

125 JAHRE DIENSTE FÜR SEESCHIFFFAHRT UND MEER

Von der Norddeutschen Seewarte
bis zum Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)*

VON PETER EHLERS

Ich beginne mit einem Zitat:

Es erscheint nicht minder durch die Wichtigkeit der Sache an sich als durch die Rücksicht auf Deutschlands maritime wie wissenschaftliche Stellung geboten, daß wir nicht länger hinter anderen Nationen weit zurückbleiben und ihnen das Verdienst und den Ruhm überlassen, die nautische Meteorologie zeitgemäß auszubilden. Allein man wird bei unbefangener Würdigung der Verhältnisse nicht verkennen, wie die Regierungskreise in Berlin schon so sehr in Anspruch genommen sind, als daß zu erwarten wäre, den hier in Rede stehenden Gegenstand sofort von ihnen gefördert zu sehen. Mit der Einrichtung eines Deutschen Nautischen Instituts aber noch länger zu warten, erscheint unstatthaft. Einleuchtend ist es, daß wenn durch die eigenen Bemühungen des norddeutschen Kaufmanns- und Seemannsstandes die Fundamente eines solchen Instituts gelegt worden sind, dann die Fortführung und Ausdehnung der Unternehmung durch angemessene staatliche Fürsorge umso sicherer und gedeiblicher sein muß.

Dieses Zitat stammt – sehr verkürzt – aus der »Anzeige betreffend die Einrichtung der Norddeutschen Seewarte«. Das war vor 125 Jahren und markiert den Beginn der Dienste für Seeschifffahrt und Meer in Deutschland.

Wie kommt es eigentlich, daß im maritimen Bereich plötzlich lauter 125jährige Jubiläen zu verzeichnen sind? Das gilt nicht nur für die Polarforschung, die in wichtigen Komponenten dem maritimen Bereich zuzurechnen und die lange Zeit mit der Seewarte eng verbunden gewesen ist. Das gilt auch für die Gründung Nautischer Vereine, vornehmlich des Deutschen Nautischen Vereins; das gilt für den Germanischen Lloyd und die Deutsche Gesellschaft zu Rettung Schiffbrüchiger, die in den vergangenen Jahren 125 Jahre alt geworden sind.

Ein wesentlicher Grund ist sicher in dem politischen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technisch-wissenschaftlichen Umfeld in Deutschland in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts zu finden. Einige wenige Stichworte mögen das skizzieren: das Ansteigen der Handelsströme als Folge der Industrialisierung; große Fortschritte in den Naturwissenschaften und der technischen Entwicklung, auch und gerade im Verkehrswesen; die wachsende Bedeutung des Nationalliberalismus, getragen von dem Wunsch, in Deutschland die Kleinstaaterie zu überwinden, aber zuweilen auch geprägt von Minderwertigkeitsgefühlen gegenüber anderen großen europäischen Nationen. Das alles begünstigte eine Aufbruchstimmung und stärkte das Bestreben, über die eigenen Grenzen hinaus größere Geltung in der Welt zu erlangen, was später im Imperialismus ausuferte. Diese zunehmende Orientierung nach draußen war die Grundlage für eine stärkere maritime Ausrichtung.

* Festvortrag, gehalten beim Nautischen Essen in Bremerhaven am 10. Oktober 1993

Auf diesem Nährboden, wie er sich auch in den Formulierungen in der eingangs zitierten Anzeige spiegelt, konnte die Norddeutsche Seewarte entstehen. Zusammen mit den Handelskammern Hamburg und Bremen und unterstützt durch 28 weitsichtige Hamburger und Bremer Reeder wurde sie durch Wilhelm von Freeden gegründet: einen der großen Männer seiner Zeit im maritimen Bereich, im Wesen geprägt durch seine ostfriesische Herkunft, ein Naturwissenschaftler, der Seefahrtsschullehrer in Elsfleth gewesen war und sein privates Vermögen dafür verwandte, um am 1. Januar 1868 im damaligen Seemannshaus in Hamburg die Norddeutsche Seewarte als maritim-meteorologisches Institut zu eröffnen.

