

# HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

---

Article, Published Version

**Nicola, Werner; Nicola, Andres; Schiller, Lars**

**»Wir waren schon überall«**

Hydrographische Nachrichten

---

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/107989>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Nicola, Werner; Nicola, Andres; Schiller, Lars (2014): »Wir waren schon überall«. In: Hydrographische Nachrichten 98. Rostock: Deutsche Hydrographische Gesellschaft e.V.. S. 44-51. [https://www.dhyg.de/images/hn\\_ausgaben/HN098.pdf](https://www.dhyg.de/images/hn_ausgaben/HN098.pdf).

## Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



# »Wir waren schon überall«

Ein Wissenschaftsgespräch mit *Werner* und *Andres Nicola*\*

Bereits 1971 hat Werner Nicola seine erste Firma gegründet, die zunächst nur in der Landvermessung tätig war. Vor vierzig Jahren, 1974, kam es dann zur Gründung des Vermessungs- und Ingenieurbüros Werner Nicola, das sich ganz der Hydrographie verschrieben hat. Die vermehrten Auslandsaktivitäten führten Ende 1982 zur Gründung der unabhängigen Ingenieurgesellschaft Nicola Engineering GmbH. Seit 2009 ist Sohn Andres Nicola in der Geschäftsführung des Unternehmens. Der HN-Redaktion stehen die beiden Geschäftsführer Rede und Antwort.

Nicola Engineering | Binnengewässervermessung | »DHyG-Anerkannter Hydrograph« | HCU Category A | HOAI | Alstervermessung | Rheinvermessung | »Poseidon« | »Level-A« | Wetter

**Hydrographische Nachrichten:** Herr Nicola, eine Frage haben wir bisher noch bei jedem Wissenschaftsgespräch gestellt, sie lautet: Fühlen Sie sich als Hydrograph? Bei Ihnen erübrigt sich die Frage wohl. Seit 40 Jahren sind Sie als Hydrograph tätig. Die viel interessantere Frage ist daher: Wie sind Sie zur Hydrographie gekommen?

**Werner Nicola:** Ich war in Bremerhaven in einem Ingenieurbüro beschäftigt. Man hat mich auf eine Baustelle geschickt, das Großdock in Kiel, um dort mit einer ganz neuen automatischen hydrographischen Erfassungsanlage die Nassbaggerarbeiten vermessungstechnisch zu betreuen. Als ich da 1973 hin musste, hab ich erst einmal in mein Kolleg geschaut. Dadrin stand: »Bei der Seevermessung werden Echolote benutzt.« Mehr Informationen hatte ich nicht. Das war für mich der Einstieg – und meine Lehrzeit. Ich musste eine ganze Menge reinstecken, um das Ganze zu kapiern.

**HN:** »Als ich da hin musste«, sagten Sie, das »musste« lässt mich hellhörig werden.

**Werner Nicola:** Bis dahin war ich in Bremerhaven nur ganz am Rande mit Gewässervermessung beschäftigt. Ich hatte schon Baggergerüste in der Weser abgesteckt, aber eben mit terrestrischen Geräten und Methoden. Dass die ARGE, in der wir waren, plötzlich den Auftrag im Großdock bekommen hat, war überraschend. Und ohne mich großartig zu fragen, fiel das Los dann auf mich. Einer musste es halt machen.

**HN:** Aber das neue Umfeld am Wasser hat Ihnen dann doch gut gefallen.

**Werner Nicola:** Ja. Dadurch, dass ich in Bremerhaven geboren und aufgewachsen bin, hatte ich schon immer Kontakt mit dem Wasser. Vor allem aber war die Arbeit in Kiel total interessant. Hinzu kam, dass ich frei schalten und walten konnte. Ich hatte einen Ponton mit einem Schottelantrieb, da drauf haben wir eine Gartenbude gesetzt; sogar Blumenkästen, die an einer Seite angebracht waren, haben nicht gefehlt. Ich konnte mir alles selber einrichten. Und obwohl die Aufgabe sehr zeitintensiv war – teilweise haben wir, wie das auf Baustellen so üblich ist, Tag und Nacht gearbeitet –, hat die Arbeit mir sehr viel Spaß gemacht.

**HN:** Sie erzählten, dass Sie bei einem Ingenieurbüro in Bremerhaven beschäftigt waren, für das Sie in Kiel waren. Aber hatten Sie nicht schon seit 1971 Ihre eigene Firma?

**Werner Nicola:** Ja, die Firma »Wolfgardt – Nicola«. Die haben wir für ein Bauvorhaben in Stotel gegründet. Tagsüber habe ich für das Ingenieurbüro gearbeitet, nach Feierabend haben wir dann für unsere eigene Firma gearbeitet.

**HN:** Welche Berufsausbildung haben Sie?

**Werner Nicola:** Ich war Lehrling in Bremerhaven, danach bin ich nach Berlin gegangen. Das war so üblich, die Bremerhavener Vermessungstechniker sind alle zum Studium nach Berlin. Da war alles für uns vorbereitet, sogar die Unterkunft hat man uns besorgt. Am letzten Tag der Lehre habe ich meine Prüfung abgelegt, in der Nacht bin ich nach Berlin gefahren, und am nächsten Tag fing das Studium an.

Besser hätte es nicht organisiert sein können. Nur hatte man in Berlin halt nichts mit Hydrographie im Sinn.

**HN:** Ihre Ingenieure sind sowohl auf dem Land als auch auf dem Wasser tätig. Wie ist das gewichtet?

**Andres Nicola:** Vielleicht fünf Prozent des Umsatzes machen wir mit Landvermessung, mehr nicht. Und diese Arbeiten fallen meist bei Baustellen an, bei denen wir Böschungen bearbeiten, wo wir uns von beiden Seiten nähern, vom Land und vom Wasser aus.

