

»Hydrographie ist so aufwendig, sie darf nicht nur für einen Zweck da sein«

Ein Wissenschaftsgespräch mit THOMAS DEHLING*

Als Leiter des Referats Seevermessung und Geodäsie am Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat Thomas Dehling einen Job, bei dem er viel unterwegs ist. Sein Engagement im Capacity Building führt ihn in entlegene Gegenden. Was das Reisen mit ihm macht, verrät er im HN-Interview. Außerdem erläutert er, weshalb Seekarten echt preiswert sind. Und natürlich steht er auch in seiner neuen Funktion als Erster Vorsitzender der DHyG Rede und Antwort.

* Das Interview mit Thomas Dehling führte Lars Schiller am 18. Mai auf der Fahrt von Rostock nach Hamburg.

DHyG | DHyG-Anerkannter Hydrograph | DHyG Student Excellence Award | BSH | Capacity Building | IHO IFHS | Wiederholungsmessungen | Seevermessungstechniker | Qualitätsmanagement

Seit wann sind Sie Mitglied in der DHyG?

Im Jahr 2000 bin ich dem Verein beigetreten.

Und schon bald waren Sie im Beirat aktiv.

Stimmt, 2004 bin ich in den Beirat gewählt worden. Und obwohl ich neu hinzugekommen bin, hat man mich gleich zum Vorsitzenden bestimmt. Ich war allerdings nur eine Wahlperiode lang im Beirat, denn bereits 2006 bin ich in den Vorstand gekommen. Davor habe ich eine Zeit lang im Arbeitskreis »Standardisierung« mitgearbeitet.

Was hat sich in der DHyG seit Ihrem Beitritt geändert?

Die DHyG hat sich in den Jahren wirklich grundlegend verändert. Man kann den damaligen Zustand kaum mit dem heutigen vergleichen. Heute machen ganz andere Dinge den Verein aus. Zwar haben wir mit den Hydrographentagen nach wie vor unsere Plattform, die es ermöglicht, sich über die einzelnen Bereiche hinweg miteinander auszutauschen. Aber die Hydrographentage haben heutzutage ein ganz anderes Format, sie sind viel besser organisiert. Und mit den *Hydrographischen Nachrichten* geben wir mittlerweile eine richtig professionelle Fachzeitschrift heraus. Auch bei der Nachwuchsförderung sind wir einen ganzen Schritt weiter, wenngleich wir bei der Nachwuchsgewinnung noch Potenzial haben.

2006 fand im Vorstand ein echter Generationenwechsel statt. Mein Eindruck ist, dass die Zusammenarbeit im Vorstand seither viel freundschaftlicher und kooperativer ist. Als ich noch

im Beirat war, ging es im Vorstand schon mal sehr kontrovers zu.

Zu Beginn unserer Amtszeit mussten Holger Klindt und ich vieles aufarbeiten. Wir mussten zunächst die Satzung anpassen, weil uns das Amtsgericht mehrfach ermahnt hatte, doch bitte satzungskonform zu handeln. Heute läuft das alles in geregelteren Bahnen.

Welche Akzente wollen Sie denn fortan setzen? Wo sehen Sie die Schwerpunkte Ihrer Arbeit?

Wir bauen heute auf einem guten Fundament auf. Wichtig ist, noch mehr für den Nachwuchs zu tun. Außerdem müssen wir erklären, welche Bedeutung die Hydrographie als Basiswissenschaft für viele andere Zwecke hat. Nicht nur der Öffentlichkeit müssen wir zeigen, was wir machen und warum wir es machen. Auch der Fachwelt, allen Institutionen, die mit Gewässern zu tun haben, müssen wir aufzeigen, welchen Nutzen die Hydrographie bringt.

Denken Sie daran, mit anderen zusammenzuarbeiten – so wie wir es mit der IFHS versuchen?

Ja, meine Idee ist schon, dass wir noch weitere Gremien, Vereine, Institute, Firmen, Behörden gewinnen, mit denen wir kooperieren können. Nicht nur die, mit denen wir klassischerweise zusammenarbeiten, wie die Vereine, die die Bremer Erklärung unterzeichnet haben. Auch darüber hinaus muss noch etwas möglich sein.

Die weltumspannende Zusammenarbeit mit der IFHS ist vom Prinzip her eine gute Sache, sie gestaltet sich allerdings viel schwieriger als gedacht. Ich sehe zu wenig Output für das, was wir an Engagement, aber auch finanziell reinstecken. Die IFHS ist auch nicht wirklich ein Weltverband, weil die panamerikanische Gesellschaft völlig unabhängig agiert. Daher muss man fragen, wie man in Zukunft vernünftig kooperieren kann. Das muss aus meiner Sicht nicht zwingend ein offizieller Verein sein, das kann auch eine lose Verbindung sein. Wichtig ist, dass man eine gemeinsame Sprache nach außen findet, sich zu wichtigen strategischen Themen gemeinsam äußert. Auf jeden Fall müssen wir von der IHO und von der Industrie besser wahrgenommen werden.

Wichtig ist mir, dass es weiterhin Veranstaltungen wie die HYDRO 2016 in Rostock gibt, bei denen die Fachwelt zusammenkommt. Aber solche Veranstaltungen müssen nicht zwingend unter einem Vereinsdach organisiert sein.

