

Die Geschichte maritimer Dienste in Deutschland – Das BSH und seine Vorgänger

Schriftliche Fassung eines Vortrags bei der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.,
Hamburg, 22.4.1999

Dr. Peter Ehlers

Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

Inhalt

1. [Einführung](#)
2. [Anfänge](#)
3. [Hydrographischer Dienst der Marine](#)
4. [Marineobservatorium Wilhelmshaven](#)
5. [Norddeutsche Seewarte](#)
6. [Deutsche Seewarte](#)
7. [Deutsches Hydrographisches Institut](#)
8. [Schiffsvermessung](#)
9. [Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie](#)
10. [Die Entwicklung in der DDR](#)
11. [Wiedervereinigung](#)
12. [Das BSH heute](#)

1. Einführung

Die umfassende Geschichte der maritimen Dienste in Deutschland ist noch nicht geschrieben worden. Das ist eigentlich auch nicht verwunderlich in einem Land, in dem die Menschen nach einem auch heute noch gültigen Wort des Admirals von Tirpitz mit dem Rücken zum Meer leben. Dennoch muß ich diese etwas kritische Bemerkung sicherlich relativieren: Es gibt eine ganz beträchtliche Zahl von Einzeldarstellungen, die durchaus ein Bild von der geschichtlichen Entwicklung vermitteln. Außerdem – und das ist sicher ein ungleich gewichtigerer Einwand – kann man gewiß darüber streiten, ob der Begriff "maritime Dienste" für eine Kategorisierung überhaupt geeignet ist, erscheint er doch außerordentlich unbestimmt und mehrdeutig. Ich selbst definiere maritime Dienste als öffentliche Aufgaben, die der Nutzung, der Ordnung und dem Schutz der Meere dienen und für die notwendigen Informationen über die Meere sorgen. Damit habe ich die vielen privaten Dienstleistungen im maritimen Bereich ausgeklammert. Ich will mich aber noch weiter beschränken. Zum Glück lautet das Thema nicht: Die Entwicklung der –sprich: aller – maritimen Dienste. Das gibt mir die Möglichkeit, mich auf die Geschichte des Bundesamtes für Seeschifffahrt und

Hydrographie als der zentralen maritimen Behörde in Deutschland zu konzentrieren. Selbst die Behandlung eines so eingegrenzten Themas könnte schnell den Rahmen eines Vortrags sprengen. Ich werde mich deshalb damit begnügen, wichtige Entwicklungslinien und einige wenige markante Daten aufzuzeigen.

2. Anfänge

Versucht man die Ursprünge des BSH zu finden, so verliert man sich zwar nicht gerade im Dunkel der Geschichte, landet aber irgendwo im 17. oder 18. Jahrhundert bei maritimen Aufgaben in dem einen oder anderen deutschen Einzelstaat. Wirkliche Ansätze zu einer gesamtstaatlichen Entwicklung maritimer Dienste in Deutschland finden sich erst im 19. Jahrhundert. Erst in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts kommt es zu einer wirklichen institutionellen Verfestigung. Die Gründe liegen in dem politischen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technisch-wissenschaftlichen Umfeld in Deutschland.

Dazu gehören

- die politischen Einigungsbestrebungen
- das wachsende Interesse an den Naturwissenschaften und insbesondere den Geowissenschaften
- die zunehmende Industrialisierung und daraus resultierend der wachsende Handel
- die rasante technische Entwicklung, die für den Verkehr allgemein, insbesondere aber auch für den Seetransport große Bedeutung hatte.

Das alles führte zu einer zunehmenden Orientierung nach außen und zu einer stärkeren maritimen Ausrichtung, die sich im militärischen Bereich auch in dem Aufbau einer deutschen Marine widerspiegelt. Damit wurde auch der Boden bereitet für die Gründung von staatlichen Institutionen für maritime Dienste, in deren Tradition heute das BSH steht. Aber auch andere maritime Institutionen sind gerade in jener Zeit entstanden: der Germanische

Lloyd, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, der Deutsche Nautische Verein.

Die Wurzeln des BSH gehen zurück auf 4 wichtige Institutionen

- den Hydrographischen Dienst der Marine
- die Norddeutsche und die Deutsche Seewarte
- das Marineobservatorium Wilhelmshaven und
- das Kaiserliche Schiffsvermessungs-Amt.

3. Hydrographischer Dienst der Marine

Eine der wichtigsten Aufgaben für die Sicherheit der Schifffahrt ist der hydrographische – oder wie wir ihn heute nennen - der nautisch-hydrographische Dienst. Er beinhaltet die Vermessung der Seegebiete und die Herausgabe von Seekarten, Seebüchern und anderen nautischen Veröffentlichungen. Als erste deutsche Seekartensammlung wird der 1749 bei der Preußischen Akademie der Wissenschaften in Berlin erschienene "Nouvel Atlas de Marine" genannt, der nach fremdem Kartenmaterial, in kleinen Maßstäben und in französischer Sprache bearbeitet worden war und nicht für die Navigation genutzt wurde. Nach 1815 nahm sich in Preußen das Handelsministerium des Seewesens und damit der Hydrographie an. In den 30er Jahren wurde ein Teil der Ostseeküste vermessen. Dies wird allgemein als Beginn einer speziellen deutschen Seevermessung angesehen. Als Ergebnis erschien Anfang der 40er Jahre "Preußens Seeatlas". In den 50er Jahren erfolgten Vermessungen für den "See-Atlas der Jade-, Weser- und Elbmündung". Zugleich begann man, nautische Nachrichten zu sammeln und zu verbreiten.