**HN:** Die Landvermessung findet also vor allem im direkten Umfeld der Gewässer statt, Sie vermessen nicht nur die Gewässer, sondern auch die Küsten- und Uferbereiche?

**Werner Nicola:** Genauso ist es, wir machen beispielsweise Kajenaufmaße. Aber in der klassischen technischen Vermessung sind wir nicht direkt tätig.

**HN:** Welche Schwerpunkte haben Sie bei der hydrographischen Vermessung?

**Andres Nicola:** Wir vermessen überwiegend Flüsse, Seen und küstennahe Wasserbereiche, vor allem Häfen. Auf diese Gewässer sind wir mit unseren mobilen, kleineren Booten spezialisiert. Auf

\* Das Interview mit Werner und Andres Nicola führte Lars Schiller am 15. Mai 2014 in Halstenbek



den Offshore-Zug hingegen sind wir bislang noch nicht aufgesprungen.

**Werner Nicola:** Die Grenze ist Helgoland, bis dahin fahren wir noch mit. Mit gecharterten Schiffen kommen wir dann sogar noch etwas weiter raus, bis zur Sandbank 24 zum Beispiel, diesem Offshore-Feld an der Grenze zwischen Dänemark und Deutschland.

**HN:** Auch im Ausland sind Sie tätig. In den siebziger Jahren waren Sie viel in Nigeria, später dann in benachbarten europäischen Ländern, sogar in Kolumbien haben Sie vermessen. Täuscht es, oder haben Sie in den letzten Jahren das Auslandsgeschäft zurückgefahren? Warum?

**Werner Nicola:** Zwischen 1975 und 83 waren wir in der ganzen Welt tätig, einmal quer rüber, Kolumbien, Togo, Nigeria, Ägypten, auch in Abu Dhabi waren wir und dann haben wir auch noch den Tigris vermessen. Damals hatten wir zeitweise über vierzig Mitarbeiter, plus das seemännische Personal vor Ort. Mit den damals noch tätigen Nassbaggerfirmen – Bilfinger + Berger und Holzmann zum Beispiel – sind wir immer mit marschiert. In deren Schlepptau ließ es sich gut leben, die haben uns immer beauftragt. Später dann wurden die ganzen Nassbaggerfirmen verkauft. Aber kurz darauf, 1989/90, begann der große Run auf den Osten. Von da an waren wir viel in den neuen Bundesländern tätig.

**Andres Nicola:** Momentan sind wir mit den Aufträgen aus dem Inland gut ausgelastet. Wir beschränken uns zurzeit auf die angrenzenden Nachbarländer, die Niederlande, Dänemark, Österreich. Auch hier erhalten wir die Aufträge vor allem von den Baufirmen, die uns aus Deutschland kennen. Im Ausland sind wir also schon noch tätig, im europäischen Ausland, nicht aber auf anderen Kontinenten.

**Werner Nicola:** Kürzlich hatten wir noch eine Anfrage aus Nigeria. Aber da würde ich nicht mehr hinfahren, das ist einfach zu gefährlich. Das möchte ich meinen Mitarbeitern nicht zumuten.

**HN:** War das denn reizvoll im Ausland?

**Werner Nicola:** Das muss ich schon sagen, ja. Vor allem die ganze Vorbereitung und Logistik. Wenn ich allein daran denke, wie wir unsere Schiffe nach unten gebracht haben, teilweise mit Autotransportern, aber auch mal auf einem großen Seeschiff.

**HN:** Das Wort Hydrographie wird oft nur mit dem Meer assoziiert. Sie vermessen aber überwiegend Binnengewässer. Was ist das Besondere an der Binnengewässervermessung?

**Werner Nicola:** Der Unterschied besteht in der Größe der Boote, die sind eben nur sechs bis acht Meter lang. So lassen sie sich noch komfortabel mit einem Geländewagen und einem Trailer trans-

portieren. Innerhalb von acht Stunden sind wir in Deutschland überall.

**Andres Nicola:** Ein anderer Unterschied liegt darin, dass man bei der Flussvermessung unabhängig von der Tide arbeiten kann. An der Küste hingegen muss man aufgrund des Tide- oder Wettereinflusses schon häufiger mal den ganzen Wochenplan umschmeißen. Hinzu kommen die Bauten, die Brücken und Bühnenfelder in den Flüssen, oder das Verhalten von Kolken. Diese Fragestellungen sind schon sehr interessant, vor allem dann, wenn man auf den Plänen nach der Auswertung richtig etwas sehen kann.

**HN:** Sie vermessen in ganz Deutschland, in zahlreichen Häfen führen Sie Verkehrssicherungsmessungen durch. Gibt es ein Bundesland, in dem Sie noch nichts vermessen haben?

**Werner Nicola:** Gute Frage ... Ich glaube fast, wir waren schon überall. Es konzentriert sich natürlich auf den Norden, vielleicht zu 65 Prozent. Der Rest findet im Süden statt, wo wir sehr viele Kontrollmessungen durchführen, vor allem an Dückern.

**Andres Nicola:** Süden heißt, dass wir zum Beispiel den Rhein bis Mainz vermessen. Da sind wir in jedem Jahr für bestimmt zwei bis drei Wochen. Oft haben wir auch Permanentbaustellen, wo wir für Baufirmen dauerhaft ein Peilboot mit einem Ingenieur vor Ort haben. Zurzeit ist einer unserer Mitarbeiter an der Donau in Österreich, davor war jemand längere Zeit in Kopenhagen, die nächste Station wird an der Weser sein.

