

Bericht aus der Arbeit der GSHW

Nach der Vorstellungsrunde im Sommerheft möchte ich hier direkt an die ebenfalls dort angeschnittenen Themen anknüpfen, welche die GSHW derzeit beschäftigen. Die wichtigsten Fragen, die wahrscheinlich auch die meisten Traditionsschiffer weiterhin bewegen, sind für mich die, wie sich die Bedingungen für die Dänemarkfahrt weiterwickeln und warum es mit der Richtlinie anscheinend nicht vorangeht.

Der Verabschiedungsprozess der Richtlinie steht derzeit ganz klar im Schatten der Ereignisse rund um die Dänemarkfrage. Es macht natürlich keinen Sinn, ein Regelwerk zum Abschluss zu bringen, welches in direktem Zusammenhang mit aktuell ungelösten internationalen Streitfragen zu Fahrzeug- und Betriebsdefinitionen, Fahrtgebieten, und dem MoU (Memorandum of Understanding) steht. Als weitgehend abgesegnet gilt jedoch weiterhin der technische Anlagenteil. Eine tabellarische Übersicht zum jetzigen Sachstand der zu erwartenden Neuerungen liegt diesem Heft bei. Ein ausführlicher Bericht mit Erläuterungen geht an die Mitglieder und wird sobald möglich auch in die GSHW-Website gestellt. Dies alles muss leider immer noch unter dem Vorbehalt möglicher Änderungen erfolgen, aber ich denke für nötige Vorausplanungen kann dies eine gute Orientierung sein. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens kann aus den oben genannten Gründen momentan lediglich gesagt werden, dass es nicht die kommende Saison 2009 sein wird.

Dass die zunehmend rigidere Haltung Dänemarks gegenüber niederländischen Schiffen von Deutschland im Herbst 2007 mit aufgegriffen wurde, brachte direkt einen kühlen Wind auch für alle anderen mit sich. Die Haltung des Soefarststyrelsen wird dabei in Dänemark selbst nicht unbedingt mit Elan von nachgeordneten Behörden und Hafenmeistern mitgetragen, wie einige Erfahrungen aus der Saison 2008 gezeigt haben. (siehe auch Mitgliederinformation vom 06.09.2008).

Ein breiteres, öffentliches Problembewusstsein in Deutschland ist gerade am Erwachen. Verschiedene Initiativen haben gemeinsam oder unabhängig voneinander dazu beigetragen. Ein Tenor dabei gilt dem mittlerweile gut bekannten MoU: Es sei bisher das einzige internationale Instrument in Europa, welches hierzu vorhanden ist, also sollte von diesem Punkt aus weitergemacht werden. Fachverbände, Betroffene und selbst die Öffentlichkeit, beginnen die simple Frage zu stellen, aus welchem Grund

de der freizügige Verkehr von Traditionsschiffen in Europa von Einzelnen Ländern nun plötzlich wieder in die Kategorie von SOLAS-Passagierschiffen gepresst werden soll, nachdem man hierzulande, wie anderswo jahrelang mühevoll Arbeit in äquivalente Sicherheitskonzepte für Traditionsschiffe investiert hat.

Vereinzelt besteht innerhalb der Verwaltungen offenbar die Vorstellung, die Schiffe könnten doch einfach mit ihren nationalen Zertifikaten in ihren heimischen Gewässern verbleiben und nur dort operieren. Dies blendet jedoch wesentliche Merkmale aus, welche Traditionsschiffahrt ausmachen: Die enge internationale Verflechtung der Seegebiete insbesondere im Ostseeraum, den vom Wind mitbestimmten Fahrtverlauf der großen Gruppe der Segelschiffe, den internationalen Charakter beliebter Großveranstaltungen, internationale Sail Training Regatten mit Völkerverständigungsanspruch und nicht zuletzt die internationale Herkunft vieler Fahrzeuge innerhalb eines Landes. - Traditionsschiffahrt als beliebtes gesellschaftliches Kulturgeschehen ist zwangsläufig international.

Für eine Sitzung des zuständigen MoU-Komitees ist man nun gerade in der Phase der Terminfindung. Dieses System gegenseitiger Anerkennung der Nationalen Sicherheitsvorschriften wird von der GSHW weiterhin unterstützt, und ich halte es nötigenfalls für ausbaufähig. Jede andere Regelung, auch eine internationale Harmonisierung, soll ebenfalls willkommen sein, wenn sie nur die speziellen Anforderungen, Betriebsweisen und lokalen Besonderheiten der betroffenen Wasserfahrzeuge berücksichtigt.

