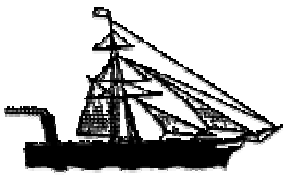


GSHW e.V. – Dachverband der deutschen Traditionsschiffe



Newsletter September 2015

GSHW-News

Seit dem Juli-Newsletter wurden unter Mitwirkung der GSHW ein Sicherheitszeugnis mit 5 Jahren Laufzeit und zwei mit zwei Jahren Gültigkeit erteilt.

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann

In einer Presseanfrage an den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur anlässlich der Aktion Bürgertelefon im Wahlkreis Stade 2 hatte Monika Kludas eine Reihe von Fragen aufgelistet, unter anderem nach dem Beginn des Anhörungsverfahrens, wer zur Stellungnahme aufgefordert werde, was künftig einer Prüfung unterliege, ob die SiRi 2 mit anderen Küstenstaaten abgestimmt werde und welchen Stellenwert beim BMVI die Landtagsentschließung „Traditionsschiffe als maritimes Kulturgut sichern, stärken und schützen“ habe. Am 17. August 2015 antwortete Enak Ferlemann:

„Sehr geehrte Frau Kludas, ich bedanke mich für Ihr Schreiben vom 25.06.2015 und die sehr detaillierten Fragen zur Erarbeitung neuer Sicherheitsvorschriften für Traditionsschiffe. Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sind wir derzeit mit der Erarbeitung neuer Vorschriften befasst. Da diese sich zurzeit hausintern in der Abstimmung befinden, muss ich Sie noch um ein wenig Geduld bitten. Die Abstimmung soll bis Ende des III. Quartals erfolgt sein, so dass ich Ihnen dann auch weitere Auskünfte erteilen kann. Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen Enak Ferlemann.“

Hoffentlich wird die Geduld nicht weit über das III. Quartal hinaus strapaziert! Auch nur zu einer Aussage über den Stellenwert der Tradis als maritimes Kulturgut konnte sich Enak Ferlemann nicht bewegen lassen.

Spendenaktion Für Traditionsschiffe

Das Hanse Sail Büro und der Hanse Sail Verein e.V. haben Unternehmen, die einen Nutzen aus der Veranstaltung ziehen konnten, aufgerufen, einen Beitrag von symbolischen „x mal 250,00 Euro“ zum Fortbestand der größtenteils ehrenamtlich betriebenen Traditionsschiffe zu leisten. Privatpersonen können sich mit 25,00 Euro beteiligen. Spender erhalten eine Spendenquittung und werden auf www.hanesail.com genannt. Der Betrag kommt ausschließlich Traditionsschiffen zugute und wird zu deren direkter Förderung oder als Rückstellung für die Gründung einer Stiftung*) zum Erhalt der Schiffe verwendet. Aktuell sind bereits 2500 Euro eingegangen. Mit einem Teil davon soll die Reparatur des Mastes von STS „Generał Zaruski“ (Bj. 1939) aus Gdańsk/PL finanziert werden, der auf dem Weg nach Rostock zu Bruch ging.

*) Es ist geplant, neben der GSTU (German Sail Training Union, s. Juli-Newsletter) eine Stiftung zu errichten, die für solche Vorhaben Gelder akquiriert, wobei die GSTU einer der Stifter sein soll.

EMH-News

Im European Maritime Heritage hat der Vorsitz des **MoU-Committee** gewechselt. Erik Eklunds Nachfolgerin ist Ingrid Cherfils von der gleichen Behörde (Transportstyrelsen Schweden, Direktorin der Abteilung für zivile Luftfahrt). Die GSHW bemüht sich um einen Termin bei ihr. Ziel: Treffen des MoU-Committees.

Das **Safety Council** von EMH trifft sich am 24/25.10.2015 in Malmö.