Die letzten beiden Ersten Vorsitzenden waren beide ziemlich genau zehn Jahre im Amt. Nehmen wir mal an, auch Sie wären so lange im Amt, was wird sich nach zehn Jahren alles geändert haben?

»Die Meere werden in den nächsten Jahre an Bedeutung gewinnen. So werden automatisch alle Gewässerthemen sichtbarer werden. Deutschland wird nicht mehr »mit dem Rücken zum Meer« stehen. Stattdessen werden wir uns dem Meer weiter zuwenden.«

Thomas Dehling



Mal abgesehen davon, ob ich das wirklich zehn Jahre machen soll, hoffe ich, dass die DHyG im Jahr 2027 für die Öffentlichkeit sichtbarer ist. Ich bin aber auch zuversichtlich, dass das so kommt. Gar nicht, weil wir demnächst alles so viel besser machen, sondern weil die Meere in den nächsten Jahren so viel an Bedeutung gewinnen werden. So werden automatisch alle Gewässerthemen sichtbarer werden. Deutschland wird nicht mehr »mit dem Rücken zum Meer« stehen, wie das Bismarck mal gesagt haben soll. Stattdessen werden wir uns dem Meer weiter zuwenden. Und daher glaube ich, dass die Hydrographie eine gute Chance hat, bekannter zu sein. Als DHyG müssen wir daran mitwirken.

[Sie haben die Nachwuchsarbeit angesprochen. Wie kümmert sich die DHyG um den Nachwuchs?](#)

Die Beiratsmitglieder haben eine Präsentation erstellt, mit der sie Studenten, aber auch Schülern die Hydrographie näherbringen wollen. Vor allem wollen wir an Hochschulen gehen, die in ihren Vorlesungen auch hydrographische Inhalte vermitteln. Mit solchen Aktionen machen wir auf die Hydrographie aufmerksam und werden, auch im Binnenland, etwas sichtbarer.

Wer Hydrographie schon kennt, kann als Student kostenfrei Mitglied in der DHyG werden. Außerdem fördern wir den Nachwuchs, indem wir ihm die Teilnahme an Veranstaltungen ermöglichen. Wir unterstützen finanziell in Form von Reisekostenzuschüssen zu Konferenzen. Und wir binden die Studierenden beim Hydrographentag ein.

Seit 2014 vergeben wir den DHyG Student Excellence Award, mit dem wir herausgehobene Studienarbeiten prämiieren. Der Gewinner bekommt immerhin 500 Euro und er darf beim Hydrographentag vortragen. Außerdem hat er die Chance, beim IFHS Student Award für Deutschland anzutreten, wo man noch sehr viel mehr Preisgeld gewinnen kann. Wobei es bei diesen Preisen gar nicht so sehr um das Finanzielle geht, sondern viel mehr um die Anerkennung.

[Wie sehen Sie die Entwicklung beim »DHyG-Anerkannten Hydrographen«?](#)

Dieses Siegel ist eine wirklich gute Sache, von der leider nur sehr wenige bisher Gebrauch gemacht haben. Zurzeit haben nur diejenigen sich anerkennen lassen, die das Zertifikat für ihre Firma brauchen können. Dabei könnte das auch ein Freelancer gut gebrauchen, um seine Chancen zu erhöhen. In Einzelfällen wird bei Ausschreibungen danach gefragt. Aber wir müssen uns schon fragen, warum nicht mehr Leute die Anerkennung anstreben. Wahrscheinlich sind mit dem Zertifikat nicht genügend Werbeeffekte verbunden. Da müssen wir mehr tun, um die Wirkung zu verbessern.

International gibt es Entwicklungen, die zu einer persönlichen Zertifizierung hinführen. Bis vor Kurzem haben die IHO, die FIG und die ICA die Anerkennung gemäß der »Standards of Competence« nach Category A und B nur für Bildungseinrichtungen vergeben. Doch neuerdings erkennt man auch Einzelpersonen an. In Australien gibt es das

schon länger; in Frankreich und in Kanada gibt es Bestrebungen. Das wäre auch für Deutschland gut, nur müsste man das übergreifend machen. Hydrographie ist einfach international, da darf man die Wirkung eines deutschen Zertifikats nicht auf Deutschland begrenzen.

Wäre das eine Möglichkeit, mit der IFHS näher zusammenzukommen?

»Man kann noch so genau mit dem Fächerlot vermessen, wenn man die Veränderlichkeit des Bodens nicht berücksichtigt, verliert die Messung schnell an Wert«

Thomas Dehling

Ja, das wäre in der Tat ein interessantes Betätigungsfeld für die IFHS. Aber es gibt schon Player, die sich auf den Weg gemacht haben, ohne die IFHS zu berücksichtigen. Da müsste sich die IFHS beeilen.

Was und wo haben Sie studiert?

