutschen Forschungsschiffe und bekannte spezifische Hintergründe dazu wird im Teil 2 dieser Betrachtung eingegangen.

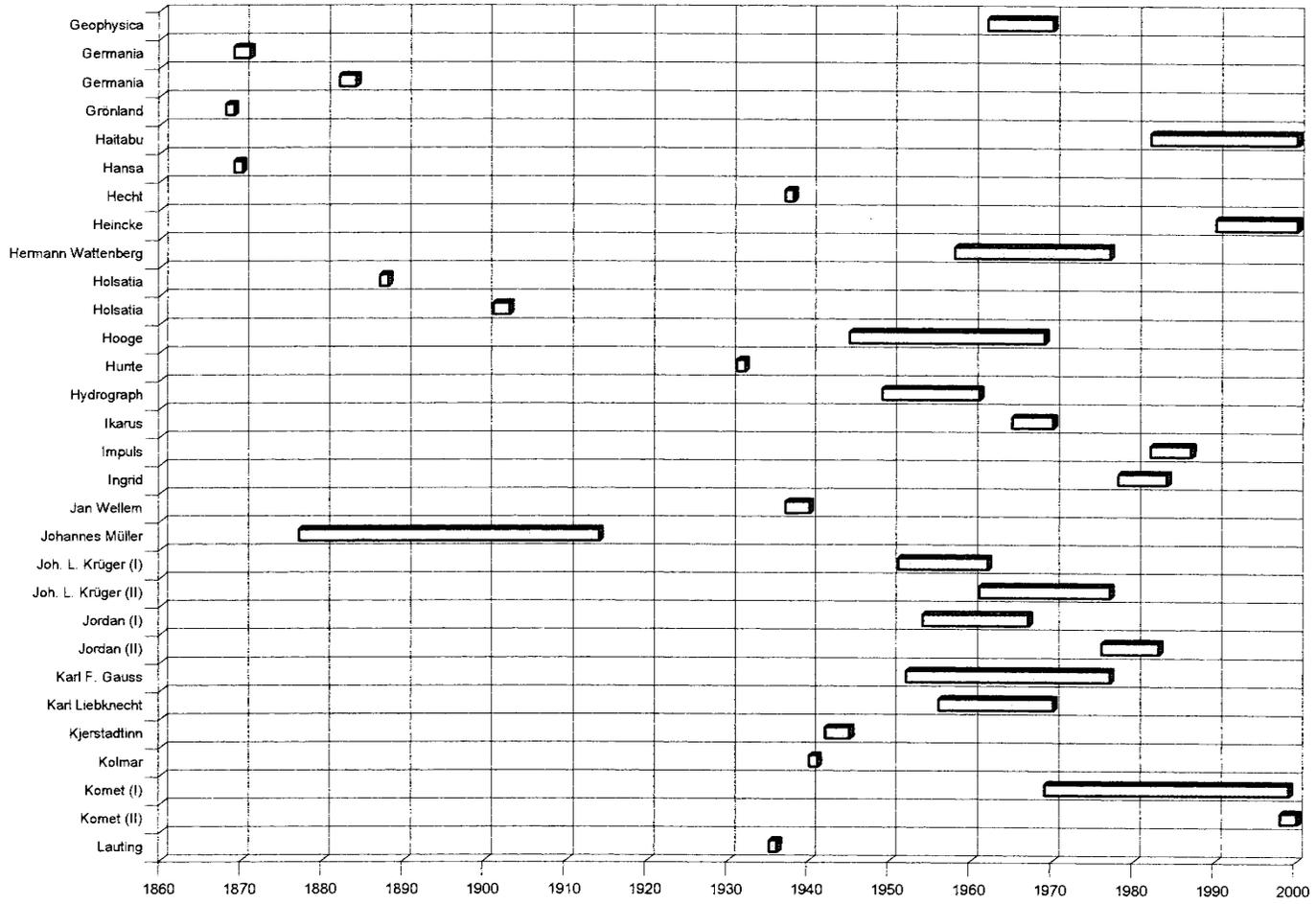


Deutsche Forschungsschiffe

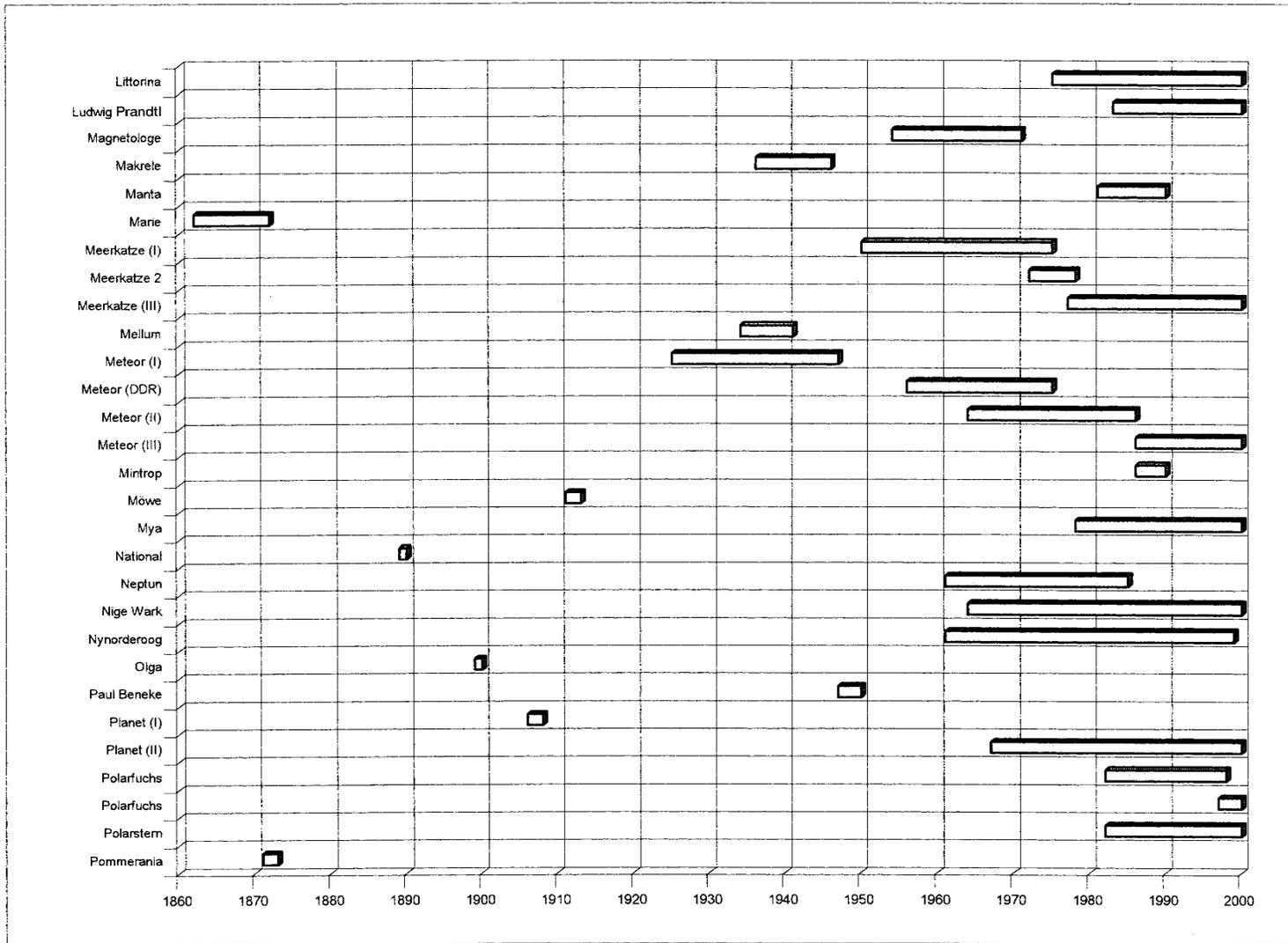
Name	Typ/Betreiber	Einsatzzeit	Größe/Länge	Arbeitsbereich	Einsatzgebiet
AADE	FB/BAH	1974 →	12 m	Marine Biologie	Helgoland
AHNE	Sch/MarObs	1929–1938	190 t	Geräteentw., Oz.	Deutsche Bucht
	VD/DHI	1945–1950	190 t	Vermessung, Oz.	Deutsche Bucht
ALBIS	FB/UFZ	1998 →		Gewässerüberwachung	Oberelbe
ALEXANDER VON HUMBOLDT	FFS/REM	1940	550 BRT	Fischereiforschung	keine Forschung; Lazarettsch.
ALFRED MERZ	VS/SHD	1951–1955	27 m	Vermessung	DDR-Küste
ALKOR (I)	FK/IFMK	1966–1990	236 BRT	Universell	Nordsee, Ostsee
ALKOR (II)	FS/IFMK	1990 →	1000 BRT	Universell	N.-Atlantik, Nordsee, Ostsee
ALTAIR	CharFrD/MarObs, IFMB	1938	2400 BRT	Ozeanographie	Nordatlantik (Golfstrom-Exp.)
ANTON DOHRN (I; > MEERKATZE 2)	FFS/BFA	1955–1972	999 BRT	Fischereiforschung	N.-Atlantik, Nordsee, Ostsee
ANTON DOHRN (II)	FFS/BFA	1972–1986	1940 BRT	Fischereiforschung	Atlantik, Nordsee
ASTARTE	FK/Senkenberg	1953–1977	~ 20 m	Marine Biologie	Deutsche Bucht
