

Die Auswärtige Presse e.V.

Internationale Journalistenvereinigung Hamburg



- [Home](#)
- [Impressum](#)
- [Darum DAP!](#)
- [Satzung](#)
- [Kalender](#)
- [Vereinsorgane](#)
- [Mitglieder](#)

Traditionsschiffe vor dem Aus?

Juni 25, 2013 Von: Wöhlke Kategorie: [Deutschland](#), [Freizeit und Hobby](#), [Geschichte](#), [Gesellschaft](#), [Kunst und Kultur](#), [Redaktionelle Beiträge](#), [Reisen](#), [Schiffsreisen](#), [Technik und Multimedia](#), [Wirtschaft](#)

Von Michael Buschow

„Weg mit dem Dreck“ – Traditionsschiffe vor dem AUS



SOS

Hamburger Hafengeburtstag, Kieler und Travemünder Woche, Hanse-Sail Rostock, Sail Bremerhaven, Matjestage in Emden oder Glückstadt, Hafenfeste in Lübeck, Wismar, Stralsund, Eckernförde und viele andere maritime Veranstaltungen an der Küste bald ohne Traditionsschiffe? Keine Gaffelsegel tragenden Masten, keine dampfenden Schornsteine mehr? Die historischen Schoner, Kutter, Tjalken, Ewer, Barkassen, Dampfschlepper und all die anderen alten, nostalgischen Schiffe, die unsere Küsten und Flüsse so wunderbar bunt machen, sollen verschwinden.

Schwer vorstellbar, aber vielleicht demnächst Wirklichkeit.

Der Hintergrund: Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nachgeordnete Behörde, die Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr besitzt die Zuständigkeit für den Betrieb von Traditionsschiffen und die Ausstellung der Sicherheitszeugnisse. Stellt schon die Restaurierung und dauerhafte Unterhaltung eines Traditionsschiffes den/die Eigner (in der Regel nicht gewinnorientierte Vereine) vor große personelle und finanzielle Probleme, so ist die heutige Zulassungspraxis der BG-Verkehr die größte und fast unüberwindbare Klippe geworden. Um Mißverständnissen vorzubeugen – es geht hier weder um irgendwelche Problemchen der Yachtindustrie noch um Profilierungssehnsüchte einiger weniger Schiffs-Nostalgiker. Es geht hier um den Erhalt von unseren maritimen Traditionen in Form von schwimmenden Relikten. Es geht

um Gemeinnützigkeit, dem gemeinsamen Erleben von Natur und traditioneller Seemannschaft und nicht zuletzt geht es um Soziale Bildungsarbeit mit Behinderten, Schulklassen und Jugendlichen auf See. Das durch die Fahrten der Schiffe generierte Geld, wird ausschließlich für den Erhalt und die Pflege der Fahrzeuge eingesetzt.

Erst gab es in den Zulassungsverfahren für Traditionsschiffe ein jahrelanges Kompetenzgerangel und Sicherheitsbedenken seitens der Behörde. Diesen Auflagen allerdings wurden auf den alten Schiffen mit großen Investitionen und Anstrengungen immer Genüge getan. Das betraf u.a. Rettungsmittel, elektronische Navigations- und Ortungseinrichtungen sowie fachliche Kompetenznachweise wie zum Beispiel den Traditionsschifferschein (Über den Sportbootführerschein hinausgehender Nachweis zum Führen von Traditionsschiffen mit Fahrgästen).

Jetzt urplötzlich, werden fadenscheinige Ablehnungsgründe für eine neuerliche Fahrterlaubnis vorgeschoben – d.h. daß ein Fahrzeug nicht mehr dem historischen Ursprungszustand entspräche (beispielsweise ein vorgenommener Umbau vom reinen Frachtsegler zu einem Schiff mit Einrichtung zur Unterbringung von Fahrgästen oder gar so absurde Einwände gegen rechteckige Fenster, anstatt der früheren runden Bullaugen...). Stellt sich die Frage: Sind jetzt neuerdings die Beamten in der BG-Verkehr auch ausgebildete Schifffahrtshistoriker mit profunden Kenntnissen des Schiffbaues vor hundert Jahren? Um es deutlich zu sagen: Wen interessiert es denn, ob ein altes Schiff vor fünfzig Jahren mal ein Steuerhaus verpasst bekommen hatte, weil weiland der Schiffer nicht mehr im Regen stehen wollte? Verlangt die Behörde allen Ernstes den Rückbau mancher Oldtimer? Wie weit soll denn dieser Purismus gehen? Hier sollte die Kirche mal im Dorf gelassen werden.