Ich habe Vermessungswesen an der Universität der Bundeswehr in Neubiberg bei München studiert. Ich habe eine Offizierslaufbahn absolviert. Geplant waren mal zwölf Jahre, doch ich bin aufgrund der damaligen Reduzierungswelle bereits nach zehneinhalb Jahren gegangen. Für mich passte das ganz gut. Meine letzte Verwendung als Hauptmann war in Mecklenburg-Vorpommern die Vermessungsunterstützung Ost – ein großes Projekt, das mir sehr gut gefallen hat. Mit 30 Mann bin ich durch das Land gereist, wobei ich Mecklenburg-Vorpommern sehr gut kennengelernt habe. Als dieses Projekt auslief, war das für mich der richtige Zeitpunkt zu gehen. Ich wollte kein Berufssoldat werden. Als junger Offizier fand ich die Kombination aus Führung, Erziehung und Ausbildung besonders reizvoll. Doch je länger man dabei ist – das habe ich bei meinem Vater erlebt, der selber eine Offizierslaufbahn als Berufssoldat gemacht hat –, desto weiter weg ist man von diesen Themen. Und deswegen wollte ich nicht bei der Bundeswehr bleiben. Stattdessen wollte ich gerne mehr Vermessung machen, denn die habe ich in der Truppe nicht wirklich angewendet.

Mit einem Studium bei der Bundeswehr ist der Weg zur Hydrographie nicht gerade vorgezeichnet. Wie kamen Sie zur Hydrographie?

Der Weg war in der Tat nicht vorgezeichnet, vor allem wenn man als Heeresoffizier arbeitet, statt bei der Marine. Letztlich war es ein glücklicher Zufall, wenn nicht sogar eine Aneinanderreihung glücklicher Zufälle. In jedem Fall bin ich keinen geradlinigen Weg gegangen.

Mich hat schon immer besonders die Ingenieurgeodäsie interessiert, die angewandte Geodäsie, wenn auch auf der Landseite. Doch als ich mein zweites Staatsexamen in diesem Bereich gemacht habe, gab es keine Stellen. Ich bin dann nach Berlin gegangen, wo ich ÖbVI werden wollte. Durch Bekannte von der Familie bekam ich die Information, dass am BSH die Stelle des Sachgebietsleiters für die Nordseevermessung frei wurde. Meine Frau hat mich überredet, mich zu bewerben. Ich war

mir erst gar nicht so sicher. Ich wusste nicht, ob Wracksuche das richtige wäre, auch wenn mich das Meer immer schon sehr gereizt hat und ich gerne an der See und auf dem Wasser bin. Zum Glück habe ich diesen Schritt gemacht und mich in die ganze neue Thematik eingearbeitet.

Sie haben gleich als Sachgebietsleiter begonnen?

Die Seevermessung im BSH ist so aufgeteilt, dass die Führungspositionen im höheren Dienst angesiedelt sind. Dies setzt ein universitäres Studium und in der Regel ein zweites Staatsexamen voraus. Die Sachbearbeitung wird von Ingenieuren und Technikern wahrgenommen.

Wie war denn dann Ihr weiterer Weg durchs BSH?

Das ging ganz schnell. Ich hatte im April 1998 angefangen, bereits im September 1999 wurde ich Referatsleiter, also Leiter der gesamten Seevermessung, weil mein Vorgänger, der Dr. Schiffner, in den Ruhestand gegangen ist. Auf die Stelle hatte ich mich beworben, wobei ich gar nicht unbedingt erwartet hatte, schon genommen zu werden. Ich war noch nicht so erfahren. Als ich die Stelle bekam, bin ich von Hamburg nach Rostock umgezogen. Seither mache ich das und mir ist nie langweilig geworden, wohl weil die Arbeit von heute nichts mit der von damals zu tun hatte. Heute mache ich ganz andere Sachen.

Welche denn?

Ich arbeite sehr viel mehr international. Zum Beispiel leite ich das Capacity Building Sub-Committee der IHO, bin viel in Regionalkommissionen aktiv, um die Seevermessung mit den Nachbarländern abzustimmen. Innerhalb des Referats am BSH habe ich die gesamte Seevermessung bestimmt schon dreimal umgekrempelt. Denn die Verfahren, die wir 1999 zur Seevermessung verwendet haben, kann man mit den heutigen Verfahren nicht vergleichen. Nicht nur die Technik hat sich weiterentwickelt, sondern wir haben auch unsere Produkte umgestellt und an die Kundenanforderungen angepasst. Seit vielen Jahren bin ich auch Vertreter des Abteilungsleiters, weswegen mir viele Aufgaben zukommen, die eigentlich über meinen Verantwortungsbereich hinausgehen.

Ein Karriere im Amt ist nicht planbar, oder?

Ein gerader Weg lässt sich nicht gehen. Niemand kann damit rechnen, in Bälde das zu tun, was ich heute mache. Denn es gibt nur diese eine Stelle, und die zu kriegen ist nicht planbar. Man braucht Glück. Und manchmal hilft der Zufall weiter.

Heute reisen Sie von Rostock nach Hamburg, am Abend geht es wieder zurück. Gehört dieses Unterwegssein zu einem typischen Arbeitstag?

Ich bin schon relativ viel unterwegs. Zumindest gibt es Phasen, in denen ich recht viel reise. Aber es gibt auch den ganz normalen Büroarbeitstag, der in der Regel von Besprechungen dominiert ist. An den Tagen, an denen ich länger unterwegs bin, nutze ich die Transferzeiten meist, um Dinge vorzubereiten und auch um den Kopf freizubekommen. Manchmal fallen mir auf Autofahrten Dinge ein, auf die ich im Tagesalltag nicht kommen würde.

