

Der Kurs der GSHW

Mäßigung galt den Menschen des Mittelalters als eine der vier Kardinaltugenden. Und Weisheit, die sich auch in maßvollem Verhalten, in maßvoller Kritik offenbart, stand ebenfalls in diesem Rang. In dem einen oder anderen Fall, der uns Heutigen zu schaffen macht, uns in Lager spaltet und gegeneinander treibt, mag es hilfreich sein, sich der Tugenden und der Weisheit unserer Altvorderen zu erinnern.

Dabei bedeutet Mäßigung keine Aufgabe von Prinzipien oder strategischen Konzepten. Aber Prinzipien und strategische Konzepte sind das eine, ein gehöriges Augenmaß bei ihrer Anwendung das andere. Für die Arbeit der GSHW stellt sich diese Frage nahezu täglich. Sie stellt sich im Rahmen unserer Mitwirkung im *legislativen* Bereich, wo es in den vergangenen zwei Jahren darum ging, einen wirklich tragbaren Kompromiss in Sachen Schiffssicherheit zu finden zwischen der Vorstellungswelt der Seerberufsgenossenschaft und des Bundesverkehrsministeriums auf der einen Seite und den Machbarkeiten und Erträglichkeiten für Traditionsschiffe(r) auf der anderen Seite. Es hat sich wohl herumgesprochen, dass hier in unendlich vielen Arbeitssitzungen, in immer neuen paritätisch besetzten Arbeitsgruppen und Einzelverhandlungen etwas erreicht, ja buchstäblich erkämpft wurde, was in keinem Verhältnis mehr steht zum ursprünglichen behördlichen Entwurf und dennoch allen Anforderungen zum Thema Schiffssicherheit in maßvoller Weise gerecht wird.

Aber die Frage des Augenmaßes stellt sich auch im *exekutiven* Bereich, d. h. in der täglichen Bearbeitung eingehender Anträge für Schiffssicherheitszeugnisse, in der Zusammenarbeit mit den verschiedenen Einrichtungen der Seerberufsgenossenschaft, und hier vor allem bei „Feuerwehreinsätzen“, wenn es wie so oft darum ging und geht, Traditionsschiffe(r)n in heiklen Situationen beizustehen, irgendwie geartete Lösungen für den weiteren Betrieb der Schiffe auszuhandeln.

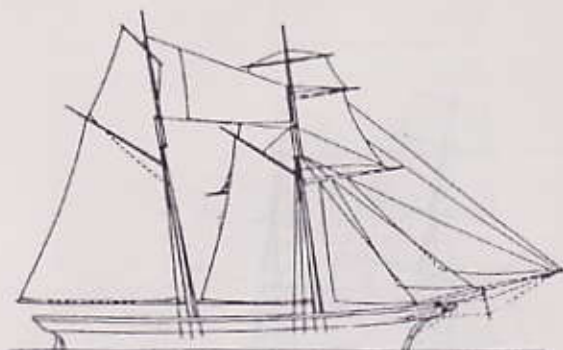
Bei all diesen Dingen bewegen sich die Vertreter der GSHW „zwischen den Fronten“, werden von den Behörden als Interessenvertreter der Traditionsschiffahrt wahrgenommen, mitunter aber auch von den Schiffsbetreibern als verlängerter Arm der Behörden. Um vor allem letzteres zu vermeiden, hilft nur eins: Transparenz gegenüber denen, deren Interessenvertretung die GSHW ist. Transparenz herzustellen, bedarf es wiederum ständiger Information. Diese aber, das zeigt die Erfahrung, das beweisen alle Informationsveranstaltungen der GSHW, wird häufig von den Betroffenen gar nicht abgerufen. Irgendwie steht man immer wieder bei Null, muss alle strategischen Optionen immer wieder neu erklären.

Denkt man gleichzeitig die Vielgestaltigkeit der täglich ablaufenden Vorgänge, dann wird zumindest die ständige Information zu einer Illusion. So bleibt einerseits an alle Akteure der GSHW der Appell, sich zumindest nachhaltig um Transparenz der eigenen Arbeit zu bemühen und andererseits der Appell an die

Szene, der Arbeit der ehrenamtlichen Vertreter der GSHW „über den Weg zu trauen“, sie nicht ständig prinzipiell in Frage zu stellen, auch hier das berühmte *Augenmaß* zu wahren.

Ein schönes Beispiel hierfür und damit auch ein konsolidierendes und optimistisch stimmendes Signal, waren die vielen Reaktionen auf die Mitgliederversammlung der GSHW vom 29.04.2007. Sie bestätigten die breite Akzeptanz des Generalkurses, den der amtierende Vorstand seit über zwei Jahren verfolgt. Und sie zeigten, dass die Mitglieder ihr Vertrauen in eine umsichtige Handhabung der mit der Registerkommission neu geschaffenen Instrumente für die Interessenvertretung der Traditionsschiffahrt setzen.

Genau den gleichen Tenor entnehmen wir den sehr zahlreichen Stellungnahmen zum Brief des AGDM-Vorstandes an den GSHW-Vorstand. Es ist mehr als verständlich, wenn hier fast überall die Sorge gegenüber einer allzu restriktiven Auslegung



des Begriffs „Traditionsschiff“ zum Ausdruck kommt. Abgesehen davon erschöpft sich der ange-
 mahnte „Kurs der GSHW“ eben nicht in der Aus-
 legung des Begriffes „Traditionsschiff“, sondern er
 besteht vor allem in den oben beschriebenen täg-
 lichen Aktivitäten realpolitischer Interessenvertre-
 tung der Traditionsschiffahrt, einer Interessenver-
 tretung, für die es derzeit in Deutschland keine Al-
 ternative gibt. Hierzu gehört allerdings auch ein
 Selbstverständnis zum Thema „Traditionsschiff“ in
 der Form, wie es die neue Sicherheitsrichtlinie für
 Traditionsschiffe in ihrer Präambel definiert, übri-
 gens unter Einschluss der ausdrücklichen Anerken-
 nung „entgeltlicher Fahrten“. Denn zur Realpolitik
 des amtierenden Vorstandes der GSHW gehört
 auch, dass dieses Thema an den Anfang der Ver-
 handlungen zur neuen Sicherheitsrichtlinie gestellt
 wurde, weil es Augenwischerei war, die Erhaltung
 der Schiffe vom Thema der Erwirtschaftung von
 Deckungsbeiträgen abzukoppeln.