ATAIR (DDR)	FK/MOL	1957–19??	12 m	Ozeanographie	DDR-Küste
ATAIR (I)	WSS/DHI	1948–1962	24 m	Wracksuche, Ozeano.	Dt. Bucht, Ostsee- Küste
ATAIR (II)	WSS/DHI	1962–1987	157 BRT	Wrachsuche, Ozeano.	Dt. Bucht, Ostsee- Küste
ATAIR (III)	VWFS/DHI,BSH	1987 →	950 BRT	Wracksuche, Verm.,Oz.	Nordsee, Ostsee
AUGUSTA (I)	FFK/BAH	1893–1912	10 m	Fischereibiologie	Deutsche Bucht
AUGUSTA (II)	FFK/BAH	1912–1936	25 m	Fischereibiologie	Deutsche Bucht
A. v. HUMBOLDT (ex GEORG. AGRIC.)	FS/IFMW; IOW	1970 →	64 m	Universell	Atlantik, Nordsee, Ostsee
BELUGA	FS/Greenpeace	1985 →	24 m	Chemie, Ökologie	Küstenbereiche, Flüsse
BESSEL; MERCATOR	VB;WP/SHD; BSH	1981 →	15 m; 37 m	Vermessung, Ozeano.	Meckl.-Vorpomm. Bodden
BERLINERTOR	BS/Preussag, BGR	1976–1983	659 BRT	Geologie	Nordsee (?)
BÖRGEN (ex KOLMAR)	FdK/MarObs	1941–1945	941 BRT	Ozeanographie	Norwegische Küste, Ostsee
BUISE (I)	FK/NLÖ	1958–1982	18 m	Universell	Niedersächsische Küste
BUISE (II)	FK/NLÖ	1982 →	24 m	Universell	Niedersächsische Küste
BURCHANA (I)	FK/NLÖ	1938–1961	18 m	Universell	Niedersächsische Küste
BURCHANA (II)	FK/NLÖ	1965–1998	27 m	Universell	Niedersächsische Küste
BURCHANA (III)	FS/NLÖ	1998 →	32 m	Universell	Niedersächsische Küste



