

Hochschule Wismar
University of Applied Sciences
Technology, Business and Design
Fakultät für Ingenieurwissenschaften
Bereich Seefahrt



Bachelor - Thesis

Rechtsprobleme der Bergung in Seegewässern
am Beispiel des MS „Georg Büchner“

Betreuer: Prof. Dr. jur. Frank Ziemer, Kapitän
Jeannette Edler, LL.M.

Eingereicht am: 16. Dezember 2013

Von: Anna Ludwig
geboren am 17. Dezember 1990
in Greifswald

Bereich Seefahrt
Lehrgebiet Schifffahrtsrecht
Prof. Dr. jur. F. Ziemer, Kapitän



Aufgabenstellung für die Bachelorarbeit von **Anna Ludwig** zum Thema:

**Rechtsprobleme der Bergung in Seegewässern
am Beispiel des MS „Georg Büchner“**

1. MS „Georg Büchner“

- (1) Historie des Schiffes
- (2) Technische Daten und Besonderheiten
- (3) Denkmalsgeschützte Elemente

2. Rechtliche Einordnung zum Zeitpunkt des Untergangs

- (1) Rechtsstatus als Schiff oder schwimmender Gegenstand
- (2) Eigentumsverhältnisse bis zum Verkauf
- (3) Eigentumsübergang und Versicherung

3. Das Wrack des MS „Georg Büchner“

- (1) Angaben zum Seeunfall - Lage des Wracks
- (2) Regelungen zur Wrackbeseitigung im Küstenmeer
- (3) Regelungen zur Wrackbeseitigung in der AWZ
- (4) Das Wrackbeseitigungsübereinkommen

4. Die mögliche Bergung des MS „Georg Büchner“

- (1) Administrative Vorgaben
- (2) Finanzierung der Bergung
- (3) Möglicher Verbleib nach der Bergung

Die Arbeit ist entsprechend den Richtlinien der Bachelorprüfungsordnung des Bereichs Seefahrt anzufertigen. Konsultationen von Behörden und Unternehmen bedürfen der vorherigen Abstimmung mit dem Betreuer.

Kurzreferat

In der vorliegenden Bachelorthesis wird am Beispiel des erst in diesem Jahr gesunkenen MS „Georg Büchner“ auf die wichtigsten Aspekte internationaler und nationaler Grundsätze zum Bergungsrecht eingegangen.

Zuallererst wird jedoch der Begriff „Bergung“ im Sinne dieser Abhandlung festgelegt, ohne dessen Einordnung das Hauptanliegen dieser Thesis nicht deutlich werden würde. Denn der enge Zusammenhang zwischen Bergung und Hilfeleistung im Seenotfall einerseits und Wrackbergung sowie -beseitigung andererseits machen eine exakte Abgrenzung erforderlich. Beide Themen könnten hier zum Tragen kommen. Dies würde aber den hier zur Verfügung stehenden Rahmen sprengen. Daher soll konkret auf die rechtliche Regelung der Wrackbergung, im Speziellen am Beispiel des MS „Georg Büchner“, eingegangen werden. Zusätzlich wird im Abschnitt 4 der Begriff „Wrack“ definiert. Aus gegebenem Anlass und auch aufgrund der regionalen und aktuellen Präsenz der Thematik, soll zu einem großen Teil auf die Ereignisse um das MS „Georg Büchner“ und seinen Untergang, mit Hintergründen über den Schiffsverkauf an eine sogenannte Briefkastenfirma¹ auf den Seychellen, eingegangen werden. Dazu beleuchtet diese Arbeit neben der Historie des Schiffes auch die Eigentumsverhältnisse und die Rechtslage, damit dem Leser an diesem Beispiel die Problematik der Wrackbergung mit all ihren Regularien verdeutlicht werden kann. Dies ist vor allem auch für die spätere Ermittlung notwendig, welchen Status das Schiff zuletzt hatte, unter welche Rechtsverhältnisse es fiel und ob es überhaupt noch als Schiff zu zählen war.

Im zweiten Teil wird die allgemeine Rechtslage bis zum jetzigen Zeitpunkt beschrieben und vergleichend zu dem Untergang der „Georg Büchner“ herange-

¹ Unternehmen, welches seinen rechtlichen Unternehmenssitz nicht am Ort seiner Verwaltung hat. Für die Briefkastenfirma genügt neben einer Eintragung in das entsprechende Register des Landes, in welchem die Briefkastenfirma ansässig sein soll, ein einfacher Briefkasten bzw. ein Postfach

zogen. Dabei wird eine allgemeine Übersicht über die in Deutschland und Polen ratifizierten internationalen Übereinkommen bezüglich der Rechtsproblematik der Bergung gegeben, sowie die geltende allgemeine nationale Regelung zur Wrackbeseitigung in den territorialen Gewässern dargelegt. Aufgrund seiner Brisanz werden auch die derzeitigen Änderungen im Seehandelsrecht und Neuerungen im Wrackbeseitigungsübereinkommen angeführt. Hinsichtlich der Darstellung weiterführender Betrachtungen von Haftungsbestimmungen und Schiffsversicherungen, sowie genaueren Darstellungen weiterer internationaler Übereinkommen wurde in dieser Arbeit abgesehen bzw. auf bereits verfasste Abschlussarbeiten verwiesen.

Die Diplomarbeit von Hartmut Bosch² und die Bachelorarbeit von Felix Gerber³ dienen dieser Arbeit als Grundlage. Vertiefende Erläuterungen zum Bergungsrecht finden sich damit in diesen zwei Arbeiten wieder.

Die Anwendung auf Kriegsschiffe und Dienstfahrzeuge findet, wegen ihrer Immunität, in diesem Rahmen nicht statt. Genauso finden Erklärungen zu Kriegsschiffswracks und historischen Wracks keinen Einzug in diese Arbeit. Am Ende der Arbeit soll die gegenwärtige Entwicklung weiterführender Regelungen in Sachen Abwrackung eine kleine Aussicht über kommende Neuerungen geben.

Regelungen, Unterlagen und andere Dokumente, die in dieser Arbeit zitiert werden oder als Informationsquelle dienen, werden auf der zugehörigen CD zur Verfügung gestellt.

² Bosch, H.: Das Wrackbeseitigungsübereinkommen, Erläuterung der Grundprinzipien des Übereinkommens und seine Eingliederung in internationales und nationales Wrackbeseitigungs- / Bergungsrecht, 15.09.2008

³ Gerber, F.: Das deutsche Notschleppkonzept für die Nord- und Ostsee im Zusammenhang mit der Neuregelung der Bergung im Entwurf des reformierten deutschen Seehandelsrechts, 04.04.2013

Inhaltsverzeichnis

AUFGABENSTELLUNG	2
KURZREFERAT	3
ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	7
TABELLENVERZEICHNIS.....	7
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	8
1 EINLEITUNG.....	10
2 ANGABEN ZUM MS „GEORG BÜCHNER“	12
2.1 GESCHICHTE DES SCHIFFES	12
2.1.1 <i>Vom Stapellauf bis zur Wendezeit</i>	13
2.1.2 <i>Von der Wende bis zur Unternehmensinsolvenz des Trägervereins</i>	16
2.2 TECHNISCHE DATEN.....	18
3 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE UND RECHTLICHE EINORDNUNG	20
3.1 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE BIS ZUM DEZEMBER 2012.....	20
3.1.1 <i>Gründung des Fördervereins „Traditionsschiff Rostock e. V.“</i>	20
3.1.2 <i>Übernahme durch den Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“</i>	21
3.1.3 <i>Regelungen zum Liegeplatz im Stadthafen</i>	24
3.1.4 <i>Allgemeiner Überblick über die Finanzlage des Vereins</i>	25
3.1.5 <i>Anzeichen für eine Verschrottung</i>	30
3.2 EIGENTUMSÜBERTRAGUNG AM 10. DEZEMBER 2012 AN EINE BRIEFKASTENFIRMA	31
3.2.1 <i>Aspekte des Denkmalschutzes</i>	35
3.2.2 <i>Internationales Interesse am Erhalt des ehemaligen Kongoschiffes</i>	36
3.2.3 <i>Die Insolvenz des Vereins</i>	38
3.3 RECHTSLAGE ZUM ZEITPUNKT DES UNTERGANGS	41
3.3.1 <i>Die schiffahrtspolizeiliche Genehmigung</i>	42
3.3.2 <i>Gewährleistung der Schwimmfähigkeit</i>	43

4	DAS WRACK DES MS „GEORG BÜCHNER“	45
4.1	ANGABEN ZUM SEEUNFALL	45
4.2	ALLGEMEINE RECHTSLAGE	48
4.2.1	<i>Der Wrackbegriff im Zusammenhang mit dem Schiffscharakter und nach dem WBÜ</i>	49
4.2.2	<i>Internationale Übereinkommen zur Bergung</i>	51
4.2.3	<i>Das Interventions-Ü (1969) und das Protokoll (1973)</i>	52
4.2.4	<i>Das Wrackbeseitigungsübereinkommen</i>	53
4.2.5	<i>Gegenüberstellung der Rechtslage in Deutschland & Polen</i>	55
4.3	BESONDERHEITEN BEI DEM MS „GEORG BÜCHNER“	58
4.3.1	<i>Maßnahmen durch polnische Seefahrtbehörden</i>	58
4.3.2	<i>Die Seeunfalluntersuchung</i>	60
4.3.3	<i>Vorwürfe des belgischen Denkmalschutzvereins „Waterergfoed Vlaanderen“</i>	62
4.3.4	<i>Die Suche nach dem unbekanntem Besitzer</i>	64
5	AUSSICHTEN	65
5.1	ADMINISTRATIVE VORGABEN ZUR BERGUNG UND DER MÖGLICHE VERBLEIB BEI EINER BERGUNG	65
5.2	VERSICHERUNG UND FINANZIERUNG	67
5.3	DAS HONGKONG - ÜBEREINKOMMEN VON 2009	68
6	SCHLUSSBETRACHTUNG	70
	LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS	73
	ABSCHLUSSERKLÄRUNG	78
	ANHANG	79
	ANHANGSVERZEICHNIS	79

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: MS „Charlesville“ in Antwerpen	13
Abbildung 2: MS „Dresden“ und MS „Georg Büchner“ im Rostocker Stadthafen1972	15
Abbildung 3: Plan der MS „Charlesville“ um 1951.....	19
Abbildung 4: Motorentyp 2DA8 /Cockerill, B. & W.-Lizenzbau	19
Abbildung 5: An Deck der „Georg Büchner“ 2.....	29
Abbildung 6: An Deck der „Georg Büchner“	29
Abbildung 7: Die „Georg Büchner“ an Dalbenschlössern.....	44
Abbildung 8: MS "Georg Büchner" am 28.05.2013 (von dpa)	45
Abbildung 9: Karte zum Routenverlauf des Schleppverbandes und zur Wrackposition	47
Abbildung 10: Bergung des MS „Tricolor“	66

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Darstellung der Reedereizugehörigkeit	18
Tabelle 2: Auszug relevanter Übereinkommen u. a. für Bergung, Öl und Haftung und ihre Ratifizierung in Deutschland und Polen	56

Abkürzungsverzeichnis

ABM	Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen
AFW	Arbeitsförderungs- und Fortbildungswerk GmbH
AIS	Automatic Identification System
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
Bft.	Beaufort-Skala
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BRT	Bruttoregistertonne
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
CMB	Compagnie Maritime Belge
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DM	Deutsche Mark (Währung)
DSchG M-V	Denkmalschutzgesetz in Mecklenburg-Vorpommern
DSR	Deutsche Seereederei (von 1974-1990 Deutfracht/Seereederei Rostock)
HafVO	Verordnung für die Häfen in Mecklenburg Vorpommern (Hafenverordnung)
IGA	Internationale Gartenbauausstellung
IMO	International Maritime Organisation
IÜS	Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot
kn	Knoten (1 kn = 1,852 km/h)
KVR	Kollisionsverhütungsregeln
Ltd.	Limited (engl. Kapitalgesellschaft)
MS	Motorschiff
NAVTEX	Navigational Warnings by Telex
NfS	Nachrichten für Seefahrer (engl. NtM)
OB	Oberbürgermeister
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
OZ	Ostseezeitung

P & I	Protection and Indemnity
Rn	Randnummer
S. A.	Société anonyme (vergleichbar mit der AG)
sm	Seemeile (1sm = 1,852 km)
SRÜ	Seerechtsübereinkommen
SRÜ	Seerechtsübereinkommen
SVZ	Schweriner Volkszeitung
UKW	Ultra-Kurz-Welle (Funk)
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
VEB	volkseigener Betrieb
VR	Vereinsregister
VTS	Vessel Traffic Service
VVIA	Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie
WBÜ	Wrackbeseitigungsübereinkommen
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

1 Einleitung

Die Meere bieten durch ihre vielen Facetten – als eine Quelle von Nahrung, Energie, Rohstoffen und Lebensraum an den Küsten – alltäglich Berührungspunkte und eine Fülle an Nutzungsmöglichkeiten. Handelsschiffe befördern Güter über die Weltmeere, Fischereifloten versorgen täglich Anrainerstaaten mit ihren Waren und legen riesige Strecken zurück, um große Fischschwärme zu ergründen. Der Mensch macht sich die verborgenen Bodenschätze im Meer und die Energien auf See, vorzugsweise auf den Festlandsockeln, zunehmend mehr zunutze. Doch was ist mit den in Vergessenheit geratenen Schiffen, die ihr Ende auf dem Meeresgrund fanden?

Endstation Schiffsfriedhof - jährlich stößt das BSH auf ca. 40 neue Wracks in den deutschen Gewässern (einschließlich der ausschließlichen Wirtschaftszone - AWZ). Oft sind diese Funde die Folgen der Untersuchung des Meeresbodens, beispielsweise vor dem Bau eines neuen Offshore-Windparks oder bei der Pipeline-Verlegung. Bis 2012 erfasste das BSH alleine in der Nord- und Ostsee rund 2.600 Unterwasserhindernisse.⁴

Ein Wrack, speziell ein Schiffswrack, ist eine Gefahr als Über- oder Unterwasserhindernis für die Schifffahrt, Fischerei und Umwelt. Es birgt die Gefahr einer Kollision oder die Gefahr von Netzschäden in sich und kann auch das Freisetzen von meeresumweltschädlichen Stoffen oder Substanzen zur Folge haben. Das zeigt auch das Beispiel des Wracks von dem, durch eine Schiffskollision gesunkenen, Carcarrier „Tricolor“.⁵ In der Zeit bis zur Bergung kam es, trotz der Betonung der Gefahrenstelle, zu drei weiteren Kollisionen mit dem MS „Tricolor“. Das Schiff wurde später zum Totalverlust erklärt. Es lag in internationalen Gewässern, genauer gesagt in der französischen AWZ. Das Wrack lag anfangs gerade einmal in 30 m Tiefe und ragte bei Niedrigwasser bis an die

⁴ vgl. www.bsh.de/de/Das_BSH/Presse/Pressearchiv/.../16-2012.pdf

⁵ Nach einer Kollision des CC „Tricolor“ mit dem Frachter „Kariba“ bei dichtem Nebel im Ärmelkanal am 14.12.2002 sank das MS „Tricolor“ 40 km vor Dünkirchen

Wasseroberfläche heran. Während Öl von Bord abgepumpt wurde, trat gleichzeitig unkontrolliert Öl aus und verschmutzte Frankreichs und Belgiens Küsten und die der Niederlande.⁶ Im Oktober 2004 konnten die Bergungsarbeiten abgeschlossen werden.

Doch ein Wrack verliert, liegt es einmal auf dem Grund der Meere, nicht einfach seine Gefährlichkeit. Die Wasserströmungen, Korrosion und sogenannte Kolke, Ausspülungen des Untergrunds, können je nach Gebiet eine Positions- und Lageveränderung hervorrufen bis hin zu sich lösenden Teilen. Daher sind ständige Überprüfungen der Wracklage und seiner Position in Bereichen der Hauptschiffahrtsrouten zu überprüfen und bedeutsame Wrackinformationen in den Seekarten zu veröffentlichen.

Die vorliegende Arbeit dreht sich um das am 30. Mai 2013 nahe der Danziger Bucht gesunkene MS „Georg Büchner“, das ehemalige „Kongoboten“ MS „Charlesville“, wie es die Belgier nannten. Nach 35 Jahren, in denen es an der Pier festliegend bewirtschaftet wurde, wurde beschlossen es schließlich zu verkaufen. Das Ziel sollte Litauen sein.