**HN:** Der Ingenieur ist dann die ganze Woche vor Ort?

**Andres Nicola:** Ja, oft bezieht ein Mitarbeiter eine Ferienwohnung, wo er unter der Woche lebt und

*»In den siebziger und achtziger Jahren ließ es sich im Schlepptau der Baggerfirmen gut leben. Danach begann der Run auf den Osten«*

Werner Nicola

Werner Nicola, 68



Foto: privat

arbeitet; der fährt dann nur am Wochenende nach Hause. Manchmal wechseln sich zwei Kollegen auch ab, dann bildet sich meist ein Zwei-Wochen-Rhythmus heraus.

**HN:** Wie finden die Mitarbeiter das?

**Andres Nicola:** Man muss dafür geboren sein. Das ist echt typbedingt. Ein Familienmensch mit Frau und Kindern ist sicherlich nicht so gerne zwei Wochen lang unterwegs. Andere Mitarbeiter haben richtig Spaß daran und gehen in ihrer Aufgabe auf, wenn sie die Verantwortung für das Boot und das Projekt übertragen bekommen.

**Werner Nicola:** Vermessung ist nun mal mit Außendienst verbunden!

**HN:** Wenn man an Gewässervermessung in Hamburg denkt, denkt man vor allem an die Elbe und den Hafen. Sie aber haben sogar die Alster – sowohl die Binnen- als auch die Außenalster – vermessen und sogar den Stadtparksee. Waren das besondere Projekte?

**Werner Nicola:** Die Alster vermessen wir alle fünf Jahre mit all ihren Zuflüssen. Bis hoch zur Schleuse in Ohlsdorf, auch die ganzen Kanäle, das ist so ein richtiges Spinnennetz. Bei einer Alstervermessung haben wir in der Mitte des Sees so eine Art Pfähle gefunden, die im Abstand von 70 Metern im Fünfeck angeordnet sind. Aber niemand weiß, was das ist. Vielleicht hängt es damit zusammen, dass die Alster im Krieg verbrettert worden ist. Wir warten noch darauf, dass die Behörde bei der nächsten Alsterräumung ein paar Taucher runterschickt.

**HN:** Bei der Vermessung eines Sees inmitten einer Großstadt gibt es sicherlich viele Zuschauer.

**Werner Nicola:** Die haben uns aber nicht wirklich wahrgenommen. Und so dicht kommen wir auch gar nicht ans Ufer, um angesprochen werden zu können.

**Andres Nicola:** Die Hamburger sind Schiffe gewohnt, die schauen da nicht hin. Und auch die Presse ist noch nicht auf uns aufmerksam geworden.

**HN:** Wie lange dauert es, das gesamte Alstergewässernetz aufzunehmen?

**Werner Nicola:** So vierzehn Tage brauchen wir dafür. Seitdem wir die Fächerecholote einsetzen geht das so schnell. Früher, als wir mit Einzelechloten unterwegs waren und teilweise noch Peilstangen eingesetzt haben, waren wir deutlich über einen Monat damit beschäftigt.

**HN:** Sie haben ganze sieben Messschiffe. Kommen die alle zum Einsatz? Auch gleichzeitig?

**Werner Nicola:** Die setzten wir je nach Aufgabenstellung ein. Aber alle sieben gleichzeitig bekommen wir nicht hin, so viel Mann haben wir nicht.

**Andres Nicola:** Zwei unserer Boote sind sehr universell einsetzbar, die erwirtschaften etwa 70 Prozent des Umsatzes.

**HN:** Ihr Team besteht zurzeit aus elf Personen. Wie ist die Aufgabenverteilung?

**Werner Nicola:** Im Prinzip machen alle alles. Jeder macht seine Messung und jeder macht seine Auswertung, völlig unabhängig vom Standort. Dann haben wir zwei Mitarbeiter fest im Büro, die rein für die Planung und Auswertung der Projekte zuständig sind. Hinzu kommt eine Mitarbeiterin für die Kalkulation und das Rechnungswesen.

**HN:** Dafür, dass nur ein kleiner Teil der Belegschaft im Büro arbeitet, ist das Platzangebot aber sehr großzügig.

**Andres Nicola:** Die Hälfte der Halle ist Stellfläche für die Boote. Jahrzehntlang mussten die Boote draußen stehen. Ich fand es immer erstrebenswert, eine Unterstellmöglichkeit zu haben. Vor zwei Jahren bot sich die Gelegenheit, hierher zu ziehen. Und einen Neubau entwirft man ja nicht für die Anzahl der Mitarbeiter, die man gerade hat, sondern man lässt etwas Luft nach oben.

**HN:** War der Platzaspekt der einzige Grund, weshalb Sie von Bönningstedt, wo rund 30 Jahre Ihr Firmensitz war, nach Halstenbek umgezogen sind?

**Werner Nicola:** Der Startschuss war letztlich, dass Andres bereit war, die Firma zu übernehmen. Noch ein paar Jahre zuvor hat er gesagt: »Ich würde das schon gerne machen, aber ohne die ganzen Sorgen.« Damals dachte ich schon darüber nach, die Firma zu verkaufen. Aber jetzt hat er sich doch entschlossen einzusteigen. Daraufhin wollten wir auch ein anständiges Firmengebäude hinstellen.

**Andres Nicola:** Es hatte schon seinen Grund, warum ich so lange gezögert habe, in die Firma einzusteigen. In den Ferienpraktika hat mein Vater mir immer die Landvermesserjobs gegeben. Das war nicht sonderlich spektakulär. Erst später kam ich auf die Schiffe. Für die Sensorik auf einem Schiff kann ich mich richtig begeistern. Außerdem braucht es manchmal etwas Zeit, bis es klick macht und man bereit ist, Verantwortung zu übernehmen.