Die GSHW setzt sich gemeinsam mit EMH gegen die aktuellen dänischen - und deutschen - Tendenzen ein, einen SOLAS-Passagierschiffstandard für Traditionsschiffe zu etablieren, auch wenn hier zunächst vorwiegend die niederländischen Schiffe im Visier sind. Seltsam mutet es übrigens an, dass von der Verwaltungsseite her gleichzeitig gerade der Ruf nach größerer historischer Ursprünglichkeit der Fahrzeuge besonders laut erhoben wird. Wenn man bedenkt, dass die äußere Erscheinung von Schiffen immer auch von den jeweils angewandten Vorschriften mitbestimmt wird, tun sich hier gewisse Paradoxa auf, jedenfalls wenn man davon ausgeht, dass die historische Qualität eines Fahrzeuges nicht unbedingt etwas mit dessen speziellen Wirtschaftsgebaren zu tun haben muss.

Es bleibt zu hoffen, dass die stets beschworene Schiffssicherheit bei all diesen Diskussionen zu den Abgrenzungs- und Gewerblichkeitsfragen auch wirklich den höchsten Stellenwert behält.

Weiterhin gilt für uns die Devise, diese Probleme in konstruktiver Weise mit den Beteiligten zu lösen.

Es gibt hier jedoch nicht die Möglichkeit einfach nur genügend kräftig auf den Putz zu hauen, um endlich Klarheit zu schaffen, wie sich vielleicht manche Betreiber aus der nun schon länger andauernden Verunsicherung heraus wünschen mögen. Selbstverständlich werden wir die aktuellen Sachstände und Einschätzungen dazu weiterhin so gut wie möglich kommunizieren.

Was den im letzten Heft angeklungenen Dissens der GSHW mit den AGDM-Vertretern bezüglich der Vorgaben in der Richtlinie zum historischen Stellenwert eines Fahrzeuges angeht, so hat es ein gemeinsames Gespräch auf Vorstandsebene gegeben, in dem wir versucht haben, den strittigen Punkt zu klären. Dabei hat uns der AGDM-Vorsitzende versichert, dass wir im Grunde dieselben Ziele verfolgten, er würde dies nur bewusst auf anderem Wege tun als die GSHW, was eine erprobte Taktik gegenüber den Behörden sei. Restlos überzeugen konnte uns das noch nicht. Erneut haben wir bei dieser Gelegenheit die Zuständigkeit der AGDM für kulturelle Fragen, und die der GSHW für die Sacharbeit mit Behörden und Ministerium, wenn es um den Oberbegriff der „Traditionsschiffe im Sinne der Richtlinie“ (also inklusive Sail Training Schiffen, Nachbauten und Umbauten) geht klargelegt. Auch haben wir Rücksprachekultur vereinbart.

Ich möchte an dieser Stelle für eventuelle weitere, hoffentlich konstruktive Diskussionen den einzig wirklich strittigen Punkt noch einmal deutlich herausarbeiten: Es ist bestimmt eine gute Sache, innerhalb der Szene zu versuchen, das ästhetische Bewusstsein für Schiffe zu schärfen und geeignete Anregungen zur Respektierung historischer Substanz zu geben. Sehr kritisch sehe ich es hingegen, den Verwaltungsbehörden solch eine verzwickte Kategorie in die Hände gegeben zu haben, nach der sie nun weitere sogenannte schwarze Schafe aussortieren möchten. Im schwierigen Feld von Ästhetik und Stil, verbunden mit den oft geschichtlich bedingten Wandlungen der äußeren Erscheinung eines Schiffes, ist selbst bei lauterer Absicht die Gefahr scheinbarer oder tatsächlicher Willkür bei der Beurteilung groß. Die Praxis hat leider auch gezeigt, dass diese Kategorie ungleichmäßig und vorzugsweise dann ins Feld geführt wird, wenn ein Fahrzeug oder sein Betriebskonzept aus ganz anderen Gründen als

problematisch angesehen wird. Ferner wurde durch die Betonung des musealen Aspektes der Fahrzeuge der immaterielle Bereich traditioneller Seefahrt (z. B. der Erhalt und Vermittlung traditioneller Seemannschaft, Sail Training, soziale Aspekte) in den Hintergrund gedrängt. Ganz unversehens bedarf es nun in einigen Fällen einer intensiven Verteidigung von Konzepten, wo an Bord Menschen diese Art von Seefahrt erlebbar gemacht wird - welche mitnichten allein an die historische Qualität der Fahrzeuge gebunden ist -, lediglich, weil bestimmte historische Fahrzeugaspekte nicht befriedigend seien. Ich halte eine solche Ausdifferenzierung des Themas innerhalb der sicherheitstechnischen Zulassungspraxis für kontraproduktiv.