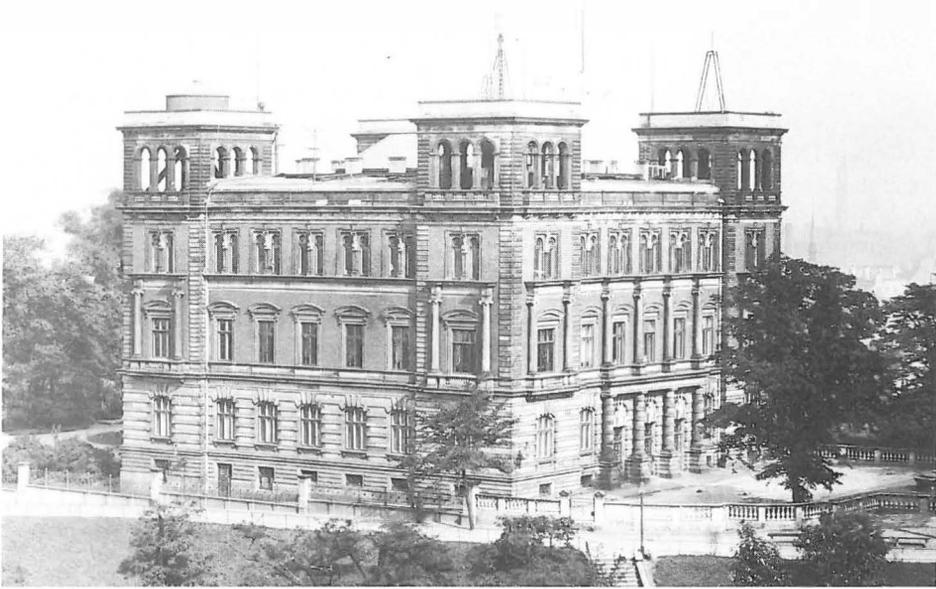


Wilhelm von Freeden, der Gründer der Norddeutschen Seewarte

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 Privatinstitut 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. 1875 wurde durch Reichsgesetz eine Reichsanstalt gleichen Namens geschaffen. Von Freeden, der nur Abteilungsleiter werden sollte, lehnte ab und verkaufte sein Institut an das Reich. Es wurde eine Abteilung der neuen staatlichen Deutschen Seewarte.

Weitere Abteilungen für Meteorologie, für nautische Instrumente und für Chronometerprüfungen kamen hinzu. Erster Leiter wurde Georg von Neumayer, Hydrograph der Admiralität, eine nicht minder markante Persönlichkeit, der seit langem, teilweise gemeinsam mit von Freeden, für die Schaffung eines solchen Instituts gestritten hatte. Neumayer führte die Deutsche Seewarte unter seiner 27jährigen Leitung zu immer größerer Blüte. Das fand 1881 seinen zeitbedingten Ausdruck auch in einem stattlichen Neubau, der den Elbhang oberhalb der Landungsbrücken in Hamburg prägte.

Schnell erreichte die Deutsche Seewarte eine führende Stelle in der Nautik, in der maritimen Meteorologie und in der Meereskunde. Es wäre schon reizvoll, die meereskundlichen Beobachtungsmethoden von damals mit den heutigen zu vergleichen. Was heute von automatischen Sensoren gemessen und über Satellit in »real time« direkt zum Computer in Hamburg gesendet wird, geschah damals per Flaschenpost: Standardisierte Berichte wurden mit Positionsangabe in einer Flasche über Bord geworfen. Zeit und Ort des Flaschenfundes ließen dann Rückschlüsse auf Meeresströmungen zu. Im Laufe der Zeit weiteten sich die Aufgaben erheblich aus. Das spiegelte sich auch darin wider, daß 1911 zusätzlich eine Abteilung für Ozeanographie gebildet wurde. Die Deutsche Seewarte wurde so zur Wiege der maritimen Verwaltung, der Meeresforschung und der 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. Von den vielen Männern und Frauen, die in der Seewarte gewirkt haben, nenne ich nur einige wenige:



Das im Zweiten Weltkrieg zerstörte Dienstgebäude der Deutschen Seewarte um 1900

- den großen Meteorologen Wladimir Köppen, dem die Einteilung der Erde in Klimazonen zu verdanken ist,
- den Geophysiker Alfred Wegener, der die Kontinentalverschiebungstheorie entwickelt hat und dessen große Leistungen nicht zuletzt dadurch gewürdigt werden, daß das Bremerhavener Institut für Polar- und Meeresforschung seinen Namen trägt,
- den Ozeanographen Arnold Schumacher, der mit Stereofotos vom Seegang eine Auswertung und Ausmessung der Wellen ermöglichte und damit am Beginn der heutigen Fernerkundung steht,
- den Ozeanographen Heinrich Rauschelbach, der die große mechanische Gezeitenrechenmaschine entwickelt hat, die heute als technisches Denkmal im Deutschen Museum in München steht und deren Leistungsfähigkeit inzwischen von jedem handelsüblichen Laptop erreicht wird,
- den Nautiker und Ingenieur Carl 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 Meeres-Umweltüberwachung gar nicht denkbar ist.

Sie alle und viele andere, die ungenannt bleiben, künden von der Aufgabenvielfalt und den großen Leistungen der Seewarte. Daß die Arbeit neben aller Sachorientierung durch die herrschenden politischen Strömungen – Imperialismus und später Nationalsozialismus – beeinflusst und geprägt wurde, darf schon aus Gründen der historischen Redlichkeit nicht verschwiegen werden.

Das Ende des Zweiten Weltkrieges bedeutete auch das Ende der Seewarte. An ihre Stelle trat das Deutsche Hydrographische Institut (DHI), gegründet am 12. Dezember 1945 durch Beschluß des Alliierten Kontrollrats – einer der wenigen Beschlüsse, die der Kon-

trollrat überhaupt zustande brachte –, zunächst zuständig für alle vier Besatzungszonen. Die meteorologischen Aufgaben wurden ausgliedert und dem Meteorologischen Amt für Nordwestdeutschland, dem heutigen Seewetteramt des Deutschen Wetterdienstes, übertragen. Das DHI übernahm zusätzlich die Aufgaben des Marincobservatoriums Wilhelmshaven und des bis dahin bei der Marine angesiedelten Hydrographischen Dienstes, der, wie man das damals nannte, auf diese Weise »zivilisiert« wurde.

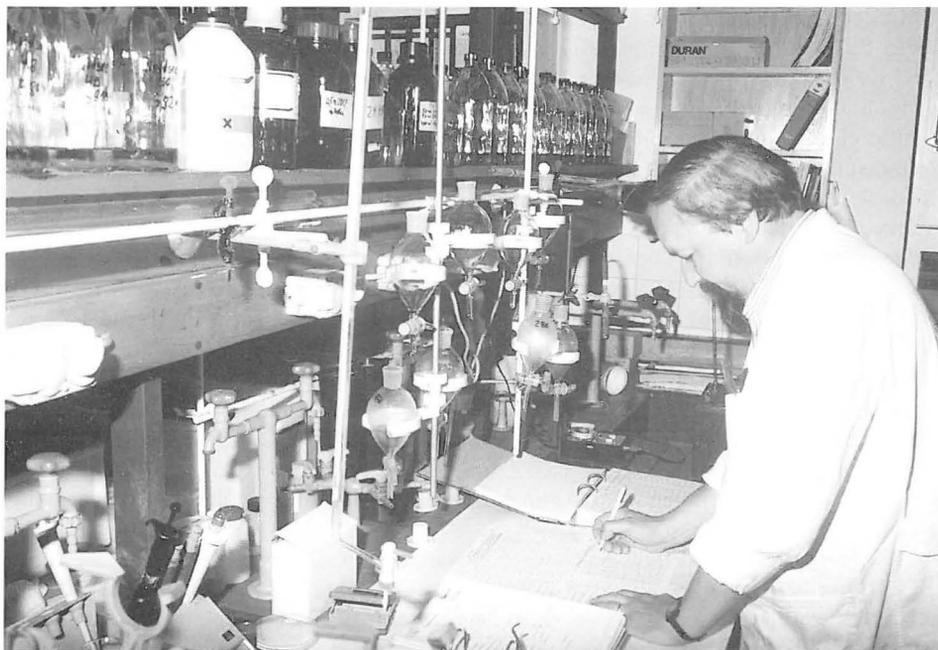
Mit dem DHI war es gelungen, die staatlichen nautischen, hydrographischen und ozeanographischen Aufgaben bei einer Institution zusammenzufassen. Als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr hatte es seinen Anteil am Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und an der Sicherung der Seefahrt. 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. So wurde das erste große deutsche Forschungsschiff der Nachkriegszeit, die METEOR, vom DHI bereedert.



