

Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V.

GSHW

Abs: GSHW e.V., Gründgensstr. 18, D-22309 Hamburg

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
WS 25

Ulrike Schol
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Geschäftsstelle:
Gründgensstr. 18
D-22309 Hamburg
Tel. 040 – 39 90 30 71
Fax 040 – 63 27 04 32

email: gshw@gmx.de
homepage: www.gshw.de

Hamburg, den 20. März 2009

Dänemark Deutschland - Gespräche zu Traditionsschiffen

Sehr geehrte Frau Schol,

Wie besprochen sende ich ihnen anlässlich ihres bevorstehenden Treffens mit den Vertretern der dänischen Schifffahrtsbehörden zum Thema Traditionsschiffe, unsere Betrachtungen zu den in Frage stehenden Seegebieten.

In der Anlage finden Sie zur Veranschaulichung meiner Ausführungen einen entsprechenden Ostsee-Übersegler (Folgt auf dem Postweg) und einige Auszüge aus dem aktuellen Ostsee-Revierführer des DSV-Verlages.

- Behandelte Sachverhalte:**
- Flensburg Fjord Agreement
 - Die Gewässer Dänemarks und Deutschlands als integrales Seegebiet segelnder Traditionsschiffe
 - Entwicklung des London MoU
 - Schlussfolgerung

GSHW e.V. – Der Deutsche Dachverband für Traditionsschiffe

Vorstand

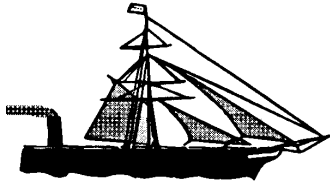
Christopher Papperitz, Hamburg; Dr. Wolfgang Paul, Hamburg; Wolfgang Scheel, Lübeck;
Nikolaus Kern (Schatzmeister), Hamburg

Erweiterter Vorstand

Dörte Münstermann, Hamburg; Christian Sedelmaier, Bremen; Rieke Boomgaarden, Eckernförde;
Gerd Büker, Medelby; Gerhard Bialek, Kiel; Alexander Stielau, Hamburg

**Fachausschüsse
Bankverbindung**

FA-Binnen: Dörte Münstermann; FA-See: Christopher Papperitz
GSHW e.V. – Hamburger Volksbank – Kto. Nr. 50 80 50 02 – BLZ 201 900 03



Flensburg Agreement:

Die Flensburger Förde stellt als einzige Region, in der die Küstenbereiche Dänemarks und Deutschlands direkt aneinander liegen, einen Sonderfall im Verhältnis der Seegewässer beider Länder dar.

Das geplante Flensburg Fjord Agreement würde sich im Bereich der Förde landwärts einer festgelegten Linie bis Sonderburg, ohne den sich anschließenden Als Sund erstrecken und somit, grob geschätzt, ein Tausendstel der dänischen Seegewässer umfassen. Der Rest Dänemarks würde für Traditionsschiffe mit mehr als 12 Personen Gastbesatzung oder Trainees, welche Unkostenbeiträge für die Reisen beisteuern, weiterhin ausgeschlossen sein. (Sonderfall Eventbesuch im Rahmen MoU nach Auslegung DMA, siehe weiter unten) Der begrenzte Umfang des dänischen Seegebietanteiles würde in erster Linie sporadische Tagesfahrten von Flensburg aus, und gegebenenfalls Zubringerfahrten nach Flensburg über Sonderburg ermöglichen.

Schiffe, welche in diesem grenzüberschreitenden Gebiet mehrtägige Reisen nach Dänemark durchführen wollten, müssten sich mit einer Stippvisite in Sonderburg begnügen oder sich mehrere Tage im Bereich der Sonderburg Bucht aufhalten.

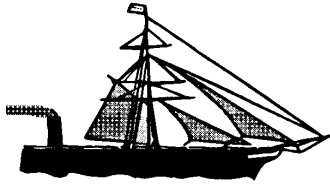
Möglicherweise könnte es zeitweilig zu einer unerwünschten Konzentration von Schiffen in den Häfen Flensburg und/oder Sonderburg kommen.

Bestimmte Traditionsschiffe, wie z.B. das prominente, in Flensburg beheimatete Dampfschiff ALEXANDRA, fallen auf Grund ihrer Größe (zugelassene Personenanzahl) nicht unter die vom Agreement erfassten Schiffe und könnten weder gelegentliche Tages-, noch andere Fahrten in den dänischen Gebietsteil des Agreements unternehmen.