Allerdings ist dieses Kind nun schon seit drei Jahren in diesem Brunnen, und ich glaube nicht, dass es wieder heraus zu bekommen ist, ohne dass Spuren in Form von einigen (im günstigen Fall mehr fördernden als ahndenden) Rahmenkriterien erhalten bleiben. Derzeit hat die GSHW und deren Registerkommission in der aktuellen Besetzung neben ihren anderen Aufgaben jedoch immer wieder damit zu tun, dass mit der von der Verwaltung (mit Unterstützung der AGDM-Spitze) neu entdeckten Passion zur besonderen Bewertung des musealen Anspruchs, nicht die berühmten Kinder mit dem Bade ausgeschüttet werden. All dies ist übrigens ebenfalls ein Grund dafür, warum die Richtlinie ins Stocken geraten ist. Man will von Verwaltungsseite her nun keinesfalls mehr auf Elemente verzichten, die eine Handhabe gegen Historiensünder (oder andere) versprechen. Konstruktive Lösungsvorschläge der GSHW für die künftigen entsprechenden Richtliniendefinitionen wurden in jüngster Zeit vom Justiziar der SeeBG immer wieder mit dem Verweis auf die bei der AGDM vorgegebene und artikulierte Fachmannschaft bezüglich historischer Brauchbarkeit als zu wenig stringent zurückgewiesen.

Wie gesagt, nichts gegen gemeinsame Anstrengungen, die ästhetische Qualität und Historientreue von traditioneller Seefahrt zu fördern. Aber die Behörden und Sicherheitsrichtlinien hier im Detail in die Pflicht nehmen zu wollen, das müssen wir aus meiner Sicht endgültig als einen Fehler begreifen. Ich würde mir von den genannten AGDM-Vorsitzenden wünschen, dass sie uns - der GSHW und damit der gesamten Traditionsschiffs-Szene - jetzt dabei behilflich sind, diese Kulturfrage so weit möglich wieder an den rechten Ort, nämlich außerhalb der Sphäre von Schiffssicherheitsbehörden zu verlagern. Und dies am liebsten mit einer für alle durchschaubaren Taktik.

Christopher Papperitz
Vorsitzender der GSHW

Tabellarische Übersicht zur neuen Sicherheitsrichtlinie (Quellenangaben beziehen sich auf die neue Richtlinie)