Obwohl es hierzu bereits seit 1848 mehrere Anregungen gegeben hatte, wurde erst 1861, nachdem die Admiralität in das preußische Marineministerium und das Oberkommando der Marine geteilt worden war, durch allerhöchste Kabinetts-Order ein Hydrographisches Bureau beim Marineministerium errichtet, das mit Vermessungen und der Herausgabe von Seekarten betraut wurde. Die bisher vom Handelsministerium wahrgenommenen Aufgaben gingen allmählich auf das Hydrographische Bureau über und konzentrierten sich zunächst im wesentlichen auf die Belange der Marine. Nach 1879 wurde die Dienststelle zum

”Hydrographischen Amt” erweitert. Viele Umbenennungen folgten bis 1939 zur ”Amtsgruppe Nautik” des Marinekommandoamtes bzw. der Seekriegsleitung ab 1941.

Von 1867 bis 1869 fanden erste Vermessungen vor der deutschen Nordseeküste statt. Erst ab 1884 wurden Spezialvermessungsschiffe in Dienst gestellt. Die Vermessung erstreckte sich nun auf Nord- und Ostsee und die Gewässer um die damaligen deutschen Kolonien. Welche grundlegenden Vermessungsarbeiten die beiden Vermessungsschiffe ”Planet” und ”Möve” vor Afrika und in der Südsee ausgeführt haben, konnte ich Anfang des Jahres bei einem Besuch des australischen hydrographischen Dienstes feststellen. Für Seekarten für Papua-Neuguinea wird immer noch auf die ”Planet”-Vermessung von 1908 zurückgegriffen. Nach dem Ersten Weltkrieg beschränkte sich die Vermessungstätigkeit im wesentlichen auf die heimischen Gewässer. Dabei ist es bis heute geblieben.

Bis 1892 waren die notwendigsten deutschen Seekarten der Ostsee, der Nordsee sowie eine Übersichtskarte des Englischen Kanals erschienen. Für die außerheimischen Gewässer war die Schifffahrt jedoch auf fremde Seekarten angewiesen. 1900 bewilligte der Reichstag für den Ausbau des Seekartenwerkes in den folgenden 10 Jahren 2 Mio Mark. Daraufhin konnten neue Seekarten der verschiedensten Gebiete herausgegeben werden, die für Marine und Handelsschifffahrt von Interesse waren. Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges stieg die Zahl deutscher Seekarten auf 1068. Nach dem Krieg wurde das Seekartenwerk erheblich verkleinert. Der Bedarf der Handelsmarine rückte stärker als früher in den Vordergrund. 1944 war wieder ein Stand von 1050 Seekarten erreicht. Wegen der wachsenden Gefährdung wurde das Seekartenwerk 1943 von Berlin nach Kaufbeuren verlegt und dort auch nach Kriegsende zunächst fortgeführt.

Seit 1863 veröffentlichte das Hydrographische Bureau Informationen für die Schifffahrt als Nachrichten für Seefahrer. Seit 1883 wurden sie wöchentlich als selbständige Veröffentlichung gedruckt. 1867 wurde damit begonnen, die Informationen zu ”Segelanweisungen” für die deutsche Küste zu verarbeiten, seit 1878 als geschlossene Bücher. Daraus entwickelten sich vollständige Seehandbücher zunächst für die heimischen Seegebiete. Für die außerheimischen Gewässer wurde dies seit 1885 durch die Arbeit der Deutschen Seewarte ergänzt, bis 1903 alle Seehandbücher dem Hydrographischen Dienst zugeordnet wurden. Zu Ende des Zweiten Weltkrieges wurden 63 Seebücher herausgegeben.

4. Marineobservatorium Wilhelmshaven

Wichtige, im wesentlichen astronomisch-geophysikalische Grundlagen für maritime Dienste wurden durch das 1874 gegründete Marineobservatorium in Wilhelmshaven geschaffen. Anders als die 1883 in Kiel und 1903 in Tsingtau eingerichteten Kaiserlichen Observatorien überdauerte es den Ersten Weltkrieg und bestand bis 1945 fort. Zu seinen Aufgabenbereichen gehörten zunächst die Untersuchung des Schiffsmagnetismus, die Chronometerprüfungen für die Marine, der Zeitdienst, die Gezeitenvorausberechnungen, der Windstau- und Sturmflutwarndienst und die Beobachtung des Erdmagnetischen Feldes. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Aufgaben erheblich reduziert. Die Berechnung der Gezeiten wurde zeitweise bei der Deutschen Seewarte angesiedelt, bevor sie 1937 zum Marineobservatorium zurückverlegt wurde. Hier wurde die seinerzeit größte Gezeitenrechenmaschine der Welt in Betrieb genommen, die bis in die 60er Jahre noch im DHI Verwendung fand und inzwischen im Deutschen Museum in München ausgestellt ist. Ihre Leistung wird heute übrigens von jedem Laptop übertroffen. Bis in den Ersten Weltkrieg hinein bestimmte das Observatorium die Zeit und strahlte regelmäßige Funkzeitzeichen aus. Danach übernahm die Deutsche Seewarte diesen Dienst.