Bisher erschienen:

Horst Hecht (HN 82),
 Holger Klindt (HN 83),
 Joachim Behrens (HN 84),
 Bernd Jeuken (HN 85),
 Hans Werner Schenke (HN 86),
 Wilhelm Weinrebe (HN 87),
 William Heaps (HN 88),
 Christian Maushake (HN 89),
 Monika Breuch-Moritz (HN 90),
 Dietmar Grünreich (HN 91),
 Peter Gimpel (HN 92),
 Jörg Schimmler (HN 93),
 Delf Egge (HN 94),
 Gunther Braun (HN 95),
 Siegfried Fahrentholz (HN 96),
 Gunther Braun, Delf Egge, Ingo Harre, Horst Hecht, Wolftram Kirchner und Hans-Friedrich Neumann (HN 97),
 Werner und Andres Nicola (HN 98),
 Sören Themann (HN 99),
 Peter Ehlers (HN 100),
 Rob van Ree (HN 101),
 DHyG-Beirat (HN 102),
 Walter Offenborn (HN 103),
 Jens Schneider von Deimling (HN 104),
 Mathias Jonas (HN 105),
 Jürgen Peregovits (HN 106)

Was an Ihrer Stelle mögen Sie ganz besonders?

Die große Abwechslung. Mal kümmere ich mich um die Einsatzplanung für die Schiffe und die Kooperation mit den Besatzungen. (Leider schaffe ich es nur selten, selbst einen Törn mitzufahren.) Dann geht es um die Produktentwicklung, wir überlegen, was wir aus unseren Daten machen können. Außerdem beschäftige ich mich damit, teilweise in Kooperation mit anderen, über Grenzen hinweg, wie wir aus den hydrographischen Daten mehr Mehrwert gewinnen können. Diese Kooperationen sind sehr fruchtbar, gerade mit den Ostseeanrainern. Bei der Vereinheitlichung der Standards für die Seevermessungsaufgaben in der Ostsee konnte ich maßgeblich mitwirken. Und dann geht es mir noch um das wichtige Thema der Wiederholung von Vermessungen.

Da spielt wahrscheinlich die Veränderlichkeit über die Zeit eine Rolle.

Ganz genau. Doch regelmäßige Wiederholungsmessungen sind nicht bei allen Hydrographischen Diensten üblich. Man kann noch so genau vermessen – wenn man die Veränderlichkeit des Bodens nicht berücksichtigt, verliert das sehr schnell an Wert. Man muss schon überlegen, wann man das nächste Mal dasselbe Gebiet vermisst.

Ich vertrete da eine Meinung, die nicht in allen Ländern auf Zustimmung stößt. In der Nordsee machen wir ja noch relativ viel Vertikallotung; das ist in Zeiten des Fächerlots ein bisschen anachronistisch. Dennoch ist es aus meiner Sicht wirtschaftlicher, die küstennahen Bereiche der Nordsee, wo die Sande sich sehr schnell verlagern, mit dem Vertikallot zu vermessen. Das geht einfach schneller. Natürlich ist es nicht flächendeckend, doch unsere erfahrenen Hydrographen können die Ergebnisse bewerten und die Strukturinformationen ergänzen. Auf diese Weise haben die Daten eine hohe Qualität und vor allem liegen sie rechtzeitig vor. Und im nächsten Jahr fahren wir wieder hin, um die Veränderungen zu dokumentieren. Dahingegen wäre die aufwendigere Vermessung mit einem Fächerlot zwar von höherer Genauigkeit und Auflösung, doch die Ergebnisse wären mit der nächsten Sturmflut wieder dahin.

Und auch in der Ostsee waren viele der Auffassung, das eine oder andere Gebiet mal ganz vermessen zu müssen. Nur haben sie sich keine Gedanken gemacht, wann sie das nächste Mal dorthin fahren können, zumal sie gar nicht wussten, ob Geld für eine weitere Vermessung bereitsteht. Wir dagegen haben einen richtigen Wiederholungsrhythmus festgelegt, den wir mit dem Ministerium abgestimmt haben.

Wie arbeitet das BSH mit anderen Behörden oder Einrichtungen zusammen?

Wir koordinieren unsere Arbeiten so, dass wir möglichst viel Synergien nutzen können. Die Kooperationen sind seit Jahren bewährt. Wir arbeiten eng mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zusammen. Die Wasser- und Schifffahrtsämter vermessen selber, wir nutzen die Daten, die

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nutzt unsere Daten. Auch mit den Küstenschutzämtern der Bundesländer arbeiten wir sehr eng zusammen, ebenso mit den archäologischen Landesämtern oder mit den Umweltschutzbehörden. Und auch mit der Bundeswehr: mit dem Marinekommando in Rostock gibt es eine gute Kooperation, und auch mit dem Zentrum für Geoinformation der Bundeswehr in Euskirchen. In vielen Ländern sind die Hydrographischen Dienste ja militärische Einrichtungen, auch in dieser Hinsicht sind unsere guten Beziehungen zur Bundeswehr hilfreich. Natürlich profitieren wir selbst auch davon, dass wir Informationen von der Marine bekommen, vor allem im Bereich der Wracksuche.