Verschärfungen	Erleichterungen
Bereich Richtlinientext	
<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der Präambel: Traditionsschiffahrt erfüllt wichtige soziale und kulturelle Funktionen - Ausdifferenzierung des Begriffs „Traditionsschiff“, darunter „Erwirtschaftung von Deckungsbeiträgen“ (3.1.1) - Einbindung konstruktiver Umwidmungen ehemaliger Berufsfahrzeuge (3.1.2) - Einbindung von Sail Training Schiffen („Segelschulungsschiffe“) (3.1.3) - Neueinteilung der Fahrzeuggruppen (FG) in 1 bis 5 (3.2) - Beleihung der GSHW für die Zeugniserteilung der FG 1 und 2 (5.3) - Festschreibung gleicher Kostenerhebungsvorgaben für SeeBG und GSHW (7.) 	
<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der Verantwortung und Selbstkontrolle unter Aufnahme von Grundsätzen zu Betriebssicherheit und Umweltschutz und zur Besetzung (1.1, 1.2, und 1.4) - Passus zum Ausschluss der Gewerblichkeit (3.1.4) - Einbindung der „Registerkommission“ zur Feststellung und Beobachtung des Traditionsschiff-Status (4. und 9.1) - Betriebskonzept muss genehmigt sein (5.2) - Festschreibung eines Verfahrens zur Datenerfassung durch das BSH (8.) 	
Anlage 1 - Fahrtgebiete und Beschränkungen auf Fahrtbereiche – (neu erstellt, alle FG)	
<ul style="list-style-type: none"> - Präzisierung Fahrtgebiete / Fahrtbereiche (2.1.2 und 2.2) - Grundlage Ausnahmegenehmigungen bei 5 maritimen Ereignissen (3.1) - Grundlage Zusätzliche Genehmigungen für Tagesfahrten (3.2) 	
Anlage 2 – Sicherheitsausrüstung -	
<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung der FG 1 und 2 mit sinnfällig ausgewählten Vorgaben aus den anderen FG 	
<ul style="list-style-type: none"> - Geeignete Einrichtung zum horizontalen Bergen aus dem Wasser (3) - 5 % Rettungswesten zusätzlich (5) - Wärmeschutzhilfsmittel in den Wintermonaten für alle Personen an Bord (5) - Bei weltweiter Fahrt Gerätezulassung 96/98/EG (☼“Steuerrad“) für Funknavigationssystem (8.1) - AIS-System der Klasse B für FG 2, 4, und 5 (8.9) - Präzisierung Lenzeinrichtungen (Förderleistung, Lenzkörbe zugänglich und mit Rückschlagventil, Bilgenalarm) (9.1) - Präzisierung Ankereinrichtungen und (Schlepp-) Trossen (müssen ausreichend bemessen sein) (9.2) 	<ul style="list-style-type: none"> - Bestandschutzregelung für vorhandene Navigationsausrüstung (1.6) - Für FG 2 und 4 kein motorisiertes Boot nötig wenn Mutterfahrzeug ausreichend manövrierfähig (FG 2) und wenn Höhenunterschied Wasseroberfläche und Seereling bzw. Schanzkleid nicht zu hoch (FG 4) (3.) - Rettungsringe bei FG 5: Die 2 Rauchsignale können mit selbstzündenden Lichtern ersetzt werden (4.) - Verwendung von Sportbootseekarten möglich, wenn diese amtlich herausgegeben (8.8)
Anlage 3 – Funkausrüstung - (Neu erstellt, alle FG)	
<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung der FG 1 und 2 mit sinnfällig ausgewählten Vorgaben aus den anderen FG - Empfehlung COSPAS-SARSAT EPIRB mit GNSS als Ersatz für INMARSAT (4.3) 	
<ul style="list-style-type: none"> - Zweiter SART ab zwei Überlebensfahrzeugen anstatt ab 30 Pers. (4.1) 	<ul style="list-style-type: none"> - Satelliten-EPIRB bei FG 1 und 3 (bis 12 Pers.) erst außerhalb 12 sm (4.1) - Kein NAVTEX bei FG 1(A I bis A IV) und 3(A 1) (4.1) - Kein NAVTEX auf Ems, Weser, Elbe wenn Warnnachrichten über Revierfunk(4.1) - Gerätezulassung 96/98/EG (☼“Steuerrad“) erst für Seegebiete A3 und A4 (4.2) - Bestandschutzregelung für vorhandene Funkanlagen (4.5) - Befreiungsregelung Grenzwellenanlage im Seegebiet A 2 von Mai bis September, für Fahrzeuggruppe 1 bis 4 (6.1)
Anlage 4 – Brandschutz -	
<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung der FG 1 und 2 mit sinnfällig ausgewählten Vorgaben aus den anderen FG 	
<ul style="list-style-type: none"> - Präzisierung der Zulassungsnorm für Werkstoffe: 96/98 EU Anhang A (1.3) - Lichte Weite Notausstiege möglichst 600 x 600 mm für alle FG (5.1.2) - Festschreibung des Stichtages 15. April 2000 bei Reparaturen und Umbauten (6.1) - Vorhänge und Gardinen sind möglichst zu vermeiden (6.14) - Bereich um Kochstellen feuersicher (6.15) 	<ul style="list-style-type: none"> - Als Experte bei der Planung zu Nachbauten ist alternativ zu einem Mitarbeiter einer Schiffssicherheitsbehörde oder Klassifikationsgesellschaft auch ein Sachverständiger für Traditionsschiffe wählbar (1.5) - Masch. Raum Isolierung bzw. Schutzanstrich nicht nötig auf Außenhaut (2.2.1) - Geeignete Löschanlage als Alternative zu Isolierung bzw. Schutzanstrich möglich(2.2.1.1)