Das BSH-Dienstgebäude mit dem Forschungsschiff GAUSS, dem Flaggschiff des BSH

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. So traten seit den 70er Jahren Aufgaben zum Schutz der Meeresumwelt immer stärker in den Vordergrund. Lange Zeit wurde dem DHI vor allem wegen seiner Erlaubnisse zur Abfallbeseitigung auf See, insbesondere der auch gerade in Bremerhaven nicht unbekanntenen Dünnsäureverklappung, öffentliche Aufmerksamkeit zuteil. Und wenn es dafür häufig gescholten wurde, so wird übersehen, daß es in dieser Zeit sehr zielstrebig und erfolgreich auf eine umweltpolitisch befriedigende Beendigung der Abfallbeseitigung hinarbeitete, die in Deutschland 1989 erreicht wurde und Vorbild für einen inzwischen fast weltweiten Stopp geworden ist.

Der nächste große Einschnitt erfolgte 1990. Das DHI wurde mit dem Bundesamt für Schiffsvermessung zum neuen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zusammengelegt. Dabei wurden auch verschiedene Aufgaben aus dem Bundesverkehrsministerium einbezogen. Ziel dieser Initiative des Deutschen Bundestags war es, eine zen-



Meerwasseranalysen im BSH-Labor

trale maritime Behörde mit möglichst weitreichenden Zuständigkeiten zu schaffen. Die Aufgaben umfassen die Förderung der deutschen Handelsflotte in gleicher Weise wie die Schiffsvermessung, Fragen der Schiffssicherheit, Seevermessung und Seekarten, Meeresumweltschutz und vielfältige meereskundliche Aktivitäten.



Prüfung nautischer Geräte

Mit der deutschen Einigung wenige Monate später erweiterte sich die Zuständigkeit des neuen BSH dann auf das größere Deutschland. Es knüpfte nun dort wieder an, wo das DHI als Vier-Zonen-Verwaltung einmal begonnen hatte.

Heute, 125 Jahre nach Gründung der Norddeutschen Seewarte, ist aus dem Ein-Mann-Institut eine Behörde mit 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern geworden, mit sieben Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffen, mit zwei Standorten in Hamburg und Rostock. Doch damit nicht genug: Auch das Bundesoberseeamt und sogar die Betriebskrankenkasse des Bundesverkehrsministeriums sind dem BSH verwaltungsmäßig zugeordnet. Die umfassenden Dienstleistungen für Schifffahrt und Meer im einzelnen zu schildern, würde den Rahmen sprengen. Einige wenige aktuelle Zahlen müssen reichen.

- 115 Mio. DM gewährt das BSH 1993 an Finanzbeiträgen für die deutsche Handelsflotte.
- 819 Schiffsvermessungen wurden 1992 durchgeführt.
- 450 Schiffe sind in das vom BSH geführte Internationale Seeschiffregister eingetragen.
- 83 Baumuster von nautischen Geräten wurden 1992 erstmals oder in geänderter Form zugelassen.
- Etwa 35 000 km Lotlinien werden von den BSH-Schiffen jährlich für die Seevermessung abgefahren.
- 1100 Seekarten und 70 Seebücher werden ständig aktualisiert und wöchentlich durch 250 Einzelberichtigungen in den Nachrichten für Seefahrer auf dem laufenden gehalten.
- Jährlich werden für die Meeresumweltüberwachung 10 000 Proben auf See genommen und in den BSH-Labors analysiert.
- Mehr als 4 Millionen meereskundliche Daten werden auf Forschungsfahrten, durch automatische Meßstationen in Nord- und Ostsee und durch für das BSH tätige Handelsschiffe jährlich gewonnen.
- Binnen weniger Minuten ist das BSH jederzeit in der Lage, mit seinen operationellen Rechenmodellen für Nord- und Ostsee im Falle eines Verschmutzungsunfalls die zu erwartende Verdriftung vorauszusagen.
- Sechsmal täglich werden Aufnahmen von Fernerkundungssatelliten gespeichert und ausgewertet.
- Datensätze von mehr als 38 000 Meßstationen stehen beim BSH im Deutschen Ozeanographischen Datenzentrum und in der Meeres-Umweltdatenbank zu Verfügung.
- 129 Bußgeldbescheide bis zu 15 000 DM sind 1992 wegen Zuwiderhandlung gegen Verschmutzungsverbote durch die Schifffahrt erteilt worden.
- An mehr als 50 Forschungs- und Entwicklungsprojekten wird gegenwärtig im BSH gearbeitet.
- Mit 130 000 Bänden gehört die BSH-Bibliothek zu einer der wenigen großen meereswissenschaftlichen Fachbibliotheken.
- In 25 internationalen Organisationen und Gremien arbeitet das BSH mit.