In diesen Zusammenhang geht es insbesondere um die Wrackbeseitigung. Damit wird das Unschädlichmachen von Hindernissen und Gefahrenquellen auf administrativem Wege gemeint. Was bis vor kurzem nur auf nationaler Ebene in Sachen Wrackbergung galt, fand mit dem Wrackbeseitigungsübereinkommen auch im internationalen Rahmen einheitliche Regelungen und Befugniszugeständnisse für den Küstenstaat.

⁶ vgl. FAZ: Dreitausend Schrottautos tauchen wieder auf, <http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/tricolor-bergung-dreitausend-schrottautos-tauchen-wieder-auf-1117228.html>, 04.08.2003

2 Angaben zum MS „Georg Büchner“

2.1 Geschichte des Schiffes

Nach dem 2. Weltkrieg fand die Ausbildung deutscher Seeleute in der DDR in verschiedenen Schifffahrtsbetrieben statt. Mit der Gründung der Deutschen Seereederei (DSR) im Jahr 1952 entstand so, neben dem hydrografischen Dienst, dem Fischkombinat Rostock und den Schiffen der technischen Flotte, eine Erweiterung der Ausbildungsmöglichkeiten in maritimen Berufen. Aus der Anordnung des Ministeriums für Verkehrswesen vom 21. August 1952 geht die DSR rückwirkend zum 01. Juni 1952 als Gründungsdatum als „volkseigener Betrieb“ (VEB) hervor.⁷

Die zu Beginn einerseits stetige Vergrößerung der Handelsflotte und die andererseits sowohl qualitativ als auch quantitativ unbefriedigenden Ergebnisse in der Ausbildung des Schiffspersonals ließen die DSR im Rahmen eines Ankaufprogrammes für Gebrauchttonnage kombinierte Fracht- und Passagierschiffe erwerben, um Seeleute direkt an Bord ausbilden zu können.⁸ Damit wurden die beiden Vorteile verbunden, die Tonnage und die Qualität der Ausbildung späterer Seeleute zu erhöhen. Durch Umbauten entstanden Klassenräume und durch die Anstellung von Lehrern und Lehrbootsleuten entwickelte sich eine „schwimmende Betriebsberufsschule“. So liefen 1967 zeitweise vier Fracht- und Lehrschiffe im Dienst der DSR. Die ersten beiden waren ab 1958 die „Copacabana“, mit neuem Namen „Theodor Körner“ und die „Mar del Plata“, mit neuem Namen „Heinrich Heine“. 1962 kam die „J. G. Fichte“, ex. „Claude Bernard“ hinzu. Am 05. Juli 1967 folgte die „Charlesville“, mit neuem Namen „Georg Büchner“. Damit vervollständigte sie als letztes Schiff die Flotte der Ladung befördernden Lehr- und Ausbildungsschiffe der DSR.⁹

⁷ vgl. Diestel, H.-H. (2002): 50 Jahre Deutsche Seereederei Rostock, S. 97 ff.

⁸ ebd.

⁹ vgl. Detlefsen, G. U. (2004): Deutsche Reedereien Bd. 23, S. 197 ff.

Im Folgenden sollen die wichtigsten Daten zur Geschichte dieses Schiffes, vom Bau in Belgien bis zur Wendezeit genannt und weiterführend ein kurzer Abriss über die Zeit nach der Wende bis zu seinem Untergang vor der polnischen Küste am 30. Mai 2013 gegeben werden. Zudem werden im Abschnitt 2.2 die technischen Eigenschaften aufgegriffen. Auf die Eigentumsverhältnisse wird genauer im Abschnitt 3.1 eingegangen.

2.1.1 Vom Stapellauf bis zur Wendezeit

Die Geschichte des MS „Georg Büchner“ (IMO Nr.: 5060863) begann als MS „Charlesville“ und hatte ihre Anfänge in der Kolonialzeit der 50er Jahre.



Antwerpen, Vertrek „Charlesville“ uit Boudewijnsluis
Anvers: Le „Charlesville“ au départ de l'écluse Baudouin

Abbildung 1: MS „Charlesville“ in Antwerpen
(von <http://www.ssmaritime.com/MS-Charlesville.htm>)

Das Schiff wurde 1950 in der belgischen Werft John Cockerill S. A. in Hoboken, einem Antwerpener Stadtteil, gebaut und am 12. August 1950 vom Stapel gelassen. Ursprünglich war der Termin auf den 29. Juli

desselben Jahres festgesetzt, musste aber aufgrund eines Streiks auf das genannte Datum verschoben werden.¹⁰ Nach Fertigstellung wurde es am 15. Februar 1951 an den damaligen Eigner Compagnie Maritime Belge (Lloyde Royal) S.A. (CMB) übergeben.¹¹ Als kombiniertes Passagier- und Frachtschiff bot das Schiff eine Kapazität für 248 Passagiere sowie für 140 Mann Besatzung und hatte bei damaligen Vermessungen 10946 BRT.¹² Eingesetzt wurde es, wie bereits die Schwesterschiffe, im Linienverkehr zwischen Belgien, Belgisch-Kongo (das spätere Zaire) und Angola. Ihre Jungferreise hatte das MS „Charlesville“ am 06. März 1951, bei der es von Antwerpen über Matadi (Belgisch-Kongo) nach Lobito (Angola) ging.

¹⁰ vgl. <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1576586>

¹¹ vgl. Haworth, R.B. (2006): <http://www.miramarshipindex.org.nz/ship/list>

¹² ebd.

Trotz der Unabhängigkeit der afrikanischen Kolonien in den 60er Jahren des vorangegangenen Jahrhunderts, darunter auch Belgisch-Kongo¹³, blieb die Linie Antwerpen - Matadi erhalten. So lief die „Charlesville“ in der Zeit von 1951 bis 1967 als sogenanntes Kongoschiff (niederländisch: Kongoboten) regelmäßig den Hafen Antwerpen, gefolgt von Teneriffa und den Hafen Lobito in Angola an. Dazu kamen Matadi, sowie auf der Rückreise nach Antwerpen auch Boma, beide in Belgisch-Kongo.¹⁴ Dabei verschiffte sie hauptsächlich Militärgüter und brachte die belgische Kolonialverwaltung in ihre afrikanische Kolonie, außerdem Missionare, Missionsschwestern, Beamte, Geschäftsleute und Auswanderer.

Als ein bedeutender Moment bei der Rettung von Schiffbrüchigen sei die Nacht am 23. Dezember 1963 erwähnt, bei der das MS „Charlesville“ Überlebende des in Havarie geratenen Kreuzfahrtschiffes „Lakonia“¹⁵ rettete.¹⁶ Mit der späteren Stilllegung der Route hatte dann auch die „Charlesville“ ihre ursprüngliche Bestimmung erfüllt.

Anfang Juli des Jahres 1967 kam es in Antwerpen zur Übernahme des Schiffes durch den VEB Deutsche Seereederei Rostock, die damals als Universalreederei galt. Das MS „Charlesville“ wurde nach dem hessischen Literaten und maßgebenden Vertreter des Vormärz¹⁷ in „Georg Büchner“ umbenannt. Das Schiff wurde damit unter DDR-Flagge genommen, mit dem Rufzeichen DDVR. Nach kurzen Umbauarbeiten in der Mercantile Werft in Antwerpen im Juli und August ging es in Fahrt als Lehr- und Frachtschiff. Nach Indienststellung im Juli 1967 ging es ab September des gleichen Jahres auf der Linie Rostock - Kuba - Mexico (Cubalco) in Fahrt bis zu ihrer Außerdienststellung am 07. Juni 1977. Auf seinen Karibik-Reisen brachte es u. a. Mähdrescher,

¹³ am 30. Juni 1960 wurde die „Demokratische Republik Kongo“ ausgerufen

¹⁴ vgl. Goossens, R. (2013): M.S. „Charlesville“, <http://www.ssmaritime.com/MS-Charlesville.htm>

¹⁵ ehem. niederländisches Passagierschiff (ex Johan van Oldenbarnevelt)

¹⁶ vgl. Pressemeldung vom 07.04.2013 vom belg. Verein „MS Charlesville vzw“

¹⁷ Karl Georg Büchner (1813 - 1837), bekannt für sein Drama „Woyzeck“



Abbildung 2: MS „Dresden“ und MS „Georg Büchner“ im Rostocker Stadthafen 1972
(von Jürgen Sindermann)

Traktoren und Getreide nach Kuba sowie zu anderen mittelamerikanischen Häfen und kehrte in den Heimathafen mit Rum und Zucker sowie tropischen Früchten zurück.

Am 01. Januar 1974 erfolgte ein Flaggenwechsel, denn nach betrieblichen Umstrukturierungen wurde das Schiff nunmehr bei dem VEB „Deutfracht/Seereederei Rostock“ geführt.¹⁸

Die Kurzbezeichnung DSR blieb erhalten. Das Leckschlagen des Rumpfes bei einer Schweißübung könnte, neben fälligen und kostenintensiven Reparaturen, Auslöser für die Außerdienststellung im Juni 1977 gewesen sein.^{19,20} Mit der Stilllegung des Bordbetriebes diente sie dann fast 13 Jahre als stationäres Ausbildungsschiff der Betriebsschule „Flotte August Lütgens“. Am 31. August 1977, nach zweimonatigen Umbauarbeiten in der Stocznia Remontowa „Gryfia“ in Stettin, legt die „Georg Büchner“, noch mit eigener Maschinenleistung, in Rostock-Schmarl an. Am 05. November fand die offizielle Einweihung als Berufsschule der DSR statt.²¹ Mit der Wende wurde das Schiff an die „Deutsche Seereederei Rostock GmbH“ übertragen.

Am 15. März 1991 erwarb die Hansestadt Rostock dann die mittlerweile 41-jährige „Dame“ für eine symbolische D-Mark, um sie vor einer Verschrottung zu bewahren und wurde somit Eigentümer.

¹⁸ vgl. Rothe, C.: Deutsche Ozeanpassagierschiffe 1919 bis 1985, Berlin 1987, S.147

¹⁹ vgl. Goossens, R. (2013). a.a.O.

²⁰ vgl. Hipler, M. (2006): <http://liners.gmxhome.de/buechner/hist%20bue.htm>

²¹ vgl. Detlefsen (2004), a.a.O., S. 197 ff.

2.1.2 Von der Wende bis zur Unternehmensinsolvenz des Trägervereins

Nach der Übernahme durch die Stadt Rostock diente das Schiff weiterhin Fortbildungszwecken, sowie zusätzlich für Arbeitsförderungsmaßnahmen. Es wurde in den folgenden Jahren über Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) durch 17 Arbeitskräfte des nunmehr dort befindlichen „Arbeitsförderungs- und Fortbildungswerks GmbH“ (AFW) saniert. Als ABM-Schiff bot die „Georg Büchner“, nach dem weiteren Ausbau von 2000 m² Ausbildungsfläche, auch der Ausbildungsstätte der Gesellschaft für berufliche Bildung Rostock und der Deutschen Angestellten-Akademie Hamburg Mietfläche für deren Aktivitäten. Die Schulung und Weiterbildung von u. a. Designern, Schreibern, Floristen und Pneumatikern fand in weiteren modernen Räumlichkeiten statt.²²

Da der Hauptmieter AFW im Jahr 1998 auszog und aufgrund geplanter Baumaßnahmen für die IGA 2003 in Rostock, fünf Jahre später, musste eine Neuorientierung für die Nutzung des Schiffes her.²³ In diesem Zusammenhang wurde am 26. Februar 1999 ebenfalls eine Anfrage zur aktuellen Schrottsituation an die Firma „Baltic Marine Surveyors & Consultants“ gestellt. Demnach hätte eine Abwrackung des Schiffes 400.000 € inklusive Seeverschleppung, Versicherung u.v.m. eingebracht.²⁴ Die Stadt war somit wieder verpflichtet, eine neue Perspektive zu finden.

Diese Perspektive für das ehemalige Lehr- und Frachtschiff fand sich bereits zu Beginn des Jahres 1999 in der möglichen Übernahme bzw. Bewirtschaftung durch den 1992 gegründeten Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“. Damit wurde sie wieder einmal mehr vor einer Verschrottung bewahrt. Die Übernahme zog sich allerdings noch zwei Jahre hin. Durch Meinungsverschiedenheiten und geschäftliche Diskrepanzen kam es damals zu einem gerichtlichen Verfahren zwischen dem Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“ und dem damaligen dort eingemieteten Förderverein

²² vgl. Piechulek, R.: MS „Georg Büchner“-ein 10.000-Tonner an der Warnow, in: SVZ vom 15.01.1999

²³ ebd.

²⁴ vgl. Schriftverkehr Verein: Anfrage an Baltic Surveyors & Consultants (1999), S. 2

„Georg Büchner e. V.“. Nachdem der Rechtsstreit beigelegt werden konnte, wurde mit Wirkung vom 10. Dezember 2001 das MS „Georg Büchner“ dann dem Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“ für eine symbolische D-Mark verkauft.²⁵

Im Zuge der Vorbereitungen zur IGA 2003 in Rostock zog die „Georg Büchner“ im Dezember 2001 in den Stadthafen zum Liegeplatz 72/73 am Kabutzenhof um. Ziel war es, das Schiff weiterhin für Bildungszwecke zu verwenden und zusätzlich als Jugendgästeschiff zu nutzen, in dem jährlich mit bis zu 5000 Besuchern gerechnet wurde.²⁶ Der Betrieb einer Jugendherberge und eines Hotels konnte bis zum Dezember 2012 aufrechterhalten werden. Danach wurde sie geschlossen. Zur gleichen Zeit wurden Vermutungen über eine Verschrottung laut. Wenig später gab der Verein an, die auflaufenden Kosten nicht mehr bewältigen zu können. Am 15. März wurde dann für den Verein das Insolvenzverfahren eröffnet.²⁷ Was in den darauffolgenden Monaten geschah, erscheint im Nachhinein wie ein Gewirr aus undurchsichtigen Querelen.

²⁵ VR 843 (Amtsgericht Rostock): S. 71

²⁶ vgl. dpa: Weltweit einzige Jugendherberge auf Stahlschiff. in: SVZ vom 18.06.2002

²⁷ Amtsgericht Rostock: Az. 61 IN 59/13

2.2 Technische Daten

In diesem Kapitel werden Angaben zum Schiff und zu den wichtigsten schiffbaulichen Eigenschaften gegeben. Für weitere Informationen befinden sich im Anhang 1 ausführlichere Erklärungen zu technischen Anlagen und weitere geschichtliche Hintergründe.