Realpolitisch im Innenverhältnis der GSHW als
 Dachverband erscheint auch die Notwendigkeit
 einer Reformierung
 unserer Satzung, die
 anlässlich der letzten
 Mitgliederversamm-
 lung auf den Weg
 gebracht wurde. So
 sollte der Vorstand
 künftig in einer Di-
 rektwahl von den
 Mitgliedern der
 GSHW bestimmt
 werden und es sollte
 das Ungleichgewicht
 der Stimmen durch
 einen geeigneten
 Schlüssel – der ande-
 rerseits Majorisierungen durch die großen Organi-
 sationen verhindert – korrigiert werden.

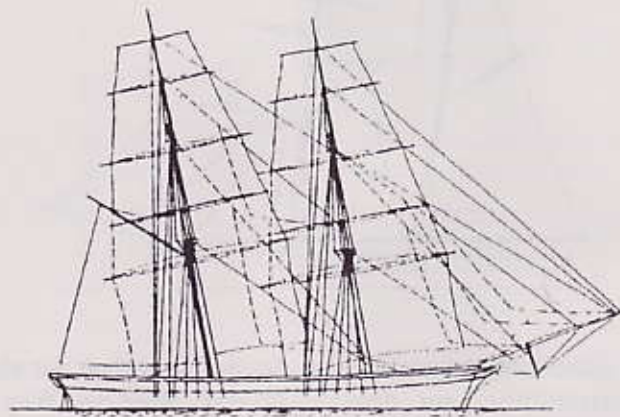
Da wir dem strategischen Ziel einer Selbst-
 verwaltung der Traditionsschiffahrt in Sachen
 Schiffssicherheit, Zulassungsverfahren etc. mit
 der neuen Sicherheitsrichtlinie und den neu ent-
 wickelten Koordinierungsebenen von GSHW,
 SEEBG und BMV entschieden näher gekommen
 sind, sollte auch die angesprochene interne Re-
 formierung der GSHW zügig vorankommen.
 Dies liegt vor allem auch im Interesse der Muse-
 umshäfen, unabhängig davon, ob sie in der
 AGDM organisiert sind oder nicht, denn in der
 nächsten sich abzeichnenden großen Verhand-
 lungsrunde wird es darum gehen, die zu erwar-
 tenden Sicherheitsvorschriften für alle „Freizeit-
 schiffe“, also die eigentliche Substanz der Mu-

seumshäfen, ebenfalls auf erträglichem Niveau
 zu halten.

A propos: „erträgliches Niveau“ – hier auch
 letzte News zum Abschluss der Verhandlungen
 über die neue Sicherheitsrichtlinie: Das bis zu-
 letzt strittige Thema der geforderten Stabilitäts-
 nachweise ist mit einem Kompromiss abge-
 schlossen worden, der unseren Vorstellungen zu
 Aufwands- und Kostenbegrenzung maximal ent-
 gegenkommt. Die vereinfachten Prüfverfahren
 zur Stabilität können demnach in eigener Regie
 der Schiffseigner durchgeführt und dokumen-
 tiert werden, und dies ist auch nur einmal in der
 Lebensgeschichte eines Schiffes erforderlich.
 Die errechnete Stabilität muss sich nun doch auf
 60° Krängung beziehen, nicht wie bisher stets
 gefordert, auf 100°; damit sind auch alle Rund-
 spantschiffe (Plattboden etc.) aus dem Schnei-
 der. Und noch ein lange umstrittener Punkt: Die
 Sail-Training-Schiffe werden, wie bisher, als
 Traditionsschiffe behandelt – und zwar ganz ohne
 die noch zur Vollversammlung vorgestellte

verklausulierte
 Textfassung; die ist
 komplett vom
 Tisch.

Dies alles zeigt
 vor allem eins: Ver-
 handlungsspielraum
 ist immer gegeben
 und kann, wenn seri-
 ös und hartnäckig
 verhandelt wird, auch
 immer zugunsten der
 Schiffe ausgeschöpft
 werden.



Und noch ein abschließendes Wort an dieser
 Stelle: Diskussionen zur Arbeit des Dachverbandes
 wird es weiterhin geben, und dies gehört auch zur
 Normalität. Man sollte daraus nicht den Schluss
 ziehen, die strategische Linie der GSHW würde
 ständig neu verhandelt. Sie steht, aber sie wird mit
 Augenmaß verfolgt, denn nur so ist sie durchsetz-
 bar und allen Beteiligten zu vermitteln. Wir befin-
 den uns also in ruhigem Fahrwasser und dies
 strahlt auch aus auf unsere tägliche Arbeit und die
 abschließenden Verhandlungsrunden zur Richtli-
 nie, deren Inkrafttreten wir für Januar 2008 erwar-
 ten. Wir werden das gesamte Dokument, so bald
 dies möglich ist, auf die Homepage der GSHW
 stellen.

Reinhard Bach
 Vorsitzender der GSHW