Viele andere Tätigkeiten müssen hier ungenannt bleiben. Doch schon diese wenigen Zahlen erhellen, in welchem großen Maße das BSH für die Schifffahrt – und weit darüber hinaus – tätig wird. Und das an einer Schnittstelle zwischen maritimer Fachverwaltung und Meereswissenschaft mit allen sich daraus ergebenden Problemen. Bei genauem Hinsehen findet sich in den Aufgaben im Kern das wieder, was Wilhelm von Freeden als Ziel seiner Initiative sah: die Förderung von Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Schifffahrt und damit im Zusammenhang die Verbesserung der Kenntnisse über die Meere. Wie die Entwicklung der vergangenen 125 Jahre zeigt, spielen diese Kenntnisse mittlerweile auch für andere Zwecke eine immer größere Rolle, sei es nun für die Fischerei, den Meeresbergbau, den Meeresumweltschutz, die Meerestechnik oder für Vorhaben der Meeresforschung.



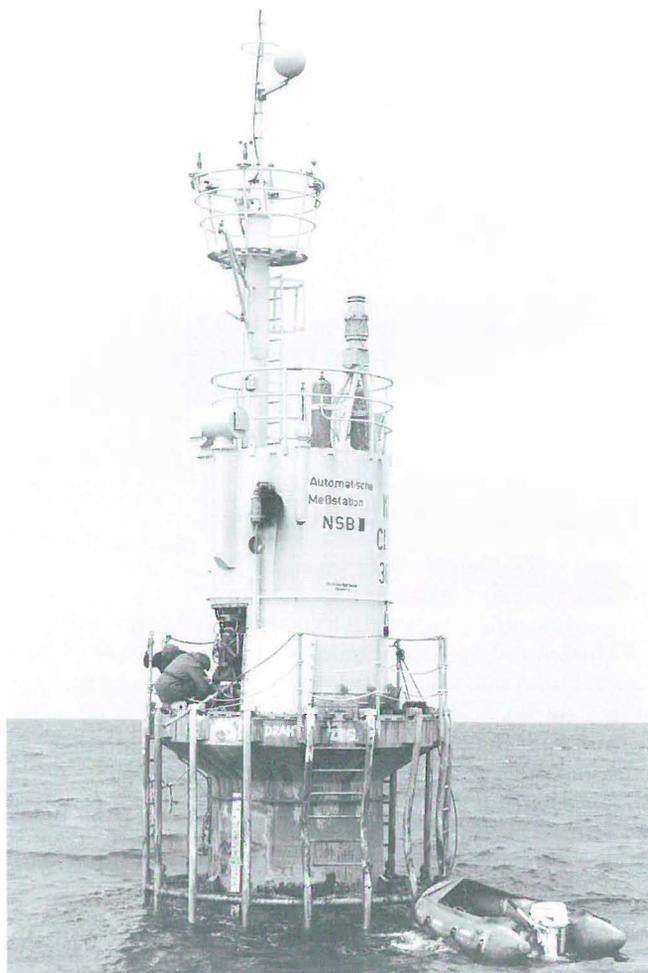
Die WEGA, das modernste Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff des BSH