**Werner Nicola:** Das war gerade zu dem Zeitpunkt, als der Bebauungsplan für das Grundstück hier in Halstenbek herauskam. Schon vor 25 Jahren hatte ich ein Auge auf diesen Bauplatz geworfen. Aber jetzt erst sollte es dazu kommen. Für mich ist der Standort optimal, weil ich direkt im Ort wohne. Nicht zuletzt hat die Firma in Halstenbek begonnen, hier waren wir zuerst, erst danach gingen wir nach Bönningstedt.

**HN:** Nachdem die Nachfolge geregelt ist, ziehen Sie sich mit 68 Jahren allmählich aus dem Geschäft zurück?

**Werner Nicola:** So ist es. Ab und an komme ich zu Besuch vorbei und hole mir meinen Kaffee ab. Auch kann ich durchaus noch ein wenig beraten. Und auch bei den großen Angeboten fragt man

*»Vermessung ist nun mal mit Außendienst verbunden«*

Werner Nicola



mich noch gerne, dort kann ich meine Erfahrung einbringen.

**Andres Nicola:** Momentan profitieren alle von der Situation. Zwar ist mein Vater seltener im Büro als vorher, er ist aber jederzeit abrufbereit, wenn wir ihn bei einem kniffligen Projekt brauchen oder Not am Mann ist. Natürlich kann er jederzeit rüber kommen und sich beschäftigen, wobei wir von seiner Anwesenheit immer profitieren.

**HN:** Während Sie als verantwortlicher Geschäftsführer wahrscheinlich eine 50-Stunden-Woche haben, sind Sie noch wie viele Stunden in der Firma?

**Werner Nicola:** Vielleicht so ungefähr 15 Stunden im Monat.

**Andres Nicola:** Die Prioritäten verschieben sich. Er kümmert sich um seinen Enkel und lässt sogar zu, dass in seinem Büro eine Modelleisenbahn aufgebaut wird.

**HN:** Angenommen, Sie stellen heute einen neuen Mitarbeiter ein, wie würde sein Tagesgeschäft aussehen?

**Werner Nicola:** Das ist eine einfache Frage, wir haben nämlich gerade jemanden eingestellt.

**Andres Nicola:** Noch schreibt er seine Masterarbeit an der HCU, ab August ist er dann bei uns. Sein Tagesgeschäft wird so aussehen, dass er sich am Vortag auf die Messung vorbereitet, er organisiert, wie er mit dem Schiff ins Wasser kommt, was genau gemacht werden muss, wer informiert werden muss. Am Messtag reist er morgens gemeinsam mit einem erfahrenen Kollegen an, zu zweit verbringen sie zwei bis vier Stunden mit Messungen auf dem Wasser, und am Nachmittag gehts wieder nach Hause. Sicherlich muss er auch mal zwei, drei Tage am Stück vermessen. Aber als Berufsanfänger erwartet ihn noch keine Permanentbaustelle. Im Innendienst bringen wir ihm in den ersten Monaten bei, wie *wir* auswerten und wie *wir* Pläne erstellen.

Nun haben wir glücklicherweise gerade jemanden gefunden, aber zurzeit ist es sehr schwierig, geeignetes Personal zu finden.

**Werner Nicola:** Von den 3000 Leuten, die Prof. Andree mal auf den Markt schmeißen wollte, haben wir noch nicht viel gesehen.

**HN:** Würden Sie auch einen reinen Vermessungsingenieur oder -techniker einstellen?

**Andres Nicola:** Das haben wir im letzten Jahr gerade gemacht, wir haben einen Vermessungstechniker eingestellt, der von Seevermessung gar nichts wusste. Den bilden wir jetzt nebenher aus. Aber das ist schon ein langer Prozess, bis der auf demselben Level ist wie ein ausgebildeter Hydrograph.

**Werner Nicola:** Zuerst statten wir jeden Mitarbeiter mit einem Sportbootführerschein aus. Jeder bei uns ist in der Lage, das Schiff in jeder Situation

und überall zu führen. Wenn er das kann, lernt er den Rest auch.

**HN:** Wie wichtig ist Ihnen bei der Einstellung neuer Mitarbeiter eine abgeschlossene Hydrographieausbildung nach Category A?

**Andres Nicola:** Das ist höchst wünschenswert. Schließlich ist es eine riesige Zeitersparnis, wenn wir nicht alles von Grund auf erklären müssen. Die Absolventen von der HCU bringen einfach das richtige Verständnis für die Aufgaben mit. Nach zwei, drei Monaten können wir sie alleine losschicken.

*»Category A ist höchst wünschenswert. Die Absolventen von der HCU bringen einfach das richtige Verständnis für die Aufgaben mit«*

Andres Nicola

**Werner Nicola:** Seit die Studenten an der HCU auch endlich die üblichen kommerziellen Auswerteprogramme kennenlernen, ist das noch besser geworden. Früher hatten sie ja nur ihre selbst programmierte Software für die Erfassung und Auswertung. Theoretisch waren die richtig fit. Aber die heutige Generation kann gleich loslegen, weil

sie die Programme, die wir nutzen, schon aus der Praxis kennt.

**HN:** Fehlt den Absolventen, die frisch von der Uni kommen, etwas? Kommen in der Ausbildung bestimmte Aspekte zu kurz? Welche Wünsche haben Sie an das Curriculum?

**Werner Nicola:** Ein Manko ist ganz generell die Massenberechnung, das können die einfach nicht. Dabei ist das eine ganz praxisrelevante Fragestellung, zum Beispiel am Deich, wo verschiedene Schichten aufgesetzt und miteinander verschnitten werden müssen. Damit tun die sich alle unheimlich schwer.

