

Von der Norddeutschen Seewarte zum BSH

150 Jahre maritime Dienstleistung und Forschung

Ein Beitrag von THOMAS DEHLING

Oberhalb der Landungsbrücken in Hamburg an der Elbe residiert das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Zusammen mit seinem zweiten Dienstsitz in Rostock ist es die zentrale maritime Behörde der Bundesrepublik Deutschland. Ungefähr am gleichen Ort nahm 1868 die Norddeutsche Seewarte ihre Arbeit auf. Sie begründete die maritimen Dienstleistungen und die maritime Ressortforschung in Deutschland. Zogen in jenen Jahren noch die eindrucksvollen Windjammer an den Landungsbrücken vorbei, sind es heute die großen Handels- und Containerschiffe und die

Norddeutsche Seewarte | Deutsche Seewarte | DHI | BSH | Segelanweisung

Im Dezember 1867 zeigten Wilhelm Enno von Freeden, Rektor der Großherzoglichen Oldenburgischen Navigationsschule in Elsfleth, die Hamburger und Bremer Handelskammern und 28 Reeder gemeinsam die Gründung der Norddeutschen Seewarte an. Wichtigste Bestimmung der privaten Institution sollte die Sicherung und Abkürzung weltweiter Schiffsreisen aufgrund nautischer, ozeanographischer und meteorologischer Informationen sein. Neben praktischer Unterstützung der Reeder sollte auch – soweit für die Schifffahrt notwendig – wissenschaftliche Arbeit geleistet werden. Der Sitz sollte Hamburg sein. Die Außenstelle Bremerhaven, die die wichtigste Außenstelle der Norddeutschen Seewarte werden sollte, finanzierte die Stadt Bremen.

Nur wenige Wochen später, am 1. Januar 1868, nahm die Norddeutsche Seewarte ihren Betrieb auf. Sowohl die Verarbeitung der nautischen, ozeanographischen und meteorologischen Beobachtungen als auch der Vergleich der Ergebnisse von Instrumenten auf den Schiffen und Instrumenten in der Norddeutschen Seewarte gehörten zu den Maßnahmen, mit denen die Sicherheit und Leichtigkeit der Seeschifffahrt verbessert werden sollten.

Segelanweisung und Seekarten für die Navigation

Ein wichtiges Instrument dabei war die Segelanweisung. In diese auf Kapitän und Schiff zugeschnittenen Routenvorschläge integrierte von Freeden die nautischen, ozeanographischen und meteorologischen Daten, die ihm standardisiert von Schiffen im internationalen Verkehr übergeben wurden, die speziellen Erfahrungen des Kapitäns und die Eigenheiten des Schiffes. Seekarten, die das Hydrographische Bureau beim Marineministerium seit 1861 herausgab, unterstützten die Fahrten. Die rund 850 Segelanweisungen, die von

Freeden zwischen 1868 und 1875 schrieb, reduzierte die Reisezeit der Schiffe bei der Ausfahrt um rund sieben Tage, bei der Heimreise um rund vier Tage.

Heute haben die Seekarten die Segelanweisungen obsolet gemacht. Nautische, ozeanographische und meteorologische Daten finden in hoher Aktualität Eingang in die heute vorwiegend genutzten Elektronischen Seekarten und in die Seebücher.

Die Norddeutsche Seewarte sollte – so das Ziel von Freedens – auch ein Ort werden, in dem die Kapitäne ihre Erkenntnisse und Erfahrungen austauschen konnten. Im Jahr des Betriebsbeginns der Norddeutschen Seewarte entstanden daher auf seine Initiative der Deutsche Nautische Verein und der Nautische Verein zu Hamburg, gegründet an dem Standort, an dem heute das BSH in Hamburg seinen Sitz hat. Bereits 1867 war von Freeden an der Gründung des Germanischen Lloyds in Hamburg beteiligt.

Deutsches Reich und gemeinsame Flagge – eine maritime Behörde entsteht

Die Gründung des Deutschen Reiches 1871 und die Einigung auf eine Flagge legten die Basis für die Einrichtung einer zentralen maritimen Behörde. 1872 wurde die Norddeutsche Seewarte mit Billigung des Reichstags in Deutsche Seewarte umbenannt. Drei Jahre später – 1875 – entstand das »Reichsinstitut Deutsche Seewarte«. Die vormals private Einrichtung Norddeutsche Seewarte wurde als »Abteilung Schifffahrt« eingegliedert. Deutschland hatte seine zentrale maritime Behörde.