Fakt ist – die Sicherheit auf dem Wasser, egal ob auf einem neuen oder alten Schiff geht ohne Wenn und Aber vor. Was allerdings die Beurteilung der historischen Authentizität eines Fahrzeuges betrifft, wäre es besser, wenn wirkliche Fachleute das Ruder in die Hand nehmen würden. Darüber hinaus haben die Traditionsschiffe in der Bundesrepublik im Gegensatz beispielsweise zu den Niederlanden so gut wie keine politische Lobby. Seltsam eigentlich, sind doch alle maritimen Veranstalter sprich die lokalen Kommunen am Wasser auf die Teilnahme der historischen Fahrzeuge angewiesen. Gerade mal zwei Politiker – die Lübecker Bundestagsabgeordnete Gabriele Hiller-Ohm und der Eckernförder MdB Dr. Wolfgang Wodarg (beide SPD) haben in der Vergangenheit Vorstöße in Berlin gewagt. Allerdings ohne Erfolg. Sie wurden schlicht gar nicht zur Kenntnis genommen!

Wenn die derzeitige restriktive und ungerechte Zulassungspraxis der Behörde beibehalten wird, werden die Traditionsschiffe mit Sicherheit aussterben. Es ist bereits fünf nach zwölf! Ein Drittel der Fahrzeuge ist schon verschwunden und wurde teilweise abgewrackt! Man kann den Eindruck gewinnen, daß hier die Bürokratie recht willkürlich handelt, vor Allem aber, daß im fernen Berlin historische Traditionsschiffe und unsere maritime Geschichte überhaupt keine Rolle spielen frei nach der Devise – „Der Dreck muß weg“.

Warum eigentlich? Möglicherweise weil für die Politik die millionenteuren, steuerfinanzierten sogenannten Leuchtturmprojekte in Stahl, Glas und Beton an Land oder die Emissionsschleudern der Kreuzfahrtindustrie und die Elbvertiefung medienwirksamer und vor Allem profilschärfender sind. Fortschritt ist die Losung. Wen interessieren da die „alten Eimer“ auf Nord- und Ostsee oder sonstwo?

Lieber Herr Bundesminister Ramsauer: Auch in Bayern auf Ihren malerischen und touristisch so beliebten Seen gibt es historische Schiffe. Sollen auch die bald verschwinden? Was sind denn überhaupt die gelebten Traditionen in Deutschland? Das sind nicht nur folkloristische Sepphosen mit Jodel-Blasmusik, Almatrieb und Gamsbärten, – feudale durchsanierte mecklenburgische Schlosshotels mit Golfplatz – oder hübsch restaurierte Windmühlen mit Öko-Brotback-Events. Das sind auch unsere schönen alten Schiffe, mit denen Menschen anderen Menschen ein Stück Miteinander und Zusammengehörigkeitsgefühl auf See geben und wo viele tausende von ehrenamtlichen, kostenlosen Arbeitsstunden in die Erhaltung des maritimen Kulturgutes investiert werden.

Wie heißt es so schön: „Gemeinsam an einem Strang ziehen“ – An Bord eines Traditionssglers im wahrsten Sinne des Wortes!

P.S. Und Herr Minister Ramsauer: Alle diese Menschen auf den alten Schiffen sind auch Wähler.

Zur Information:

Zur Zeit läuft eine Open Petition an den Minister:

<https://www.openpetition.de/petition/online/bildung-auf-see-braucht-schiffe-in-fahrt-fuer-den-erhalt-von-traditionsschiffen-wie-der-lovis>

Die Traditionsschiffahrt muß weiterleben!

Zeichnung: Gilla Schmitz

[RSS Kommentare](#)