**Andres Nicola:** Das ist natürlich auch bei der Baggerei relevant. So ein Kubikmeter Schlamm hat seinen Preis. Wenn man sich da vertut, kommen ganz

Vater und Sohn,  
Werner und Andres Nicola



Foto: privat

schön hohe Summen zusammen. Ein Kollege sagt dann immer, eine Massenberechnung könne man eben nicht auf Knopfdruck machen. Da muss man doch nachdenken.

Ein ganz anderer Punkt ist die Rauheit auf einer Baustelle, da herrscht halt ein etwas anderer Ton vor. Das sollte man abkönnen. Ist wohl aber eher nichts, was man im Studium lernen kann.

**HN:** Sie bieten Praktikanten regelmäßig die Chance, erste Berufserfahrung zu sammeln. Was bewegt Sie dazu?

**Werner Nicola:** Irgendwie müssen wir ja für den Nachwuchs sorgen. In der Landvermessung gibt es die Lehre, etwas Vergleichbares gibt es bei uns nicht. Da bleibt nur das Praktikum. Und so stellen wir immer wieder Werkstudenten ein.

**Andres Nicola:** Wir versuchen, jedes Jahr einen Praktikanten zu beschäftigen; es ist immer davon abhängig, was wir gerade zu tun haben. Die Praktikanten von der HCU, die oft nur Englisch können, haben es manchmal schwer, weil auf den Baustellen halt nur Deutsch gesprochen wird. Vielleicht ändert sich die Einstellung der Bauleiter ja mal.

**HN:** Wie viele Absolventen der HCU bzw. der Vorgängereinrichtungen HAW und FH waren bei Ihnen eigentlich angestellt?

**Werner Nicola:** Von der aktuellen Belegschaft kommen fünf von der HCU. Aber wir haben in den letzten Jahren auch manchen Mitarbeiter verloren, an die HPA oder andere Büros. Insgesamt werden es so 15 bis 20 gewesen sein.

**HN:** Haben Sie eigentlich auch an der HCU studiert?

**Andres Nicola:** Ganz und gar nicht. Ich habe eine Ausbildung zum IT-Systemelektroniker bei Sie-

*»Von den 3000 Leuten, die Prof. Andree mal auf den Markt schmeißen wollte, haben wir noch nicht viel gesehen«*

Werner Nicola

mens gemacht. Danach habe ich ein Studium des Wirtschaftsingenieurwesens an der HAW Hamburg begonnen. Und dann bin ich quer hier in die Firma eingestiegen. Erst seitdem habe auch ich was mit Gewässervermessung zu tun.

**HN:** Vermessen Sie auch praktisch?

**Andres Nicola:** Zwei-, dreimal im Jahr fahre ich mit raus. Aber ich bin nicht der, der das Projekt leitet, sondern eher der Gehilfe. Ich schaue mir das Ganze an, begutachte den Zustand unserer Schiffe und der Ausrüstung. Die meiste Zeit verbringe ich im Büro.

**HN:** Sie haben vorhin ein Wort besonders betont. In

Bezug auf die neuen Mitarbeiter sagten Sie, Sie zeigen denen, wie *wir* – das »wir« war betont – auswerten und Pläne erstellen. Warum haben Sie das so betont? Machen Sie etwas anders?

**Andres Nicola:** Ich beschäftige mich nicht so sehr mit anderen Ingenieurbüros und kann daher gar nicht beurteilen, ob wir etwas anders machen. Aber es gibt genau einen Weg, wie wir das machen. Und ich möchte schon, dass jeder von uns gleich vorgeht. Auch dass das Erscheinungsbild immer gleich ist.

**HN:** Welche Projekte laufen gerade? Wer sind Ihre Auftraggeber?

**Werner Nicola:** Das geht querbeet, fängt bei der Bundesbehörde an, geht über die Landesbehörde, über Kommunen bis hin zu Privatleuten und die ganze Bauwirtschaft.

**Andres Nicola:** Die meisten Aufträge erhalten wir von Baufirmen und Energieversorgern. Auch Yachthäfen und gewerblich genutzte Häfen vermessen wir viel.

**Werner Nicola:** Eigentlich sollen diese Häfen ja zweimal im Jahr vermessen werden. Es gab da mal ein schönes Urteil ...

**Andres Nicola:** Gerade haben wir die Vermessung des Tegernsees abgeschlossen, wo wir die Erdgasleitung erforscht haben. Das nächste Großprojekt wird voraussichtlich an der Weser stattfinden. Da werden wir dann zwei Jahre lang ein Schiff mit Personal vor Ort haben.

**Werner Nicola:** Und dann haben wir noch viele kleinere Aufträge im Köcher. Nach einer Ausschreibung ist es ja in der Regel so, dass sich einer ärgert. Der fängt dann an zu klagen. Das geht hin und her, das haben wir jetzt schon ein paar mal gemacht ...

**Andres Nicola:** ... nee, wir haben das nicht gemacht!

**Werner Nicola:** Wir nicht, aber die Baufirmen, die uns beauftragen. Da vergeht immer Zeit. Nach anderthalb oder zwei Jahren geht es dann endlich los. Und dann kann es schon passieren, dass gleich mehrere Aufträge auf einmal reinkommen.

1973, bei der Vermessung des Großdocks in Kiel: Selbst die Blumenkästen fehlten nicht





Und schon sind wir wieder an der Grenze der Kapazität.

**Andres Nicola:** So sind halt die Spielregeln.

**HN:** Vorhin sprachen Sie die »Sorgen« an, die Ihren Sohn zögern ließen, das Geschäft zu übernehmen. Was muss ich mir vorstellen?