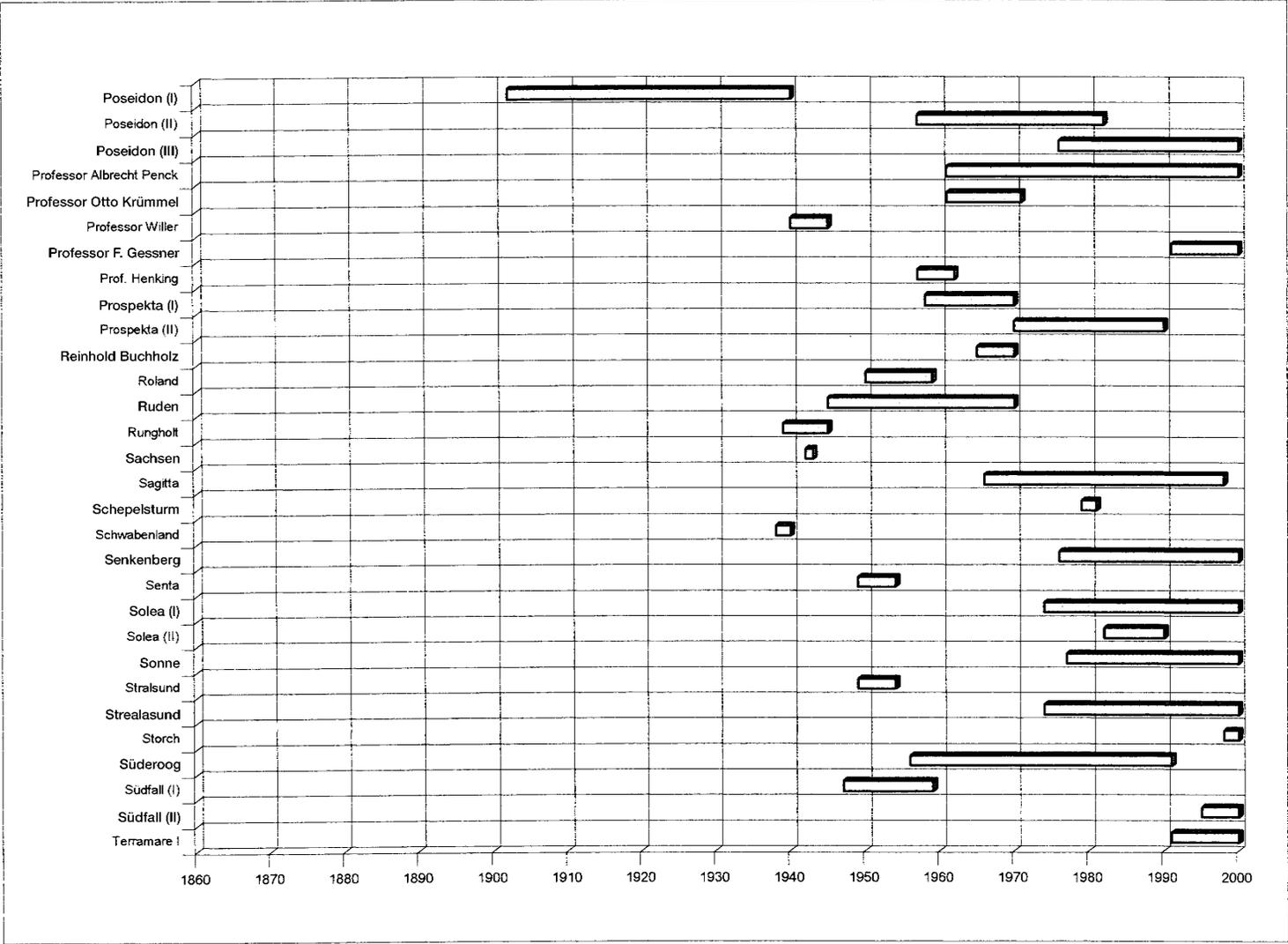
CARL FR. GAUSS	VFS/SHD; BSH	1976–1994	455 BRZ	Vermessung, Ozeano.	Ostsee
CLUPEA	FFK/IHFR; BFA	1982 →	39 BRZ	Fischereiforschung	Ostsee
DENEK (I; ex WEGA (II))	VWS/BSH	1990–1994	156 BRT	Wracksuche, Verm., Oz.	Ostsee
DENEK (II)	VWFS/BSH	1994 →	969 BRZ	Ozeanographie	Ostsee
DEUTSCHLAND	3M-Bark/RAI	1911–12	600 Reg. T.	Ozeanogr., Biologie	Atlantik, Antarktis
DIKER	FB/BAH	1981 →	9 m	Marine Biol., Taucher	Helgoland
DRACHE	KanB/KM; KEM	1881, 1882, 1884	203 BRT	Fischereibiol., Ozeano.	Nordsee
EISBÄR	FFS/IHFR	1965–1990	616 BRT	Fischereiforschung	Atlantik, Nordsee, Ostsee
EISENACH	FMS-FFS/IHFR	1959–1963	670 BRT	Fischereiforschung	Atlantik, Nordsee
ELBE	FSB/REM-DWK	1930–1939	483 BRT	Fischereiforschung	Nordatlantik, Nordsee
ELLENBOGEN	FB/BAH	1949–1975	10 m	Universell	Helgoland
ERNST HAECKEL (I)	FFS/IHFR	1963–1983	1616 BRT	Fischereiforschung	Atlantik, Nordsee, Ostsee
ERNST HAECKEL (II)	FFS/IHFR	1987–1991	1949 BRT	Fischereiforschung	Indik, Atlantik, Nord-, Ostsee
EXPLORA	ES/Prakla-Seismos	1973–1989	1250 BRT	Seismik	Weltmeer
FLAGGTIEF (ex STRALSUND)	VK/SHD	1953–1967	18 m	Vermessung	DDR-Küste
FLUNDER (I)	ES/Prakla-Seismos	1977–1983	27 m	Flachwasser-Explor.	Nordsee, Ostsee
FLUNDER (II)	ES/Prakla-Seismos	1983–1989	29 m	Flachwasser-Explor.	Nordsee, Ostsee
FRESENDORF	TL/ZGI	1976		Geologie	Ostsee
FRIEDRICH HEINCKE	FK/BAH	1968–1990	369 BRT	Universell	Atlantik, Nordsee
FRITHJOF (II)	FSB/BML-BFA	1956–1968	430 BRT	Fischereibiologie	Nord-Atlantik, Nordsee
FRITHJOF (III)	FSB/BML-BFA	1968–1998	1637 BRT	Fischereibiologie	Nord-Atlantik, Nordsee
GADUS	FK/DEF; IHFR	1950–1969	24 m	Fischereiforschung	Ostsee
GAUSS (I)	3M-Schoner/RAI, DSW	1901–03	1440 ts Depl.	Ozeanogr., Biologie	Atlantik, Indik, Antarktis
GAUSS (II)	FS/DSW	1941–1945	745 BRT	Ozeanographie	Ostsee
GAUSS (III)	VFS/DHI	1949–1979	845 BRT	Ozeanographie	N.-Atlantik, Nordsee, Ostsee
GAUSS (IV)	VFS/DHI, BSH	1980 →	1600 BRT	Ozeanographie	N.-Atlantik, Nordsee, Ostsee
GAZELLE	3M-Korv/KM	1874–76	58 m	Ozeanogr., Geophysik	Weltmeer
GEESTE	Sch/MarObs	1934, 1938		Ozeanographie	Deutsche Bucht, Dogger Bank
GELBSTERN	RD/BAH	1911–193?		Austernbiologie	Deutsche Bucht
GEORGIUS AGRICOLA	ES/ZGI	1966–1970	64 m	Exploration	DDR-Festland- sockel