MS „Georg Büchner“ (Rufzeichen DDVR) – ex MS „Charlesville“

Baujahr	1950
Bauwerft	John Cockerill S. A. (Hoboken in Belgien)
Werftnummer	743
IMO Nr.	5068863
Klasse	Albertville
Schiffstyp	kombiniertes Fracht- und Passagierschiff

Besonderheiten:

- Volldeckschiff mit kurzer Back, mittschiffs liegender Maschinenanlage und achtern liegendem Deckshaus
- genieteteter Schiffskörper

*Tabelle 1: Darstellung der Reedereizugehörigkeit
(eigene Darstellung)*

1. Reederei		CMB
• <i>Einsatz im Liniendienst zwischen Belgien und Belgisch-Kongo</i>		
Indienststellung	15. Februar 1951	
Jungfernfahrt	06. März 1951	
Flagge	Belgien	
Besatzungsstärke	140 Mann	
Passagiere	248	
2. Reederei		DSR
• <i>Einsatz als frachtführendes Ausbildungsschiff</i>		
Indienststellung	05. Juli 1967	
Flagge	DDR	
Besatzungsstärke	100 (inkl. Ausbilder)	
Lehrlinge	150	
Außerdienststellung	07. Juni 1977	

COMPAGNIE MARITIME BELGE S. A. - ANVERS
PAQUEBOTS-MIXTES POUR LA LIGNE ANVERS-MATADI

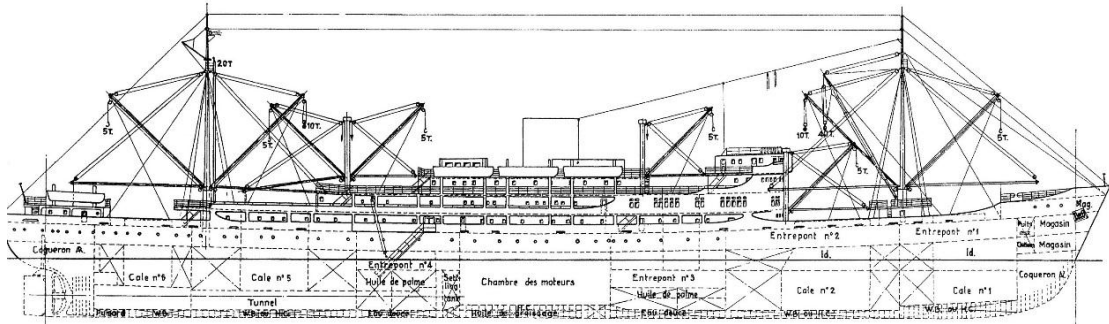


Abbildung 3: Plan der MS „Charlesville“ um 1951
(von <http://www.ssmaritime.com/MS-Charlesville.htm>)

Hauptabmessungen

Länge über Alles (L _{üA})	153,66 m
Länge zw. den Loten (L _{PP})	142,50 m
Breite auf Mittelspant (B _{üA})	19,60 m
max. Tiefgang (TG _{max})	8,39 m
BRT	10.946 t (11.060 t ab 1967)
Tragfähigkeit	9274 tdw (tons dead weight) ab 1967
Dienstgeschwindigkeit	15 kn - ab 1957 16,5 kn
Schiffsschraube	Festpropeller (Ø 6,50 m)
Ruderblatt	Balanceruder
Anzahl Laderäume	5
Laderaumkapazität	10.530 m ³
Ladegeschirr	20 Ladebäume (2x3t,12x15t,4x10t,1x20t,1x40t) 1983: Schiffskran ersetzt vordere Ladebäume

Angaben zur Hauptmaschine

Typ	doppelwirkende 8 Zylinder-2-Takt Gegenkolben-Dieselmachine (seit 1957 mit Aufladung)
Hersteller	Burmeister & Wain (B&W) in Kopenhagen (Dänemark)
Leistung	bis 1957: 7.200 PS (5.300 kW) - ab 1957: 9.250 PS (6.800 kW)

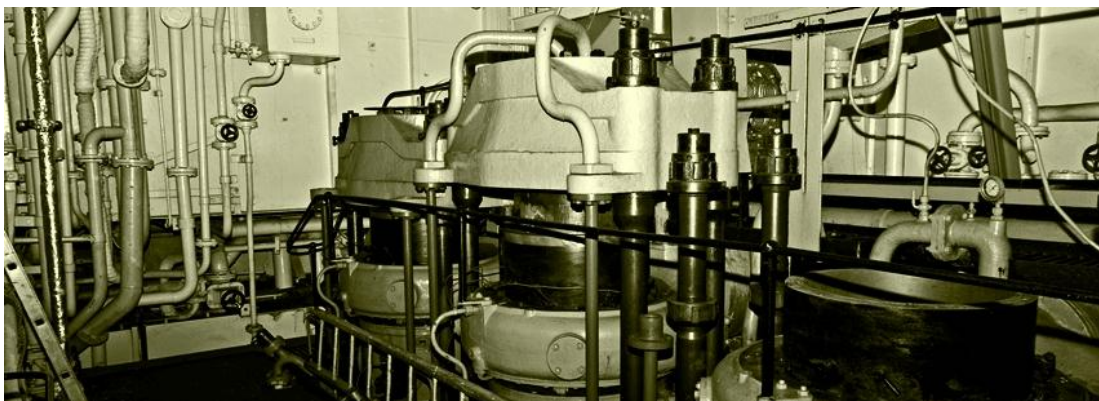


Abbildung 4: Motorentyp 2DA8 /Cockerill, B. & W.-Lizenzbau
(von <http://www.ssmaritime.com/MS-Charlesville.htm>)

3 Eigentumsverhältnisse und rechtliche Einordnung

3.1 Eigentumsverhältnisse bis zum Dezember 2012

3.1.1 Gründung des Fördervereins „Traditionsschiff Rostock e. V.“

Der Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“ mit Sitz in Rostock wurde am 27. August 1992 in das Vereinsregister des Amtsgerichts Rostock unter der Registernummer VR 843 aufgenommen. Der gemeinnützige Verein war in den Folgejahren Betreiber einer Jugendherberge an Bord des Typ-IV-Schiffes „Dresden“, auch „Traditionsschiff“ genannt, und dort ab 1994 als Mieter ansässig.²⁸ In der Gründungsveranstaltung vom 29. Februar 1992 auf dem „Traditionsschiff“ wurde als Ziel und Zweck des Vereins die „Erhaltung des Traditionsschiffes als technisches Denkmal“ beschlossen. In der Satzung fand sich auch unter § 2 zu „Zweck des Vereins“ der Punkt der „Verwirklichung des Herbergsgedanken als Möglichkeit der Begegnung für die Jugend des In- und Auslandes sowie der sinnvollen Freizeit- und Urlaubsgestaltung“.²⁹ Zu Gründungsbeginn traten dem Verein 12 Mitglieder bei.

Damit verwirklichte der damalige Vereinsvorsitzende Egon Schliecker, der selbst auf dem MS „Dresden“ gefahren ist, die Idee der Gründung eines Vereins zur Unterstützung des Erhalts der „Dresden“ in Form einer Beherbergungsstätte. Unter anderem wurde mit den Mitgliedern Sanierungsarbeiten am Anlegesteg organisiert oder Tauchgänge zur Erteilung des Schwimmfähigkeitszeugnisses unterstützt. Zusammen mit den Mitgliedern des „Seeleute

²⁸ Schliecker, E.: Gespräch

²⁹ VR 843 (Amtsgericht Rostock): Vereinssatzung „Traditionsschiff Rostock e. V.“, S. 4-9

Rostock e. V.“³⁰ wurden Treffen veranstaltet und weitere Verbesserungen geplant. Ein regelmäßiger Stammtisch für Zusammenkünfte sollte ebenfalls aufgebaut werden. Schon damals wurde Klaus Janßen in Absprache mit dem Vereinsvorsitzenden Egon Schliecker zum Geschäftsführer des Vereins bestellt.

3.1.2 Übernahme durch den Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“

Im Rahmen der Vorbereitungen der IGA 2003 in Rostock war am 15. Januar 1999 in der Schweriner Volkszeitung (SVZ) zu lesen, dass die „Georg Büchner“ dem Schifffahrtsmuseum der Stadt Rostock übergeben werden könnte. Unabhängig davon stand im gleichen Abschnitt auch, dass man darum bemüht sei, „die Verwaltung des Schiffes in andere Hände zu legen“.³¹ Gegenwärtig war u.a. noch der Verein „Georg Büchner e. V.“ Mieter auf dem MS „Georg Büchner“. In dem Kündigungsschreiben vom 19. Juni 1998 der Hansestadt Rostock an den Förderverein „Georg Büchner e. V.“ wurden Pläne „*die Verwaltung der stadteigenen Schiffe einer finanziell tragbaren Basis zuzuführen*“ gehegt.³² Zu diesem Zeitpunkt war auch der Verein „Traditionsschiff Rostock e. V.“ noch auf dem Schiff „Dresden“ Mieter und Betreiber einer Jugendherberge. Nach den Vereinsunterlagen (VR 843) nahm zu diesem Zweck Herr Eppler, Leiter der Projektgruppe Schiffsverwaltung der Hansestadt, am 17. Dezember 1998 an der Mitgliederversammlung des Fördervereins „Traditionsschiff Rostock e. V.“ teil, um Möglichkeiten der Bewirtschaftung durch den Verein zu erörtern. Durch die Beschlüsse in dieser Versammlung wurden erste Schritte zur Übernahme des Schiffes gemacht. Der Vorstand wurde befugt, den Vertrag zur MS „Georg Büchner“ mit der Hansestadt

³⁰ ehemals Verein der Typ IV-Fahrensleute: am 13. März 1997 erfolgte die Eintragung in das Vereinsregister der Hansestadt Rostock (VR 1492)

³¹ vgl. Piechulek, R. (1999): MS „Georg Büchner“, in: SVZ, a.a.O.

³² vgl. Stadtverwaltung Rostock: Schreiben / Kündigung vom 19. Juni 1998

Rostock zu unterzeichnen.³³ Laut Unterlagen des Amtsgerichts lag der Mitgliederversammlung ein Gutachten vor, dass das Schiff „bei gleichbleibender Werterhaltung noch mindestens 25 Jahre betrieben werden kann“³⁴.

Das MS „Dresden“ wurde dann der IGA GmbH übergeben, denn diese betrieb bereits Teile des Schiffbaumuseums und passte besser in das Museumskonzept der IGA-Kommission als das MS „Georg Büchner“. Der Mietvertrag mit dem Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“ wurde gekündigt und die dortige Jugendherberge³⁵ geschlossen. Die „Dresden“ wurde somit zum Schifffahrtmuseum mit Schiffbaugeschichte ausgebaut und die Verlegung der „Georg Büchner“ wurde notwendig. Über kurze Zeit engagierte sich der Verein auf beiden Schiffen.

Die Übernahme der „Georg Büchner“ bedingte eine Satzungsänderung. So wurde auf der Mitgliederversammlung vom 17. Dezember 1998 beschloss, den § 2 Vereinssatzung (Zweck des Vereins) zu ändern.

Unter Abs. 2 wurde *„die Erhaltung anderer Schiffe die dem Zweck des Vereins in der Art ihrer Nutzung entsprechen“* und *„verschiedene Formen des Tourismus und der Beherbergung“*

sowie unter Abs. 3 *„Die Objekte werden dem Verein auf vertraglicher Basis durch die Hansestadt Rostock zur Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt. Die Stadt Rostock bleibt weiterhin Eigentümer und leistet einen angemessenen Beitrag zur Erhaltung der Schiffe, sofern eine kostendeckende Bewirtschaftung im Sinne des § 2 Abs. 1 nicht erreicht werden kann.“* aufgenommen.

In einer Beschlussvorlage vom 01. Oktober 2001³⁶ zu Verkauf und Übertragung der „Georg Büchner“ für eine D-Mark an den Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“ legitimierte der damalige Oberbürgermeister Arno Pöker

³³ VR 843 (Amtsgericht Rostock): S. 62

³⁴ VR 843 (Amtsgericht Rostock): S. 58

³⁵ Jugendherberge befand sich auf dem MS „Dresden“ von 1973 bis 2001

³⁶ Beschlussvorlage Nr. 0680/01-DV /N vom 01.10.2001

den Verkauf damit, dass die Betreuung des Schiffes „nicht zu den Pflichtaufgaben der Hansestadt Rostock“³⁷ gehörte. Damit gab er dem Antrag des Vereins statt, dieses nach bereits mehrjähriger Nutzung käuflich zu erwerben. Nach Vorlage bei der Bürgerschaft und beim Finanzausschuss und mit der Verbringung des Schiffes am 08. Dezember 2001 an den Liegeplatz 72/73 im Stadthafen wurde das Schiff „Georg Büchner“ an den Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“ verkauft. Als Folge des Übergangs vom Nutzungsvertrag zur Übertragung des Schiffes war eine weitere Satzungsänderung unerlässlich. Die neue Satzung vom 16. Januar 2002 beinhaltete statt dem vorherigen § 2 (Zweck des Vereins) Abs. 3 nun „Die Objekte werden dem Verein auf vertraglicher Basis zur Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt *oder werden bzw. sind Eigentum des Vereins.*“³⁸. Im April 2002 öffnete die „Georg Büchner“ offiziell ihre Jugendherberge.

Mit dem Kauf- und Übereignungsvertrag zwischen der Hansestadt Rostock, vertreten durch den OB Arno Pöker und dem Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“, vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Egon Schliecker und dem Geschäftsführer Klaus Janßen, wurde im Anhang unter § 2 „Gewährleistung“ der funktionsfähige Zustand der Heizungsanlage und der Lüftungs- und Sanitäranlagen zugesichert. Darin wurden auch bestehende Mängel aufgeführt, die trotz voller Funktionstüchtigkeit bei Übergabe als reparaturanfällig galten. Danach wurden der Heizungsanlage weitere Schäden am Heizungskessel bescheinigt und eine schrittweise Renovierung der Lüftungssysteme sowie der Sanitäranlagen für notwendig befunden. Auch die Elektronik war zu großen Teilen noch original von 1950 erhalten. Daneben verpflichtete sich der Verein zur Asbestsanierung von vormals unbenutzten Zimmern sowie äußeren Konservierungsarbeiten nach den Maßgaben des Stadtplanungsamtes.

Unter § 4 des Kauf- und Übereignungsvertrages wurde der Hansestadt Rostock das Vorkaufsrecht eingeräumt. Demnach war die Hansestadt dazu befugt, das Schiff zum Verkehrswert zurückzunehmen, bevor Rechte Dritter

³⁷ Beschlussvorlage Nr. 0680/01-DV /N vom 01.10.2001, a.a.O.

³⁸ VR 843 (Amtsgericht Rostock): Satzung vom 16. Januar 2002, S. 81

geltend gemacht werden konnten. Dieses wird im späteren Verlauf der Arbeit noch eine Rolle spielen.

Auf Beschluss der Bürgerschaft hin nahm an Stelle des Oberbürgermeisters zukünftig ein Vertreter der Hansestadt Rostock an den Sitzungen des Vereins teil. Ab 1997 war dieser Vertreter Peter Writschan, Stadtkonservator und Denkmalpfleger der Hansestadt Rostock.³⁹

3.1.3 Regelungen zum Liegeplatz im Stadthafen

Die Verordnung für die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern (Hafenverordnung – HafVO) vom 17. Mai 2006 in der letzten Änderung vom 09. Juli 2013 legt unter § 16 fest, dass eine Zuweisung des Liegeplatzes durch die Hafenbehörde genehmigt wird. Gleiches wird in der Hafennutzungsordnung der Hansestadt Rostock unter § 5 aufgeführt.

Im Stadthafen selbst nahm das MS „Georg Büchner“ eine Sonderstellung ein. Denn i. d. R. ist laut „Rahmenplan Stadthafen Rostock 1. Fortschreibung“ von 2005 der Stadthafen grundsätzlich für fahrende Schiffe bestimmt.

„Die einzigen dauerhaft verankerten Einheiten auf dem Wasser sind die MS Georg Büchner und das Warnowschiff (...).“⁴⁰

Damit war die „Georg Büchner“ von dieser Festlegung nicht betroffen.

Gemäß der Hafengebührensatzung in der Fassung vom 06. März 2002 hat der Trägerverein nach dem § 15 Abs. 6 zu Liegegebühren für Traditionsschiffe je Monat 0,80 € je m² Grundfläche zu bezahlen.⁴¹ Im Fall der Georg Büchner wurde ein „Sondertarif“ ausgehandelt, nachdem der Verein im Stadthafen pro Jahr nicht mehr als 10.000 DM, später 10.000 €, zahlen sollte. Im Monat bezahlte der Verein somit ca. 800 € Liegeplatzgebühren.

³⁹ Amtsgericht Rostock VR 843, S. 54

⁴⁰ Vorlage – 2009/AM/0564-01 (SN) Georg Scholze m.w.N.

⁴¹ vgl. „Satzung über die Erhebung von Gebühren in den öffentlichen kommunalen Häfen der Hansestadt Rostock“ - Hafengebührensatzung

3.1.4 Allgemeiner Überblick über die Finanzlage des Vereins

Bei der Übertragung im Jahr 2001 an den Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“ wurde festgelegt, dass sich die zu übernehmenden Kosten durch die Hansestadt Rostock auf 881.000,00 € und durch die IGA GmbH auf 238.400,00 € begrenzen sollten. Die städtischen Investitionen wurden für dringende Baumaßnahmen am neuen Liegeplatz, Asbestsanierungsmaßnahmen und Umstellung der Heizungsanlage am Liegeplatz aufgewendet, womit die Wirtschaftlichkeit der Betreuung erreicht werden sollte.⁴² Gleichzeitig wurde aus diesen Mitteln auch der Umzug in den Stadthafen bezahlt. Zwischen 2001 und 2004 wurden Sanierungsarbeiten zusätzlich durch ABM gefördert.