**Werner Nicola:** Zum Beispiel die Geschichte mit der Vermessung in Abu Dhabi, wo wir jahrelang auf unser Geld warten mussten. Im Endeffekt ist es plus minus null ausgegangen. Unser Auftraggeber, ein Baukonzern, hatte sich mit dem Prinzen von Abu Dhabi angelegt, hat ihn schlecht behandelt, ihn in einem minderwertigen Hotel auf der Reeperbahn untergebracht. Das haben wir danach alles zu spüren bekommen. Wir mussten wirklich mehrere Jahre um das Geld kämpfen.

**Andres Nicola:** Natürlich läuft eine Firma nicht immer hundertprozentig rund. Das habe ich als Jugendlerner schon manchmal mitbekommen. Und da habe ich mir schon Gedanken über die Verantwortung gemacht, die da auf einem lastet. Auch hat mich beschäftigt, dass man als Geschäftsführer ja nicht gerade um 16 Uhr den Stift fallen lässt und abschaltet. Ich erinnere mich daran, dass ich, als ich noch recht jung war, meinem Vater einen Zettel geschrieben habe, auf dem stand, dass sein Chefsein und die Firma vor der Haustür enden.

**HN:** Offenbar hat er sich manchmal Arbeit mit nach Hause gebracht. Wie gelingt Ihnen die Trennung zwischen Beruf und Familie?

**Andres Nicola:** Das ist schwer. Heutzutage ist man ja rund um die Uhr erreichbar. Manchmal erwische ich mich dabei, wie ich vorm Fernseher sitze und meine E-Mails durchlese. Aber wenn ich nach Hause komme, bringt mich mein zweijähriger Sohn erst einmal auf andere Gedanken.

**HN:** Haben Sie es irgendwann bereut, sich selbstständig gemacht zu haben?

**Werner Nicola:** Ich wollte schon immer selbstständig arbeiten – nur nicht so früh. Nach der Ausbildung wäre ich gerne für längere Zeit ins Ausland gegangen. Aber das habe ich nicht geschafft.

**HN:** Werden Ihre Leistungen eigentlich fair bezahlt? Herr Jeuken von Fugro OSAE meinte im Wissenschaftsgespräch vor fünf Jahren, die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) würde in der Branche nicht eingehalten (siehe HN 85). Ist das auch Ihre Erfahrung?

**Werner Nicola:** Das ist teilweise leider so. Wir haben Aufträge verloren, wo sie kräftig unterschießen. Dagegen kommt man bei seriöser Kalkulation nicht an. Und Kampfpreise machen wir nicht.

**Andres Nicola:** Das ist ein echtes Problem, wenn man sich die Gehaltsstrukturen anschaut und was man in der Branche verdienen kann. Ein Schülerpraktikant fragte einmal einen Kollegen, was man verdient. Und der Kollege antwortete: »Man muss für den Beruf geboren sein, reich wird man nicht.«

**Werner Nicola:** Wir sind ja jetzt im Prinzip aus der HOAI raus und können in den § 100 reingehen, der besagt, dass das Honorar für sonstige vermessungstechnische Leistungen frei vereinbart werden kann. Das ermöglicht es uns manchmal, die Preise etwas nach oben anzupassen.

Es soll ja vorkommen, dass manchmal gar nicht alle Leistungen erbracht werden, die in der Ausschreibung gefordert waren. In der Ostsee zum Beispiel wurde ein Gebiet mit einem Einzelechot vermessen, obwohl eine Fächerlotmessung gefordert war. Die haben einfach ein Raster gelegt und mit einer guten Software interpoliert. Doch dass es da nicht mit rechten Dingen zuging, konnten wir zeigen. Denn ein durchaus vorhandenes Loch im Meeresboden haben die mit ihrer Methode nicht gefunden.

**HN:** Wie sehr sind Sie bei der Vermessungstätigkeit eigentlich vom Wetter abhängig?

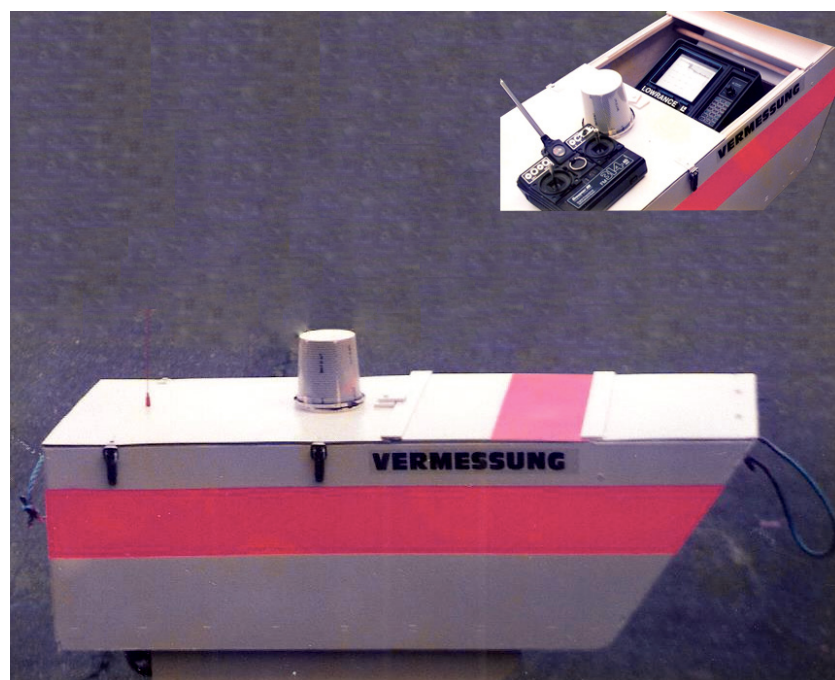
**Werner Nicola:** Grundsätzlich sind die Bedingungen so, dass wir über Windstärke 4 und Wellenhöhe 1,5 Meter hinaus nicht messen dürfen. Hinzu kommt die Richtung des Winds. Selbst wenn die Windstärke gar nicht so groß ist, kommt es mal vor, dass wir abtreiben oder fast senkrecht in der Welle stehen.