5. Norddeutsche Seewarte

Die Entwicklung der Naturwissenschaften im 19. Jahrhundert führte auch zu einem verstärkten Interesse an meereskundlichen und maritim-meteorologischen Fragen, unter anderem angeregt durch die Arbeiten Alexander von Humboldts. Bereits 1841 hatte der amerikanische Marineleutnant Maury damit begonnen, Naturbeobachtungen in den Schiffstagebüchern statistisch auszuwerten und neue Beobachtungen planmäßig zu sammeln. Die Ergebnisse fanden ihren Niederschlag in Wind- und Strömungskarten und Routenempfehlungen. Maury trug seine Ergebnisse 1853 in Brüssel auf der 1. Internationalen Konferenz zur Zusammenarbeit auf dem Gebiet der maritimen Meteorologie vor. Hier wurde der Keim für ähnliche Aktivitäten in anderen Staaten gelegt. Auch in dem noch zersplitterten Deutschland wurde diese Thematik diskutiert. Auf der "1. Versammlung deutscher Meister und Freunde der Erdkunde", zu der das Freie Deutsche Hochstift 1865 nach Frankfurt eingeladen hatte, setzte sich vor allem Georg von Neumayer mit Nachdruck dafür ein, die

wissenschaftliche Tätigkeit stärker auf den maritimen Bereich zu lenken. Neumayer war als Erdmagnetiker und Nautiker längere Zeit in Australien tätig gewesen und hatte dort das Flagstaff Observatorium in Melbourne gegründet. Zunächst blieben seine Appelle ohne Wirkung.

Ein anderer Teilnehmer jenes Frankfurter Geographentages verfolgte die Pläne hartnäckig weiter, der Mathematiker und Naturwissenschaftler Wilhelm von Freeden, der Seefahrtsschullehrer in Elsfleth gewesen war. Unter Einsatz seines privaten Vermögens und unterstützt durch 28 weitsichtige Hamburger und Bremer Reeder gründete er die Norddeutsche Seewarte, die am 1. Januar 1868 im damaligen Seemannshaus in Hamburg als maritim-meteorologisches Institut die Arbeit aufnahm. Ziel war die Sicherung und Abkürzung der ozeanischen Seewege durch Auswertung von zahlreichen nautischen, ozeanographischen und meteorologischen Beobachtungen deutscher Schiffsoffiziere. Die Auswertungen fanden ihren Niederschlag in individuellen Segelanweisungen, die zu einer beträchtlichen Verkürzung der Reisezeiten führten. Auch die Verbesserung und Prüfung der nautischen Instrumente an Bord gehörte von Anfang an zu den Aufgaben. Von Freeden betrieb das private Institut zunächst fast als Ein-Mann-Betrieb. Zugleich fand er noch die Zeit, um seit 1871 als nationalliberaler Reichstagsabgeordneter die seerechtliche Gesetzgebung maßgeblich zu beeinflussen. Anfang der 70er Jahre erreichte er eine staatliche Unterstützung für sein Institut, das nun Deutsche Seewarte genannt wurde. Eine staatliche Übernahme schien nur eine Frage der Zeit.

6. Deutsche Seewarte

Vor allem von Neumayer, der inzwischen zum Hydrographen der Admiralität und gleichzeitig stellvertretenden Leiter des Hydrographischen Bureaus ernannt worden war, bemühte sich um eine umfassendere nautisch-meteorologische und meereskundliche Anstalt. Schon 1873 wurde in einer Reichstagsdebatte die Tätigkeit mehrerer Institutionen kritisch angemerkt, weil das zu Kompetenzproblemen führe und unwirtschaftlich sei. Die Chance einer Zusammenfassung wurde jedoch nicht genutzt, als 1875 durch Reichsgesetz die Reichsanstalt "Deutsche Seewarte" geschaffen wurde. Sie wurde der kaiserlichen Admiralität unterstellt. Von Freeden, der nur Abteilungsleiter werden sollte, lehnte ab und verkaufte sein Institut für 21 000 Mark, das als Abteilung "Seefahrt" Teil der neuen staatlichen Deutschen Seewarte wurde. Weitere

Abteilungen für Meteorologie, für nautische Instrumente und für Chronometerprüfungen kamen hinzu. Zum "Geschäftskreis" der Seewarte gehörten durch reichsgesetzliche Festlegung

1. zur Förderung der Seefahrt

- meeresphysikalische und maritim-meteorologische Beobachtungen
- Prüfung der nautischen Instrumente
- erdmagnetische Beobachtungen
- Sammlung hydrographischer und nautischer Schriften und Karten
- Unterstützung der heimischen Schifffahrt durch Segelhandbücher, periodische Veröffentlichungen für die Navigation sowie durch individuelle Informationen und Segelanweisungen

2. die Sturmwarnung, und zwar

- meteorologische Beobachtungen an der Küste und im Binnenland
- telegrafische Weitergabe von meteorologischen Beobachtungen und Bekanntgabe von gefährlichen Wetteränderungen
- Verarbeitung des gesammelten Materials für Navigation und Wissenschaft.

Leiter der Seewarte wurde von Neumayer, der sie 27 Jahre lang zu immer größerer Blüte führte. Das fand 1881 seinen zeitbedingten Ausdruck auch in einem stattlichen Neubau, der den Elbhang oberhalb der Landungsbrücken in Hamburg prägte. Die Abteilung für Chronometerprüfungen wurde übrigens bis 1900 in Personalunion vom Direktor der Hamburger Sternwarte geleitet.

Nach Gründung der Internationalen Meteorologischen Organisation (1878), aus der die heutige Weltorganisation für Meteorologie hervorgegangen ist, wurde die Seewarte die deutsche Zentralstelle für Meteorologie. Seinen Ursprung fand das übrigens in Erfahrungen während des Krimkrieges. Französische Schiffsverluste durch Sturm hätten sich vermeiden lassen, wie man nachträglich feststellte, wenn man den Weg des Sturmgebiets über ganz Europa verfolgt und davor gewarnt hätte. Das gab den Anstoß für einen telegraphischen Austausch zeitgleicher meteorologischer Beobachtungen.