Wie schon in meiner letzten Einlassung vom 03. Februar diesen Jahres erläutert, unterstützen wir als Dachverband für Traditionsschiffe den Gedanken lokaler Sonderregelungen nicht, da uns der Sinn davon weder formaljuristisch noch aus Sicherheitserwägungen heraus einleuchtet und für beide Aspekte sogar kontraproduktiv erscheint.

Die Gewässer Dänemarks und Deutschlands als integrales Seegebiet segelnder Traditionsschiffe:

Erhalt, Förderung und Vermittlung traditioneller Seemannschaft ist ein, bei uns gesetzlich verankerter, wesentlicher Bestandteil von Traditionsschiffahrt und kann in besonderem Maße auf Traditionsschiffen, welche mehrtägige oder mehrwöchige Fahrten durchführen, verwirklicht werden. Die Gruppe der Segelschiffe steht hier zahlenmäßig weit im Vordergrund. Sie ist damit am stärksten von den aktuellen Einschränkungen durch die dänische Verwaltung betroffen. Gerade die Traditionsegler, die aufgrund ihrer Größe mehr als 12 Personen Gastbesatzung an Bord haben, sind auf das natürliche Zusammenspiel der deutschen und dänischen Gewässer angewiesen. Die deutschen Küstenlinien allein genügen ihren Erfordernissen an Seeraum nicht. Sie sind hierfür nicht konzipiert worden. Das Kappen der dänischen Gebiete bedeutet, diese Art des Betriebs im Ostseebereich weitgehend zu verdrängen.



Ich möchte versuchen dies an Hand der betrieblichen Besonderheiten von segelnden Traditionsschiffen und Sail Training Schiffen zu veranschaulichen:

In Anbetracht der nachbarlichen Situation der dänischen und deutschen Küste auf praktisch ihrer gesamten Ausdehnung von Flensburg bis Bornholm (Die Schweden unter uns mögen die kleine Ungenauigkeit verzeihen), entsteht zwischen beiden Staaten grob betrachtet ein langgestreckter Korridor in der Ausrichtung Ost-West. Die dänisch deutsche Grenze folgt in etwa der Mittelachse dieses Korridors. Die darüber befindliche dänische Inselwelt östlich von Jütland wird durch drei Hauptarme, die Belte und den Sund gebildet, welche wie drei Schlotte von dem Korridor aus in nördliche Richtung führen. An ihrem Ende vereinigen sie sich zum Kattegat, dessen Hauptachse ebenfalls nord-südlich verläuft und auf Höhe der Nordküste Jütlands schließlich in das Skagerrak übergeht (Siehe Übersegler).

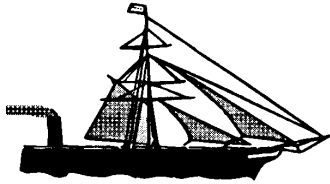
Der gesamte Bereich fällt unter die Gebietseinstufung „Küstennahe Seegewässer“ und das GMDSS-Funkseegebiet A 1 (UKW-Abdeckung).

Die Windrichtungen über die Sommersaison werden vom westlichen und östlichen Sektor dominiert (siehe Auszüge Revierführer Ostsee mit den Windsternen für Mai und August). Ein typischer Wetterverlauf, etwa über eine Woche, stellen von Südwesten, über West auf nordwestliche Richtung drehende Winde dar.

Da Traditionssegler im Durchschnitt nicht allzu hoch an den Wind gehen können (ca. 70° zur Windrichtung), ergibt sich für sie dadurch eine bevorzugte Bewegungsrichtung auf der Nord-Süd-Achse, beziehungsweise je nach dem voraussichtlichen Windrichtungsverlauf einer Kreisbewegung. Meistens soll dabei von einem Ausgangspunkt eine Reise wieder zum Ausgangspunkt zurück gemacht werden. Unterstützt wird diese Bewegungsrichtung im vorliegenden Seegebiet noch durch die schmalen, nord-südlich verlaufenden Belte und den Sund, welche gleichzeitig hervorragenden Schutz bei Schlechtwetter und zahllose Anlegemöglichkeiten und Ankerplätze bieten.