Schon frühzeitig stellte Geschäftsführer Klaus Janßen wegen ausstehender Forderungen beispielsweise bei der Rostocker Bautenschutz GmbH einen Antrag auf Ratenzahlung der fünfstelligen Restsumme.⁴³

Auch in einem Brief vom 21. Mai 2007 an den Oberbürgermeister schlug der Geschäftsführer die Bezahlung offener Posten in monatlichen Raten vor. Nach Erhalt einer Mahnung der Hansestadt Rostock durch das Amtsgericht Hamburg über die sich seit 2003 beträchtlich summierten Schulden, beispielsweise durch die vielen ABM, sah sich der Verein im Zugzwang. Unterzeichnet wurde diese Anfrage vom Geschäftsführer Klaus Janßen und dem langjährigen Schatzmeister Reinhard Schwarz.⁴⁴

Die nachstehenden Zahlen sind einer Finanzplanung des Vereins aus dem Jahr 2007 entnommen. Zusammengefasst wurde monatlich von folgenden Finanzeingängen und -ausgängen ausgegangen:

⁴² Beschlussvorlage Nr. 0680/01-DV /N, a.a.O i. V. m. Beschlussvorlage Nr. 0721/01-EV /N vom 10.10.2001

⁴³ Janßen, K.: Brief an Rostocker Bautenschutz GmbH vom 26.04.2004

⁴⁴ Janßen, K.: Finanzschreiben an OB 21.05.2007

Kosten durch

(die nächsten Zahlen stehen für einen Monat)

- Führung der Jugendherberge und des Hotels
 - Wareneinkauf und Wäschekosten 3.000 €
 - Personal 10.200 €
 - Energie 7.000 €
 - Wasser 1.050 €
 - Heizung 7.000 €
 - Versicherungen 1.400 €
 - Instandhaltung, Müll und sonst. Betriebsbedarf 1.877 €
- 31.527 €
- Kreditrückzahlungen und Mitgliedsbeiträge (DJH) u. a.
 - DJH (einmal jährlich) 240 €
 - Kredittilgungen OSPA und Sparbucheinzahlungen 795 €
 - Tilgungen von Altlasten an die HRO 1.500 €
 - Steuerberaterin Hopp 500 €

monatlich mind. 34.322 €

Erlöse⁴⁵ durch

... Jugendherberge	~ 8.770 €
... Hotel	~ 10.700 €
... Mieteinnahmen	~ 13.900 €
... Kantine und sonst. Veranstaltungen (z. B. Hochzeiten)	2.350 €
i. D.	<u>35.720 €</u>

Gemäß der vorliegenden Planung kam am Jahresende ein Gewinn im fünfstelligen Bereich heraus, insbesondere hervorgerufen durch die Spitzenzeiten während der Sommermonate. Den Gewinn wird der detaillierten Aufschlüsselung im Anhang 2 entnommen.

Es wurden bei der Auslastung sowohl im Hotel als auch in der Jugendherberge maximal 45 % angenommen. Zur Hanse Sail war es aber auch nicht unüblich, dass eine 100-prozentige Auslastung erreicht wurde. Im Vergleich zu den vormals angenommen 5000 Übernachtungen⁴⁶ lag die tatsächliche Anzahl sogar noch um einiges höher. Laut dem Protokoll der Vorstandssitzung vom 27. April

⁴⁵ Erlöse stellen den durchschnittlichen Wert der 12 Monate aus der Finanzplanung 2007 dar

⁴⁶ vgl. dpa: Weltweit einzige Jugendherberge auf Stahlschiff, in: SVZ, a.a.O.

2010 waren es im Jahr 2008

- 6.761 Übernachtungen in der Jugendherberge und
- 4.894 Übernachtungen im Hotel (insgesamt 11.655)

und im Jahr 2009

- 7.113 Übernachtungen in der Jugendherberge und
- 5.201 Übernachtungen im Hotel (insgesamt 12.314).

Dennoch wurde auf eine Kostenexplosion bei Heiz- und Energiekosten,⁴⁷ die mit jeweils 7.000 € einen beträchtlichen Betrag ausmachten, verwiesen.

Bereits zur Mitgliederversammlung im Jahr 2006 standen u. a. die sich ansammelnden Ölrechnungen, bei denen schon in vorhergehenden Jahren Probleme bei der Bezahlbarkeit aufkamen, auf der Tagesordnung. Dabei gab der damalige Vorstandsvorsitzende Egon Schliecker explizit zu diesem Zweck dem Verein einen Kredit über einen fünfstelligen Betrag. Er selbst war parallel zu den Tätigkeiten im Verein hauptberuflich Bauunternehmer und Inhaber einer eigenen Bauabwicklungs- und Service-Firma. Seinen finanzkräftigsten Sponsoren hatte der Verein damit in Egon Schliecker und seiner Firma selbst. Mit seinem Unternehmen übernahm er auch die Aufsicht bei vielen Instandsetzungsarbeiten bzw. übernahm auch Kosten der Tests des Schanzkleides und des Unterwasserschiffes.

Wie bereits angemerkt wurde, war von vornherein klar, dass es einer Erneuerung der Heizungsanlage bedürfe (siehe Abschnitt 3.1.2, S. 23). Es konnten darüber hinaus bereits kostenfreie Heizungskörper angeschafft werden. Doch der ausgereichte zweckgebundene Kredit wurde nicht wie geplant eingesetzt. Stattdessen wurden damit Einkäufe getätigt.

Die sich auf längere Sicht anhäufenden horrenden Kosten für Heizöl zeigten einmal mehr, dass beim Finanzmanagement schwere Defizite vorlagen.

Die Kassenprüfung erfolgte durch Burkhard Saß, Mitglied der Kontrollkommission, in Zusammenarbeit mit der Steuerberaterin Hopp. In den Protokollen zu den im Vereinsregister vorliegenden Mitgliederversammlungen hieß

⁴⁷ VR 843 (Amtsgericht Rostock): Protokoll der Vorstandssitzung vom 27.04.2010

es generell: Verwendungen der Geldmittel „erfolgten sparsam und dem Vereinszweck entsprechend“.

Bis zum Jahr 2008 hatte der Trägerverein noch monatliche Mieteinnahmen von über 12.000,00 €. Dabei hatte mit über 90 % die Ausbildungsstätte und Bildungsgesellschaft FAA, neben dem eingemieteten AFW, den größten Anteil.

Frühzeitig machte der damalige Vereinsvorsitzende Egon Schliecker auf die auslaufenden Mietverträge zum Jahr 2008 aufmerksam. Damit einhergehend musste nach Sponsoren gesucht werden. Nach Auszug der Firmen und durch die Vernachlässigung der Suche nach neuen Geldquellen, verlor der Verein somit einen bedeutsamen Teil der Einnahmen.

Auffällig ist, dass für den Bereich Werbung keine Ausgaben geplant waren. Bis zum Schluss gab es auch nie eine Internetseite des Betreibers, um über diesen Wege an Bekanntheit zu gewinnen. Dies wird u.a. in Internetportalen am Verein bemängelt, auch dass seine Satzung nicht öffentlich zugänglich war.

Anhand der Bewertungen von Gästen auf dem Schiff wurde zum Ende hin eine immer größer werdende Nachlässigkeit und unorganisierte Wirtschaft deutlich. Ein Besucher war beispielsweise in den Jahren 2007, 2009 und 2011 mit Schülern an Bord der „Georg Büchner“. Er beschreibt den Zustand im Jahr 2007 an Bord noch als „einfach, sauber und mit tollem Frühstück sowie mit einer Gastronomie durch Auszubildende glänzend“. Über die Jahre hin ließ sich aber der Verfall unverkennbar feststellen, wohl auch durch das Ende der Mietverträge mit den Ausbildungsfirmen an Bord. Ein Anderer beschrieb das Schiff und die Kammern als „heruntergekommen“ (Bewertung von 2012) oder mit den Worten „an Dreck und Arroganz nicht zu toppen“ (Bewertung von 2012). Auf tripadvisor.de fielen 6 von 9 Bewertungen mit „ungenügend“, 2 mit „befriedigend“ und nur eine mit „sehr gut“ aus. Meist stammen die schlechteren Bewertungen aus den letzten Jahren (2010-2012) Auch auf holidaycheck.de bekamen die Unterkünfte eine mittelmäßige bis schlechte Bewertung.

Über diese Missstände konnten dann auch nicht mehr das hoch gelobte, vielfältige und reichliche Frühstück oder die stadtnahe Lage hinwegtäuschen.⁴⁸

Trotz der Auskunftspflicht des Geschäftsführers gegenüber dem Vorstand⁴⁹ schienen viele Vorgänge von den betreffenden Personen nicht offen gelegt zu werden und anscheinend zwischen u. a. dem Geschäftsführer, dem Schatzmeister und der Steuerprüferin vom Amt ausgemacht zu werden. Es gab nie eine Einsicht in die Jahresabschlüsse und Kassenprüfberichte seitens Egon Schlieckers. Weiterhin gab es nur wenige Versuche einen neuen finanzkräftigen Sponsor zu finden, die zudem erfolglos waren. Weiterhin sprach der Rückgang der Mitgliederzahlen für sich – es gab keinen frischen Wind durch neue, angeworbene und engagierte Mitglieder. Eine Minimierung der Heizölkosten durch eine Sanierung der Heizungsanlage an Bord, wie es schon in den Anfangsjahren im Stadthafen angedacht war, wurde nie durchgeführt. Durch schlechte Kritiken nahmen auch die Erlöse aus der Bewirtschaftung der „Georg Büchner“ ab.

An den Darlegungen lässt sich erkennen, dass bereits frühzeitig Missstände in der Führung der Beherbergung auftraten.

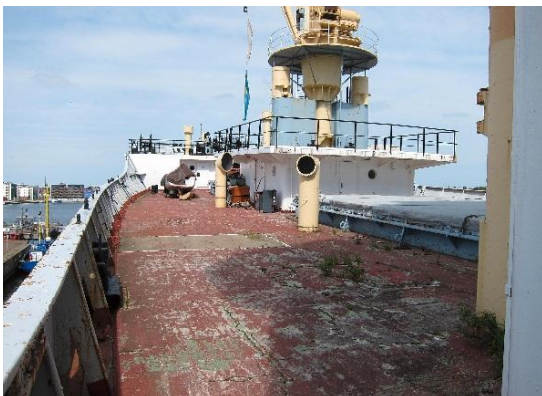


Abbildung 6: An Deck der „Georg Büchner“



Abbildung 5: An Deck der „Georg Büchner“ 2

(von http://lworch.bplaced.net/schiffe/g_b/IMG_0785_CR2.jpg)

⁴⁸ Hotelbewertungen Jugendherberge MS Georg Büchner auf den Internetseiten holdaycheck.de und tripadvisor.de
⁴⁹ VR 843 (Amtsgericht Rostock): Vereinssatzung lt. § 9: „Der Vorstand beauftragt den Geschäftsführer ‚...‘ mit der täglichen Geschäftsführung des Vereins. Er ist in seiner Tätigkeit an die Satzung des Vereins gebunden und dem Vorstand rechenschaftspflichtig.“

3.1.5 Anzeichen für eine Verschrottung

Längst gab es aus dem Jahre 2004 ein Schreiben der Rostocker Schrotthandelsfirma AQU⁵⁰, die zur Anfrage vom Geschäftsführer Janßen über die „Schrottmarktsituation für eine Abwrackung des Schiffes“⁵¹ Folgendes angab: „Unter Berücksichtigung der derzeitigen Stahlschrott- und Nichteisenmetallpreise [gemittelt ca. 180,00 €/t inkl. 80,00 €/t Handlingskosten], der Annahme, das Schiff habe ein Stahlgewicht von 10.000 t und abzüglich der Handlingskosten⁵² könnten bei einer Abwrackung zum jetzigen Zeitpunkt 1.000.000,00 € erzielt werden.“⁵³

Für den 11. Oktober 2010 wurde eine Mitgliederversammlung einberufen. Die wichtigsten Tagesordnungspunkte waren die Satzungsänderung über die Zusammensetzung des Vorstands. Danach sollte der Vorstand anstatt aus vier Mitgliedern nur noch aus drei Mitgliedern bestehen. Das begründete der Geschäftsführer Klaus Janßen mit der geringen Mitgliederzahl im Verein. Denn von ca. 60 Mitglieder (Stand 1998) waren gerade einmal noch 13 Mitglieder im Verein.⁵⁴ Der Mitgliederliste nach waren davon sieben anwesend. Darunter war auch die Ehefrau vom Geschäftsführer.

Im ersten Wahlgang erreichte der damalige, sich wieder zur Wahl stellende Vereinsvorsitzende Egon Schliecker nicht die 2/3-Mehrheit, wie laut Wahlordnung im Protokoll festgelegt. In der Satzung steht jedoch, dass die Wahl durch einfache Mehrheit beschlossen wird. Somit ist der Wahlablauf als solcher ungültig gewesen. Auf diesen Fehler wurde aber niemand aufmerksam. Somit wechselte nach knapp 19 Jahren der Vorstandsvorsitz an Reinhard Schwarz, Peter Writschan hatte das Amt des Stellvertreters inne und Klaus Janßen blieb Geschäftsführer.

Unter diesen Umständen sollte sich eine Vertragsunterzeichnung mit der späteren sogenannten Briefkastenfirma auf den Seychellen als möglich erweisen,

⁵⁰ AQO - Zentrum für Arbeitssicherheit, Qualitätsmanagement und Umweltschutz GmbH

⁵¹ Krönes, S. (Geschäftsführer):

Briefwechsel zw. MS „Georg Büchner“ und Schrotthandel GmbH Rostock, 07.04.2004

⁵² Handlingskosten umfasst u.a. Versicherung, Verholung, Beräumung, Entsorgung von gefährlichen Abfällen und Aufbereitung des Stahls

⁵³ ebd.

⁵⁴ VR 843 (Amtsgericht Rostock): Protokoll der Vorstandssitzung vom 27.04.2010, a.a.O.

denn als damaliger Mitunterzeichner des Überleitungsvertrags des MS „Georg Büchner“ an den entstehenden Trägerverein wäre diese am 13. Dezember 2012, falls Egon Schliecker noch Vereinsvorsitzender gewesen wäre, nie zustande gekommen.

Als einziges Mittel blieb dem scheidenden Vorstandsvorsitzenden damals nur eine private Anzeige wegen Vetternwirtschaft und Vorteilsnahme übrig, die er jedoch nicht wahrnahm.

Am 10. November 2011 titulierte die Internetzeitung „das-ist-Rostock.de“ mit dem Artikel „Noch längst nicht schrottreif“. Im Gespräch mit Hafenskapitän Gisbert Ruhnke, nannte dieser Gerüchte über einen Abbruch des Schiffes „an den Haaren herbeigezogen“. Danach sollte eine Tauchprüfung dem MS „Georg Büchner“ bis 2016 Schwimmfähigkeit bescheinigen. Jedoch stellte er sich einigen technischen Mängeln auch nicht blind gegenüber. Zu diesem Zeitpunkt zeigte sich der Oberbürgermeister nach Angaben der Lokalzeitung noch sehr zuversichtlich. „Wir brauchen fünf Millionen Euro, um dieses Schiff in die Zukunft zu tragen. Unsere Stadt hat diese Kraft (...)“, wurde der OB Roland Methling zitiert. 2010 jedoch wurden ABM durch die ARGE noch abgelehnt.⁵⁵ Auch bezogen auf die Einzigartigkeit des Schiffes entgegnete Gisbert Ruhnke „Die kann man doch nicht verschrotten“.⁵⁶ Vor dem vorher Aufgeführten und vor dem Hintergrund der Debatte zur angeblichen Verschrottung nur ein Jahr später erscheinen die Aussagen des OBs und des Hafenskapitäns als illusorisch und nicht wahrheitsgemäß.