Schnell erreichte die Deutsche Seewarte eine führende Stellung. Sie wurde zur Wiege der maritimen Verwaltung, der Meeresforschung und der maritimen Meteorologie. Das gilt auch für die Polarforschung, die ganz wesentlich von Neumayer und der Seewarte initiiert und beeinflußt wurde. An fast allen deutschen Polarexpeditionen und ozeanographischen Forschungsfahrten nahmen Mitarbeiter in maßgeblicher Funktion teil. Viele namhafte Wissenschaftler haben in der Seewarte gewirkt. Ich nenne nur einige wenige:

- den Meteorologen Wladimir Köppen, dem die Einteilung der Erde in Klimazonen zu verdanken ist,
- den Geophysiker Alfred Wegener, der die Kontinentalverschiebungstheorie entwickelt hat,
- den Ozeanographen Arnold Schumacher, der mit Stereofotos vom Seegang eine Auswertung und Ausmessung der Wellen ermöglichte,
- den Ozeanographen Heinrich Rauschelbach, der die große mechanische Gezeitenrechenmaschine entwickelt hat,
- den Nautiker und Ingenieur Christian Koldewey, der nicht nur die erste deutsche Nordpolar-Expedition durchgeführt, sondern sich auch große Verdienste um die nautische Beratung der Schifffahrt erworben hat,

- und den Meereschemiker Kurt Kalle, der grundlegende Arbeiten zum Stoffhaushalt des Meeres durchgeführt hat, ohne die heute die Meeresumweltüberwachung gar nicht denkbar ist.

Auch die zunehmenden meereskundlichen Arbeiten hatten vorwiegend einen unmittelbaren Anwendungsbezug zur Schifffahrt, was nicht zuletzt darauf beruhte, daß die Meere – anders als heute – vor allem in ihrer Verkehrsfunktion gesehen wurden. Es wäre schon reizvoll, die meereskundlichen Beobachtungsmethoden von damals mit heutigen zu vergleichen. Was heute von automatischen Sensoren gemessen und über Satellit in "real time" direkt zum Computer gesendet wird, geschah damals durch Flaschenpost: Standardisierte Berichte wurden mit Positionsangabe in einer Flasche über Bord geworfen. Zeit und Ort des Flaschenfundes ließen dann Rückschlüsse auf Meeresströmungen zu. Begonnen hatte man damit Anfang des 19. Jahrhunderts. Und noch 1950 wurde diese Möglichkeit genutzt.

Umfang und Organisation der Seewarte mußten sich im Laufe der Jahre manch Veränderungen und neuen, meist steigenden Anforderungen anpassen. Die Arbeitsgebiete dehnten sich aus, Aufgaben kamen hinzu, andere wurden abgegeben. 1911 wurde eine zusätzliche Abteilung für Ozeanographie geschaffen. Der Gezeitendienst wurde zeitweise vom Marineobservatorium zur Seewarte verlagert. 1919 wurde die Seewarte dem Reichsverkehrsminister unterstellt. Seit 1924 betrieb die Seewarte einen regelmäßigen Windstau- und Sturmflutwarndienst. 1934 erfolgte eine Teilung in die beiden Hauptabteilungen "Nautik und Hydrographie" und "Wetterdienst". Zwar noch vereint unter dem Dach der Deutschen Seewarte, wurde die Wetterdienstabteilung der Aufsicht des Reichsministers der Luftfahrt unterstellt, während die anderen Bereiche der Kriegsmarine zugeordnet wurden.

7. Deutsches Hydrographisches Institut

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges kamen die maritimen Dienste zum Erliegen. Sehr schnell zeigte sich aber die Notwendigkeit einer Fortführung. Britische Besatzungsdienststellen faßten schon im Sommer 1945 die behördlichen Aufgaben des hydrographischen Dienstes, des Marineobservatoriums und der Deutschen Seewarte

zusammen zu einem "German Maritime Institute", das auf diese Weise – wie man es damals nannte – "zivilisiert" wurde. Mit einem seiner wenigen überhaupt zustande gekommenen Beschlüsse genehmigte der Alliierte Kontrollrat für Deutschland am 12. Dezember 1945 das britische Vorgehen und bestätigte die neue Behörde unter der Bezeichnung "Deutsches Hydrographisches Institut". Damit war das DHI die einzige für alle vier Besatzungszonen zuständige Dienststelle. Hiermit wurde ein Ziel verwirklicht, das bereits von Freeden und Neumayer als Ziel vor Augen gestanden und in der Reichstagsdebatte von 1873 schon eine Rolle gespielt hatte: die Zusammenfassung aller staatlichen Funktionen auf nautischem, hydrographischem und ozeanographischem Gebiet. Die meteorologischen Aufgaben allerdings wurden ausgegliedert und dem Meteorologischen Amt für Nordwestdeutschland, dem späteren Seewetteramt und dem heutigen Geschäftsfeld "Seeschifffahrt" des Deutschen Wetterdienstes übertragen.

In der unmittelbaren Nachkriegszeit galt es zunächst, Personal, Einrichtungen und Fahrzeuge zusammenzuführen. Das DHI wurde aus dem Haushalt der britischen Zone, seit 1948 aus dem des Vereinigten Wirtschaftsgebiets und später aus dem Bundeshaushalt finanziert. Am 1.7.1950 übernahm der Bundesminister für Verkehr als Vertreter der Bundesregierung gemäß den Beschlüssen der Alliierten Hohen Kommission die volle Zuständigkeit über das DHI. In den 50er Jahren konnte das DHI schrittweise in das neu errichtete Dienstgebäude der Bundesverkehrsbehörden in der Bernhard-Nocht-Straße ziehen.