Die Ost-West-Bewegung hingegen ist von der Wetterlage her oft mit Nachteilen verbunden. Die häufigen, in der Regel stärkeren Winde aus Nordwest, schaffen hier zum Beispiel unbeliebte „Lagerwall-Situationen“ (Wind und See kommen vom offenen Gewässer und drücken landwärts) an großen Teilen der deutschen Küste, welche auch eine entsprechend geringere Menge an Häfen hervorgebracht hat. Im Verlauf einer Reise muss bei einer Ost-West-Bewegung wegen der vorherrschenden Windrichtungen entweder die für Segelschiffe wertvolle „Höhe“ (Guthaben in Windrichtung) verschenkt werden, was die Rückkehr zum Ausgangspunkt erheblich erschweren kann, oder die Zielrichtung ist von vorne herein durch Gegenwinde blockiert. Am ehesten bietet sich diese Bewegungsrichtung noch im Bereich der Solitär-Insel Bornholm, ganz im Osten, wo ausreichend Seeraum zum Kreuzen vorhanden ist an, wo wir es neben Südschweden wiederum mit Dänemark zu tun haben.

Segelschiffe wechseln im Verlauf eines Segeltages beim Kreuzen gegen den Wind unter Umständen einige Male die Küsten zwischen Dänemark und Deutschland. Sie haben dabei den aktuellen Windverhältnissen, die sich in der Ostsee sehr schnell ändern können, zu folgen. Sie sollten die navigatorische Option, je nach den Verhältnissen die Häfen beider Länder anlaufen zu können stets offen haben. Nichts lässt sich schlechter mit den Tatsachen des Segelns vereinbaren, als festgelegte Tagesziele und genaue Ankunftszeiten.



Dies stellt nebenbei bemerkt für Segelschiffe eine besondere Problematik im Zusammenhang mit den Anforderungen des ISPS-Codes dar, und unterstreicht auf der anderen Seite, wie wenig wir es hier mit einem „Service on a regular base“ zu tun haben, der passagiersgerechten Fahrplänen folgt.

Es bleibt festzuhalten, dass die Möglichkeit des freien Agierens im Seegebiet für größere Traditionssegelschiffe notwendig ist und immer einen sicherheitstechnischen Zugewinn in Bezug auf die Wetterverhältnisse bedeutet.

Ihren Hinweis auf den in der SOLAS-Convention vorgesehenen Ausnahmefall im Kapitel I, Regel 3 a (v) („*pleasure yachts not engaged in trade*“), möchte ich durch Regel 3 a (iii) desselben Kapitels („*ships not propelled by mechanical means*“) für den segelnden Anteil der international operierenden Traditionsschiffe ergänzen. Beide Ausnahmefälle finden sich ebenfalls in der Richtlinie 98/18 EG. (Article 3, „Scope“ - 2. (a))

Hierzu folgende unterstützende Interpretationen aus anderen Regelwerken:

1. SPS-Code 2008:

Chapter I, 1.3.12: **“Some sail training ships may be classified by the Administration as „not propelled by mechanical means“ if fitted with mechanical propulsion for auxiliary and emergency purposes.“*

2. US Sailing School Vessels Act 1982: *„(g) "sailing school vessel" means a vessel that is less than 500 gross tons ... principally equipped for propulsion by sail, wether or not such vessel has any auxiliary means of propulsion, ... „auxiliary means of propulsion“ means mechanical propulsion equipment not exeeding 2 PS for each displacement ton of the vessel.“*

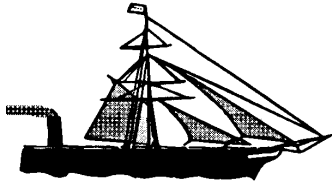
(Heute entfällt dort die Beschränkung der Nennleistung des Hilfsantriebs: vgl. US Code Title 46 – Shipping, Subtit le II – Vessels and Seamen, Part A- General provisions, Chapter 21 – General, Abs. (30).)

Der Segelbetrieb auf Traditionssgelschiffen **ist der Hauptantrieb**, die üblicherweise vorhandene Maschinenanlage **ist der Hilfsantrieb!** Dieser Aspekt wird leider in unterschiedlichen Zusammenhängen immer wieder erheblich unterbewertet.

Die IMO jedoch, hat diesen Sachverhalt durch die letzten Änderungen im SPS-Code nun offensichtlich anerkannt.