Wie läuft die Ausbildung zum Seevermessungstechniker am BSH ab?

Strenggenommen handelt es sich um eine Fortbildung. Fortgebildet wird nicht etwa der Vermessungstechniker auf See, vielmehr richtet sich das Angebot an seemännisches Personal – an Nautiker, nautische Offiziere, Deckspersonal, Taucher, Schiffsmechaniker ... Wer auf Vermessungsschiffen des BSH und der WSV unterwegs ist oder unterwegs sein soll, kann diese Qualifikation erlangen, um die Seevermessung sicher anwenden zu können.

Seit bald 60 Jahren bietet das BSH diese Fortbildung an, bei der ein breites Spektrum vermittelt wird. Sie dauert über zwei Winter, zwei mal drei Monate, insgesamt sechs Monate Vollzeit, und sie schließt mit einer Prüfung ab. Ich selbst war mal Lehrgangsführer für diese Fortbildung, inzwischen leite ich nur noch den Prüfungsausschuss. Ich wollte mich da nie ganz ausklinken, einfach weil mir das Bildungsthema wichtig ist. Das erdet einen und konfrontiert einen mit den Fragen der jungen Leute.

Das ist auch der Grund, weshalb Sie seit ein paar Jahren als Lehrbeauftragter an der HCU arbeiten?

Ja, dort unterrichtete ich Qualitätsmanagement in der Hydrographie. Das ist übrigens keineswegs nur trockene Theorie. Seit ich im BSH bin, begleitet mich das Thema. Mir hat es sehr geholfen, dass es bereits 1998, als ich in der Hydrographie anfang, am BSH ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem gab. Die Dokumentation hat mir sehr klar und strukturiert die Aufgaben nahegebracht. Mir wurde schnell klar, wie man arbeitet und Dinge steuert. Qualitätsmanagement ist, wenn man es richtig anwendet, ein sehr gutes Hilfsmittel.

Können Studierende ein Praktikum beim BSH machen? Wie müssen sie sich bewerben?

Wir bieten verschiedenste Praktikumsplätze an. Studenten können bei uns in Vollzeit über mehrere Wochen oder auch Monate die Arbeiten kennenlernen. Natürlich geht das auch im Rahmen

»Qualitätsmanagement in der Hydrographie ist keineswegs nur trockene Theorie. Wenn man es richtig anwendet, ist es ein sehr gutes Hilfsmittel. Die Dokumentation bringt einem klar und strukturiert die Aufgaben nahe«

Thomas Dehling

einer Bachelor- oder Masterarbeit. Man muss sich einfach nur bewerben. Eine E-Mail an mich oder, besser noch, an den wissenschaftlichen Leiter genügt. Entscheidend ist allerdings, rechtzeitig anzufordern. Einen Monat vorher ist zu kurzfristig. Wir müssen länger planen, um auch einen Einsatz an Bord ermöglichen zu können.

»Seekarten sind nicht teuer. Wir berücksichtigen nur den Aufwand für die eigentliche Herstellung der Karte, also für die kartographischen Arbeiten. Die eigentliche Seevermessung fließt in die Kalkulation gar nicht ein«

Thomas Dehling

Sie sind Vermessungsdirektor. Was verbirgt sich hinter der Bezeichnung?

Das ist eine Dienstbezeichnung, die man heute gar nicht mehr erlangen kann. Wenn heute jemand meine Aufgabe übernehmen würde, würde er Technischer Re-

gierungsdirektor werden. Da klingt Vermessungsdirektor doch viel besser. Es handelte sich um eine Laufbahn für Vermesser an einer Behörde, die es aber heutzutage in dieser Form nicht mehr gibt. Es fing mit dem Vermessungsrat an, dann folgte der Vermessungsoberrat, dann der Vermessungsdirektor. Das ist durchaus vergleichbar mit den Dienstgraden bei der Bundeswehr.

Um was genau geht es beim Capacity Building, das Sie bei der IHO vorantreiben?

Wir fördern weltweit die amtliche Hydrographie, insbesondere in den Regionen, in denen die Länder das nicht alleine können. Unsere Schwerpunktgebiete sind die Karibik, die Südsee und Afrika. Für diese strategische Aufgabe der IHO haben wir Geld, wir werben zusätzliche Gelder ein, versuchen stetig den Capacity-Building-Fond zu erweitern. Diese Gelder setzen wir ein, um Fortbildungen durchzuführen, zum Beispiel Kurzeinweisungen, einwöchige Kurse, bis hin zur Finanzierung eines kompletten Studiums für ausgewählte Studenten. Den Ländern, die noch keinen funktionierenden Hydrographischen Dienst haben, stattdessen wir Besuche ab, sogenannte High-Level-Visits, um denen die Bedeutung der hydrographischen Arbeit klarzumachen. Anschließend folgen technische Besuche, bei denen wir gucken, wo sie stehen und was sie im Detail brauchen. Unser Ansinnen ist, die Aktivitäten möglichst aus den Regionen heraus zu steuern. Dazu nutzen wir die Regionalkommissionen in der IHO, denn die Regionen wissen am besten, was dort besonders gefordert ist.