Als Bundesoberbehörde hatte das DHI seinen Anteil am Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und an der Sicherung der Seefahrt. Wracksuche und Seevermessung, die schon 1945 wieder aufgenommen worden waren, hatten in der Nachkriegszeit herausgehobene Bedeutung. Die meereskundlichen Aufgaben, die schon lange nicht mehr ausschließlich der Schifffahrt zugute kamen, wurden fortgeführt und erlangten besondere Bedeutung zu einer Zeit, in der sich die deutsche Meeresforschung auch organisatorisch noch in einer Aufbauphase befand. Die Zusammenarbeit mit zahlreichen deutschen und ausländischen meereswissenschaftlichen und nautischen Institutionen wurde ständig ausgebaut. Die enge Verknüpfung zur deutschen Meeresforschung zeigte sich auch darin, daß das erste große deutsche Forschungsschiff der Nachkriegszeit, die "Meteor", in Zusammenarbeit mit der Deutschen Forschungsgemeinschaft vom DHI bereedert wurde.

Das Gesetz von 1965 über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, das auch die Aufgaben des DHI festlegt, markiert das Ende der Aufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Aufgaben des DHI werden wie folgt definiert:

- Förderung der Seeschifffahrt und Seefischerei durch naturwissenschaftliche und nautisch-technische Forschungen
- Prüfung der nautischen Schiffsausrüstung
- Nautische und hydrographische Dienste, insbesondere
 - Seevermessungsdienst
 - Gezeiten-, Windstau- und Sturmflutwarndienst
 - Eismeldungsdienst
 - erdmagnetischer Dienst
 - Zeitdienst
- Herausgabe amtlicher Seekarten und nautischer Veröffentlichungen
- Überwachung des Meerwassers auf Radioaktivität und sonstige schädliche Beimengungen.

Diese Aufgabenzuweisung wurde bei späteren Novellierungen des Seeaufgabengesetzes im wesentlichen bestätigt, wenngleich es in Einzelbereichen zu Veränderungen kam. So wurde der ursprünglich auf astronomischen Berechnungen beruhende Zeitdienst 1978 der für die Atomzeit zuständigen Physikalisch-Technischen Bundesanstalt überlassen und schrittweise eingestellt. Mit dem Ausbau der meereswissenschaftlichen Forschungseinrichtungen in Deutschland stellte sich für das DHI mehr und mehr die Frage nach den Prioritäten und Grenzen seiner meereskundlichen Tätigkeiten. Es zog sich im wesentlichen auf langfristige Untersuchungen in Nord- und Ostsee zurück und überließ die eigentliche projektbezogene meereswissenschaftliche Arbeit anderen Institutionen mit der Folge, daß auch die in den 80er Jahren in Dienst gestellte neue "Meteor" nicht mehr vom DHI bereedert wurde.

Die Untersuchung des Meerwassers auf schädliche Beimengungen und Radioaktivität, letzteres 1965 nicht zuletzt unter dem Eindruck der Folge der weltweiten Kernwaffenversuche dem DHI als Aufgabe zugewiesen, wurde zu einer immer wichtigeren Aufgabe für den Schutz der Meeresumwelt, schon bevor der Begriff "Umweltschutz" Allgemeingut war. Das führte u.a. auch zur Errichtung eines großen Meeresumweltlabors in Hamburg-Sülldorf. Um Beurteilungsgrundlagen für den Zustand von Nord- und Ostsee zu schaffen, baute das DHI das sog. Monitoring auf, die regelmäßige Untersuchung von Meerwasser und Sedimenten auf Schadstoffe und Nährstoffe. Als Genehmigungsbehörde für die Abfallbeseitigung auf See stand das DHI lange in der umweltpolitischen Kritik. Dabei wurde jedoch übersehen, daß es sehr zielstrebig und erfolgreich auf eine umweltbefriedigende Beendigung durch Einführung anderer Entsorgungsmöglichkeiten hinarbeitete. Dieses Ziel wurde in Deutschland 1989 erreicht und ist Vorbild für einen fast weltweiten Stop geworden.

Veränderungen in der Aufgabenerledigung zeigten sich auch darin, daß 1978 die Aufbauorganisation des DHI grundlegend erneuert und die heute noch geltende durchgehende Gliederung in Abteilungen, Referate und Sachgebiete eingeführt wurde. Anfang der 80er Jahre erfolgten große Veränderungen bei der Prüfung der nautischen Schiffsausrüstung. Die staatlichen Einzel- und Wiederholungsprüfungen wurden weitgehend abgeschafft oder auf Private übertragen. Mit der Neuordnung der Seeunfalluntersuchung wurde 1986 das neu geschaffene Bundesoberseeamt dem DHI verwaltungsmäßig zugeordnet.