3.2 Eigentumsübertragung am 10. Dezember 2012 an eine Briefkastenfirma

In einer Sitzung des Vorstands im September 2012, bei der auch Hafenskapitän Gisbert Ruhnke und der OB der Hansestadt Roland Methling anwesend waren, brachte der Trägerverein die prekäre finanzielle Lage offen zur Sprache

⁵⁵ VR 843 (Amtsgericht Rostock): Protokoll der Vorstandssitzung vom 27.04.2010, a.a.O., S. 105

⁵⁶ Gundlach, R.: „Noch längst nicht schrottreif“, <http://www.das-ist-rostock.de> vom 10.11.2011 "

(siehe Anhang 3). Gezwungenerweise wurde der Betrieb eingestellt. Danach sollten die verschiedenen Möglichkeiten - der Verkauf nach Belgien, die Abwrackung oder die Rücknahme durch die Stadt durch die Wahrnehmung ihres Vorkaufsrechts - vorstellbar gewesen sein. Die Rückkehr in den ehemaligen Heimathafen Antwerpen wurde von allen Beteiligten bevorzugt. Dieses Interesse trug die Hansestadt Rostock jedoch nicht an belgische Kreise weiter. In einer Stellungnahme der Stadt auf Anfrage hin von Sybille Bachmann, Mitglied der Rostocker Bürgerschaft, hieß es allerdings, dass mit dem zuständigen flämischen Minister für Denkmalpflege, Geert Bourgeois oder anderen belgischen Kreisen keinen Kontakt aufgenommen, um über den Verkauf zu informieren.⁵⁷

Angaben von „das-ist-Rostock.de“ zufolge scheiterten Versuche des belgischen Betreibers des „Museum aan de Stroom“ noch kurz vor dem Verkauf im Dezember 2012 die „Georg Büchner“ zu übernehmen.⁵⁸ Auch Eric van Hooydonk, Antwerpener Anwalt und Vorsitzender vom Verein „Watererfgoed Vlaanderen“ (Maritimes Erbe Flanderns) führte vom Juni bis zum November Gespräche mit dem Trägerverein, jedoch ohne Abgabe eines Angebots.⁵⁹

Am 05. Dezember wurde der Bürgerschaft der Beschlussvorschlag vorgelegt, nach dem die Stadt auf das Vorkaufsrecht für das Schiff für 750.000 € verzichtet. Die Rückkaufssumme sollte sich nach dem Kauf- und Übereignungsvertrag aus dem Jahr 2001 entsprechend § 4 nach dem Verkehrswert richten. Dazu wurde ein von der Hansestadt Rostock empfohlener Makler hinzugezogen, der das Schiff auf dem offenen Markt anbieten sollte. Demnach ergab sich der Preis von 750.000 € aus dem Angebot eines möglichen Käufers (siehe Anhang 4).⁶⁰

Die Betätigungsfelder des aktuellen Vorstandsvorsitzenden Reinhard Schwarz als Projektleiter der Arbeitsgemeinschaft „Junges Land für Junge Leute“, die auch in Verbindung mit verschiedenen Jugendbeherbergungen steht, stimmten mit dem Interesse des Oberbürgermeisters der Hansestadt Rostock, eine Jugendherberge in Rostock zu eröffnen, überein. Im Zuge dessen hatte der

⁵⁷ Melzer, L.: Stellungnahme vom 11.02.2013, Vorlage-Nr.: 2013/AM/4306-01 (SN)

⁵⁸ Gundlach, R.: diR vom 11.12.2012, „Die Georg Büchner wird verschrottet“

⁵⁹ Melzer, L.: Stellungnahme vom 11.02.2013, Vorlage-Nr.: 2013/AM/4306-01 (SN), a.a.O.

⁶⁰ vgl. Schwarz, R.: Brief zum Beschlussvorschlag vom 22.01.2013

Verein bereits Kontakt zu Vereinen in diesem Bereich aufgenommen (siehe Anhang 4).

Am 07. Dezember gab es im Zuge der ungewissen Zukunft auch des Vereins eine Mitgliederversammlung. Ein Verkauf an die Belgier wurde am 30. November für gescheitert erklärt. Die Mitgliederversammlung beauftragte den Vorstand, durch einen Makler die „Georg Büchner“ meistbietend zu veräußern. In dieser Versammlung wurde ebenfalls die Änderung des Vereinszwecks beschlossen:

Alt: Erhaltung des Denkmals MS „Georg Büchner“ Rostock [gestrichen]

Alt: Führung einer Jugendherberge des Deutschen Jugendherbergswerks

Neu: Führen einer Jugendherberge

Alt: Erhaltung von Traditionsschiffen und technischen Denkmälern

Neu: Förderung und Unterstützung bei der Erhaltung von Traditionsschiffen und technischen Denkmälern

Von einem möglichen Erlös wurde daran gedacht, eine neue Jugendherberge, gemäß geändertem Satzungszweck, in Rostock aufzubauen. Zur Veranschaulichung findet sich hierzu ein Artikel der Ostseezeitung in Anhang 5.

In der Vereinssatzung in der gültigen Fassung von 2010 wird festgelegt, dass jeder Beschluss einer einfachen Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder bedarf und für Satzungsänderungen eine 2/3 Mehrheit notwendig ist. Zu dieser Versammlung waren auch die Ehefrau vom Geschäftsführer, sowie Sohn und Schwiegertochter anwesend.⁶¹ Damit liegt der Verdacht nahe, dass sich das Abstimmungsergebnis im Sinne des Geschäftsführers Klaus Janßen und Reinhard Schwarz darstellen sollte und musste. Laut Aussage von Egon Schliecker gab es nur zwei Gegenstimmen.

Dabei wurde allerdings nicht beachtet, ob die Satzungsänderung nach § 33 BGBI I erfolgte. Darin heißt es: „(...) Zur *Änderung des Zweckes* des Vereins ist die Zustimmung aller Mitglieder erforderlich; die Zustimmung der nicht erschienenen Mitglieder muss schriftlich erfolgen.“⁶²

⁶¹ Schröder, K.; Luczak, T.: MS Georg Büchner. Vom Stapellauf bis zum Untergang. Rostock: Redieck & Schade. 2013, S. 68

⁶² BGBI. I, S. 3145 § 33 Abs. 1

Gemäß § 40 BGB I (nachgiebige Vorschriften) findet der § 33 „keine Anwendung als die Satzung ein anderes bestimmt“. Da die Satzung aber nur Angaben zu einer „Satzungsänderung“ macht, sind Zweckänderungen nicht eingeschlossen. Es müsste sonst ausdrücklich aufgeführt werden, dass auch Zweckänderungen nur einer 2/3 Mehrheit bedürfen. Demnach gilt für Änderungen des Vereinszwecks unverändert § 33.

Unabhängig davon war bis zum Abschluss dieser Thesis keinerlei Satzungsänderungen beim Amtsgericht Rostock eingegangen. Demnach blieb diese Satzungsänderung vom Dezember 2013 nach Erachten des Verfassers bisher rechtsunwirksam.⁶³

Schließlich kam es zur Vertragsunterzeichnung zwischen „Traditionsschiff Rostock e. V.“ und der Firma Argent Ventures Limited⁶⁴.

Festzuhalten bleibt, dass bis zum Abschluss des Vertrags im Dezember 2012 Versuche, das Schiff wieder nach Belgien zurückzubringen, scheiterten. Die Hansestadt zeigte bis zum Dezember 2012 kein Bestreben diese Pläne zu unterstützen. Erst im Januar 2013 nahm die belgische Regierung aus Flandern eigenhändig Kontakt über den Minister Mathias Brodorb auf. Weiterhin wurde geplant, besonders ersichtlich auch an der Satzungsänderung vom Dezember 2012, den Erlös aus dem Verkauf gemäß neuem Satzungszweck („Führen einer Jugendherberge“) einzusetzen. Durch die zunehmende Aufmerksamkeit, die der Verkauf erregte – sowohl in der Hansestadt Rostock und auch von Seiten der Belgier - kam es vermehrt zu Protestaufrufen von Rostockern und Willensbekundungen belgischer Schiffsliebhaber zum Erhalt des ehemaligen Kongoschiffes.

⁶³ BGBI. I, S. 3145 § 71 Abs. 1:

„Änderungen der Satzung bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Eintragung in das Vereinsregister. Die Änderung ist von dem Vorstand zur Eintragung anzumelden. (...)“

⁶⁴ Ltd. – ähnlich der dt. GmbH, erlaubt aber eine geringere Mindeststammanlage

3.2.1 Aspekte des Denkmalschutzes

Ein Denkmal ist ein Objekt, „an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht“ und das Zeugnis historischer Ereignisse ist.⁶⁵

Im Fall des MS „Georg Büchner“ verdankte es den Denkmalstatus seiner Zeit als Kongoschiff und DDR-Ausbildungsschiff, vor allem aber seiner besonderen Maschine.

Der Gegenkolbenmotor wurde, wie im Anhang 1 dargestellt, nur in wenigen Exemplaren hergestellt. Baugleiche Schiffe gab es nur wenige und spätere Neubauten der Werft in Hoboken wurden ebenfalls bereits alle abgewrackt.⁶⁶ Daraus ergibt sich, dass das Schiff MS „Georg Büchner“ ex „Charlesville“ in seiner Art und speziell der in ihr verbaute Antriebsmotor einzigartig war. Es war eine in Lizenz von Burmeister & Wain gebaute Maschine, die weltweit am längsten erhalten geblieben war. Noch zum Ende der DDR-Zeit hin hegte die dänische Motorenfabrik B&W⁶⁷ Ambitionen, den Motor für das Werksmuseum zurückzukaufen. Dies kam jedoch aus unbekanntem Gründen nie zustande.⁶⁸

Die Erhaltungspflicht laut § 6 DSchG M-V liegt nur und ausschließlich beim Eigentümer. Plant der Besitzer eine Ortsveränderung durchzuführen, schreibt der § 7 die Erteilung einer Genehmigung dessen durch die untere und die obere Denkmalschutzbehörde (Denkmalfachbehörde) vor.

Im Dezember 2012 schien der im Verein tätige Vertreter der Stadt, Peter Writschan, der auch gleichzeitig verantwortlicher Denkmalpfleger für Belange der „Georg Büchner“ war, dem Verein bereits eine mündliche Zusage gegeben zu haben. „Die denkmalrechtliche Genehmigung der Verschrottung steht noch aus“, zitierte „das-ist-Rostock.de“ den Mitarbeiter der unteren Denkmalbehörde (Stadtverwaltung). Peter Writschan schien über die Erteilung derselben sicher. Nach seiner Meinung war das Schiff eh ein Denkmal auf Zeit.⁶⁹ Hier schien es einen Interessenkonflikt zwischen dem Vorstand und der Rostocker

⁶⁵ DSchG M-V § 2 (1)

⁶⁶ vgl. Haworth, R.B. (2006), a.a.O.

⁶⁷ B&W: 1980 wurde der Bereich Dieselmotorenbau von B&W durch MAN übernommen und fusionierte zu MAN B&W Diesel AG, aktuell MAN Diesel & Turbo (seit 2010)

⁶⁸ vgl. Mathy, H. J.: „Seeleute Rostock e. V.“, <http://seeleute-rostock.eu/content/index.htm?Berichten09>

⁶⁹ Gundlach, R.: diR, „Die Georg Büchner wird verschrottet“, a.a.O.

Denkmalpflege zu geben (siehe Anhang 4).

Gleichzeitig wurde es versäumt bei der oberen Denkmalschutzbehörde, dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, eine Zustimmung einzuholen. Im Vorwege schon hätte der Verein bei der Denkmalschutzbehörde anzeigen müssen, dass er sich nicht mehr in der Lage sah, den Erhalt des Denkmals zu sichern.

Mitte Januar stellte der Verein dann einen Antrag auf Streichung von der Denkmalliste von Mecklenburg-Vorpommern bei Michael Bednorz, Leiter des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege. Eine Streichung eines Denkmals tritt jedoch erst ein, wenn dieses nicht mehr als Objekt besteht.

Nachdem der Denkmalwert der „Georg Büchner“ nach einer Begehung des Schiffes Ende Januar als immer noch existent galt und der Denkmalschutzstatus somit noch immer nicht aufgehoben war, musste erst die Übernahme durch Dritte zum Erhalt geprüft werden. Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung *„einer Verschiffung ins Ausland und einer eventuellen Verschrottung“* nach § 7 Abs. 1 DSchG MV konnte somit – vorerst - nicht erteilt werden.⁷⁰

3.2.2 Internationales Interesse am Erhalt des ehemaligen Kongoschiffes

Durch das Interesse der Medien wurde seit Januar 2013 so auch außerhalb von Rostock auf die beunruhigenden Probleme des Schiffes aufmerksam gemacht. Aus Entrüstung über den Verkauf an einen unbekanntem Käufer gründeten sich sowohl in Deutschland als auch in Belgien Vereine, die sich für den Erhalt des Schiffes einsetzten.⁷¹ Die Initiative „Rettet Schorsch“, aus der Anfang Februar 2013 der Verein „Freundes Maritimes Erbe Rostock e. V.“ hervorging, wurde ins Leben gerufen und auf Facebook gründete sich die Gruppe „Rettet die Georg Büchner“. Schließlich gehörte das MS „Georg Büchner“ zur

⁷⁰ Kunze, U (Verantwortlich für den Inhalt). Büro des Oberbürgermeisters
Presse- und Informationsstelle Pressemitteilung vom 23.01.2013
http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=38705&_sid1=260&_sid2=291&_sid3=292

⁷¹ belg. Verein „MS Charlesville vzw“ (vzw = VoG, Verein ohne Gewinnbringung)

Silhouette und zum maritimen Erbe der Hansestadt.⁷²

Aus diesem Anlass wendete sich auch der flämische Minister für Denkmalpflege, Geert Bourgeois⁷³, in einem Brief im Januar 2013 an Mathias Brodkorb, Minister für Bildung, Wirtschaft und Kultur in Mecklenburg-Vorpommern um Kontakt mit dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern herzustellen. Demnach war die Verschrottung der „Georg Büchner“ auch Gesprächsthema in den Medien von Flandern (Belgien) bis hin zum flämischen Parlament.

In der 1. Willensbekundung durch Vorsitzende des Vereins für industrielle Archäologie in Flandern (VVIA), Adriaan Linters, wurde die Absicht zur Überführung des Schiffes nach Antwerpen offengelegt, um es dort unter belgischem Denkmalschutz⁷⁴ zu stellen.⁷⁵

In einem Schreiben vom 30. April 2013 wendete sich der Vorsitzende abermals an die obere Denkmalbehörde von Mecklenburg-Vorpommern. Darin beklagte er die nach seiner Meinung vorschnellen Handlungen und Beschlüsse der Behörden, wonach die Aufhebung des Denkmalschutzes drohte, insbesondere wenn belgische Initiativen oder die flämische Regierung kein ausführliches Konzept zu Konservierungs- und Umbauarbeiten „ihrer Charlesville“, sowie die nötigen finanziellen Mittel und Garantien vorwiesen.⁷⁶

Darüber hinaus wurde mittels Kandidatur des MS „Georg Büchner“ bei der Europäischen Kulturerbe-Organisation „Europa Nostra“, auch mit Genehmigung durch den Leiter der Denkmalbehörde in Rostock, Thomas Werner, versucht, die Zukunft des Schiffes sicherzustellen. Doch die geschichtsträchtige ex „Charlesville“ wurde nicht in das Programm der „Sieben gefährdetsten Denkmäler Europas“ aufgenommen. Laut dem Schreiben wäre das Schiff allerdings mit einem gemeinsamen deutsch-belgischen Konzept ein Anwärter für das folgende Jahr.⁷⁷

⁷² Gundlach, R.: „Noch längst nicht schrottreif“, <http://www.das-ist-rostock.de> vom 10.11.2011, a.a.O.

⁷³ Vize-Ministerpräsident der Flämischen Regierung

⁷⁴ Voraussetzungen: belgischer Eigentümer, Schiff noch im originalen Zustand, Bewertung des Zustandes

⁷⁵ Linters, A.: Willensbekundung im Brief an das Amt für Kultur und Denkmalpflege in Rostock vom 22.01.2013

⁷⁶ Linters, A.: VVIA, Schreiben an das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege vom 30.04.2013

⁷⁷ Linters, A.: VVIA, Schreiben vom 30.04.2013

Schon viel früher zeigte Eric van Hooydonk den Wunsch, das Schiff in seinen alten Heimathafen zurückzuführen.

Seit 2008 versucht er intensiv finanzkräftige Investoren und seriöse Unterstützer für die Übernahme des Schiffes zu gewinnen. An anderer Stelle war lesbar, dass Eric van Hooydonk die Rückführung des Schiffes zum 50. Jahrestag der Unabhängigkeit der ehemaligen belgischen Kolonie plante.⁷⁸

Am 29. April reichte sein Verein ein Konzept für den Erhalt des Schiffes ein. Doch wird ersichtlich, dass die Risiken der Übernahme keiner tragen wollte.⁷⁹

Auch von Seiten Eric van Hooydonk war zu lesen, sollten die belgischen Mittel und Wege nicht ausreichen, dass eine Verschrottung nicht komplett auszuschließen sei.⁸⁰

Ende Mai kontaktierten sogar britische Kreise die Hansestadt Rostock. Dieser Kontakt ist auch im Anhang 6 zu finden. Die gemeinnützige Organisation RESCUE (British Archaeological Trust) bat für die Ermittlung weiterer Möglichkeiten und Angebote um zusätzliche und ausreichend Zeit, so dass eine Abwrackung noch verhindert werden könnte, denn:

„Its continued preservation is vital in demonstrating to modern audiences the vast changes that have taken place comparatively recently in both social interaction and technology, that enabled more enlightened and equitable relationships between cultures.“⁸¹

3.2.3 Die Insolvenz des Vereins

Am 13. Dezember 2012 unterzeichnete die Firma Argent Ventures Limited, eine Briefkastenfirma mit Sitz auf den Seychellen, den Kaufvertrag zur „Georg Büchner“.