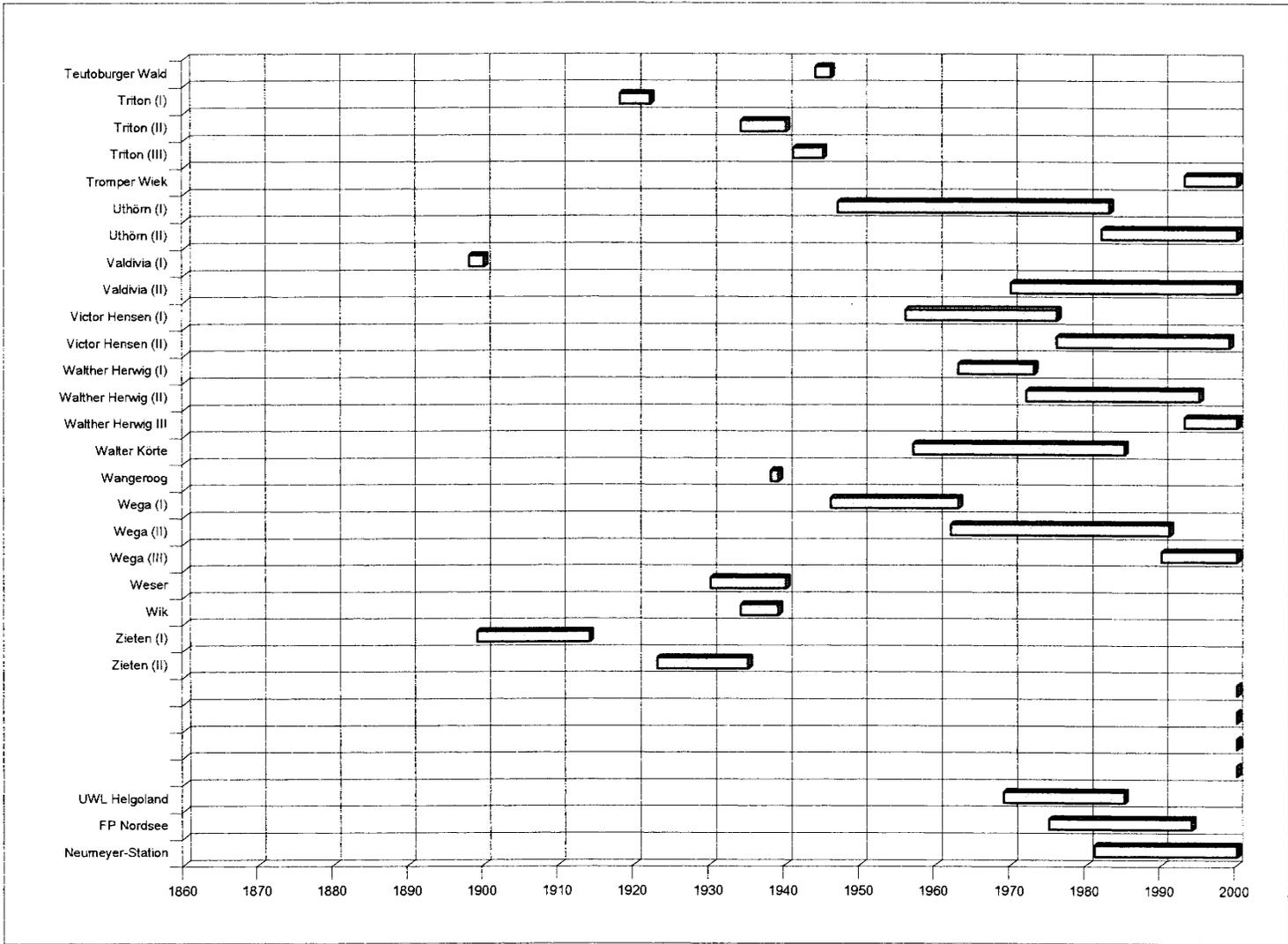
GEOPHYSICA (ex PROF. HENKING)	ES/VEBGL	1962–1969	32 m	Exploration	DDR-Festland-sockel
GERMANIA	2M-Schoner/DNPG	1869–70 1882–83	143 t	Ozeano., Met., Geologie Meteorologie, Ozeano.	Ostgrönland Baffin-Isle (Int. Polarjahr)
GRÖNLAND	Nord.Jagt/DNPG	1868	50 BRT	Geographie, Ozeano.	Ostgrönland, Spitzbergen
HAITABU	FS/LANU	1982 →	24 m	Gewässerüberwachung	Ostsee
HANSA	2M-Schoner/DNPG	1869	77 Commersl.	Ozeano., Met., Geologie	Ostgrönland
HECHT	CharFrD/MarObs	1937	999 BRT	Ozeanographie	Deutsche Bucht
HEINCKE	FS/BAH, AWI	1990 →	1000 BRT	Universell	Nord-Atlantik, Nordsee
HERMANN WATTENBERG (ex SÜDFALL)	FK/IFMK	1958–1976	75 BRT	Universell	Nordsee, Ostsee
HOLSATIA	CharFrD/DSV CharFrD/DWKIM	1887 1901–1902	300 BRT	Fischereiforschung Fischereiforschung	Nordsee Nordsee, Ostsee
HOOGÉ	VS/DHI	1945–1968	106 BRT	Vermessung, Ozeano.	Nordsee, Ostsee
HUNTE	Sch/MarObs	1931		Ozeanographie	Kattegatt (Intern. K.-Exped.)
HYDROGRAPH (>JOH. L. KRÜGER (II))	VK/SHD	1949–1961	18 m	Vermessung	DDR-Küste
IKARUS	FLB/MOL	196?–19??		Ozeanographie	Bodden, DDR-Küste
IMPULS	FCS/ZGI	1982–19??		Seismik	Bodden, DDR-Küste
INGRID	FS/Prakla-Seismos	1978–1983	26 m	Flachwasser-Explor.	Küstengewässer
JAN WELLEM	WFMS/MarObs	1937–1939	11776 BRT	Biologie, Ozeanogr.	Antarktis
JOHANNES MÜLLER	FD/ZSN	1877–1913	17 m	Marine Zoologie	Golf von Neapel
JOH. L. KRÜGER (I; > PROF. A. PENCK)	VS/SHD	1951–1961	39 m	Vermessung, Ozeano.	Ostsee
JOH. L. KRÜGER (II; ex HYDROGRAPH)	VK/SHD	1961–1976	18 m	Vermessung	Ostsee
JORDAN (I)	VK/SHD	1954–1976	24 m	Vermessung	DDR-Küste
JORDAN (II; ex KARL F. GAUSS)	VS/SHD	1976–1982	29 m	Vermessung	DDR-Gewässer
KARL F. GAUSS (> JORDAN (II))	VS/SHD	1952–1976	29 m	Vermessung	DDR-Gewässer
KARL LIEBKNECHT	FFS/IHFR	1956–1969	260 BRT	Fischereiforschung	N.-Atlantik, Nordsee, Ostsee
KJERSTADTINN	CharFiK/MarObs	1942–1944		Ozeanographie	Norwgische Fjorde
KOLMAR (> BÖGEN)	FdK/MarObs	1940	941 BRT	Ozeanographie	Ostsee
KOMET (I)	VFS/DHI, BSH	1969–1998	1252 BRT	Verm., Ozeano.	Nordsee, Ostsee
KOMET (II)	VFS/BSH	1998 →	969 BRT	Vermessung, Ozeano.	Nordsee, Ostsee
LAUTING	CharFrMS/MarObs	1935		Ozeanographie	Deutsche Bucht



LITTORINA	FK/IFMK	1975 →	168 BRT	Universell	Nordsee, Ostsee
LUDWIG PRANDTL	FB/GKSS	1983 →	109 BRT	Universell	Deutsche Küsten, Estuare
MAGNETOLOGE (> PROF. O. KRÜMMEL)	VK/SHD	1954–1970	24 m	Magnetik	Ostsee
MAKRELE	FS/BAH	1936–1945	36 m	Fischereibiologie	Nordsee
MANTA	FS/Prakla-Seismos	1981–1989	29 m	Flachwasser-Explor.	Küstengewässer
MARIE	FK/H.A. Meyer	1862–187?	~10 m	Universell	Schl.-Holst. Ostsee- Küste
MEERKATZE (I)	FSB/BML-BFA	1950–1974	675 BRT	Fischereibiologie	Nord-Atlantik, Nordsee
MEERKATZE 2 (ex ANTON DOHRN (I))	FSB/BML-BFA	1972–1977	999 BRT	Fischereibiologie	Nord-Atlantik, Nordsee
MEERKATZE (III)	FSB/BML-BFA	1977 →	1751 BRT	Fischereibiologie	Nord-Atlantik, Nordsee
MELLUM	TL/DSW	1934–1940		Ozeanographie	Deutsche Bucht, Nordsee
METEOR (I)	VFS/NGDW; IFMB; DSW; MarObs; DHI	1925–1946	1178 t	Ozeanographie	Atlantik, Nordsee
METEOR (DDR)	FS/PTS	1956–1974	316 BRT	Geräteerprobung	N.-Atlantik, Nordsee, Ostsee
METEOR (II)	FS/DFG; DHI	1964-1985	2615 BRT	Universell	Atl., Ind., Nordsee, Ostsee
METEOR (III)	FS/DFG	1986 →	4000 BRT	Universell	Weltmeer
MINTROP	ES/Prakla-Seismos	1986–1989	3180 BRT	Geophysik	Weltmeer
MÖWE	VFS/KM	1911–12	49 m	Vermessung, Ozeano.	Atlantik, Indik
MYA	FKat/BAH	1978 →	60 BRT	Universell	Wattenmeer
NATIONAL	CharFrD/KAWB	1889	835 BRT	Marine Biologie	Atlantik (Dt. Plankton-Exp.)
NEPTUN	FAS/BFA	1961–1984		Fischereibiologie	Deutsche Bucht
NIGE WARK	FS/SHB	1964 →	27 m	Vermessung, Ozeano.	Elbe, Elbmündung
NYNORDEROOG	FK/NLÖ	1961–1998	18 m	Universell	Wattenmeer
OLGA	Korv./KM; DSV	1899	69 m	Fischereiversuche	Europäisches Nordmeer
PAUL BENEKE	VFS/DHI	1947–1949	477 BRT	Ozeanographie	Nordsee, Ostsee
PLANET (I)	VFS/KM	1906–07	49 m	Verm., Mar.Biol., Oz.	Atlantik, Indik
PLANET (II)	FS/FWG	1967 →	2000 BRT	Ozeanographie	Atkantik, Nordsee, Ostsee
POLARFUCHS	FB/AWI	1982–1997	16 BRT	Universell	Beiboot zur POLARSTERN
	FB/IFMK	1997 →	16 BRT	Universell	Schl.-Holst. Ostsee- Küste
POLARSTERN	PFS/AWI	1982 →	10970 BRT	Universell	Atlantik, Polar- gebiete
POMMERANIA	RD/KM, KEM	1871, 1872	55 m	Fischereiversuche	Ostsee, Nordsee