Es wäre aber zu kurz gesprungen, die Schilderung auf die vergangenen 125 Jahre und die Gegenwart zu beschränken. Wichtiger und auch spannender ist, was die Zukunft bringen wird. Nun ist das ein weites Feld. Da könnte man an Parkinson denken und die Ausdehnung des Personalbestandes von 1 auf 1000. Man könnte an die vielen Institutionen denken, die sich mittlerweile im maritimen Bereich ausgebreitet haben und nicht immer so ganz koordiniert nebeneinander und miteinander wirken. Man könnte und müßte sicher an die Finanzsituation des Staates denken und das dringende Erfordernis, das Ausufern staatlicher Dienstleistungen zu vermeiden. Man könnte über die europäische Entwicklung nachdenken. Doch das alles ist eher administrativ gedacht. Im Vordergrund sollte die Frage stehen: Welche Bedeutung werden die maritimen Dienste in Zukunft haben?

Entscheidend ist: Die Menschheit steht am Beginn eines maritimen Zeitalters, ausgelöst nicht zuletzt durch das dramatische Anwachsen der Weltbevölkerung. Das Leben und das Überleben von Milliarden Menschen erfordert die Befriedigung nicht nur elementarer, sondern ständig steigender Lebensbedürfnisse bei gleichzeitiger Bewahrung der Umwelt. Menschliche Aktivitäten werden sich zwangsläufig viel stärker auf jene 70% der Oberfläche unseres Planeten ausdehnen, die von Wasser bedeckt sind. Ja, vielleicht wäre es viel richtiger, unseren Planeten nicht »Erde«, sondern »Meer« zu nennen. Wie auch immer, die Meere werden eine zunehmend wichtigere Rolle spielen, und das in vielfältiger Hinsicht:

Transporte über See werden für die Versorgung der Weltbevölkerung eine noch herausragendere Bedeutung erlangen. Damit einhergehend werden im Lichte der technischen Entwicklung die Anforderungen nicht nur an Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Verkehrsträgers Seeschiffahrt, sondern auch an die Sicherheit der Seefahrt und an den Schutz der Meeresumwelt steigen müssen. Hier zeichnet sich vieles ab, was neben anderen auch das BSH betrifft. Dazu gehören neue Navigations- und Schiffsführungssysteme, die unter dem Begriff »Elektronische Seekarte« in Gang gebracht werden. Dazu gehören auch bessere hydrographische Vorhersagedienste und anderes mehr.

Ungleich stärker als bisher wird die Menschheit auf die Nutzung der Meeresressourcen angewiesen sein. Die noch weitgehend auf dem Niveau der Jäger und Sammler betriebene Fischerei wird mehr und mehr in eine planmäßige Mariwirtschaft einmünden, ein Wort,



das erst ganz allmählich in Gebrauch kommt. Die Gewinnung von Rohstoffen aus dem Meer und dem Meeresuntergrund wird weiter zunehmen. Über kurz oder lang wird auch der Tiefseebergbau Realität werden. Neue, heute noch nicht konkretisierte Nutzungsmöglichkeiten werden hinzukommen. Die Energiegewinnung aus dem Meer wird, wenn nicht morgen, so in weiterer Zukunft ein Thema sein. Die verstärkte Nutzung der Meere führt zu neuen, zusätzlichen Bedrohungen für die Umwelt. Hier sind die technische und wissenschaftliche Intelligenz und der politische Wille gefordert, um vermeidbare und nicht vertretbare Belastungen der Meere auszuschließen. Klar ist: Die Meere dürfen nicht weiter als Müllkippe zur Lösung der noch wachsenden Abfall-, Abwasser- und Emissionsprobleme dienen.

Ganz besondere Bedeutung werden Fragen nach den Zusammenhängen zwischen Meer und Klima erhalten. Es geht dabei nicht nur darum, ob und in welcher Höhe infolge von Klimaveränderungen mit einem Anstieg des Meeresspiegels zu rechnen ist und welche Küstenschutzmaßnahmen zu treffen sind. Viel wichtiger ist, die Erkenntnisse über den Einfluß der Meere auf das Klima zu verbessern, um z.B. verlässlichere Aussagen über die klimatischen Auswirkungen des Anstiegs von Kohlendioxid zu machen.