**Andres Nicola:** Manche von unseren Booten sind ja auch offen. Da sollte es nicht gerade in Strömen regnen.

**HN:** Was ist, wenn die Gewässer in einem milden Winter nicht zufrieren? Sind Sie dann auch im Winter auf dem Wasser – mit der Folge, dass organisatorische Aufgaben, die man im Saisongeschäft gern in den Winter verlegt, liegenbleiben?

**Andres Nicola:** Im letzten Winter war das in der Tat sehr blöd. Eigentlich hätten wir uns freuen sollen. Aber uns ist im letzten Jahr ein Schiff gesunken. Daraufhin mussten wir ein neues Schiff kaufen, und wir haben noch ein weiteres bauen

Vergangenheit und Zukunft  
zugleich: Ferngesteuerte  
Plattform zur Flussvermessung



lassen. Ich hatte mir erhofft, dass wir im Winter in aller Ruhe die Schiffe fertig machen können. Aber jetzt erst, im Mai, bauen wir die letzten Gerätschaften ein.

Vom Grundsatz aber ist ein milder Winter für uns Geld wert, weil die Baufirmen durcharbeiten können und wir messen können.

**HN:** Die Geschichte, warum das Schiff gesunken ist, müssen Sie jetzt aber noch erzählen.

**Werner Nicola:** So genau wissen wir das nicht.

**Andres Nicola:** Es war in Kopenhagen an der Kaje festgemacht. Der Tidenhub beträgt da nur 40 oder 50 Zentimeter. Im Gutachten steht, dass sich

der Motorschutzbügel an einer Leiter verfangen hat. So wurde bei steigendem Wasserspiegel das Heck unter Wasser gedrückt. Dabei ist das Schiff vollgelaufen.

**Werner Nicola:** Das Schiff ist gar nicht komplett gesunken, es hatte ja Auftriebskörper drin. Aber das Wasser ist bis zu den Sensoren reingelaufen. Zum Glück hat die Versicherung den Schaden bezahlt, wir hatten also keinen wirtschaftlichen Verlust.

**Andres Nicola:** Na, bis auf den Ausfall. Wenn eine von fünf Messeinheiten ausfällt, reißt das schon ein ganz erhebliches Loch. Da waren unsere Mitarbeiter ganz schön am Rotieren.

**HN:** Wann ist das passiert?

**Werner Nicola:** Natürlich am Wochenende, an einem Freitagabend. Letztes Jahr im Juli.

**Andres Nicola:** Wir sind gleich am nächsten Tag hingefahren. Sie glauben gar nicht, wie schnell Sachen rosten. In nur einer Nacht.

**HN:** Noch so eine Schiffsgeschichte, bitte: Wie war das eigentlich mit der »Poseidon«?

**Werner Nicola:** Das ist eine Geschichte, die mich traurig macht. Ich habe der Hochschule das Schiff geschenkt. Hätte ich gewusst, dass Herr Andree gleichzeitig an der »Level-A« baut, hätte ich das gestoppt. Aber das hat er mir nicht verraten. Das Geld – immerhin 48 000 Euro für Schiff und Ausstattung – hätten wir besser investieren können. Zum Beispiel in Softwarelizenzen für die Studenten.

**HN:** Die »Level-A« gibt es ja nun leider Gottes nicht mehr, was ist mit der »Poseidon« geschehen?

**Werner Nicola:** Die wurde nach Holland verkauft, für die Hälfte des Werts. Die Hochschule war da unerbittlich.

**HN:** Wenn Sie zurückschauen auf die letzten vierzig Jahre im Beruf, was hat sich in der Berufspraxis geändert? Was waren die markantesten Änderungen?

*»Spätestens seit dem »Level-A«-Unglück ist bei uns niemand mehr allein auf dem Rhein unterwegs. Einer muss sich ausschließlich auf den Verkehr konzentrieren. Die großen Schiffe nehmen uns nicht ernst«*

Andres Nicola

**Werner Nicola:** Die Entwicklungen bei den Orungsverfahren haben sich vor allem auf das Personal ausgewirkt. Seit es GPS gibt, brauchen wir an Land niemanden mehr. Früher standen da immer zwei Mann am Ufer. Die nächste gravierende

Änderung kam mit der Umstellung vom Einzelechot zum Fächerechot. Damit ging alles viel schneller. Und natürlich die Auswertung, durch die Automatisierung wird heute nichts mehr von Hand gezeichnet, sondern alles geplottet, wenn überhaupt, das meiste geht digital raus.

**HN:** Wohin geht der Trend in der Gewässervermessung Ihrer Meinung nach?

**Andres Nicola:** Das weiß ich nicht. Von Google ist zu lesen, dass eines Tages selbstfahrende Autos kommen. Ähnliches kann man sich auf dem Wasser vorstellen. Wir planen gerade ein ferngesteuertes Boot, das wir auf 20 Meter breiten Flüssen einsetzen können. Ein grobes Konzept ist bereits fertig.