POSEIDON (I)	RFD/DWKIM, DWK	1902–1939	483 BRT	Fischereiforschung	Atlantik, Nordsee, Ostsee
POSEIDON (II)	FSB/BFA	1957–1981	934 BRT	Fischereibiologie	Nord-Atlantik, Nordsee
POSEIDON (III)	FS/IFMK	1976 →	1049 BRT	Universell	Atlantik, Nordsee, Ostsee
PROFESSOR ALBRECHT PENCK	FS/IFMW; IOW	1961 →	39 m	Universell	Nordsee, Ostsee
PROFESSOR OTTO KRÜMMEL (ex MAGN.)	FK/IFMW	1961–1970	24 m	Ozeanographie	Ostsee
PROFESSOR WILLER (ex ADELLA)	FFK/RAF	1940–1945		Fischereiforschung	Ostsee
PROF. F. GESSNER	FB/IFÖK	1991 →	14 m	Universell	Bodden, Oderhaff
PROF. HENKING (> GEOPHYSIKA)	FFK/IFHR	1957–1961	32 m	Meeresbiologie	Ostsee
PROSPEKTA (I)	ES/Prakla-Seismos	1958–1969	40 m	Seismik	Nordsee (?)
PROSPEKTA (II)	ES/Prakla-Seismos	1970–1989	1250 BRT	Seismik	Weltmeer
REINHOLD BUCHHOLZ	FK/ZIGr	1965–1969		Marine Zoologie	DDR-Küste, Ostsee
ROLAND	Sch/SHD	1950–1958	14 m	Vermessung	DDR-Küste
RUDEN	VS/DHI	1945–1969	109 BRT	Vermessung, Ozeano.	Nordsee, Ostsee
RUNGHOLT	FdK/MarObs	1939–1945		Ozeanographie	Niedl., dt. und dän. Küsten
SACHSEN	WS/MarObs	1942	284 BRT	Meteorologie	Ostgrönland
SAGITTA	FB/IFMK	1966–1997	11 BRT	Universell	Schl.-Holst. Ostsee-Küste
SCHEPELSTURM	CharOSch/BGR	1979–80	1520 BRT	Geolog., Exped.-Basis	Antarktis (GANOVEX)
SCHWABENLAND	CharFrMS/Dt. Reich	1938–39	8188 BRT	Kartographie, Ozeano.	Atl., Antarktis (Dt. Antark. Exp.)
SENKENBERG	FK/Senkenberg	1976 →	165 BRT	Universell	Nordsee
SENTA	VT/SHD	1949–19??	16 m	Vermessung	DDR-Küste
SOLEA (I)	FFK/BFA	1974 →	337 BRT	Fischereiforschung	Nordsee, Ostsee
SOLEA (II)	ES/Prakla-Seismos	1982–1989	29 m	Flachwasser-Explo.	Nordsee, Ostsee
SONNE	RFS/BGR, GEOMAR	1977/	2607/	Exploration	Weltmeer
		1991 →	3516 BRT		
STRALSUND (>FLAGGTIEF)	VK/SHD	1949–1953	18 m	Vermessung	DDR-Küste
STREALASUND	KB/AUNS	1974–2001	23 m	Gewässerüberwachung	Meckl.-Vorpomm. Küste
STORCH	FB/GKSS	1998 →	11 m	Universell	Estuarien, Flüsse
SÜDEROOG	VS/DHI, BSH	1956–1990	154 BRT	Vermessung, Ozeano.	Nordsee, Ostsee
SÜDFALL (I; > HERMANN WATTENBERG)	FK/IFMK	1947–1958	75 BRT	Universell	Nordsee, Ostsee
SÜDFALL (II)	FS/FTZ	1995 →	19 m	Universell	Schl.-Holsteinische Küsten
TERRAMARE I	LB/UniOld	1991 →	29 m	Wattenökologie	Niedesächs. Wattenmeer



TEUTOBURGER WALD	WS/MarObs	1944–1945	550 BRT	Ozeanographie	Skagerrak, Kattegatt
TRITON (I)	VS/MarObs	1918–1921	1119 BRT	Vermessung, Ozeano.	Deutsche Küstengewässer
TRITON (II)	TL/DSW, IFMK	1934–1939		Ozeanographie	Dt. Bucht, Nordsee, Ostsee
TRITON (III)	FdM/MarObs	1941–1944	1205 BRT	Ozeanographie	Norweg. Küste, Ostsee
TROMPER WIEK	FB/IFMH, ZMK	1993 →	23 m	Universell	Estuare
UTHÖRN (I)	FK/BAH	1947–1982	90 BRT	Universell	Nordsee
UTHÖRN (II)	FK/BAH	1982 →	254 BRT	Universell	Nordsee
VALDIVIA (I)	CharD/RAI	1898–99	2176 BRT	Universell	Atlantik, Indik (Dt. Tiefsee-E.)
VALDIVIA (II)	RFS/BGR	1970–1982	1343 BRT	Exploration	Weltmeer
	FS/IFMH, IFH, ZMK	1983–1999	2040 BRT	Universell	Atlantik, Nordsee, Ostsee
VICTOR HENSEN (I)	FK/IFMB _r	1956–1975	36 BRT	Universell	Nordsee
VICTOR HENSEN (II)	FS/IFMB _r , AWI	1976–1998	423 BRT	Universell	Atlantik, Pazifik, Nordsee
WALTHER HERWIG (I; > A. DOHRN (II))	FS/BFA	1963–1972	1943 BRT	Fischereiforschung	Atlantik, Nordsee
WALTHER HERWIG (II)	FFS/BFA	1972–1994	2251 BRT	Fischereiforschung	Atlantik, Nordsee, Ostsee
WALTHER HERWIG III	FFS/BFA	1993 →	2485 t	Fischereiforschung	Atlantik, Nordsee, Ostsee
WALTER KÖRTE	TL/WSAC	1957–1984		Ozeanographie	Deutsche Bucht
WANGEROOG	Sch/MarObs	1938		Ozeanographie	Deutsche Bucht
WEGA (I)	WSS/DHI	1964–1962	110 BRT	Wracksuche, Verm., Oz.	Nordsee, Ostsee
WEGA (II; > DENEK (I))	WSS/DHI, BSH	1962–1990	158 BRT	Wracksuche, Verm., Oz.	Nordsee, Ostsee
WEGA (III)	VWFS/BSH	1990 →	909 BRT	Wracksuche, Verm., Oz.	Nordsee, Ostsee
WESER	FSB/REM-DWK	1930–1939	483 BRT	Fischereibiologie	Nordsee, Nord-Atlantik
WIK	TL/DSW	1934–1939		Ozeanographie	Deutsche Küstengewässer
ZIETEN (I)	Avi/RAI-DWKIM	1899–1914	716 BRT	Fischereibiologie	Nordsee, Nord-Atlantik
ZIETEN (II)	FSB/REM-DWK	1923–1934	525 t	Fischereibiologie	Nordsee, Nord-Atlantik

Beispiele für **spezielle Bauten** im marinen/meteorologischen Forschungsbereich:

Unterwasserlabor HELGOLAND	BAH, GKSS	1969–1984	Helgoland, Eckernförder Bucht, Gulf of Marine (USA)
Forschungsplattform NORDSEE	BMFT	1975–1993	Position: 54° 42'N, 7° 10'E
Polare Stationen (z.B.: Neumeier-Station)	AWI	seit 1978	Antarktis, Arktis

Abkürzungen:

I. Generell

- bis heute
 ⇒ anschließend
 > wird zu

II. Schiffstypen:

- Avi Aviso
 BS Bohrschiff
 Char Charter-
 ES Explorationsschiff
 FAS Fischereiaufsichtsfahrzeug
 FB Forschungsboot, -barkasse
 FCS Flußcontainerschiff
 FdK Forschungsschiff der Kriegsmarine
 FFK Fischereiforschungskutter
 FFS Fischereiforschungsschiff
 FiK Fischkutter
 FK Forschungskutter (multidisziplinär)
 FKat Forschungskatamaran
 FLB Flußlandungsboot
 FMS Fischereimotorschiff
 FrD Frachtdampfer
 FrMS Frachtmotorschiff
 FS Forschungsschiff (multidisziplinär)

- FSB Fischereischutzboot
 KanB Kanonenboot
 KB Kontrollboot
 Korv Korvette
 LB Landungsboot
 OSch Offshore-Schlepper
 PFS Eisbrech. Polarforschungsschiff
 RD Seitenraddampfer
 RFD Reichsforschungsdampfer
 RFS Rohstoff-Forschungsschiff
 Sch Schlepper
 TL Tonnenleger
 VB Vermessungsboot, -barkasse
 VD Vermessungsdampfer
 VFS Vermessungs- u. Forschungsschiff
 VK Vermessungskutter
 VS Vermessungsschiff
 VT Vermessungstjalk
 VWFS Vermessungs-, Wracksuch- und
 Forschungsschiff
 VWS Vermessungs- u. Wracksuchschiff
 WFMS Walfang-Mutterschiff
 WP Wohnprahm
 WS Wetterschiff
 WSS Wracksuchschiff
 3M 3-Mast

III. Institutionen

- AUNS Staatliches Amt für Umwelt und Natur Stralsund (Vorgängerinstitution; 1991 →)
 AWI Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven (1981 →)
 BAH Biologische Anstalt Helgoland, Hamburg/Helgoland/List (Sylt) (1892–1998; ⇒ im AWI)
 BFA Bundesforschungsanstalt für Fischerei, Hamburg (1949 →)
 BGR Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Hannover ((1958) 1975 →)
 BSH Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (ehemals DHI) (1990 →)
 DHI Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg (1945–1990; ⇒ BSH)
 DFF Deutsche Forschungsanstalt für Fischerei, Zweigstelle für Ostseefischerei, Saßnitz
 (1949–1962)
 DFG Deutsche Forschungsgemeinschaft, Bad Godesberg (aus NGDW; 1951 →)
 DNPNG Deutsche Nordpolar-Gesellschaft Bremen (1868–1872)
 DSV Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover/Berlin (1894–1938)
 DSW Deutsche Seewarte, Hamburg (1868–1945)
 DWK(IM) Deutsche Wissenschaftliche Kommission für (die Internationale) Meeresforschung
 Berlin/Hamburg (1900 →)
 FTZ Forschungs- und Technologiezentrum Westküste, Büsum (1988 →)
 FWG Forschungsanstalt der Bundeswehr für Wasserschall- und Geophysik, Kiel (1960 →)
 GEOMAR Forschungszentrum für Marine Geowissenschaften, Kiel (1987 →)
 GKSS GKSS-Forschungszentrum Geesthacht (anfangs: Gesellschaft für die Verwendung von Kern-
 energie in Schiffbau und Schifffahrt) (1956 →)
 IFMB Institut und Museum für Meereskunde Berlin (1900–1946)
 IFMBr Institut für Meeresforschung (ex Inst. f. Seefischerei), Bremerhaven (1919–1986; ⇒ AWI)
 IFMH Institut für Meereskunde der Universität Hamburg (1957 →)
 IFMK Institut für Meereskunde (an) der Universität Kiel (1937 →)
 IFMW Institut für Meereskunde (der Akad. d. Wissensch. d. DDR), Warnemünde (1958–1991)
 IHF Institut für Hydrobiologie und Fischereiwissenschaften der Universität Hamburg (1947 →)
 IFÖ Institut für Ökologie der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald (1992 →)
 IHFR Institut für Hochseefischerei und Fischverarbeitung, Rostock (1953–1991)
 IOW Institut für Ostseeforschung, Warnemünde (1992 →)
 KAWB Königliche Akademie der Wissenschaften, Berlin (1881–1939)
 KM Kaiserliche Marine (1871–1918); oder: Kriegsmarine (1936–1945)
 KEM Kommission zur Erforschung der Deutschen Meere, Kiel (1870–1935)
 LANU Landesamt für Natur und Umwelt, Kiel (Vorgängerinstitutionen; 1996 →)
 MarObs Marine-Observatorium, Wilhelmshaven/Greifswald (1874–1945)

MOL	Maritimes Observatorium der Universität Leipzig, Zingst (1957–1979)
NGDW	Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft, Berlin (1919–1951, ⇒ DFG)
NLÖ	Niedersächs. Landesamt für Ökologie, Forschungsstelle Küste, Norderney (1937 →)
PTS	Prüfdienststelle für technische Schiffsausrüstung Stralsund (1949–1990, ?)
RAI	Reichsamt des Innern, Berlin (1871–1919)
RAF	Reichsanstalt für Fischerei, Berlin (1938–1945)
REM	Reichsernährungsministerium (1919–1945)
RM	Reichsmarine (1919–1935)
Senckenberg	Forschungsinstitut für Meeresgeologie und Meeresbiologie der Senckenbergischen Naturforschenden Gesellschaft (1928 →)
SHB	Strom- und Hafenausbau Hamburg (→)
SHD	Seehydrographischer Dienst der DDR (1950–1990)
UFZ	Umweltforschungszentrum Leipzig (1991 →)
UniOld	Universität »Carl von Ossietzky«, Oldenburg; diverse Institute (1900 →)
VEBGL	VEB Geophysik Leipzig
WSAC	Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven (→)
ZGI	Zentrales Geophysikalisches Institut der DDR
ZIGr	Zoologisches Institut der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald (vor 1900 →)
ZMK	Zentrum für Meeres- und Klimaforschung der Universität Hamburg (1989 →)
ZSN	Zoologische Station Neapel (1872 →)

Literatur:

- Anonymus: Rest-Akte »Forschungsschiffe der Kriegsmarine«. DHI-Archiv, um 1949.
- Anonymus: Das Deutsche Hydrographische Institut und seine Wurzeln. Zum 100. Jahrestag der Eröffnung der Norddeutschen Seewarte am 1. Januar 1868 in Hamburg. Deutsches Hydrographisches Institut Hamburg 1968.
- Anonymus: Vermessungs- und Forschungsschiff »Komet« des Deutschen Hydrographischen Instituts Hamburg. Indienstellung 26.8.1969. Sammelband. (7 S. Kopien und Maschinenschrift), 1969.
- Anonymus: ICES Ship codes: Germany, Federal Republic of (06). Interne Arbeitsliste des Deutschen Ozeanographischen Datenzentrums. 1987.
- Anonymus: Fahrten deutscher Forschungsschiffe im Jahr 1996. BSH/DOD Hamburg. 1996.
- Jahresberichte, div. Jg.:
 Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung; Bremerhaven;
 Bundesforschungsanstalt für Fischerei, Hamburg;
 der / über die Deutsche(n) Fischerei, Berlin / Bonn;
 Deutsches Hydrographisches Institut / Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg.
- BML = Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Hrsg.): Aufgaben und Tätigkeiten der Fischereischutzboote (Fischereihilfsschiffe) und Fischereiforschungsschiffe des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten von 1948 bis 1964. Hamburg 1965.
- von 1948 bis 1968. Hamburg 1969.
- Fischereischutzboote und Forschungsschiffe der Bundesrepublik Deutschland. Aufgaben und Tätigkeiten von 1948 bis 1975. Bonn und Hamburg 1975.
- ... von 1948 bis 1981. Bonn und Hamburg 1982.
- BMWF = Bundesministerium für wissenschaftliche Forschung (Hg.): Bestandsaufnahme und Gesamtprogramm für die Meeresforschung in der Bundesrepublik Deutschland 1969-1973. Bonn 1969.
- 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.
- Böhnecke, G.; Meyl, A. (Hrsg. für die DFG): Denkschrift zur Lage der Meeresforschung. Wiesbaden 1962.
- Brosin, H.-J.: Zur Geschichte der Meeresforschung in der DDR. (= Meereswiss. Ber., Warnemünde, No. 17). 1996.
- Bückmann, A. (Hrsg.): Die Wiedereröffnung der Biologischen Anstalt Helgoland auf der Insel Helgoland 1959. Helgol. Wiss. Meeresunters. 7(1), 1959, S. 1-30.
- Chun, C.: Aus den Tiefen des Weltmeeres. Schilderungen von der Deutschen Tiefsee-Expedition. Jena 1900.
- Dethlefsen, G. U.; Dubberke, H.-J. (Hrsg.): Vom Segler NEPTUN mit Handlot zur neuen KOMET mit hydrographischen Computersystemen. Bad Segeberg 1998.
- DFG = Deutsche Forschungsgemeinschaft (Hrsg.): Der Bedarf an Forschungsschiffen für die marine Grundlagenforschung in Deutschland. (= Mitt. 1 der Senatskommission für Ozeanographie). Weinheim etc. 1997.

- Dietrich, G.: Ozeanographisch-meeresbiologische Hochseeforschung. Erfahrungen mit meereskundlichen Forschungsschiffen. In: *Kieler Meeresf.* 28(3) 1962, S. 172-176.
- Dietrich, G.; Kalle, K.; Krauss, W.; Siedler, G.: *Allgemeine Meereskunde. Eine Einführung in die Ozeanographie.* Berlin 1975.
- Drygalski, E. von: Zum Kontinent des eisigen Südens. Deutsche Südpolarexpedition. Fahrten und Forschungen des GAUSS 1901-1903. Berlin 1904.
- Gerlach, S. A.: Heinrich Adolph Meyer (1822-1889) und seine »Marie«, der erste Kieler Forschungskutter (1862). In: *DGM-Mitt.* 1/2000, 2000, S. 6-8.
- Goethe, H.: Zur Geschichte der in der biologischen Meeresforschung tätigen Schiffe und der Fischereiforschungsschiffe. In: *Schiff und Zeit* 4, 1976, S. 29-42.
- Groeben, C.; Müller, I.: The Naples Zoological Station at the times of Anton Dohrn. Exhibition catalogue. *Stazione Zoologica di Napoli* 1975.
- Hagmeier, E.: Aus der Geschichte der Biologischen Anstalt Helgoland (BAH) ab 1945. *Helgoländer Meeresunters.* 52 (Suppl.), 1998, S. 1-106.
- Hildebrand, H.H.; Röhr, A.; Steinmetz, H.-O.: *Die deutschen Kriegsschiffe.* Bd. 7. Herford 1983.
- Kennedy, J.F.: Brief an Sam Rayburn, Speaker of the House of Representatives, Washington D.C., vom 29.03.1961.
- Körner, D.: Übersicht über die deutschen maritimen Forschungsfahrten (bis Anfang 1975). In: *Schiff und Zeit* 4, 1976, S. 53-62.
- Krause, R.A.: *Zweihundert Tage im Packeis. Die authentischen Berichte der »Hansa«-Männer der deutschen Ostgrönland-Expedition 1869 bis 1870.* (= Schriften des DSM 46). Hamburg 1997.
- Lüdecke, C.: Die erste deutsche Südpolarexpedition und die Flottenpolitik unter Kaiser Wilhelm II.. In: *Hist.-meeresk. Jb.* Bd. 1, 1992, S. 55-75.
- Post, A., Wegner, G.: German Research Vessels in the 20th Century – Fisheries Biology and Oceanography. ICES Annual Science Conference (Poster) 1997.
- Reinke-Kunze, Chr.: *Den Meeren auf der Spur. Geschichte und Aufgaben der deutschen Forschungsschiffe.* Herford 1986.
- Reinke-Kunze, Chr.: *Aufbruch in die weiße Wildnis. Die Geschichte der deutschen Polarforschung.* Hamburg 1992.
- Roll, H.U.: *Meeresforschung. Aufgabe und Entwicklung.* In: *Schiff und Zeit*, 4, 1976. S.1-11.
- Schefbeck, G.: *Die österreichisch-ungarischen Tiefsee-Expeditionen 1890-1898.* Graz 1991.
- Schlee, S.: *Die Erforschung der Weltmeere. Eine Geschichte ozeanographischer Unternehmungen.* Oldenburg und Hamburg 1974.
- Schröder, K.: *Forschungsschiff »Professor Albrecht Penck« – 35 Jahre im Dienste der Meeresforschung.* (= Geod. Geoph. Veröff. R. IV, H. 43). Berlin 1988.
- Seibold, E.; Zickwolff, G. (Hrsg.): *Forschungsschiff METEOR 1964-1985.* DHI Hamburg 1985.
- Spieß, F.: *Das Forschungsschiff und seine Reise.* (= Defant, A. (Hrsg.): *Wiss. Erg. Dt. Atl. Ex. METEOR 1925-27*, Bd. 1, Berlin 1932).
- Strobel, D.; Hahlbeck, W.-H.: *Hiev up. So war die Hochseefischerei der DDR.* Hamburg 1995.
- Thiel, J. (Hrsg.): *Kurs Nord. Meeresforschung mit VALDIVIA.* Heide 1991.
- Wegner, G.: *Vermessungs- und Forschungsschiff GAUSS 6.12.1949 bis 20.12.1979.* DHI Hamburg 1980.
- Wegner, G.: *Ein hundred Jahre deutscher Fischereischutz.* In: *Seewart* 43(4), 1982, S. 131-146.
- Wegner, G.: *Deutsche Forschungsschiffe seit 1900.* (= Anhang-Liste zum Vorlesungsskript »Einführung in die Physikalische Meereskunde«, unveröff. Ms.), 1996, 3 S.
- Wegner, G.: *Von der Höhe des Elbhanges den Fisch ständig vor Augen. 50 Jahre Bundesforschungsanstalt für Fischerei.* *Deutsches Schiffsarchiv* 21, 1998, S. 197-218.
- Wüst, G.: The major deep sea expeditions and research vessels 1873-1960. A contribution to the history of oceanography. In: *Progr. Oceanogr.* 2, 1964, S. 1-52.
- Faltblätter zu Forschungsschiffen, herausgegeben von diversen Institutionen (priv. Sammlung).

Für wichtige Hinweise und die Beschaffung von Bildmaterial sei Herrn Prof. Dr. Brosin, Rostock, herzlich gedankt.