Können Sie denn alles fördern, was die Regionalkommissionen sich wünschen?

In meinem Sub-Committee sind rund 30 Leute. Jeder möchte natürlich sein Projekt durchbekommen. Doch so viel Gelder stehen uns nicht zur Verfügung. Deshalb müssen wir die Vorschläge bewerten, wir müssen priorisieren. Das ist zwar schwierig, aber gut, denn so setzen wir das Geld für die wirklich wichtigen Vorhaben ein.

Wie moderieren Sie das?

In meiner Leitungsfunktion obliegt mir die Verhandlungsführung. Da kann ich viel lernen. Es ist

wirklich spannend, mit den Persönlichkeiten aus den unterschiedlichen Kulturen auszukommen. Asiaten sind einfach anders als Südamerikaner – und das muss man in der persönlichen Verhandlung berücksichtigen. Ein Japaner ist zurückhaltender, bevor er etwas sagt, er äußert schon gar keine Kritik. Dahingegen sind zum Beispiel die US-Amerikaner völlig schmerzfrei. Diese Unterschiede bei den Wortäußerungen muss man berücksichtigen, man muss allen genug Freiraum geben. Gleichzeitig muss ich zusehen, dass ich mit dem Pensum durchkomme. Für dieses Organisationsgeschick wiederum sind ja wir Deutschen bekannt.

Wie viele Wochen im Jahr sind Sie mit diesen Capacity-Building-Aufgaben beschäftigt?

Dieses Sub-Committee zu leiten, ist relativ aufwendig. Von meiner Arbeitszeit gehen vielleicht drei Wochen für diese Aufgabe drauf. Die Aufgabe ist Teil meiner Diensttätigkeit am BSH, aber sie belastet mich nun nicht so sehr, dass andere Aufgaben darunter leiden würden. Aber ich muss zugeben, dass ich mit der normalen Arbeitszeit nicht auskomme. Mich reizt das Thema so sehr, dass ich einiges an Freizeit investiere. Ich bin keiner, der auf die Uhr guckt, um zu wissen, wann acht Stunden um sind.

Das ganze Reisen, der ein oder andere Umzug, was macht das mit Ihnen persönlich? Wie wirkt sich das auf die Familie aus?

Ich bin in meinem Leben 15-mal umgezogen, hatte schon in sieben Bundesländern meinen ersten Wohnsitz. Inzwischen sind wir in Rostock sesshaft geworden. Familiär war diese Umzieherei natürlich schwierig. Aber mir lag immer daran, wirklich umzuziehen statt zu pendeln und nur noch eine Wochenende zu führen. Umso wichtiger ist, dass man sich irgendwann settled. Ich war noch nie irgendwo so lange zu Hause wie in Rostock. Wir wollen auch nicht wieder weg. Wir haben Glück, meine Frau ist auch Vermesserin und hat ebenfalls gute Arbeit in Rostock gefunden. Ich könnte meinen Beruf nicht so ausüben, wenn sie mich nicht unterstützen würde. Auch in Bezug auf meine Reiseaktivitäten. Aber länger als zwei Wochen am Stück bin ich nicht weg.

Warum sind Seekarten so teuer?

Seekarten sind nicht teuer. Ich finde sie sogar ziemlich preiswert. Bei der Preisgestaltung berücksichtigen wir nur den Aufwand für die eigentliche Herstellung der Karte, also für die kartographischen Arbeiten. Die ganze Seevermessung fließt in die Kalkulation gar nicht ein. Wenn wir den Aufwand, den wir in die Seevermessung reinstecken, um die Seekarte herzustellen, mit berücksichtigen würden, könnte sich die Seekarte keiner mehr leisten. Selbst eine reiche Reederei würde das nicht bezahlen wollen. Ich denke, der Preis für eine Seekarte ist keineswegs zu hoch, er ist vielmehr angemessen. Und ein bisschen was muss die Karte ja auch kosten, denn etwas, das nichts kostet, ist auch nichts wert. Bei Elektronischen Seekarten sehe ich das

ähnlich, der Preis ist vielleicht etwas höher, dafür hat man aber auch mehr Möglichkeiten.

Bei der Hydrographie, so heißt es oft, gehe es um die Sicherheit der Schifffahrt – ist Hydrographie nicht noch viel mehr?

Ja, viel mehr! Die Aufgaben im BSH sind tatsächlich sehr stark auf die Sicherheit der Schifffahrt bezogen, was die Nautische Hydrographie betrifft oder auch die Herstellung der Seekarten. Und auch bei der Seevermessung, die ich mache, ist die Sicherheit der Schifffahrt ein wichtiges Thema. Aber insgesamt dient der Seevermessungsdienst, so wie er im Seeaufgabengesetz definiert ist, der Daseinsvorsorge. Wir wollen natürlich Sicherheit liefern – und durch diese Sicherheit erhöhen wir den Umweltschutz. Wenn die Wahrscheinlichkeit für Havarien sinkt, erhöht sich der Umweltschutz – ist natürlich schwer zu beziffern, wie viel das ist. Für den Meeresschutz, für den Schutz vorm Meer und für alle möglichen Nutzungen des Meeres braucht man hydrographische Informationen und insbesondere auch die Seevermessungsergebnisse. Ob es nun um Sturmflutereignisse geht, um Baumaßnahmen oder den Küstenschutz, Hydrographie geht weit über die Sicherheit der Schifffahrt hinaus.