**Werner Nicola:** Die Idee ist aber eigentlich alt. Ein kleines Modell, das wir vom Ufer aus steuern konnten, hatten wir schon früher einmal. Das Boot war so klein, dass man es alleine ins Wasser heben konnte. Das hat sich echt bewährt.

**Andres Nicola:** Sicher wird es nicht mehr so große personelle Einschnitte geben. Solange Menschen die Boote steuern, werden wir immer zwei Mann an Bord haben. Gerade auf den befahrenen Wasserstraßen ist es zwingend notwendig, dass man zu zweit ist, sich einer also ausschließlich auf den Verkehr konzentrieren kann. Spätestens seit dem »Level-A«-Unglück ist bei uns niemand mehr allein auf dem Rhein unterwegs. Auch wenn das theoretisch möglich wäre. Aber ganz egal, wie das Schiff angestrichen ist, welche Blinker dran sind, welche Zeichen gesetzt sind, man nimmt uns nicht ernst. Für die großen Schiffe sind wir nur ein kleines Sportboot, ein Hindernis.

**Werner Nicola:** Das ist echt gefährlich auf dem Rhein, die sind uns auf die Außenborder gefahren. Fast hätten sie uns versenkt. Schlimm ist, dass das zuständige WSA nicht einmal bereit ist, eine Durchsage zu machen und auf die Vermessungsarbeiten hinzuweisen. Das haben wir mit den zuständigen Stellen sehr kontrovers diskutiert.

**HN:** Sie haben sich im Jahr 2011 als »DHyG-Anerkannter Hydrograph« zertifizieren lassen. Hat Ihnen das Siegel bisher irgendetwas gebracht?

**Werner Nicola:** Ich glaube nicht. Ein positives Echo habe ich noch nicht erfahren. Ich bin auch Anerkannter Markscheider. Auch danach hat nie jemand gefragt.

**HN:** Streben Sie dennoch die Rezertifizierung an?



**Werner Nicola:** Ja, das schon. Einmal verlängere ich auf jeden Fall. Oder es macht ein anderer Mitarbeiter.

**Andres Nicola:** Wir verwenden das Siegel bei all unseren Angeboten. Aber unser Eindruck ist, dass die kaufmännische Abteilung sich überhaupt nicht dafür interessiert, solange nur technisch alles in Ordnung ist.

Insgesamt halte ich das Siegel für eine tolle Sache. Gerade wenn man bedenkt, dass mein Vater ja gar kein ausgebildeter Hydrograph ist, ist das schon eine bedeutende Auszeichnung. Auch für jemanden persönlich ist es doch schön zu erleben, dass die jahrelange Berufserfahrung anerkannt wird.

**HN:** Die DHyG ist gerade 30 Jahre alt geworden. Noch im Gründungsjahr, 1984, sind Sie Mitglied geworden. Da waren Sie allerdings schon seit zehn Jahren in der Gewässervermessung aktiv. Welche Erinnerung haben Sie an die Anfänge der DHyG? Wann wurden Sie auf den Verein aufmerksam?

**Werner Nicola:** Zu der Zeit war Axel Wrang noch als Geschäftsführer bei uns. Ich glaube, er hat von der Vereinsgründung Wind bekommen und sich darum gekümmert. Und daraufhin sind wir gleich Mitglied geworden. Vor 1984 habe ich nichts von der Bewegung mitbekommen.

**HN:** Was möchten Sie gerne besser können?

**Werner Nicola:** Zwei Punkte fallen mir ein. Erstens möchte ich gerne mehr in den Offshore-Bereich vordringen. Und zweitens beschäftigt mich die Bodenerkundung, zum Beispiel bei Kontrollen an Dückern. Da fehlt es uns noch am richtigen Gerät. Das ist ein schwieriger Fall.

**HN:** Eigentlich war die Frage eher privat gemeint.

**Werner Nicola:** Privat bin ich zufrieden.

**HN:** Dann knüpfe ich an die Einschätzung an. Decken sich die Äußerungen Ihres Vaters mit Ihren Vorstellungen von der Zukunft der Nicola Engineering GmbH?

**Andres Nicola:** Auf jeden Fall. Mehr offshore zu arbeiten, ist das Ziel. Zwar sind uns andere Firmen da doch voraus. Aber wir sind am Ball.

Ich habe es mir gerade zur Aufgabe gemacht, die Strukturen in der Firma zu straffen. Momentan führen wir ein Qualitätsmanagementsystem ein. Mich stören die kleinen Dinge, zum Beispiel dass es gleich mehrere Varianten unseres Nicola-Logos gibt, oder dass wir bei manchen Aufträgen, die uns so auf Zuruf ereilen, keine Auftragsbestätigung schreiben. Das will ich gerne ordnen. Alles andere läuft ja schon gut.

**HN:** Letzte Frage: Was wissen Sie, ohne es beweisen zu können?

**Werner Nicola:** Gute Frage. Wir sind ja mit unseren Vermessungen oft dazu da, Beweise zu liefern. ☺

## DISCOVER THE UNKNOWN



**SURVEY SYSTEMS | NAVAL ACOUSTICS | NAVIGATION SYSTEMS**

**ELAC Nautik**

L-3 ELAC Nautik develops and manufactures state-of-the-art units and systems for precise charting of the seafloor topography for customers in the field of hydrography, for survey of harbors, rivers and lakes as well as for oceanography, marine geology and biology.

Scientific systems on modern research vessels require complex sensor and data management systems. L-3 ELAC Nautik fulfills these requirements from single components to complete turnkey solutions. In close cooperation with hydrographic institutes and scientific authorities as well as commercial survey companies worldwide, L-3 ELAC Nautik produces well-proven multibeam and single beam systems, hydrographic survey sounders as well as customer-specific hard- and software solutions.