

Traditionsschiffer fürchten um ihre Zukunft

Eigner sollen das Alter der Schiffe nachweisen – Originalunterlagen sind selten erhalten

Kiel. „Wenn kein Wunder geschieht, ist am 1. Juli für uns Schluss“. Skipper Sören Vollmann von dem Segler „Lovis“ ist frustriert. Grund sind neue Anforderungen für das vorgeschriebene Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe. Eigner müssen nun nachweisen, dass es sich wirklich um ein historisches Schiff handelt – und das ist mitunter sehr kompliziert.

Von Frank Behling

Skipper Sören Vollmann von dem Segler „Lovis“ sitzt im ehemaligen Laderaum des Zweimasters und schaut traurig auf dessen Wände. Vor 15 Jahren wurde das Schiff von einigen Mitstreitern gekauft. Das 1897 als Küstenfrachter gebaute Schiff wurde in mühevoller Handarbeit zum Segler umgebaut. Der Laderaum ist nun ein Raum für Schulungen und Lehrgänge. 13 Jahre und 60 000 Seemeilen liegen hinter dem rot-schwarzen Stahl-Rumpf. Doch gemäß der neuen Vorschriften zum Betrieb der Traditionsschiffe steht die „Lovis“ vor dem Ende.

„Unser Sicherheitszeugnis läuft nur noch bis zum 30. Juni. Was danach aus dem Schiff wird, wissen wir nicht“, so der Skipper. Fahren darf das Schiff zwar auch weiterhin, jedoch nur ohne Passagiere. Für die Mitnahme von Gästen benötigen Traditionsschiffe ein Sicherheitszeugnis, das von der BG Verkehr als zuständiger Berufsgenossenschaft ausgestellt wird. Die neuen Vorschriften verlangen, dass die Eigner der Schiffe nachweisen, dass es sich wirklich um ein historisches Schiff handelt. Das Alter des Rumpfes reicht da nicht mehr aus.

„Das ist für uns ein großes Problem“, so Vollmann. Der alte Küstenfrachter war nach Bildern und alten Zeichnungen eines Lühring-Frachtloggers umgebaut worden. Die Masten und Segel wurden nachträglich angefertigt und aufgebaut. „Die BG Verkehr will von uns jetzt die Originalpläne sehen, mit denen wir die Historizität nachweisen sollen. Doch die Lühring-Werft gibt es seit 1988 nicht mehr. Alle Versuche, etwas von den Plänen aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg zu finden,



Die Crew der „Lovis“ segelt einer ungewissen Zukunft entgegen: Die Besatzung sucht nach dem Originalplan, damit die Seebereitschaft das Alter des 100 Jahre alten Schiffes anerkennt. Foto FB

sind gescheitert“, sagt Vollmann. Die Berufsgenossenschaft besteht aber auf einen Riss als Beleg für die Echtheit. „Ich weiß nicht, wo wir jetzt noch eine Originalzeichnung eines Lühring-Loggers her bekommen sollen“, sagt Vollmann weiter.

Bis Ende Juni wird die „Lovis“ noch von den 40 Vereinsmitgliedern für Bildungsfahrten eingesetzt. „Wir nutzen das Schiff, damit das alte Handwerk und die traditionelle Seefahrt weitergegeben werden können“, sagt Bootsfrau Annika Härtel, die wie alle Mitglieder ehrenamtlich an Bord arbeitet. Dieses Sicherheitszeugnis wird jeweils für fünf Jahre erteilt – wer es

nicht neu bewilligt bekommt, hat ein Riesenproblem. „Es betrifft ja nicht nur uns. Nach und nach sind viele der alten Schiffe bereits verschwunden“, sagt Härtel. „Deshalb hat sich in den vergangenen Jahren die Flotte der deutschen Traditionsschiffe fast halbiert.“ An der Sicherheit selbst gibt es aus Sicht der Besatzung keinen Zweifel. „Wir haben wasserdichte Abteilungen und eine automatische Feuerlöschanlage und moderne Rettungsmittel an Bord“, sagt Annika Härtel.

Wie es weiter geht, steht in den Sternen. Ein Ausflaggen in Nachbarländer ist keine Lösung. „Die Bürokratie ist für einen kleinen Verein zu

aufwändig“, sagt Vollmann. Die Behörden in den Niederlanden und Dänemark seien außerdem noch schlimmer. In den Niederlanden würden Traditionsschiffe mit Gästen an Bord heute schon wie Kreuzfahrtschiffe behandelt und müssten noch strengere Auflagen erfüllen, ist zu hören.

Um gegen die jetzt verschärften deutschen Auflagen zu protestieren, hat die „Lovis“ am Wochenende in Kiel ein „Open Ship“ veranstaltet, bei dem die Besatzung auf ihre Lage aufmerksam machte. Die nächsten Tage wird das in Greifswald beheimatete Schiff in Kappeln und auf der Schlei zu sehen sein.