EMH befasst sich zudem mit dem Problem der ungenauen Unterscheidung zwischen Fahrgast- und Traditionsschiffen in **EU-Richtlinien** und schreibt dazu: „EMH will ask the European Commission to clearly exempt traditional ships from the European directive for passenger ships.“

The directive was written well after the construction of most traditional ships and never considered them to be included. But it does not unequivocally exclude them either. The consequent difficulties traditional ships encounter can be solved according to EMH. (...) All European Member States with traditional ships have national safety regulations for traditional ships. But when it comes to foreign ships, some authorities do not recognize the visiting ship to be exempted from the directive or SOLAS by their own flag. Root of the problem may well be that the grounds for exemption mentioned in SOLAS and the directive are not very clear." Anmerkung von Thomas Hoppe: "Die EU will uns insofern helfen, als dass die Ausnahmereiche für Segler und Tradis von der FahrgastschiffVO klarer definiert werden sollen. Das ist aber ein langer Prozess. Wir fahren im Oktober nach Brüssel, um mehr zu erfahren."

Außerdem verwies EMH auf eine EU-geförderte **Studie zur Wirksamkeit des kulturellen Erbes** („Cultural Heritage Counts for Europe“ - CHCFE), durchgeführt von Europa Nostra und Partnern. Sie ergab, dass kulturelles Erbe für nachhaltige Entwicklung von großer Bedeutung ist:

„Cultural heritage can have a positive effect on employment, identity, regional attractiveness, creativity and innovation. Governments should integrate the care and protection of cultural heritage in all policies.“ Schön, wenn es dazu käme!

Die News sind im Detail nachzulesen unter <http://european-maritime-heritage.org>

Wilhelmshavener Traditionsschiffe in der Diskussion

„Die Stadt soll die am Bontekai liegenden Traditionsschiffe nach den Vorstellungen der CDU/SPD-Mehrheitsgruppe im Rat aus ihrem Besitz an einen gemeinnützigen Verein abgeben“, schrieb die Wilhelmshavener Zeitung am 9. Juli 2015. Anlass war die anstehende Sanierung des FEUERSCHIFFS WESER, die rund 800.000 Euro kosten soll, und der Vorschlag von Oberbürgermeister Andreas Wagner, das Schiff zu verkaufen. Die WZ stellte zudem fest, der OB gehe „davon aus, dass die Segelkameradschaft ‚Störtebeker‘ aus personellen und finanziellen Gründen nicht mehr dauerhaft in der Lage sein wird, die Schiffe zu betreuen.“ Das Problem soll nun in den Fachausschüssen und vor allem mit der Segelkameradschaft erörtert werden.

BSU-Jahresbericht 2014 veröffentlicht

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat Ende Juli ihren Jahresbericht 2014 veröffentlicht (Vollversion unter <http://www.bsu-bund.de>). Demnach wurden insgesamt 426 (2013: 417) Unfälle und Vorkommnisse an die BSU gemeldet, wovon 240 (2013: 239) als Seeunfälle einzustufen waren. Hiervon fielen 6 (2013: 2) in die Kategorie „Sehr Schwerer Seeunfall“ mit Todesfolge, Totalverlust oder schwerer Umweltverschmutzung. Weiterhin wurden 20 (2013: 16) schwere Seeunfälle und 214 (2013: 221) weniger schwere Seeunfälle gemeldet. Mit 119 Meldungen waren Kollisionen zwischen Schiffen oder von Schiffen mit Objekten, etwa in Schleusen, erneut die häufigste Unfallart. Alle sehr schweren und schweren Unfälle haben sich im Bereich der Berufsschiffahrt ereignet. Von den insgesamt 214 weniger schweren Unfällen betrafen 11 gewerblich genutzte Sportboote und 12 nicht rein privat genutzte „Traditionsschiffe“. Insgesamt wurden 104 (2013: 58) Personen im Berufs- und Freizeitbereich bei 39 (2013: 45) Unfällen verletzt. Berufsschiffahrt: 87 (2013: 40) verletzte Personen bei 28 (2013: 32) Meldungen; Freizeitschiffahrt: 17 (2013: 18) verletzte Personen bei 11 (2013: 13) Meldungen. Die drastische Steigerung bei der Zahl der Verletzten basiert ausschließlich auf dem Unfall der Fähre ADLER EXPRESS, bei dem allein 49 Personen verletzt wurden. Im Übrigen ist hier kein negativer Trend zu erkennen, schreibt die BSU. Die Vollversion des Jahresberichts enthält auch eine Übersicht über erledigte und laufende Untersuchungen des Jahres 2014.

Fair winds,

Niko Kern
Geschäftsführer/GSHW-Vorstand

Monika Kludas
Kommunikationsbeauftragte