8. Schiffsvermessung

Der nächste große Einschnitt erfolgte 1990. Bevor darauf eingegangen wird, ist der Blick zunächst auf einen anderen maritimen Dienst zu richten, die Schiffsvermessung. Sie ist von altersher auf die Erhebung von Abgaben in den Seehäfen ausgerichtet und dient der Größenbestimmung eines Schiffes, die in einem Meßbrief dokumentiert wird. Nach Gründung des Deutschen Reiches wurden die hierfür geltenden unterschiedlichen Bestimmungen an der deutschen Küste durch eine Schiffsvermessungsverordnung vereinheitlicht, die Vermessung selbst verblieb aber bei den Bundesstaaten. Um der sehr unterschiedlichen Handhabung entgegenzuwirken, wurde 1888 das Kaiserliche Schiffsvermessungsamt in Berlin gebildet und dem Reichskanzler unterstellt, das als Aufsichtsbehörde ein einheitliches Verfahren gewährleisten sollte. Diese Behörde, die auch Verbindungen zur Suez-Kanal-Behörde und zu

den französischen und englischen Vermessungsämtern herstellte, hatte 55 örtliche Vermessungsbehörden und 15 Ausfertigungsbehörden zu betreuen.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Amt in "Reichsschiffsvermessungsamt" umbenannt und zunächst dem Reichswirtschaftsminister, ab 1926 dem Reichsverkehrsministerium unterstellt. Die Vermessungstätigkeit selbst verblieb jedoch weitgehend bei Behörden, die innerhalb der jeweiligen Länder zuständig waren.

Mitte 1945 nahm das Vermessungsamt in Hamburg seine Tätigkeit wieder auf, die aber erst im Januar 1946 durch die Besatzungsmächte legalisiert wurde, nun unter der Bezeichnung "Seeschiffsvermessungsamt". 1950 wurden durch das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt die bisher den Ländern obliegenden Schiffsvermessungsaufgaben dem Bund übertragen und dem Seeschiffsvermessungsamt zugewiesen. 1952 wurde es in "Bundesamt für Schiffsvermessung" (BAS) umbenannt. Damit war endlich die seit Jahrzehnten vorgebrachte Forderung erfüllt, die Schiffsvermessung an einer Stelle zu konzentrieren. Durch den Aufbau der deutschen Handelsflotte gewann das BAS zunehmend an Bedeutung. Es wirkte auch maßgeblich an den internationalen Bemühungen zur Vereinheitlichung der Schiffsvermessung mit.

9. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

1990 wurden DHI und BAS durch eine Novelle zum Seeaufgabengesetz zum neuen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zusammengelegt. Das ging zurück auf eine Initiative aus der Mitte des Deutschen Bundestages. Ziel war es, eine zentrale maritime Behörde mit möglichst weitreichenden Zuständigkeiten zu schaffen. Zusätzlich zu den Aufgaben von DHI und BAS wurden dem BSH Aufgaben zur Förderung der deutschen Handelsflotte und auf dem Gebiet des Flaggenrechts zugewiesen; sie waren vorher von der Abteilung Seeverkehr des Bundesverkehrsministeriums wahrgenommen worden, die Ende 1989 von Hamburg nach Bonn verlegt worden war.

Unerwartet auch für die Initiatoren dieser Neuordnung, erfolgte schon wenige Monate nach Bildung des BSH ein weiterer, ungleich wichtigerer Einschnitt durch die Wiedervereinigung.

Dies erfordert zunächst aber einen kurzen Blick darauf, wie sich die maritimen Dienste seit 1945 im östlichen Teil Deutschlands entwickelt hatten.

10. Die Entwicklung in der DDR

Unmittelbar nach 1945 wurde das DHI als vierzonale Behörde auch im Bereich der sowjetischen Besatzungszone tätig. Zeitweise wurde sogar die Einrichtung einer Zweigstelle in Wismar in Erwägung gezogen. Möglicherweise stand das im Zusammenhang mit den Vermessungsarbeiten des DHI in der Wismarer Bucht. Außer den Seevermessungsarbeiten lieferte das DHI Seehandbücher und Seekarten für deutsche und sowjetische Dienststellen und stellte ozeanographische Daten zur Verfügung. Eisbeobachtungen wurden regelmäßig ausgetauscht. Die Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der sowjetischen Besatzungszone gestaltete sich jedoch zunehmend schwieriger.

Mit Übernahme des DHI in die Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes endete die Zuständigkeit für die sowjetische Besatzungszone. Daraufhin wurden ab 1948 Seevermessungsgruppen bei den Wasserstraßenämtern Rostock und Stralsund geschaffen und mit anderen Aufgaben später zu einem Hydrographischen Institut zusammengefaßt. Daraus entstand 1950 der Seehydrographische Dienst der DDR (SHD), zu dem ab 1952 auch das Seezeichenwesen gehörte. Er wurde anfangs der Hauptverwaltung Seepolizei, dann der Volksmarine der Nationalen Volksarmee unterstellt und hatte seinen Sitz zunächst in Berlin, später in Stralsund und seit 1959 in Rostock. Der SHD sorgte für die Vermessung der Seegebiete vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns. Demgegenüber wurde die Wracksuche – ein wichtiger Aufgabenbereich des DHI – in der DDR weitgehend zurückgestellt. Das Seekartenwerk konzentrierte sich zunächst auf die Küste Mecklenburg-Vorpommerns und wurde später auf Nord- und Ostsee ausgedehnt.

Zunächst nahm der SHD auch meereskundliche Aufgaben wahr. Im Zusammenhang mit einer Neuordnung des Wetterdienstes wurden diese Aufgaben aus dem SHD 1957 herausgelöst und vom Hydrologischen Institut fortgeführt, das 1958 in Institut für Meereskunde umbenannt wurde. Es wurde 1959 in die Deutsche Akademie der Wissenschaften übernommen und entwickelte sich zur zentralen meereswissenschaftlichen Institution der DDR. U.a. nahm es auch Aufgaben der Meeresumweltüberwachung im Ostseebereich wahr. Eisdienst und

Sturmflutwarndienst waren bereits 1956 aus dem SHD ausgegliedert worden. Nach mehrfacher Umorganisation wurden sie schließlich dem Meteorologischen Dienst bzw. der Wasserwirtschaftsdirektion Küste zugeordnet.