Am BSH, das als Behörde ja Teil des Verkehrsministeriums ist, ist die Schifffahrt natürlich ein wesentlicher Aspekt. Aber Seevermessung ist so aufwendig, dass man sie nicht nur für einen Zweck machen darf.

Es wäre eine Verschwendung von Steuergeldern, wenn wir die hydrographischen Informationen nicht auch für andere Zwecke hergeben würden.

Wie ist das beim Capacity Building, zielt das noch hauptsächlich auf die Sicherheit der Schifffahrt ab?

Das wird kontrovers gesehen. Die Mehrheit der Hydrographischen Dienste betrachtet die Hydrographie viel breiter als nur zum Zweck der Navigation. Es gibt aber immer noch einige Länder, die das relativ eng sehen und die auch die Daten nicht gerne herausgeben, weil sie Sicherheitsbedenken haben. Die Mehrheit jedoch stellt inzwischen die Daten für alle möglichen Zwecke bereit. Sie wissen, dass wir ein viel breiteres Spektrum abdecken als nur die Sicherheit der Schifffahrt. Natürlich werden unsere Vermessungen nie für andere Spezialanwendungen ausreichen. Wenn jemand einen Windpark plant oder eine Pipeline legen will, dann muss er den Meeresboden noch einmal detaillierter vermessen. Aber die Basisinformationen, die wir zur Verfügung stellen, bieten ihm schon mal einen guten Überblick. Mit diesem Wissen kann er dann detaillierter nachsehen, vielleicht auch mit genaueren Methoden, vielleicht schaut er auch in den Meeresgrund rein.

Wie wird sich die Hydrographie entwickeln? Welche weiteren Felder wird es geben?

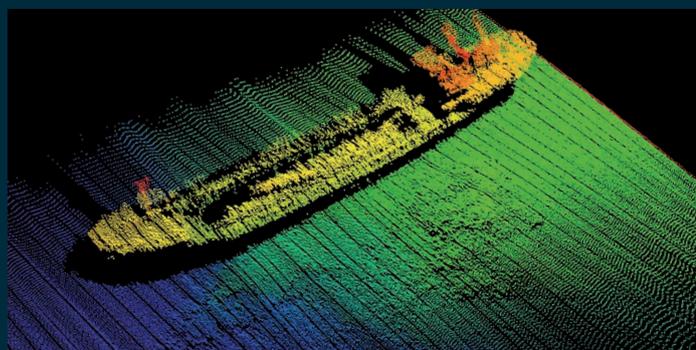
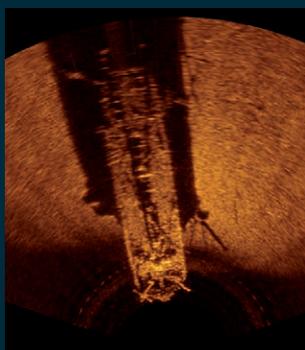
Die Sensorik wird sich weiterentwickeln. Bislang arbeiten wir mit hydroakustischen Verfahren, die

KONGSBERG M3

MULTIFUNKTIONALES FÄCHERECHLOT UND SONAR



KONGSBERG



- Bathymetrische 3D-Datensätze und hochauflösende Bilddaten
- Vorkonfigurierte Datenerfassungs- & Verarbeitungssoftware
- Konform mit IHO Anforderungen Special Order & 1A
- Schnelle und leichte Installation/Deinstallation
- Exzellentes Preis-/Leistungsverhältnis

Kongsberg Maritime GmbH
km.kongsberg.com

sind seit Langem bewährt, weit verbreitet und effizient. Aber neue optische Verfahren spielen eine immer größere Rolle. In abgelegenen Gebieten wertet man schon seit einiger Zeit Luftbilder aus. Auch die Laserbathymetrie und auch Laserverfahren unter Wasser werden in Zukunft mehr eingesetzt werden. Und die Plattformen, die autonomen Fahrzeuge werden sich weiterentwickeln.

»Hydrographie ist viel mehr als Sicherheit der Schifffahrt. Laut Seeaufgabengesetz dient der Seevermessungsdienst der Daseinsvorsorge.«

Thomas Dehling

Doch nicht nur die Technik wird die Hydrographie verändern, auch das Nutzungsspektrum wird sich erweitern. Wie ich schon ge-

sagt habe, wir werden das Meer noch stärker nutzen, wir werden es noch stärker schützen müssen. Dadurch steigt der Bedarf an hydrographischen Daten, und zwar nicht nur an der reinen Tiefeninformation.

Was macht einen guten Hydrographen aus?

