

Deutsche Traditionsschiffe in Dänemark

Eine Problembetrachtung zur aktuellen Haltung des Søfartsstyrelsen zu deutschen Traditionsschiffen

Die Seegewässer Dänemarks sind aufgrund ihrer vielfältigen Schönheit, der Gastfreundschaft ihrer Häfen und durch ihren, besonders im Ostseebereich, weitläufig vorhandenen Seegangsschutz, ein ebenso beliebtes wie geeignetes Ziel für Traditionsschiffe aller Art.

Mit der Entwicklung der Traditionsschiffahrt als kulturelles Phänomen hat sich innerhalb der letzten zwei Jahrzehnte hier eine hohe Frequentierung, auch durch deutsche Traditionsschiffe, entwickelt.

Ein Teil der „Tradition“ dieser Schiffe liegt darin, dass sie früher wie heute über Staatsgrenzen hinweg in Nord- und Ostsee ihre Einsatzgebiete haben.

Aufgrund der geografischen Nähe beider Länder ist so manches deutsche Traditionsschiff einstmals in Dänemark gebaut worden oder beheimatet gewesen.

Für viele junge Menschen bietet die Traditionsschiffahrt heute eine eindrucksvolle Möglichkeit Seefahrt kennenzulernen.

Sie erhält materielle und ideelle Elemente unseres maritimen Erbes lebendig und trägt mit ihrer Präsenz in vielen Häfen zu einer Belebung des Stadtbildes und der örtlichen Strukturen bei.

Das Anlaufen dänischer Häfen durch diese Schiffe wird neuerdings leider von Seiten der dänischen Schifffahrtsbehörden unter den bisherigen Bedingungen nicht mehr zugestanden, sofern die Anzahl der Gastbesatzung eines Schiffes mehr als 12 Personen beträgt und sie keine Zertifizierung als Passagierschiff nach der SOLAS-Convention nachweisen.

Die SOLAS-Maßgaben sind für Traditionsschiffe jedoch aufgrund ihrer Bauart in vielen Bereichen nicht sachgerecht und nicht umsetzbar.

Auch handelt es sich bei den Gastbesatzungen nicht um Passagiere im herkömmlichen Sinne, da es bei Fahrten auf Traditionsschiffen nicht um den Personentransport, sondern um die Teilnahme am Schiffsbetrieb oder um dessen Demonstration geht.

Das speziell für den europäischen Verkehr dieser Schiffe ins Leben gerufene „**Memorandum of Understanding**“¹ interpretiert Søfartsstyrelsen auf eine Weise, die es für ausländische Traditionsschiffe wertlos macht.

Dies könnte den Besuch dänischer Häfen durch deutsche Traditionsschiffe in Zukunft auf ein Minimum reduzieren.

Ein wesentlicher Teil maritimen Erbes in Nordeuropa dürfte in der Folge unwiederbringlich verloren gehen, da die dänischen Gewässer für viele der Schiffe unverzichtbarer Teil ihres Einsatzgebietes sind.

Für die bauliche Sicherheit, die Ausrüstung, den Betrieb und die Besetzung von Traditionsschiffen gibt es in Deutschland speziell zugeschnittene Regelwerke, welche die besonderen baulichen und betriebsmäßigen Gegebenheiten dieser Fahrzeuge berücksichtigen. Dies hat keinen Substandard zur Folge, sondern folgt dem Prinzip der Kompensation. Das heißt, dass bei der Unerreichbarkeit eines bestimmten Standards (zum Beispiel

¹ Memorandum of Understanding on the mutual Recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships.

Brandschutzvorschriften bei Holzschiffen) angestrebt wird, mit anderen Vorgaben (zum Beispiel durch betriebliche oder ausrüstungstechnische Zusatzanforderungen) ein äquivalentes Sicherheitsniveau zu gewährleisten.

So unterschiedlicher Natur die Fahrzeugtypen, um die es sich hier handelt, auch sind, so haben deren Aktivitäten bestimmte gemeinsame Merkmale, die sich in Zusammenhang mit dem Begriff „Traditionsschiff“ in Deutschland zwingend ergeben:

1. Dem Betrieb eines Traditionsschiffes darf nicht die Absicht einer nachhaltigen Gewinnerwirtschaftung im kommerziellen Sinne zugrunde liegen. Kostenbeiträge von Gastbesatzungen dürfen ausschließlich zur Erhaltung des jeweiligen Schiffes verwendet werden.

2. Die Gastbesatzungen werden, je nach Fahrzeugart, für die Dauer der Reise bis zu einem gewissen Grad in den Schiffsbetrieb mit eingebunden, um verschiedene Aspekte von traditioneller Seefahrt unmittelbar erlebbar zu machen.

Das geht vom Ruder- und Ausguckgehen innerhalb der Seewachen über die Vermittlung traditioneller Handwerks- und Navigationstechniken bis hin zur Demonstration und Handhabung der einschlägigen Antriebe unter Segel, Dampf und Riemen.

3. Die verwendeten Fahrzeuge müssen bestimmten Anforderungen hinsichtlich ihrer historischen Relevanz, sei es baulich oder betrieblich, genügen.

Zur Wahrnehmung des Phänomens der Traditionsschiffahrt auf europäischer Ebene folgt hier ein Auszug aus der Recommendation 1486 / 2000 des Europarates:

1. The Assembly further observes the increased attraction of traditional maritime and fluvial vessels for interest and for leisure activities.

2. The Assembly notes with approval the Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships, signed by the maritime authorities of seven European nations on 8 September 2000.

13. The Assembly therefore recommends that the Committee of Ministers:

- i. support and encourage public and private bodies and voluntary associations which preserve historic vessels, or life-size or large scale replicas, in working order;*
- ii. encourage the display and use of these vessels for the education and enjoyment of the general public,*
- iii. encourage further development of a system of mutual acceptability by the maritime authorities of nation states of standards for the safe operation of traditional vessels in European waters.*

Schlussfolgerungen

- **Die dänischen Schifffahrtsbehörden sollten ihre Haltung zu ausländischen Traditionsschiffen im Hinblick auf die Recommendation 1486 des Europarates überdenken.**

- **Insbesondere der Gültigkeitsrahmen des London MoU 2005 sollte, wie in der Übereinkunft vorgesehen, generell verstanden werden und nicht auf maritime Veranstaltungen begrenzt sein.**

- **Die benötigten Zeiträume für eine detailgetreue Umsetzung des Memorandums sollten berücksichtigt werden.**

- **Die betroffenen Schiffsbetreiber und deren Schiffe sollten im Ringen der Behörden der Beteiligten Länder um geeignete Reglementierungen und Zertifizierungen nicht in ihrer Initiative, unser maritimes Erbe lebendig zu halten, behindert werden.**