<ul style="list-style-type: none"> - Mannschutzbrause bei Strahlrohr (10.4.2) - Aktualisierung der Zulassungsnorm für Feuerlöscher: 96/98 EU Anhang A - Feuerfeste Leine bei Brandschutzmindestausrüstung (13.2) - Ausreichend geeignete Personen je Brandschutzausrüstung an Bord (15.8.1) 	<ul style="list-style-type: none"> - Schwerentflammbare Decksbeläge in Kontrollstationen, Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen nur wenn sich darunter begehbare Räume befinden (6.2) - Wegfall der Zulassungsbestimmung für schwer entflammbare Werkstoffe bei Textilien (6.14) - Pressluftatmer erst bei über 30 Personen (13.2) - Dritter Pressluftatmer erst ab 80 Pers., anstatt ab 50 m Rumpflänge (13.2)
Anlage 5 - Schiffsabwasser und Schiffsmüll -	
<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung der FG 1 und 2 mit den gleichen Vorgaben wie für FG 3, 4, und 5 	<ul style="list-style-type: none"> - Kapazität Abwassertank flexibler geregelt (2.2.1) - Art der Abgabekupplung nach Bedarf (2.2.3)
Anlage 6 - Sicherheitspläne und Sicherheitsrolle -	
<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung der FG 1 und 2 mit den gleichen Vorgaben wie für FG 3, 4, und 5 	
Anlage 7 - Seetüchtigkeit und Stabilität -	
<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung der FG 1 und 2 mit den gleichen Vorgaben wie für FG 3, 4, und 5 - Dokumentation Freibord (1.2) - Funktionstüchtiger Zustand Seeverschlüsse, Schraubenwellendurchführung, Ruderanlage, Lenzeinrichtung (1.5) - Regelmäßiges Kalfatern Holzschiffe (1.7) - Sachverständigenbericht über Trockenstellung (Wellenspiel, Ruderfunktion, Schiffskörper) (1.7) - Ordnungsgemäßer Zustand Takelage (1.8) - Erstellung Stabilitätsunterlagen (2.) 	
Anlage 8 - DOC - (Neu erstellt, nur FG 2,4, 5 bei Beantragung eines DOC im Sinne des MoU)	
<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung Betriebssicherheitssystem (1.) - Qualifikationen für 1. Hilfe (2.) - Sicherheitsausbildung auch bei < 24 m (3.) 	
Anlage 9 - Bestimmung und Nachweis der Fahrzeuglänge - (neu erstellt, alle FG)	
<ul style="list-style-type: none"> - Einführung DIN ISO 8666 bis < 24 m Vermessungslänge (3.1) - grundsätzlich amtlicher Nachweis (BSH): <ul style="list-style-type: none"> ≤ 15 m Rumpflänge → Amtliches Flaggenzertifikat, > 15 m Rumpflänge bis < 24 m Vermessungslänge → Einfacher Schiffsmessbrief, ≥ 24 m Vermessungslänge → Internationaler Schiffsmessbrief (3.). 	<ul style="list-style-type: none"> - Einführung Internationale Vermessungslänge ab 24 m (3.2)
Anlage 10 - Registrierung Personen an Bord - (Nur FG 2,4, 5)	
Neu für FG 2	Registrierung nur bei Überschreiten der Seegrenze (1.)
Anlage 11 - Zwischenprüfung - (Neu erstellt, alle FG)	
<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung der FG 1 und 2 mit sinnfällig ausgewählten Vorgaben aus den anderen FG - Bestimmung zur Trockenstellung (1.2) - Kontrolle Rumpffestigkeit, Verschlusszustand, Stabilitätsbeeinflussende Umbauten oder Gewichtsveränderungen (5.) - Zwischen-Audit bei vorhandenem Betriebssicherheitssystem (6.) 	
Anlage 12 - Muster Schiffssicherheitszeugnis -	
Aktualisiert	
Anlage 13 - Muster Document of Compliance -	
Neu aufgenommen	
Anhang 1 - Übersicht Vorschriften für an Bord befindliche Anlagen -	
Aktualisiert	
Anhang 2 - Auszug aus der Sportseeschifferscheinverordnung -	
Herausgenommen	
Anhang 3 - Merkblatt Stabilität der GSHW -	
Neu aufgenommen	
Anhang 4 - Auszug Fahrtbereiche -	
Neu aufgenommen	