* Dr. Hartwig Weidemann, als Direktor und Professor bis zum Ende des Jahres 1984 Sachgebiets-, Referats- und Stellvertretender Leiter der Abteilung Meereskunde im Deutschen Hydrographischen Institut (DHI) in Hamburg, feierte am 24. Juni 2001 seinen 80. Geburtstag in der Hansestadt. Ihm als einem der »Väter« einer ganzen Reihe von Forschungsschiffen sei mit dieser Zusammenstellung gedankt für die damit geleistete nachwirkende Arbeit. Persönlich habe ich ihm aber auch zu danken für seinen besonnenen, menschlichen Führungsstil, unter dem ich mehr als ein Jahrzehnt an Land und auf See mit ihm zusammenarbeiten konnte.

Für viele weitere gemeinsame Jahre mit seiner Frau, seinen Kindern und Enkelkindern sowie manchen künftigen Besuch des Geophysikalischen und des Meteorologischen Kolloquiums in Hamburg und anderer wissenschaftlicher Veranstaltungen im Umkreis sei ihm herzlich alles Gute gewünscht!

Der »Kieler Junge« Hartwig Weidemann wuchs in Verbundenheit zu Meer und Seefahrt auf. Ihm wurden »Meer« und »Meereskunde« zum lebensbestimmenden Inhalt:

Aufgrund der – eigentlich unwichtigen – Tatsache, daß er der Marine-HJ angehörte, erhielt er nach dem Abitur 1939 einen der 200 Plätze des Reichswetterdienstes für ein zeitverkürztes Studium zum Diplom-Meteorologen. Nach diversen Kommandos als Marinemeteorologe auf See und an Land, leitete er über das Kriegsende hinaus eine Marine-Wetterstation in Mittelnorwegen, ehe er 1946 nach Kiel zurückkam.

Im Sommer 1946 erhielt das Institut für Meereskunde in Kiel den Forschungskutter SÜDFALL. Das war für Hartwig Weidemann, der endlich wieder »schwimmen« wollte, Grund genug, Meereskunde zu studieren und 1948 über Ein- und Ausstromvorgänge der Ostsee durch den Fehmarn Belt zu promovieren.

Als Assistent bei Prof. Wüst in Kiel ließen ihm die Lehrveranstaltungen zu wenig Zeit für die praktischen Arbeiten auf See. Deshalb wechselte Dr. Weidemann zum Beginn des Jahres 1954 in die Abteilung Meereskunde des DHI in Hamburg. Hier waren im Interesse der deutschen Seeschifffahrt und der Fischerei Temperaturen, Salzgehalte, Strömungen und Vermischungsvorgänge in der Nordsee, der Ostsee und im Nordatlantik zu messen und auszuwerten. Schon ab 1956 übernahm Dr. Weidemann u.a. Fahrtleitungen auf der GAUSS (III) des DHI, dem damaligen »Lastenesel« der bundesdeutschen Meereskunde. Meßgeräteverbesserungen und -entwicklungen (z.B. des nachgeschleppten Sensorträgers »Delfin«), Planung und Koordinierung nationaler und internationaler Forschungskampagnen (z.B. OVERFLOW) tragen seine Handschrift.

Ab 1960 wurde die METEOR (II) als Vielzweckforschungsschiff geplant. Hartwig Weidemann konnte jetzt seine reichlichen Erfahrungen und zukunftsweisenden Ideen in die Schiffbau- und Gerätekommission der Senatskommission für Ozeanographie der Deutschen Forschungsgemeinschaft einbringen.

Auch nachfolgende Planungsgruppen, z.B. für GAUSS (IV), METEOR (III) und POLARSTERN, wollten nicht auf seine Expertise verzichten. Neben diversen Gutachten für Forschungsschiffe anderer Institute und solcher, die auf bundesdeutschen Werften für ausländische Rechnungen entstanden, wirkte Dr. Weidemann als Mitglied der Deutschen Wissenschaftlichen Kommission für Meeresforschung auch indirekt an Planungen der Fischereiforschungsschiffe ANTON DOHRN (II) und WALTHER HERWIG (II) mit.

Die Begeisterung, das Zusammenwirken von Atmo- und Hydrosphäre insbesondere in hohen Breiten zu erleben und mit Ideenreichtum zu entschlüsseln, konnte Hartwig Weidemann natürlich nicht mit der Pensionierung ablegen. Von seinen vielen Ruhestandsbeschäftigungen sollen hier nur seine vier Fahrten mit der POLARSTERN an den nördlichen Eisrand genannt werden. Sie waren für ihn das direkte Erleben der umgesetzten eigenen forschungsschiffstechnischen Vorstellungen als bisher krönender Höhepunkt seines reichen Lebens für die Meeresforschung.

German research vessels and their names, Part I: A list of German research ships since 1862

Summary

Since the 1860s a variety of ship types and sizes have been made available by the navy and commercial shipping companies for the systematic exploration of the global waters under the respective German flag, usually – in the earlier decades – for isolated research tasks and expeditions. At the same time, a fleet of specially built vessels has developed for longer-term exploration projects. Data on the vessels which have contributed to Germany's role in the exploration of the oceans from 1862 to the present can be found in a wide spectrum of literature including the annual

reports of research institutes, descriptions of the respective research situations and applications for financial assistance, oceanographic and nautical textbooks, expedition reports and the information brochures and monographs of individual ships.

On the basis of information gathered from the above-mentioned sources, a list has been drawn up of some 170 research vessels, including the approximately 40 widely different vessels in operation today. The list contains information on the ship types, periods of operation, users, scientific and geographical areas of use. Despite the exclusion of entire vessel groups theoretically classifiable as "research vessels" according to the given definition, the list makes no claim to completeness. The often annual variations in the numbers of exploration ships under German flag can be attributed to political, technical, scientific and discipline-related developments.

The names of the vessels, divisible into four categories, and various background factors connected with the name choices will be the subject of a later article.

To be continued.

Les navires allemands de recherche océanographique et leurs noms. 1ère partie: une liste de ces navires à partir de 1862

Résumé

Naviguant sous pavillon de chacun des états allemands à partir des années soixante du 19ème siècle, différents types et formats de navires provenant de la Marine et de la marine marchande ont été affectés à la recherche systématique des océans. Au départ, il s'agissait seulement d'effectuer des tâches d'observation ou des expéditions particulières. Parallèlement, une flotte de navires spécialement construits se développait afin de répondre aux exigences de tâches plus approfondies. Les données concernant ces navires qui, à différentes périodes depuis 1862 à nos jours, contribuèrent à la recherche océanographique allemande, se retrouvent par le biais d'une littérature variée, allant des bilans annuels des instituts de recherche aux descriptions de chaque situation de prospection et aux demandes de subventions, en passant par les livres d'océanographie et de technique de navigation, les rapports d'expéditions, sans oublier les dépliants et les monographies de chacun des navires.

Une liste de 170 navires de recherche, réalisée d'après des sources citées, comprenant les 40 navires actuellement en service, contient des données concernant le type du bateau, la période de service, les usagers ainsi que les domaines de travail et géographiques auxquels ils étaient affectés. Même en excluant des groupes entiers de navires qui seraient à classer sous le terme de «navire de recherche» dans sa définition donnée, la liste ne se veut pas exhaustive. Le nombre variable de navires de recherche naviguant sous pavillon allemand, croissant généralement d'année en année, est dû à des développements politiques, techniques, scientifiques et disciplinaires.

Le prochain article sera consacré aux quatre catégories de noms de navires, ainsi qu'à quelques explications concernant leur choix.

À suivre.