Ab 1876 entwickelte sie sich mit Georg von Neumayer als erstem Direktor zu einer international führenden Institution der maritimen Verwaltung, der Meeresforschung und der maritimen Meteo-

neuartigen Forschungs- und Spezialschiffe. Seit ihrer Existenz hat die Behörde, die im Dienst für Schifffahrt und Meer steht, die Schiffe bei der täglichen Arbeit im Blick.

Autor

Thomas Dehling leitet die Abteilung Nautische Hydrographie am BSH und den Dienstsitz Rostock.

thomas.dehling@bsh.de



Oben: Die Norddeutsche Seewarte im Seemannshaus (heute Hotel Hafen Hamburg)
Unten: Das BSH oberhalb der Landungsbrücken

rologie. Sie wurde Zentralanstalt zur Förderung der maritimen Meteorologie und Zentralstelle für ausübende Wetterkunde, Küstenmeteorologie und Sturmwarnungswesen in Deutschland – die Vorläuferin des Seewetteramtes.

An nahezu allen ozeanographischen Forschungsfahrten nahmen Mitarbeiter der Deutschen Seewarte in maßgeblicher Funktion teil. Aus der Deutschen Seewarte heraus wurde die Gründung des Lehrstuhls für Meereskunde an der Universität Hamburg initiiert und vorangetrieben. Die Lehre führten vor allem Mitarbeiter der Deutschen Seewarte durch. Den Kieler Lehrstuhl für Meereskunde übernahm ebenfalls ein Wissenschaftler aus Hamburg. Auch die Polarforschung wurde im Wesentlichen von der Deutschen Seewarte gefördert und unterstützt.

Über die Jahre war aus dem Ein-Mann-Betrieb Norddeutsche Seewarte eine Einrichtung mit umfassenden Aufgaben geworden, die einen neuen Standort benötigte. Er entstand auf dem Hamburger Stintfang ebenfalls oberhalb der Landungsbrücken, als weithin sichtbares Symbol für die maritime Stärke Deutschlands. Mit der Eröffnung des Gebäudes 1881 organisierte Georg von Neumayer die wohl erste Industrieausstellung für nautische Instrumente in Deutschland. Wissenschaftliche und technische Instrumente zeigten den jeweiligen Stand der Technik und waren gleichzeitig eine Leistungsschau der deutschen maritimen Wirtschaft.

Die Sammlung nautisch-astronomischer und geodätischer Instrumente, die Prüfung von nautischen Instrumenten wie unter anderem Sextanten, Kompass, Barometer und die Prüfung von Chronometern und Präzisionsuhren gehörten zu den Aufgaben der Deutschen Seewarte. Auch die

meereskundlichen Aufgaben nahmen zu. 1911 entstand die Abteilung für Ozeanographie.

Der Versailler Vertrag schrieb die Auslieferung der Kriegs- und Handelsflotte fest. Überseeische Schifffahrt mit deutschen Schiffen fand nicht mehr statt. Die Seewarte konzentrierte ihre Aufgaben auf die Gebiete von Nord- und Ostsee, Gezeitendienst, Zeitsignaldienst sowie Windstau- und Sturmflutwarndienst wurden neue Aufgaben der maritimen Behörde. 1929 verfügte Deutschland wieder über die viertgrößte Handelsflotte der Welt. Die Seewarte, die sich nach 1919 auf die Unterstützung der küstennahen Schifffahrt konzentriert hatte, dehnte ihre Unterstützung wieder auf die weltweit arbeitende deutsche Handelsflotte aus.

1912 arbeiteten 65 Beschäftigte in der Deutschen Seewarte. In Kriegszeiten stieg die Zahl der Beschäftigten auf über 400, zunehmend auch Frauen. Die Wochenarbeitszeit betrug 65 Stunden. Nach dem Ersten Weltkrieg dem Verkehrsministerium unterstellt, wurde sie ab 1934 zunehmend in den Dienst des Militärs gestellt.

Nach Zerstörung des Gebäudes der Deutschen Seewarte am Stintfang im April 1945 stellte die Deutsche Seewarte ihren Dienst ein. Die Behörde wurde dem Staat Hamburg als höhere zivile Behörde unterstellt, die Beschäftigten wurden aus dem Wehrdienst entlassen.