Entwicklung des MoU:

Soweit deutlich geworden ist, interpretiert Søfartsstyrelsen das London MoU wie folgt und möchte diese Interpretation in einem mit der deutschen Verwaltung auszuarbeitenden Vorschlag offenbar allgemein etablieren:



- Das MoU wird nur noch in Verbindung mit maritimen Veranstaltungen in den Mitgliedsländern angewandt.
- Die An- und Abreise zu solchen Veranstaltungen fällt nicht unter MoU-Regelungen sondern nur der Aufenthalt dort. Das heißt, die An- und Abreise eines Traditionsschiffes kann mit maximal 12 Personen Gästebesatzung erfolgen. Trainees auf Sail Training Schiffen dürfen hierbei nicht zur Schiffsbesatzung gezählt werden.
- Am Veranstaltungsort dürfen nach den erfolgten Genehmigungsverfahren mit den Heimat- und Gastlandbehörden, Inlandtagesfahrten mit der von der Heimatbehörde maximal zugelassenen Personenzahl durchgeführt werden. Die Gastgeberbehörde behält sich dabei vor, eigene Inspektionen durchzuführen, und gegebenenfalls die zugelassene Personenzahl oder benötigte Zusatzausrüstung nach eigener Maßgabe einzufordern.

Die oben genannten Bedingungen wurden bereits im vergangenen Jahr von der DMA im Falle eines Dampfschiffes in Dänemark angewandt.

Keines der eingeladenen deutschen Dampfschiffe hatte daraufhin mehr ein Interesse an der Teilnahme und sie blieben der Veranstaltung fern.

Ich möchte aufzeigen, inwiefern der eingeschlagene Weg auch bei anderen maritimen Veranstaltungen, welche oft von Traditionellen Segelschiffen verschiedenster Art geprägt sind, zu ähnlichen Ergebnissen führen dürfte:

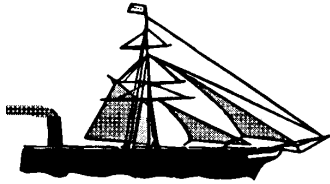
Die 12 Personengrenze für die Gästebesatzung, beziehungsweise Trainees enthebt ein Traditionssegelschiff / Sail Training Schiff gewissermaßen eines guten Teils seiner Hilfs-Besatzung den es für einen effektiven Segelbetrieb benötigt. Die Schiffe sind ja bewusst dafür ausgelegt, jeder Hand an Bord eine Aufgabe im Schiffsbetrieb zuzuweisen.

Auf Grund des Windwiderstandes ihrer Takelage können sie nicht ebenso wirksam wie ein reines Maschinenfahrzeug von ihrer Motorleistung Gebrauch machen. Bei Wind und See gegen an weisen sie einen relativ hohen Treibstoffverbrauch und geringe Geschwindigkeiten auf. Soll unter Maschine ein Ziel gegen die Windrichtung angefahren werden, so wird dies meist in Kombination mit dem Segelantrieb in spitzwinkligen Kreuzschlägen getan – wofür ebenfalls die zusätzliche Gäste-Besatzung eingebunden wird.

Die meisten Schiffe könnten also bei Verzicht auf ihre Mitsegler auf ihrer An- und Abreise ihren eigenen Satzungszwecken, als auch den Zwecken, welche mit internationalen Regatten oder anderen, länderübergreifenden Schiffsveranstaltungen verbunden sind und welche die Hafen-Events oft erst hervorgebracht haben, nicht nachkommen. Auch vor Ort angekommen wäre die bei Paraden und Ausfahrten erwartete Präsentation unter Segel dadurch erschwert, dass die zusätzliche, eingübte Gastbesatzung zu Hause bleiben musste.

Das Interesse, viele Seemeilen, Kosten und Logistik aufzuwenden um zu maritimen Veranstaltungen zu erscheinen, dürfte für viele Betreiber unter diesen Umständen erheblich nachlassen.

Darüber hinaus liegt es auf der Hand, dass eine solch restriktive Auslegung die ursprüngliche Intension des London MoU ad absurdum führt.



Als Untermauerung für diese Behauptung möchte ich anführen, dass neben der an sich unzweideutigen Formulierung „*calling at a port or participating in races, parades and festivals ...*“ in Section 1.2 des Memorandums die Absicht der Vereinbarung sehr gut über den Inhalt der Anhänge hervortritt:

Annex II 1 enthält z.B. detailliert aufgeschlüsselte Minimum Standards zu den Besatzungsqualifikationen, eingeteilt nach Küsten- und Hochseegewässern, für alle Belange internationaler Seefahrt - nicht nur für die Revierfahrt bei Inlandtagesfahrten.