Das alles wird zu zusätzlichen Aufgaben im maritimen Bereich führen. Ich sehe darin aber nicht nur eine Herausforderung für die maritime Verwaltung und Wissenschaft. Gefordert ist vielmehr insgesamt eine Neubewertung des Stellenwerts maritimer Angelegenheiten. Das eröffnet auch neue Möglichkeiten und Chancen für die maritime Industrie. Allerdings bin ich mir nicht sicher, ob das wirklich schon erkannt wird. Ich habe den Eindruck, daß in unserem Land, wenn ich einmal von dem unmittelbaren Küstenbereich absehe, die Bedeutung der Meere maßlos unterschätzt wird. Sie wird eigentlich nur durch Ferienromantik einerseits und Horrormeldungen über Meeresverschmutzungen andererseits geprägt. Wenn man z.B. bedenkt, daß wir wie in vielen anderen Ländern jedes Jahr den Weltschiffahrtstag begehen, sich das in Deutschland aber in einer Beflagung von einigen öffentlichen Gebäuden und ein paar kurzen Pressemeldungen erschöpft, werden Defizite offenkundig. Defizite, die wir, die wir uns dem maritimen Bereich verbunden fühlen, uns aber selbst zuzuschreiben haben, denn auch wir finden anscheinend nicht die Kraft, diesen Tag zu nutzen. Auch wir brauchen wieder etwas von jener maritimen Aufbruchstimmung wie vor 125 Jahren.

Losgelöst von allem Fachlichen, wird eine wesentliche Zukunftsaufgabe darin bestehen, für eine richtige Einschätzung der Bedeutung der Meere zu sorgen. Auch im Binnenland darf das Wort »maritim« nicht nur mit einer Hotelkette gleichen Namens assoziiert werden, sondern sollte das Wort des Thales von Milet in Erinnerung rufen, das ich in der Nachdichtung von Goethe zitiere:

*Alles ist aus dem Meer entsprungen,
alles wird durch das Wasser erhalten,
Ozean, gönn uns dein ewiges Walten.*

125 years of service for ocean shipping and the sea. From Norddeutsche Seewarte to Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Summary

This article is concerned with the history of the Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) (Federal Office for Ocean Shipping and Hydrography), founded in 1868 by Wilhelm von Freeden as the Norddeutsche Seewarte (Northern German Hydrographic Office). With private capital and the support of twenty-eight shipowners of Hamburg and Bremen, Freeden opened this institute for maritime meteorology as a one-man operation in a former sailors' home. Through the analysis of nautical, oceanographic and meteorological observations he aimed to make ocean routes shorter and safer. His evaluations found expression in individual sailing directions which considerably reduced travelling times.

When Freeden received state aid in the early 1870s, the institute was newly designated as the Deutsche Seewarte (German Hydrographic Office). In 1875 it was sold to the empire and expanded by the addition of the Departments of Meteorology, Nautical Instruments and Chronometric Inspections. (The Department of Oceanography was added in 1911.) Georg von Neumayer, Hydrographer of the Admiralty, became the director of the new state institution, and both he and the Deutsche Seewarte had considerable influence on the exploration of polar regions. Further noted members of the office's staff included Alfred Wegener, Arnold Schumacher, Heinrich Rauschenbach, Carl Christian Koldewey and Kurt Kalle.

On December 12, 1945, according to a resolution of the Allied Control Council, the Deutsche Seewarte was replaced by the Deutsches Hydrographisches Institut (DHI) and its meteorological functions were eliminated.

As an institution of the Bundesministerium für Verkehr (Federal Ministry of Transport), the DHI played a significant role in the rehabilitation of Germany's mercantile fleet. From the 1970s on, it also assumed tasks in the protection of the marine environment. In 1990 the DHI and the Bundesamt für Schiffsvermessung (Federal Office for Ship Tonnage Measurement) were combined to form the Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, a centralized federal maritime authority with the wide sphere of responsibility. Today the BSH presides over a staff of 1,000 employees, seven wreck search vessels and research ships, and offices in Hamburg and Rostock.