Das Deutsche Hydrographische Institut

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges kamen die maritimen Dienste zunächst zum Erliegen. Sehr schnell erkannten vor allem die britischen Behörden die Notwendigkeit, diese Dienste weiterzuführen. Im Sommer 1945 fassten sie deswegen die Aufgaben des Hydrographischen Dienstes der Kriegsmarine, des Marineobservatoriums und der Deutschen Seewarte zu einem »German Maritime Institute« zusammen, also zu einer »zivilen« Einrichtung, die später zum Deutschen Hydrographischen Institut (DHI) wurde, in dem die nautischen und ozeanographischen Aufgaben der Deutschen Seewarte aufgingen. Das DHI fasste sämtliche Aufgaben des Oberkommandos der Marine, das gesamte Seekartenwerk, den gesamten Nautischen Dienst, die Abteilung Seevermessung, das Marineobservatorium und die Seewarte in Hamburg organisatorisch zusammen. Damit entstand die Behörde, die Wilhelm von Freeden mit der Gründung der Norddeutschen Seewarte initiieren wollte: eine maritime Behörde, die alle staatlichen Funktionen der Nautik, der Hydrographie und der Ozeanographie unter einem organisatorischen Dach vereint.

Neue Aufgaben: Wracksuche, Seevermessung und Seekartenherstellung

Nahezu unmittelbar nach Kriegsende begannen die Briten mit der Wracksuche vor der deutschen Küste. Sehr schnell übernahmen die DHI-Schiffe *ATAIR* und *WEGA* diese Aufgabe von den Briten.

In den Jahren 1945 bis 1966 orteten sie 921 neue Wracks. 2860 Seemeilen suchten sie systematisch nach Unterwasserhindernissen ab, 1349 bekannte Wracks untersuchten sie auf ihre Lage und ihren Zustand.

Zum Vergleich: Heute legen die fünf BSH-Schiffe jährlich circa 12000 Kilometer mit Tiefenlotungen zurück. Dabei kontrollieren sie rund 3000 bekannte Unterwasserhindernisse, wobei sie auch bislang unbekannte Objekte entdecken. Außerdem wirken sie bei der Suche nach verlorener Ladung mit.

Zunächst verantwortete das DHI alle maritimen Aufgaben in den vier Sektoren Deutschlands. Ab 1948 regelte die ehemalige DDR die Erfüllung dieser Aufgaben in eigener Verantwortung. Es entstanden Seevermessungsämter, die zu einem Hydrographischen Institut zusammengefasst wurden, sowie der Seehydrographische Dienst der DDR. Die meereskundlichen Aufgaben übernahm das Institut für Meereskunde in Warnemünde.

Die meteorologischen Aufgaben der Deutschen Seewarte übernahm 1946 das Meteorologische Amt für Nordwestdeutschland, das 1952 in den neu gegründeten Deutschen Wetterdienst (DWD) überführt wurde. Das Seewetteramt Hamburg ist schwerpunktmäßig für maritim-meteorologische Dienstleistungen und Forschung zuständig. In der DDR wurde ebenfalls 1952 der Meteorologische (und Hydrologische) Dienst gegründet.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie entsteht

1990 führte der Bund die Aufgaben des DHI und des Bundesamtes für Schiffsvermessung unter

dem Dach der Rechtsnachfolgerin des DHI und neuen zentralen Bundesbehörde »Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie« zusammen und integrierte die Aufgaben zur Förderung der deutschen Handelsflotte und auf dem Gebiet des Flaggenrechts der Abteilung Seeverkehr des damaligen Bundesverkehrsministeriums in die Behörde.

Mit der Vollendung der Deutschen Einheit am 3. Oktober 1990 erhielt das BSH alle maritimen Aufgaben der ehemaligen DDR. Lediglich die zum BSH gehörenden meereskundlichen Aufgaben wurden beim Institut für Meereskunde belassen. Dessen Rechtsnachfolger Leibniz Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) nimmt bis heute diese Aufgaben im Auftrag des BSH wahr.

Rostock wurde am 1. Juli 1994 gleichberechtigter Dienstsitz des BSH. Die Hausleitung nimmt ihre Geschäfte gleichermaßen in Rostock und Hamburg wahr. Heute ist das BSH in Rostock das Zentrum der Nautischen Hydrographie in Deutschland.

Heute arbeiten rund 850 Menschen aus rund 100 unterschiedlichen Berufen im BSH. Seit 2017 ist die zentrale maritime Behörde in fünf Abteilungen strukturiert: Meereskunde, Nautische Hydrographie, Planung des Meeres, Seeschifffahrt und die zentrale Abteilung für alle internen Verwaltungsaufgaben. Datenbanken und Portale wie zum Beispiel das GeoSeaPortal, das Deutsche Ozeanographische Datenzentrum und die Nutzungskarten der Meere (Contis) betreibt das BSH. //

NEU

DHyG-Sonderpublikation Nr. 001

Patrick Goffinet:

Neue Bewertung der harmonischen Analyse
im Vergleich zur Darstellung der Ungleichheiten
am Beispiel der Deutschen Bucht
DHyG-Sonderpublikation Nr. 001
DOI: 10.23784/DHyG-SP_001

www.dhyg.de/index.php/hydrographische-nachrichten/sonderpublikationen