⁷⁸ Kurlemann, J.: „Das Kongoschiff „Charlesville lebt“ vom 15.01.2010, <http://www.belgieninfo.net/artikel/view/article/das-kongoschiff-charlesville-lebt/>

⁷⁹ Bednorz, M.: (SN der Denkmalfachbehörde) – 03.05.2013, m.w.N.

⁸⁰ Gundlach, R.: „Jetzt wird um die Einzelteile geschachert“ vom 22.05.2013, http://www.das-ist-rostock.de/artikel/49184_2013-05-22_jetzt-wird-um-die-einzelteile-geschachert/

⁸¹ Fiendship-Taylor, D.: Brief an Hansestadt Rostock vom 22.05.2013, s. Anh. 6

Bereits 2006 gab es genug Anzeichen für die Zahlungsunfähigkeit. Im Protokoll der Vorstandssitzung vom 27. April 2010 hieß es dagegen, dass „dem Verein keine vom Verein verschuldete Insolvenz drohe“⁸².

Durch die Verzögerungen im Verkauf durch die fehlende denkmalschutzrechtliche Genehmigung fielen weiterhin Kosten an. Ein Antrag auf Eröffnung der Unternehmensinsolvenz wurde gestellt. Das Gericht bestätigte, dass Zahlungsunfähigkeit und Überschuldung vorlagen.⁸³ Daher wurde am 15. März 2013 das Insolvenzverfahren eröffnet.

Belgische Interessenten waren nun endlich in der Pflicht sich zu dem Schiff zu bekennen. Aufgrund des DSchG M-V sah sich der Insolvenzverwalter dazu verpflichtet, zu prüfen, ob es ein belastbares Konzept zum Erhalt des Schiffes gab. „Nur unter der Maßgabe, dass der private Investor zuverlässig die Gewähr dafür bietet, das Denkmal zu erhalten, sind dem Alteigentümer Eingriffe in das grundgesetzlich geschützte Eigentum zuzumuten (...)“.⁸⁴ Dann wäre auch ein Verkauf für einen symbolischen Euro möglich gewesen. In den Erhaltungskonzepten wurde jedoch keine Verpflichtungen zur Bürgschaft über das Risiko und die sichere Ankunft des Schiffes eingegangen.

Da keine Garantie zur Haftungsübernahme vorlag, musste eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung zwangsweise erfolgen. Damit hatte der Insolvenzverwalter der gesetzlichen Erhaltungspflicht genüge getan. Am Ende ist ein Denkmal nur so lange ein Denkmal, wie es einen privaten Investor gibt, der die Mittel für den Erhalt aufbringt. Mittlerweile war aber der Käufer von der Briefkastenfirma auf den Seychellen nicht zurückgetreten. Der Vertrag mit diesem blieb bestehen. Der Käufer sicherte ebenfalls belastbare Garantien zu, nach denen er die Rechte und Pflichten ab Ablegen von der Kaikante übernahm.

Festzustellen bleibt, dass eine spezielle „Genehmigung zum grenzüberschreitenden Transport von Abfällen“ bei einer Verschrottung nötig gewesen wäre.

⁸² Protokoll der Vorstandssitzung vom 27.04.2010, a.a.O.

⁸³ VR 843 (Amtsgericht Rostock): Eröffnungsbeschluss 61 IN 59/13 vom 15.03.2013, S. 132
Antragstellung für Unternehmensinsolvenz am 19.02.2013 „auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das eigene Vermögen“

⁸⁴ Bednorz, M.: (SN der Denkmalfachbehörde) – 03.05.2013, a.a.O.

Auf Grundlage des Basler Übereinkommens⁸⁵ und des Beschlusses des OECD-Rates⁸⁶ wird durch die Mitgliedsstaaten eine Verordnung erlassen. Wie aus Kap. 3.1.2 bekannt ist, befanden sich an Bord immer noch Asbestrückstände. Nach dieser europäischen Verordnung (EG) 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen gehört Asbest zu den notifizierungspflichtigen Abfällen. Damit benötigt es eine schriftliche Notifizierung und Zustimmung des Transports vom Exportland und vom Importland. Mit dem Abfallverbringungsgesetz (AbfVerbrG) werden ergänzende Regelungen zur Verordnung getroffen, so auch zur Behördenzuständigkeit. Hätte eine Verschrottung in Litauen stattfinden sollen, müsste dieses spezielle Verfahren angewendet werden, in diesem Fall vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) für Deutschland sowie von der zuständigen litauischen Behörde.⁸⁷ Zu diesem Zweck ließ sich der Insolvenzverwalter vom Besitzer bestätigen, dass dieser keine Verschrottung plante.⁸⁸

Generell hatte die Hansestadt Rostock seit dem Verkauf an den Verein „Traditionsschiff Rostock e. V.“ keine rechtlichen Befugnisse am MS „Georg Büchner“. Mit dem Verzicht auf das ihr eingeräumte Vorkaufsrecht im Dezember 2012 war das Schiff frei von Rechten Dritter (siehe auch Abschnitt 3.2.). Als einziges hätte die Stadtverwaltung als untere Denkmalschutzbehörde agieren können.

Am 14. Mai stimmte der OB Roland Methling als untere Denkmalbehörde der Verbringung der „Georg Büchner“ nach Klaipėda zu. Damit lagen alle erforderlichen Genehmigungen zur Verschleppung vor. (siehe auch nächstes Kapitel)

⁸⁵ Basler Übereinkommen vom 22. März 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung

⁸⁶ Beschluss des OECD-Rates⁸⁶ über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von zur Verwertung bestimmten Abfällen

⁸⁷ vgl. <http://www.umweltbundesamt.de/themen/abfall-ressourcen/grenzueberschreitende-abfallverbringung/rechtliche-grundlagen>

⁸⁸ Schröder, K. & Luczak, T.: „MS Georg Büchner“, S. 73 und S.92 ff

3.3 Rechtslage zum Zeitpunkt des Untergangs

Die MS „Georg Büchner“ war bis 1998 im Schiffsregister der Hansestadt Rostock eingetragen. Auf Antrag hin wurde das Registerblatt am 30. Juni 1998 geschlossen, da „das Schiff nicht mehr am Schiffsverkehr teilnehmen kann“⁸⁹. In dessen Folge war das Schiff „Georg Büchner“ im Stadthafen mit Dalbenschlössern fest mit der Pier verbunden.

Wie im Kauf- und Übereignungsvertrag festgehalten, war die „Georg Büchner“ nicht mehr als Schiff zu betrachten:

„Die „Georg Büchner“ ist seit der Streichung aus dem Schiffsregister eine schwimmende Einheit mit fester Landanbindung“

Ferner befand sich schon lange keine Schiffsschraube mehr an der Welle, damit entfiel auch der Antrieb des Schiffes.

Auch nach der Auswertung der Sitzung der Bürgerschaft am 19. Juli 2013 bei der Fragestunde zur Verholung des MS „Georg Büchner“ (Vorlage-Nr.: 2013/IV/4823) galt das Schiff als stillgelegt. „Zum Zeitpunkt der Verschleppung wurde das Schiff als Sonderfahrzeug ohne eigenen Antrieb geführt“⁹⁰

Für die Verschleppung des stillgelegten Schiffes existierten im Voraus folgende nationale und internationale Genehmigungen:

- Towing Certificate vom 27.05.2013
- Towage Approval Certificate vom 27.05.2013
- Besichtigung für Überführung der BG Verkehr Hamburg vom 16.05.2013
- Schifffahrtspolizeiliche Genehmigung des WSA Stralsund für den Schleppverband bis Auslaufen Mole Rostock vom 15.05.2013 (SPG Nr. 297/2012)

⁸⁹ Amtsgericht, Gespräch mit Frau Nehls am 19.11.2013

⁹⁰ Vorlage-Nr.: 2013/IV/4823 – 20.08.2013 – Holger Matthäus, Beauftragter in der Funktion des Ersten Stellvertreters des OB der Hansestadt Rostock

Damit lagen für die Verschleppung des MS „Georg Büchner“ alle erforderlichen Genehmigungen vor. Dazu zählten der Kaufvertrag einschließlich der Haftungsübernahme ab Ablegen Kaikante, die denkmalschutzrechtliche Genehmigung einer Verschiffung ins Ausland, das Towing Certificate, das Towing Approval Certificate und die SPG für den Schleppverband bis Auslaufen Mole Rostock. Daneben fand im Mai noch eine Besichtigung durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr mit einem Vertreter der Versicherung des Käufers für die abschließende Abnahme vor der Verschleppung statt.

Auf Nachfrage zum Untergang des MS „Georg Büchner“ bei der BG Verkehr, konnten leider bis zum Abschluss dieser Arbeit keine Auskünfte gegeben werden, da noch ungewiss war, inwieweit Untersuchungen zum Seeunfall des Schiffes abgeschlossen waren.⁹¹

Im Abschnitt 4.3.2 wird noch einmal Bezug auf die verschiedenen Auslegungen des Begriffes „Schiff“ in unterschiedlichen Gesetzen vorgenommen.

3.3.1 Die schiffahrtspolizeiliche Genehmigung

Die Genehmigung des außergewöhnlich großen Schleppverbands erfolgte nach § 57 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 und 3 SeeSchStrO in der letzten Änderung vom 08. März 2012. Darin heißt es, dass „der Verkehr außergewöhnlicher Schub- und Schleppverbände sowie das Schleppen außergewöhnlicher Schwimmkörper ‚...‘ einer schiffahrtspolizeilichen Genehmigung ‚...‘ bedürfen“ (§ 57 Abs. 1(2)).

Die SPG 297/2012, die dieser Arbeit zugrunde liegt, wurde bis zur Verschleppung am 28. Mai 2013 dreimal geändert. Die 3. Änderung ersetzte die gleichnamige SPG vom 25. Januar 2013 und enthielt nur Modifikationen ihrer Gültigkeit und des Adressaten. Weiterhin verordnet die SeeSchStrO, dass eine Beantragung rechtzeitig einzureichen ist (§ 57 Abs. 2) und dass die Genehmigung die Rücksichtnahme und Gewährleistung der „Sicherheit und Leichtigkeit

⁹¹ Ewald, Christina: Dienststelle Schiffssicherheit/Ship Safety Division, E-Mail vom 12.11.2013

des Verkehrs“ (§ 57 Abs. 3(a) sowie die Einhaltung geltender Umweltbestimmungen (§ 57 Abs 3(b, c)) bedingt.

Damit war das „Befahren des Fahrwassers Rostock vom Stadthafen Rostock LP 72 nach See durch einen Schleppverband“ bestehend aus dem Kopfschlepper „AMON“ und dem Steuerschlepper „Bugsier 16“ oder jeweils ersatzweise Schlepper mit gleichen Leistungsparametern sowie als Anhang das MS „Georg Büchner“ ab 10.12.2012 und nur in der Tagesfahrt⁹² durch die WSV des Bundes bewilligt. Sie war befristet auf den 31.05.2013.

Weitere Bedingungen und Auflagen wurden in der Anlage aufgeführt. So wurde neben einer ständigen Funkverbindung, oder die Pflicht einer unverzüglichen Mitteilung an die zuständige Verkehrszentrale bei besonderen Vorkommnissen, die Besetzung des Verbands mit 2 Seelotsen „gemäß der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Wismar/Rostock/Stralsund (WIROST-LV) vom 08. April 2003“⁹³ vorgeschrieben.

Nach den Auflagen der WSV des Bundes musste gemäß der Resolution A.765(18) der IMO (Guidelines of the Safety of Towed Ships and other floating Objects, including installations, structures and platforms at Sea) vom 04. November 1993, i.V. m. den Richtlinien für Verschleppung über See des Germanischen Lloyds bzw. einer anderen anerkannten Klassifikationsgesellschaft⁹⁴ vorgegangen werden.

3.3.2 Gewährleistung der Schwimmfähigkeit

Ferner hatten laut SPG 297/2012 „die erforderlichen technischen Spezifikationen zur Gewährleistung der Schwimmfähigkeit und sicheren Verschleppung einschließlich Überführungszertifikat (BG Verkehr)“⁹⁵ dem WSA Stralsund als Kopie vor Verschleppung vorzuliegen. Die Arbeiten am Schiff zur Vorbereitung

⁹² SPG 297/2012 in der 3. Änderung

⁹³ ebd. Anlage S. 2 Punkt 14

⁹⁴ ebd. Anlage S. 1 Punkt 3

⁹⁵ SPG 297/2012, Anlagen S. 2 Punkt 10, a.a.O.

der Verschiffung nach Litauen führte das Unternehmen Baltic Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH durch.

In Übereinstimmung mit den Auflagen der BG-Verkehr nahmen Schweißer und Taucher folgende Arbeiten am Schiff vor:

- Prüfung der Reststahldicke per Ultraschall am Unterwasserschiff und am Schanzkleid (von 20 mm Schiffswand waren noch 11-17 mm übrig – wurde als ausreichend befunden)
- Prüfung der Nietköpfe unter Wasser
- Verblendung der Bullaugen knapp über der Wasserlinie Sicherung und gegen Wellenschlag
- Stabilisierung durch Füllen der Ballastwassertanks
- Bereitlegen von Festmacherleinen
- Sicherung der Ladebäume
- Demontierung der Zugänge



Abbildung 7: Die „Georg Büchner“ an Dalbenschlössern
(von http://lworch.bplaced.net/schiffe/g_b/IMG_0788_CR2.jpg)

4 Das Wrack des MS „Georg Büchner“

In diesem Abschnitt werden die nach den Unterlagen des Seeamtes von Gdingen gegebenen Geschehnisse zum Untergang angeführt. Im Anschluss daran sollen die wichtigsten Gesetzgebungen aufgeführt werden, um sie dann am Beispiel des MS „Georg Büchner“ erläutern zu können.

4.1 Angaben zum Seeunfall

Das seit nunmehr 15 Jahren nicht mehr im Schiffsregister eingetragene ehemalige Ausbildungsschiff „Georg Büchner“ wurde am 28. Mai 2013 vom Schlepper „Ajaks“ (IMO Nr.: 7514658), vom Rostocker Stadthafen nach Klaipėda (Litauen), geschleppt. Sie war unbemannt und galt als „totes“ Schiff.

Nach der Erteilung der denkmalschutzrechtlichen Genehmigung zur Verbringung nach Klaipėda begann die Verschleppung,



Abbildung 8: MS "Georg Büchner" am 28.05.2013 (von dpa)

mit eintägiger Verspätung aufgrund zu starken Windes⁹⁶, durch den Schlepper „Ajaks“. Dieser war im Auftrag des Käufers vom Cuxhavener Schlepperbetrieb Wulf Otto GmbH & Co. KG gechartert worden. Im Einsatz waren auch die Schlepper „Bugsier 16“ der Reederei Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co.

KG und „Axel“ der Reederei J. Johannsen & Sohn.

Um 08:30 Uhr legte das Schiff in Begleitung der drei Schlepper ab, eine Stunde später als geplant, da laut Aussage des Hafenkapitäns Gisbert Ruhnke der Schlepper „Ajaks“ nicht ausreichend manövrierfähig für die Assistenz der „Georg Büchner“ auf der Warnow gewesen wäre.⁹⁷ Die „Georg Büchner“ wurde mit durchschnittlich 2,5 kn die Warnow hinab geleitet. Auf Höhe Breitling

⁹⁶ Hinz, T., Wehner, C.: NNN, Die „Büchner“ bleibt auf dem Meer, 01./02.06.2013 Seite 15

⁹⁷ Kobarg, A.: OZ, „Büchner“ ade-Tradirionschiff, 29.05.2013, S. 11

löste der Schlepper „Ajaks“ den „Bugsier 16“ als Zugschlepper ab. „Axel“ fungierte als Heckschlepper. Die „Georg Büchner“, mit leichter Krängung zur Steuerbordseite, assistierten „Bugsier 16“ und „Axel“ bis zum Molenausgang. Danach, ab Passage Molenköpfe, ging es mit ca. 4 kn für den Schleppzug, bestehend aus dem Schlepper „Ajaks“ und der „Georg Büchner“, weiter Richtung Litauen.