Wichtigste Schifffahrtsbehörde war das 1953 gegründete Seefahrtsamt der DDR, das neben der Gewährleistung der Ordnung und Sicherheit der Seefahrt auch für die Schiffsvermessung zuständig war. Die Prüfung der nautischen Schiffsausrüstung oblag der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei.

11. Wiedervereinigung

Mit Herstellung der Deutschen Einheit am 3. Oktober 1990 wurde das BSH nach Maßgabe des Einigungsvertrages auch für den Bereich der neuen Bundesländer zuständig, also vor allem für den Küstenbereich des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die den BSH-Aufgaben vergleichbaren Aufgaben der vormaligen DDR-Institutionen gingen damit unmittelbar auf das BSH über. Um die Aufgabenerledigung zu sichern, wurde mit Wirkung zum 3. Oktober 1990 eine Außenstelle in Rostock eingerichtet. Vom Seehydrographischen Dienst, dem Seefahrtsamt, der Wasserwirtschaftsdirektion Küste, dem Meteorologischen Dienst und der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei wurden 200 Mitarbeiter übernommen. Der Übergang wurde so vorbereitet, daß das BSH in Rostock vom Tage der Vereinigung an seine maritimen Dienste reibungslos wahrnehmen konnte. Zu diesem Zweck waren u.a. anstelle eigener Karten 38 Seekarten des SHD übernommen worden und wurden als neue BSH-Karten der Schifffahrt zur Verfügung gestellt.

Die neuen zum Aufgabenbereich des BSH gehörenden meereskundlichen Aufgaben, die bisher vom Institut für Meereskunde wahrgenommen worden waren, wurden dort belassen. Eine Ausgliederung dieser Aufgaben hätte eine Zerschlagung und damit das Ende dieses auch international anerkannten Instituts bedeutet. Mit dieser Lösung trug das BSH maßgeblich dazu bei, daß das alte Institut für Meereskunde zwar 1991 geschlossen wurde, in seiner Nachfolge aber das Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) errichtet werden konnte, das gemeinsam vom Bund und dem Land Mecklenburg-Vorpommern finanziert wird. Aufgrund einer Verwaltungsvereinbarung und gegen Kostenerstattung führt das IOW weiterhin die

meereskundlichen Aufgaben des BSH in dessen Auftrag vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns durch.

Zur Stärkung der neuen Bundesländer empfahl 1992 die von Bundestag und Bundesrat eingesetzte Föderalismuskommission, den Sitz des Präsidenten und 150 Dienstposten von Hamburg nach Rostock zu verlegen. Im Zuge der Umsetzung dieses Beschlusses ist Rostock seit dem 1. Juli 1994 gleichberechtigter Dienstsitz neben Hamburg. Der Präsident nimmt seitdem seine Dienstgeschäfte in Rostock in gleicher Weise wie in Hamburg wahr. Zur weiteren Umsetzung des Beschlusses ist vorgesehen, künftig den nautisch-hydrographischen Dienst in Rostock insgesamt zu konzentrieren. Für die Unterbringung der Mitarbeiter ist ein neues Dienstgebäude erforderlich, das auf dem Gelände der ehemaligen Neptun-Werft errichtet und im Jahre 2001 fertiggestellt werden soll. Schrittweise sind bereits Dienstposten und Aufgaben nach Rostock verlagert worden. Schwerpunktmäßig werden dort für den Ostseebereich der nautisch-hydrographische Dienst, der Wasserstands- und Sturmflutvorhersagedienst, das Radioaktivitätsmeßnetz sowie Aufgaben des Eisdienstes, der Schiffsvermessung und der Prüfung nautischer Geräte wahrgenommen.

12. Das BSH heute

Nur mit wenigen Stichworten seien die heutigen Aufgaben des BSH dargestellt. Zu den allgemeinen Diensten für die Schifffahrt gehören die Schiffsvermessung und die Unterstützung der deutschen Handelsflotte durch die Gewährung von finanziellen Hilfen, das Internationale Seeschiffregister und die Genehmigung des zeitweiligen Wechsels unter eine fremde Flagge. Außerdem nimmt das BSH einige zentrale Funktionen bei Befähigungszeugnissen für Seeleute wahr.

Die Prüfung und Zulassung der nautischen Schiffsausrüstung ist nach wie vor ein wesentlicher Aufgabenbereich des BSH; seit dem 1. Oktober 1998 ist es auch für Funkanlagen zuständig. In der Aufgabenerledigung ist seit Anfang 1999 eine wesentliche Veränderung dadurch eingetreten, daß nunmehr eine europäische Regelung gilt. Danach sind von einem EU-Mitgliedstaat ausgesprochene Zulassungen von allen anderen anzuerkennen. Seither befindet sich das BSH in einem Wettbewerb mit anderen Zulassungsstellen.