Ein guter Hydrograph sollte Freude am Wasser haben. Er muss gerne an der See oder an den Seen sein. Das ist noch wichtiger als das technische Verständnis, das er selbstverständlich auch mitbringen muss. Er kann ruhig Seiteneinsteiger sein, wenn er genug technischen Sachverstand hat, wird er sich in die Technik einarbeiten können. Außerdem muss ein guter Hydrograph bereit sein, seine Verfahren zu hinterfragen, er muss überlegen, ob das noch gültig ist. Diese Eigenschaft gilt natürlich für viele Berufe. Um es als Metapher zu sagen: Wasser ist ständig in Bewegung, Hydrographie ist nicht an Grenzen gebunden, daher muss auch ein Hydrograph die Fähigkeit haben, über die Grenzen der eigenen Disziplin hinauszudenken, er darf nicht an Ländergrenzen hängenbleiben.

Das DHyG-Mitglied Mathias Jonas geht nach Monaco. Ihr Kommentar dazu.

Das ist ein großartiger Erfolg für die deutsche amtliche Hydrographie. In den fast 100 Jahren der Geschichte der IHO war noch kein Deutscher im Direktorium vertreten. Mathias Jonas wird nun als Generalsekretär an der Spitze stehen. Seine Wahl ist aber nicht nur aus deutscher Sicht ein Erfolg, sondern auch für die IHO ein wichtiger Schritt, um zukunftsfit zu werden. Ich wünsche ihm für seine neue Aufgabe alles Gute. Am BSH wird er uns fehlen, aber ich bin sicher, dass er enge Beziehungen zu Rostock, zum BSH und zu Deutschland halten wird.

Sie fahren viel mit dem Fahrrad. Steckt dahinter ein Umweltaspekt, ein Fitnessgedanke?

Radfahren ist mein sportlicher Ausgleich. Die Strecke zur Arbeit ist eigentlich viel zu kurz. Ich fahre sehr gerne mit dem Rad, sicherlich spielt auch der Umweltaspekt dabei eine Rolle, aber nicht vorrangig. Ich halte Radfahren für die effizienteste und angenehmste Art und Weise, sich fortzubewegen.

Welche Anekdote aus Ihrem Berufsleben eignet sich für eine Erzählung?

Bei der Wracksuche gibt es zuweilen ungewöhnliche Funde. Im Fehmarnsund hat die »Deneb« einmal einen Straßenbagger gefunden. Der muss da schon eine Weile gelegen haben, denn er war schon voller Pocken. Aber offenbar hat ihn niemand vermisst. Erst Jahre später haben wir festgestellt, dass dieser Straßenbagger in Ostholstein eingesetzt war und auf einer Schute nach Kiel zurückgeschleppt wurde. Als schwere See aufkam, ging der Bagger über Bord. Die Besatzung hat den Verlust erst bemerkt, als das Schiff in Kiel in der Förde war. Und dann war ihnen das wohl unangenehm oder sie wollten die Folgen vermeiden, jedenfalls haben sie keinem von der Geschichte erzählt. Daher lag der Bagger jahrelang im Sund, zum Glück an einer Stelle, die für die Schifffahrt unbedeutend war.

Bei einer anderen Vermessung haben wir mehrere Container auf dem Meeresgrund gefunden, deren Nummern unkenntlich gemacht waren. Warum? Weil sie voller Wodka waren. Es gibt also auch Dinge, die ganz absichtlich außenbords gehen.

In Erinnerung geblieben ist mir auch, wie hemdsärmelig in manchen Ländern Probleme gelöst werden. In Maputo habe ich gesehen, wie pragmatisch die Leute vorgegangen sind, als die Lothalterung nicht mehr funktionierte. Das haben die mit Bordmitteln gelöst, indem sie alles mit selbst gedrehten Seilen arretiert haben. In solchen Situationen zeigt sich, mit wie viel Fachverstand die Leute Lösungen finden. Man darf sie in ihrem Erfindungsreichtum und ihrem Verständnis nicht unterschätzen. Schwierig wird es erst dann, wenn die Technik zu kompliziert ist. Wenn man es mit einer Blackbox zu tun hat. Technik für Entwicklungsländer muss robust und darf nicht unnötig kompliziert sein.

Was würden Sie gerne besser können?

Ich würde gerne ein Musikinstrument spielen können. Ich bin sehr musikinteressiert, mag viele Musikrichtungen, aber ich kann leider überhaupt kein Instrument spielen. Das finde ich bedauerlich.

Was wissen Sie, ohne es beweisen zu können?

Wissen ist wichtig, gerade für Ingenieure und Naturwissenschaftler. Durch stetige Wissbegierde entwickeln wir uns weiter. Doch ich glaube zu wissen, dass die Menschheit nie allwissend sein wird. Die Weltformel werden wir nie entdecken. Unser Wissen nimmt zwar täglich zu, aber das Gefühl, insgesamt zu wenig zu wissen, wächst auch. Das ist paradox.

Eine Beobachtung bereitet mir Sorgen: Über ein paar Dinge auf der Welt weiß ich etwas, weil ich mich professionell damit beschäftige. Aber wenn ich im Fernsehen etwas über diese Dinge sehe oder in der Zeitung darüber lese, dann muss ich feststellen, wie viel eigentlich falsch oder ungenau dargestellt wird. Und wenn ich diese Beobachtung nun übertrage auf all das, wovon ich keine Ahnung habe, dann befürchte ich, dass wir alle viel zu viel von dem glauben, was mal gesagt oder geschrieben wurde. Dabei dürfte ein großer Teil ungenau oder sogar falsch dargestellt sein. 📌