Schon zwei Tage später, am 31. Mai 2013, wurde mit der Ankunft der „Georg Büchner“ im litauischen Klaipėda gerechnet. Am Abend des 30. Mai 2013 nach 19 Uhr ließ das AIS-Signal des Schleppers erste Unregelmäßigkeiten erkennen. Zu dieser Zeit befand sich der Schleppverband bereits nahe der Danziger Bucht, nordwestlich der Halbinsel Hel (dt. Hela).

Dank der aufwendigen Darstellung der AIS-Daten (~ 11:30 Uhr / 30. Mai 2013 - ~01:50 Uhr / 31. Mai 2013) mit Google Earth durch die Internetseite fleetmon.com sind auch jetzt noch die verschiedenen Manöver mit Zeit und Geschwindigkeit nachvollziehbar. Danach lief der Schleppverband gegen 18 Uhr noch seine 4,5 kn.

Um 18:25 Uhr informierte die Schiffsführung der „Ajaks“ erstmals den Vessel Traffic Service „VTS Gulf of Gdansk“ über die starke Schlagseite des Schiffes. Die „Georg Büchner“ beginnt ca. 7 sm NNO vorm in Pommern liegenden Kap Rozewie (dt. Rixhöft) zu sinken.

Kurz vor 19 Uhr reduzierte „Ajaks“ die Geschwindigkeit auf gute 2 kn. So fuhr der Schlepper eine halbe Stunde weiter. Bis 19:17 nahm die Krängung, die seit den frühen Morgenstunden von der Crew als zunehmend beobachtet wurde, bis zu 45° zu.⁹⁸

Dann gegen 19:50 reduzierte der Schlepper seine Geschwindigkeit noch weiter bis nahezu auf 0 kn, um 19:53 Uhr die Schleppverbindung zu lösen. Die Verkehrsleitzentrale im Golf von Danzig (Zatoka Gdanska VTS Centre) erhielt über Funk die Information, dass die „Georg Büchner“ ihre Schwimmfähigkeit

⁹⁸ E-Mail Sinkbericht PL (31.05.2013) Andrzej Królikowski an diR

verloren hat und die Schleppleine gekappt wurde. Daraufhin beschleunigt der Schlepper wieder und fuhr dann einen Zick-Zack-Kurs (siehe Bild).

Auch bei der vorherigen Bahnführung sei anzumerken, dass gegen 15:30 ein südsüdöstlicher Kurs gefahren wurde und kurz vor 18 Uhr sogar nochmals nach Steuerbord abgeändert wurde und mittlerweile in südöstliche Richtung ging. Noch vor 19 Uhr lag wieder Ostkurs an.

Schließlich gegen 20:25 Uhr soll die „Georg Büchner“ vollständig gesunken sein. Menschen kamen dabei nicht zu Schaden.

Erst gegen 21:45 Uhr nahm der Schlepper „Ajaks“ mit 10 kn Kurs auf Danzig, wo er gegen 01:50 Uhr am Morgen des Folgetages ankam.⁹⁹

Obwohl die Folgen des Unfalls verhältnismäßig gering blieben, geben die genaueren Umstände des Unfallgeschehens Anlass zu besonders sorgfältiger Aufarbeitung. Die Seeunfalluntersuchung wird im Abschnitt 4.3.2 behandelt.

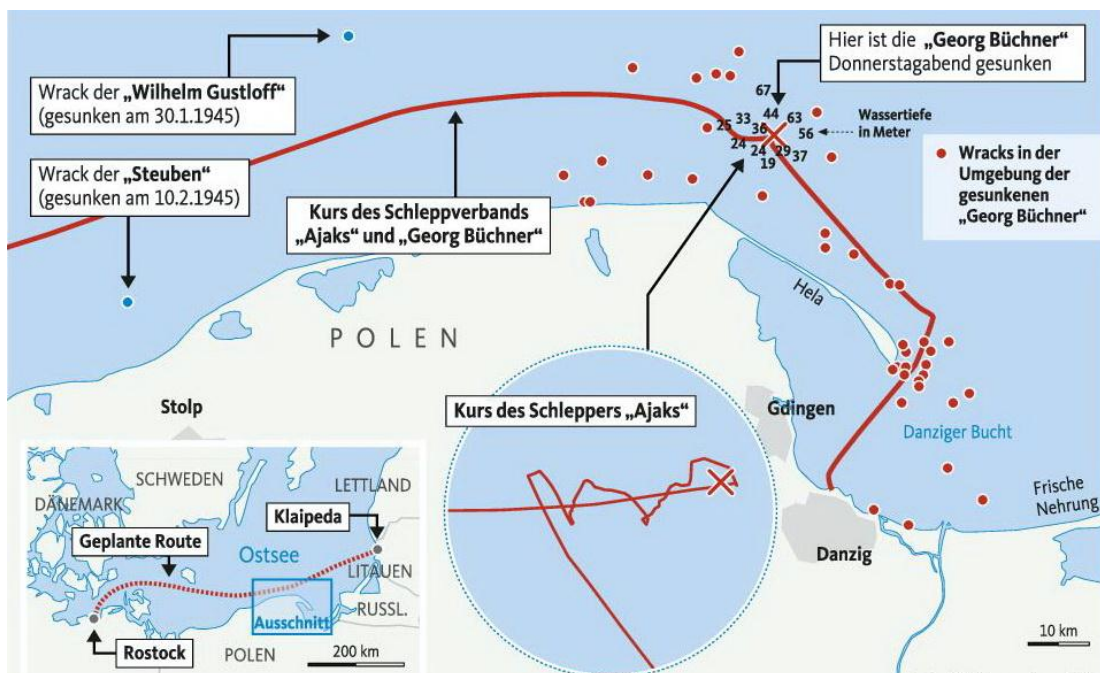


Abbildung 9: Karte zum Routenverlauf des Schleppverbandes und zur Wrackposition (von OZ-Grafik, 01.06.2013)

⁹⁹ E-Mail Sinkbericht PL (31.05.2013) Andrzej Królikowski an diR, a.a.O.

4.2 Allgemeine Rechtslage

Generell muss zwischen **Bergung und Hilfeleistung im Seenotfall** und der **Wrackbergung sowie -beseitigung** unterschieden werden. Beides lässt sich in die Kategorie der Rettung von Vermögenswerten einordnen.

Das Brüsseler Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot von 1910 (IÜS)¹⁰⁰, regelte erstmalig international den Anspruch des Bergers auf eine Entlohnung für ein erfolgreich aus Seenot gerettetes Schiff und was einen Berge- bzw. Hilfeleistungsvertrag bedingt. Überdies findet es, über den territorialen Geltungsbereich hinaus, auf alle Arten von Schiffen, einschließlich Staats- und Kriegsschiffe, Anwendung. Die Bestimmungen des Abkommens wurden in Deutschland in das Handelsgesetzbuch (HGB) unter den §§ 574 ff. (vorher §§ 740 ff.) ins nationale Gesetz aufgenommen.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass das Seehandelsrecht, das im 5. Buch des HGB verankert ist, durch das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20. April 2013¹⁰¹ geändert wurde. Somit betrifft das Seehandelsrecht neuerdings nur noch die §§ 476 – 619 HGB.

Im Jahr 2002 kündigte Deutschland den Vertrag über das Brüsseler Übereinkommen auf, da es wie in vielen Ländern auch durch das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung (IÜB) das Brüsseler Übereinkommen abgelöst wurde. Im Jahr 2013 gilt dennoch in 70 Staaten das Übereinkommen von 1910, Polen ist einer dieser Staaten.¹⁰²

Bezüglich des Berge- bzw. Hilfeleistungslohns und der Rechtsanwendung gibt es auf dessen Grundlage keine Differenzierung zwischen einer Bergung und einer Hilfeleistung. Betrachtet man ein Schiff, dessen Besatzung noch bei Gefahr handlungsfähig ist, hat die Besatzung noch immer die Verfügungsgewalt über das Schiff inne. Gegenüber diesem Fall der Hilfeleistung steht ein Schiff,

¹⁰⁰ Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot (IÜS) – RGBl. 33/1913 und das Protokoll (hat wenige Vertragsunterzeichner) von 1967, welches seit 1977 in Kraft ist

¹⁰¹ Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20.04.2013, BGBl I 19/2013 vom 24. April 2013, Seite 831-867, umfasste Änderungen am u. a. HGB, BGB, Binnenschiffahrtsgesetz, VO zur Durchführung der Schiffsregisterordnung, Bundeswasserstraßengesetz und Seemannsgesetz

¹⁰² Mitgliedsstaaten des Brüsseler Übereinkommens, in diplomatie.belgium.be/fr/binaries/i2a_tcm313-79745.pdf

dessen Besatzung (ob noch an Bord oder nicht) der Gefahr nichts mehr entgegenzubringen hat. Sie verliert den Besitz am Schiff. Bei einem Besitzverlust wird daher von einem Bergungsfall gesprochen.¹⁰³ In Hinsicht auf die Terminologie der Wrackbeseitigung lässt sich weiter ausführen, dass zwar beim Verlust des Schiffes keine Kontrolle mehr über dieses ausgeübt werden kann, der Schiffscharakter jedoch erhalten bleibt. Diese werden „in Hinsicht auf ihre Rettung nicht als Wracks angesehen“.¹⁰⁴

Zusammenfassend unterliegen auf der einen Seite Berger und Schiff, die Mitgliedsstaaten des Brüsseler Übereinkommens sind, dem IÜS bzw. dem IÜB, auf der anderen Seite des selben Flaggsstaates nationales Gesetz zur Bergung und Hilfeleistung anzuwenden. Tatsächlich entscheidet somit der physische Zustand des Schiffes, ob die Schiffseigenschaften noch gegeben sind und ab wann es demnach zu einem Wrack wird.

Vor diesem Hintergrund finden die §§ 574 ff. (Bergung) keine Anwendung auf Wracks. Der enge Zusammenhang der Fachtermini bringt uns daher zu der Erkenntnis, dass es mehrere internationale Übereinkommen braucht, um eine Gesetzesgrundlage für möglichst viele Situationen und in den verschiedenen Gewässern (Küstenmeer, AWZ, Hohe See) zu schaffen. Bezug nehmend auf die Schiffseigenschaften soll im folgenden Abschnitt der Begriff Wrack erläutert werden.

4.2.1 Der Wrackbegriff im Zusammenhang mit dem Schiffscharakter und nach dem WBÜ

Noch bis in das 21. Jahrhundert hinein wurde zwar der Wrackbegriff in Gesetzen verwendet, aber nicht definiert. Angesichts der fehlenden völkerrechtlichen Normen fanden schon in den 70er Jahren Bemühungen zur Vorbereitung einer internationalen Konvention über die Beseitigung von Wracks statt.¹⁰⁵ Da-

¹⁰³ vgl. Reichenbach, Das Wrackregime nach nationalem und künftigem internationalen Recht, S. 45 ff.

¹⁰⁴ ebd. (S. 46)

¹⁰⁵ vgl. Reichenbach, Das Wrackregime nach nationalem und künftigem internationalen Recht

nach wurde ein Wrack mal als eine spezifische Art von Schifffahrtshindernissen, mal als ein auf Grund gelaufenes Fahrzeug oder gelaufener Gegenstand und mal als ein reparaturunfähiges Schiff ausgelegt. Bis zum 24. April 2013 erklärte ebenfalls § 479 HGB, was unter Reparaturunfähigkeit zu verstehen ist.

Entsprechend der SchRegO wurde im Zusammenhang mit Reparaturunfähigkeit von einem Schiff gesprochen, das ausbesserungsunfähig wird. Das führt zur Löschung der Eintragung im Schiffsregister.¹⁰⁶

Doch die Unfähigkeit des Schiffes, ausgebessert zu werden, kann aufgrund des heutigen technischen Fortschritts nicht nur aus Sicht der technischen Möglichkeiten, sondern muss zudem auch aus Sicht ökonomischer Aspekte betrachtet werden. Danach bestände ebenfalls der Verlust der Schiffseigenschaften bei wirtschaftlicher Unzumutbarkeit. Die Schwimmfähigkeit ist dabei eine wichtige Schiffseigenschaft. Wird das Schiff aufgegeben, büßt es dauerhaft seine Schiffseigenschaft ein.¹⁰⁷

Weiterführend zum Schiffscharakter wird der Begriff „Schiff“ in Verbindung mit der Eintragung im deutschen Schiffsregister im Abschnitt 4.3.2 eine wichtige Rolle spielen.

Im Wrackbeseitigungsübereinkommen von 2007 (WBÜ)¹⁰⁸ wird ein „Wrack“ infolge eines Seeunfalls wie folgt definiert:

- ein gesunkenes oder gestrandetes Schiff oder
- alle Teile eines gesunkenen oder gestrandeten Schiffes, die an Bord dieses Schiffes sind oder waren, oder
- alle Gegenstände, die ein Schiff auf See verloren hat und die gestrandet oder gesunken sind oder auf dem Meer treiben, oder
- ein Schiff, welches sinkt oder strandet oder es voraussichtlich wird, wenn keine wirksamen Hilfsmaßnahmen für das Schiff oder den Gegenstand in Gefahr ergriffen werden

¹⁰⁶ vgl. SchRegO: § 17 Abs. 4 i. V. m. § 20 Abs 1

¹⁰⁷ vgl. Bosch, H.: Das Wrackbeseitigungsübereinkommen, Diplomarbeit (2008), m.w.N., S. 10

¹⁰⁸ Internationales Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks

Diese Definition fand nach Reichenbach bereits im speziellen für „historische Wracks“ gebräuchlich Verwendung.¹⁰⁹

Mit dem WBÜ wird endlich eine völkerrechtlich verbindliche Definition des Wrackbegriffes festgelegt.

4.2.2 Internationale Übereinkommen zur Bergung

Zur Betrachtung der Bergung werden im Folgenden die wichtigsten internationalen Regelwerke aufgezählt, die unabdingbar sind, um die Gänge der Problematik und die Vielfältigkeit der Auslegbarkeit zu begreifen und um möglichst alle Bereiche abzudecken.

- Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969 in der n. F. von 1996 - Ölhaftungsübereinkommen (ÖIHÜ)
- Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen von 1969 und das Protokoll von 1973 (Interventions-Ü)
- Übereinkommen von 1989 über Bergung (IÜB)
- Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen von 1972 und das Protokoll von 1996 (HBÜ)
- Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und Schädlicher Stoffe auf See von 1996 (HNS)
- Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 – Bunkerölübereinkommen
- Übereinkommen über die Beseitigung von Wracks von 2007
- Übereinkommen über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen (Hong-Kong-Ü) von 2009

Darüber hinaus werden im Anschluss kurz das Interventionsübereinkommen von 1969 und das Protokoll von 1973 sowie das WBÜ von 2007 skizziert, da

¹⁰⁹ vgl. Reichenbach, Das Wrackregime nach nationalem und künftigem internationalen Recht, S. 61

diese den Vertragsstaaten gewisse Eingriffsbefugnisse über ihre territorialen Gewässer hinaus geben.

4.2.3 Das Interventions-Ü (1969) und das Protokoll (1973)¹¹⁰

Nachdem der Tanker „Torrey-Canon“ 1967 vor der englischen Küste auf Grund lief und es in dessen Folge zu einer großen Ölpest und zur Verschmutzung britischer und französischer Küsten kam, wurden mehrere internationale Regularien getroffen, von denen eines davon das Interventions-Übereinkommen von 1969 war.

Damit wurden den Vertragsstaaten erstmals Rechte eingeräumt, auf Hoher See Maßnahmen gegenüber fremden Schiffen zur Verhütung, Verringerung oder Beseitigung unmittelbar ernster Gefahren bei einer eingetroffenen oder drohenden Ölverschmutzung (Interventions-Ü) bzw. bei einer Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl (Protokoll) nach Seeunfällen zu treffen, um ihre Küsten oder verwandte Interessen¹¹¹ zu schützen (vgl. Art. 1 Abs. 1 des Übereinkommens).¹¹² Darüber hinaus konnte der Küstenstaat in dringenden Notfällen, in denen „Gefahr in Verzug“ war, von seiner allgemeinen Konsultations- und Benachrichtigungspflicht gegenüber dem Reeder, dem Flaggenstaat, einem Sachverständigen der IMO und anderen betroffenen Interessenten absehen (vgl. Art. 3). Andererseits kann der Küstenstaat auch zu Schadenersatzansprüchen herangezogen werden, wenn unnötige Maßnahmen gegen das Prinzip der Verhältnismäßigkeit verstoßen.