Der nautisch-hydrographische Dienst ist nach wie vor ein wesentliches Element für die Sicherung der Seefahrt. 57.000 qkm vor der deutschen Küste werden je nach örtlichen Gegebenheiten in Abständen zwischen einem und dreißig Jahren vermessen. 1.700 Wracks sind in diesem Gebiet bekannt, deren Lage regelmäßig überprüft werden muß. Jährlich werden 30 bis 50 bisher unbekannte Unterwasserhindernisse gefunden. Das deutsche Seekartenwerk ist seit 1997 auf die europäischen Gewässer begrenzt. 640 Seekarten, 45 Seebücher und 13 Sportbootkartenserien gehören dazu und werden auch durch die wöchentlichen Nachrichten für Seefahrer auf dem Laufenden gehalten. Der Dienst befindet sich gegenwärtig durch die Umstellung auf ein digitales Informationssystem in einem grundlegenden Umbruch. Eine besonders wichtige Entwicklung ist die elektronische Seekarte, an deren internationaler Einführung das BSH maßgeblich beteiligt ist.

Für den Schutz der Meeresumwelt spielt das BSH mit seinen regelmäßigen Untersuchungen in Nord- und Ostsee, als Geschäftsstelle eines gemeinsamen Bund-/Länder-Meßprogramms und mit seiner Meeresumweltdatenbank als Teil des vom BSH betriebenen deutschen Ozeanographischen Datenzentrums eine zentrale Rolle. Seit den 80er Jahren ist es Bußgeldbehörde für Umweltverstöße der Schifffahrt. Für Aktivitäten im Bereich des deutschen Festlandsockels und der Ausschließlichen Wirtschaftszone ist es Genehmigungsbehörde.

Große praktische Bedeutung haben auch heute und in Zukunft die meereskundlichen Dienste, nämlich die Gezeitenvorausberechnungen, der Wasserstand- und Sturmflutvorhersagedienst, der Erdmagnetische Dienst, der Eisdienst und der gemeinsam mit dem Deutschen Wetterdienst betriebene Seegangsvorhersagedienst. Eigene meereskundliche Untersuchungen, die Fernerkundung durch Satelliten und numerische Rechenmodelle sind wichtige Voraussetzungen zur Durchführung dieser Dienste, dienen zugleich aber auch der Verbesserung der Kenntnisse über die Meere. Das wird ergänzt durch zusätzliche Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des BSH, bei denen marine Klimafragen im Nordatlantik ein neuer Schwerpunkt sind.

In den vier Abteilungen des BSH sind an den Standorten Hamburg und Rostock etwa 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig, nachdem seit 1992 150 Stellen abgebaut sind. Das Haushaltsvolumen belief sich 1998 auf 159 Mio DM. Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben verfügt das BSH über sechs Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffe. Die

Bibliothek, deren Ursprünge auf die Deutsche Seewarte zurückgehen, gehört mit mehr als 140.000 Bänden zu den großen marin-geowissenschaftlichen Bibliotheken. Mit seiner Mitwirkung in mehr als 25 internationalen Institutionen ist das BSH eingebettet in eine umfassende internationale Zusammenarbeit.

Das BSH ist eingebunden in eine grundlegende Reform der öffentlichen Verwaltung und insbesondere der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Wichtige Elemente dieser Reform sind ein modernes Personalmanagement, Fort- und Weiterbildung, Erarbeitung eines Leitbildes, Kosten-/Leistungsrechnung und Controlling, aber auch die Intensivierung der Kommunikation und Information, eine ständige Aufgabenkritik und die weitestmögliche Inanspruchnahme privater Dienstleister. Zwei BSH-Abteilungen haben bereits ein zertifiziertes Qualitätsmanagement, das schrittweise für das gesamte BSH eingeführt werden soll. Die Prüflabors für die nautische Schiffsausrüstung sind nach europäischen Normen akkreditiert; die Chemielabors stehen kurz vor der Akkreditierung.

Das BSH betrachtet sich heute als ein maritimer Dienstleister, bei dem Kunden- und Produktorientierung im Vordergrund stehen. Kunden sind die Schifffahrt und andere, die die Meere nutzen, sowie alle, die Daten und Informationen über die Meere benötigen. Gerade die Veränderungen in Struktur und Management des BSH machen deutlich, daß es keineswegs am Ende der Geschichte angelangt ist. Die Aufgaben der maritimen Dienste werden sich gewiß weiter ändern, aber in ihrem Gewicht insgesamt zunehmen. Denn heute und in Zukunft sind die Meere von elementarer Bedeutung für das Leben auf unserer Erde, die wir nicht ohne Grund den "blauen Planeten" nennen.

Literatur

Anonym, Das Deutsche Hydrographische Institut und seine historischen Wurzeln, Hamburg, 1979.

Brosin, Hans-Jürgen, Zur Geschichte der Meeresforschung in der DDR, Meereswissenschaftliche Berichte, Nr. 17, Institut für Ostseeforschung, Warnemünde, 1996.

Ehlers, Peter, Das BSH- Ein maritimer Dienstleister, in C. Marcus-D. Schoppmeyer, 200 Jahre Seefahrtsschule Bremen, Bremen, 1999, S. 39.

Ehlers, Peter, Duensing, Georg, Heise, Günter (Hrsg.), Schifffahrt & Meer – 125 Jahre maritime Dienste in Deutschland, Herford; Berlin; Bonn, 1993.

Kortum, Gerhard, Von der Seewarte zum DHI – 125 Jahre Meeresforschung in Hamburg, Hamburger geographische Studien, Heft 44, 1988, S. 1.

Roll, Hans-Ulrich, Von der Seewarte zum Deutschen Hydrographischen Institut, Hansa, 1968, S. 673.

Detaillierte Informationen enthalten die seit 1868 von der Norddeutschen Seewarte, der Deutschen Seewarte, dem Deutschen Hydrographischen Institut und dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie herausgegebenen Jahresberichte.