Auch Annex II to Section 1.2 (Im speziellen unter „*Fields of operation*“), mit den vielfältigen Beispielen zum möglichen Einsatz von Traditionsschiffen, weist hier in eine völlig andere Richtung.

Ich möchte Sie folglich für die Verhandlungen mit Ihren dänischen Amtskollegen erneut darin bestärken, die ursprüngliche Zielrichtung des London Memorandums nicht in dem Maße, wie von der DMA vorgeschlagen zu verlassen. Es wäre andernfalls womöglich nicht der Mühe wert eine solche, wenig hilfreiche Version davon auszuarbeiten.

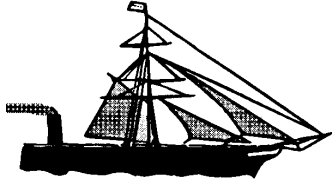
Schlussfolgerung:

Es steht zu befürchten, dass die zunehmend restriktiver werdende Interpretation der dänischen Schifffahrtsverwaltung in Bezug auf Traditionsschiffe Effekte hervorrufen wird, welche den früher gewünschten Intensionen (Siehe das dänische Statement bei der Erstunterzeichnung des MoU in Wilhelmshaven) zuwiderlaufen:

- die Verdrängung traditioneller Schifffahrt mit der intensiven Einbindung von Gastbesatzungen zum Erhalt, Vermittlung und zur Freude an traditioneller Seemannschaft, und zum Erhalt der Schiffe,
- die Tendenz, Traditionsschiffe, sofern technisch und finanziell überhaupt möglich, unter das Regime SOLAS bzw. 98/18 EG für moderne Passagierschiffe zu zwingen, wodurch sie ihren materiellen und immateriellen Wert als Traditionsschiff in verschiedener Hinsicht einbüßen,
- die zunehmende Dominierung internationaler Groß-Veranstaltungen von Traditionsschiffartigen Passagierschiffen, sofern die Rahmenbedingungen der Veranstaltungen überhaupt gehalten werden können,
- Einbußen der wirtschaftlichen Stimulanzen, welche eine gut entwickelte Traditionsschiffahrt für Küstenbereiche, Häfen und lokale Strukturen bedeutet und
- Degradierung segelnder Traditionsschiffe auf küstennahe Kurzfahrten, was einen Authentizitätsverlust für das Gesamtspektrum von Traditionsschiffahrt bedeutet.

Diese Ausführungen sollen versuchen deutlich zu machen, wie der ursprüngliche Gedanke zur wohlwollenden Förderung des maritimen Erbes in Europa durch Verwaltungspraxis droht aufgehoben zu werden.

Sie dienen auch dazu zu unterstreichen, dass Traditionsschiffahrt im Sinne der Ausübung traditioneller maritimer Praktiken sich erst durch ausreichenden Seeraum mit seinen



natürlichen Gegebenheiten, welche sich nicht an den Staatsgrenzen orientieren entfalten kann. Diese Entfaltung spielt sich auf See, fernab der öffentlichen Wahrnehmung in Häfen und auf Großveranstaltungen ab, ist aber dennoch der wichtigste Teil der betrieblichen Komponente von Traditionsschifffahrt.

Mit Bezug auf die oben genannten Ausnahmefälle innerhalb SOLAS und 98/18 EG, welche jüngst durch die internationale Gemeinschaft im SPS-Codes weiter spezifiziert wurde, sollte eine Grundlage vorhanden sein, auf der eine positive Weiterentwicklung des London MoU, oder auch anderer geeigneter Regelungen, wie dies vom Council of Europe in seiner Recommendation 1486 bestätigt und zur Weiterentwicklung empfohlen wird, stattfinden kann.

Sehr geehrte Frau Schol, ich wünsche Ihnen viel Erfolg auf dem kommenden Verwaltungstreffen und möchte Sie, wie beim letzten Mal, gerne darum bitten, die vorliegenden Betrachtungen den Verhandlungspartnern aus Dänemark nahezubringen und gleichzeitig für Ihre eigenen Erwägungen zu berücksichtigen.

Für Ihre Bemühungen möchte ich Ihnen ganz herzlich danken!

Mit freundlichen Grüßen,

Christopher Papperitz

Vorsitzender