Neben den Eingriffsbefugnissen des Küstenstaates impliziert es jedoch „keine Ermächtigungsgrundlage für die Durchsetzung von Kostenerstattungsansprüchen gegenüber dem Eigentümer oder anderen Verantwortlichen“.¹¹³

Damit gab es im Völkerrecht mit diesem Meeresschutzübereinkommen erstmals eine Rechtsgrundlage, auf der ein Küstenstaat Zwangsmaßnahmen zur

¹¹⁰ Internationales Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen (1969) und Protokoll über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl (1973)

¹¹¹ diese Interessen umfassen mit der See verbundene Gewerbe (z.B. Tourismus, Fischerei)

¹¹² vgl. Lagoni, R.: Das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen und das Völkerrecht, S. 3

¹¹³ vgl. Bosch, H.: Das Wrackbeseitigungsübereinkommen, S. 17

Bekämpfung von Ölverschmutzungsschäden durchführen konnte. Das Protokoll von 1973 weitete die Anwendung des Übereinkommens auf andere meeresumweltgefährdende Stoffe aus. Das Übereinkommen trat am 06. Mai 1975 und das Protokoll am 30. März 1983 in Kraft. Änderungen gab es lediglich in den Stofflisten des Protokolls.

Bei einem „Seeunfall“ nach dem Interventionsübereinkommen von 1969 wird von einem (drohenden) Sachschaden an Schiff und Ladung auf Hoher See, außerhalb seiner eigentlichen Hoheitsgewalt, ausgegangen (vgl. Art. 2 des Übereinkommens). Anwendung findet es entsprechend auch in der AWZ der Vertragsstaaten. Gemäß Art. 211 Abs. 7 bzw. nach nationalem Recht besteht eine Verpflichtung zur sofortigen Benachrichtigung des Küstenstaates über eine mögliche Verschmutzungen oder Seeunfälle.¹¹⁴

4.2.4 Das Wrackbeseitigungsübereinkommen

Dieses Übereinkommen entwickelt das Seevölkerrecht maßgebend weiter. Bisher war die administrative Wrackbeseitigung nur im nationalen Recht des Staates geregelt. Mit dem WBÜ findet, wenn es in Kraft tritt, eine räumliche Ausweitung der Eingriffsbefugnis des Küstenstaates zur Gefahrenabwehr auf der AWZ statt (Art. 2 WBÜ).

Auch wenn das Wrack des MS „Georg Büchner“ im polnischen Küstenmeer (s. Art. 2 SRÜ) liegt, so muss doch die Aktualität und die internationale Bedeutung dieser Konvention in Bezug auf die Wrackbergung und seine Modalitäten und die Kostentragung hervorheben.

Als einer der Kernpunkte zählt die Verankerung der Pflicht zur Beseitigung eines gefährlichen Wracks in der AWZ („Vertragsgebiet“) durch den eingetragenen Eigentümer (Art. 9 Abs. 2 WBÜ). Absprachen über ein Wrack und seine Behandlung erfolgen gemäß Art. 5 (Meldung von Wracks), Art. 7 (Lokalisierung von Wracks) und Art. 8 WBÜ (Markierung von Wracks). Demnach kann der eingetragene Eigentümer auch für die Kosten der Lokalisierung, Markierung und Beseitigung haftbar gemacht werden (Art. 10 Abs. 1 WBÜ). Weiterhin

¹¹⁴ vgl. Deutscher Bundestag: Drucksache 7/2109, Denkschrift zum Übereinkommen, II. Besonderes, S. 19

wird eine Versicherungspflicht und der Direktanspruch des Küstenstaates gegen die Versicherung statuiert(Art. 12 WBÜ).¹¹⁵

Wie bereits im Abschnitt 4.2.1 erwähnt, gab es schon um 1973 Vorbereitungen für ein international einheitliches Gesetz für die Bergung von Wracks. Die Rechtslücken waren zu dem Zeitpunkt bereits offensichtlich. Allerdings wurde die völkerrechtliche Basis für neue internationale Übereinkommen, das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ), erst noch 1982 beschlossen. Damit verliefen damalige Unternehmungen für einheitliche Normen zur Wrackbergung im Sand. Die Havarien der norwegischen Wohnplattform „West Gamma“ 1990 und der polnischen Fähre „Jan Heweliusz“ 1993 in der deutschen AWZ boten Anlass, die vererbten Initiativen wieder aufleben zu lassen. Das WBÜ wurde durch das Gesetz zu dem internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks vom 29. Mai 2013 veröffentlicht.¹¹⁶

Das Übereinkommen ist auf seine Vertragsparteien beschränkt. Durch die Regelung des Art. 12 Abs. 12, nach dem die Versicherungspflicht für alle Schiffe, die einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates anlaufen, besteht, wird versucht dem Ausweichen der Schiffseigner auf Nichtvertragsflaggen entgegen zu wirken.¹¹⁷

Zurzeit haben neun Staaten das Wrackbeseitigungsübereinkommen ratifiziert.¹¹⁸ Das Übereinkommen tritt ein Jahr nachdem der 10. Staat dieses ratifiziert oder in anderer Form angenommen hat, in Kraft. Jedem Mitglied wird die Möglichkeit eingeräumt dieses Gesetz auch auf seine territorialen Hoheitsgewässer auszuweiten. Deutschland hat zum jetzigen Zeitpunkt keine Notifizierung dessen durchgeführt, hält es aber nicht für ausgeschlossen, dass im Bedarfsfall darauf zurückgegriffen wird.

Zusätzlich macht man den Küstenstaat Befugniszugeständnisse, wie das Recht der Behörden, die Wrackbeseitigung zu erzwingen.

¹¹⁵ vgl. Scholz,G.-J.: Das neue WBÜ, Die Bedeutung des Übereinkommens aus Sicht der Bundesregierung, S. 5 ff

¹¹⁶ vgl. Deutscher Bundestag: Plenarprotokoll 17/222.

¹¹⁷ vgl. Scholz,G.-J.: Das neue WBÜ, Die Bedeutung des Übereinkommens aus Sicht der Bundesregierung, S. 7

¹¹⁸ Summary of Status of Conventions (Stand 02.12.2013) unter <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

4.2.5 Gegenüberstellung der Rechtslage in Deutschland und Polen

Die wichtigste rechtliche Grundlage auf internationaler Ebene ist das SRÜ. Das UN-Seerechtsübereinkommen von 1982 vereinigte den Komplex der 4 Übereinkommen des Genfer Seerechtsübereinkommens von 1958. Diese Komplexe, betrafen die Küstenmeere und Anschlusszonen, die Hohe See, die Fischerei und die Erhaltung der biologischen Reichtümer sowie den Festlandsockel. Diese Bereiche schrieben bzgl. des Küstenraumes Gebiets- und Nutzungsordnungen fest, die größtenteils schon gewohnheitsrechtlich galten. Bei dem SRÜ wird auch von der „Verfassung der Meere“ gesprochen, auf deren Grundlage alle internationalen und völkerrechtlich relevanten Vorschriften basieren müssen. Nach dem SRÜ nimmt die AWZ (Art. 55 ff. SRÜ) eine besondere Stellung ein und genießt die in Art. 87 SRÜ garantierte Freiheit (Art. 58 Abs. 1 SRÜ).¹¹⁹

Das SRÜ ist für die folgenden Betrachtungen insoweit wichtig, als das sich aus ihm die territoriale Souveränität der beiden Küstenstaaten ableitet. Bezüglich Art. 211 Abs. 4 kann jeder Vertragsstaat in Ausübung seiner Souveränität für sein Küstenmeer „Gesetze und sonstige Vorschriften zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Meeresverschmutzung durch fremde Schiffe, einschließlich der Schiffe, die das Recht der friedlichen Durchfahrt ausüben, erlassen“, die nach Art 311 SRÜ mit dem Übereinkommen vereinbar sein müssen.

Den Zeitungen war zu entnehmen, dass die polnischen Behörden den Besitzer kontaktieren würden. Nach polnischem Recht kommt der Besitzer für die Bergungskosten auf. Bei der Bergung auf Anordnung der staatlichen Behörden hin, würden die Bergungskosten dem Eigentümer in Rechnung gestellt werden.¹²⁰

¹¹⁹ Proelß, A.: Der Raum im Völkerrecht, Hrsg von Wolfgang Graf Vitzthum, 5. Aufl. (2010), Rn 38, S. 418 f.

¹²⁰ Meyer, A.: Polen wollen Wrack der „Büchner“ bergen lassen, 04.06.2013, S.1

Tabelle 2: Auszug relevanter Übereinkommen u. a. für Bergung, Öl und Haftung und ihre Ratifizierung in Deutschland und Polen (eigene Darstellung)

	Inkrafttreten	Deutschland	Polen
		Wurde es ratifiziert?	
IÜS (1910)	01.03.1913	2002 gekündigt	x
Interventions-Übereinkommen	06.05.1975	x	x
Intervention Protokoll	30.03.1983	x	
Londoner Übereinkommen (HBÜ) - Änderungen von 1978	30. 08.1975 bisher nicht	x	x
SRÜ	16.11.1994	x	x
Londoner Ü Protokoll (1996)	24.03.2006	x	
IÜB	14.06.1996	x	x
WBÜ	bisher nicht	x	
Hong-Kong-Übereinkommen	bisher nicht		

Generell ist der Küstenstaat in seinen Hoheitsgewässern uneingeschränkt dazu befugt, eine Wrackbergung bzw. –beseitigung anzuordnen. Dazu bezieht sich das nationale Recht nicht auf den Wrackbegriff als solchen, sondern spricht stattdessen von Schifffahrtshindernissen. Nach deutscher Gesetzgebung besitzt der Bund laut § 7 Abs. 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)¹²¹ die hoheitliche Aufgabe der Unterhaltung und Sicherung der Bundeswasserstraßen. Weiterhin werden bei Maßnahmen, die dem Zweck der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen dienen, keine Genehmigung benötigt (§ 7 Abs. 4). Zur möglichen Unterhaltung gehört auch der Erhalt der Schiffbarkeit. Diese Verkehrssicherungspflicht obliegt den deutschen Behörden nur innerhalb der Hoheitsgewässer. Demnach sind Bundeswasserstraßen nach § 1 (WaStrG) sowohl Binnenstraßen, als auch Seewasserstraßen und Seewasserstraßen sind „Flächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres“, Hafeneinfahrten ausgeschlossen (§ 1 Abs. 2 WaStrG)

¹²¹ Bundeswasserstraßengesetz von 1968 i. d. F. der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S.1980, durch Art. 4 Absatz 125 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert "

Nach § 30 WaStrG über besondere Befugnisse zur Beseitigung von Schiffahrtshindernissen gelten als Schiffahrtshindernis hilflos treibende, festgekommene, gestrandete oder gesunkene Fahrzeuge oder schwimmende Anlagen bzw. andere treibende oder auf Grund geratene Gegenstände. Sollte dieser Fall eintreten, erlaubt es die Beseitigung des Hindernisses durch die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes, „wenn ein sofortiges Einschreiten erforderlich ist und wenn ein nach § 25 Verantwortlicher nicht oder nicht rechtzeitig herangezogen werden kann (...)“.

Nach § 34 gilt ebenfalls der Betrieb der Schifffahrtszeichen zu den Hoheitsaufgaben des Bundes

4.3 Besonderheiten bei dem MS „Georg Büchner“

Seit der Bestätigung des Untergangs durch die polnischen Behörden am 31. Mai 2013 wurde viel spekuliert und diskutiert über die möglichen Umstände. Mit dem Beginn der Untersuchungen, errichtete das Seeamt von Gdingen eine Sperrzone um die Wrackposition (siehe Anhang 7). Zu dieser Zeit hieß es noch in den Medien, dass das Seeamt unbedingt verhindern will, dass polnische Gewässer als Schiffsfriedhof ausgenutzt werden und daher unbedingt einen Präzedenzfall vermeiden möchte.¹²² Damit sollen spätere Bergungspflichtige nicht versuchen können, sich durch die Berufung auf den Fall des MS „Georg Büchner“ der Wrackbeseitigung zu entziehen.

4.3.1 Maßnahmen durch polnische Seefahrtbehörden

Noch am selben Abend wurde eine NAVTEX – Warnung durch das Hydrographic Office of the Polish Navy (HOPN), dem nationalen Koordinator für Navigationswarnungen, herausgegeben. Die Navigationswarnung vom 30. Mai 2013 um 19:04 UTC, 21:04 mitteleuropäische Sommerzeit mit der Nummer 087/2013 warnte vor einem gesunkenen „Schiffskörper“ („Hull of a ship with a length of 154 m“) nordöstlich vom Leuchtturm Rozewie. Daneben veröffentlichte das Hydrografische Amt in Gdingen (poln. Gdynia) auch eine Navigationswarnung über UKW. Zwei Tage später, am Abend des 01. Juni 2013, erfolgte eine Aktualisierung und damit einhergehend eine Präzisierung der Wrackposition.

Zur Feststellung der exakten Wrackposition führte das Militärschiff „ORP Arcowski“ hydrografische Vermessungen durch. Diese Arbeiten zur genauen Lage und Position sollten ca. 20 Stunden andauern. Die am 01. Juni folgende polnische Navigationswarnung Nummer 089/2013 löste NAVTEX-Warnung 087/2013 ab und konkretisierte die vormals genannte Position: „Dangerous Wreck in approx. Position: LAT = 54°56,020N LONG = 018°31,713E“ (siehe

¹²² OZ 04.06.2013 S. 1

Anhang 7). Damit war es als ein den Schiffsverkehr gefährdendes Wrack eingestuft worden. Der passierende Schiffsverkehr wurde aufgefordert, mindestens 500 m Abstand zum Wrack zu halten. Zu diesem Zeitpunkt stand noch nicht fest, in welcher Tiefe das Schiff liegt.

Das Seeamt in Gdingen überwachte derweil den Bereich um das Wrack auf Umweltverschmutzungen. Bereits einen Tag nach dem Untergang der „Georg Büchner“ schickten dazu die polnischen Schifffahrtsbehörden ein Flugzeug. Dieses sollte einen „dunklen Fleck auf dem Wasser“¹²³ bemerkt haben. Daraufhin wurde zur weiteren Abklärung das Schadstoffbekämpfungsschiff „Kapitan Poinc“ (IMO-Nr.: 9072290) zu der Position geschickt. Die späteren Ergebnisse des zur SAR-Einheit gehörenden Mehrzweckschiffes ergaben jedoch, dass keinerlei Gefahren von dem dünnen Ölfilm ausgingen.¹²⁴ Auch war das Schiff seit mehreren Jahrzehnten trocken.¹²⁵ Demnach konnte keine weitere Meeresumweltverschmutzung eintreten.

Die Wrackposition liegt inmitten der polnischen Territorialgewässer. Damit fällt die Untersuchung, allein der örtlichen Zuordnung her, in den Zuständigkeitsbereich der polnischen Behörden, speziell der staatlichen Kommission für Seeunfälle. Unabhängig davon würde eine Bergung notwendig werden, wenn durch das Wrack der „Georg Büchner“ der Schiffsverkehr gehindert werden würde. Nicht unweit der Unglücksstelle verläuft beispielsweise die Fährverbindung Karlskrona (Schweden) – Danzig (Polen).

Am 02. Juni fuhr das polnische Marineschiff „ORP Macko“ mit Spezialtauchern in Richtung der Unfallposition der „Georg Büchner“. Es ist anzunehmen, dass sie genau auch diese zum Ziel hatte. Nach darauffolgenden hydrografischen Untersuchungen veröffentlichte das Seeamt in Gdingen in der dritten Juniwoche erste Untersuchungsergebnisse. Dank Echoortung (aktives Sonar-Verfahren) konnte so die genaue Lage und Position des Wracks bestimmt werden.

¹²³ Homann, S.: Andrej Liziak von Küstenwache zitiert lt. NNN vom 03.06.2013, S.9

¹²⁴ Büssel, A.: OZ 03.06.2013, S.5

¹²⁵ Schliecker, E.: Gespräch vom 2.10./13.11

Die Ergebnisse zeigen wie bereits vermutet, dass das Schiff auf der Steuerbordseite in etwa 37 m Tiefe liegt. Nach den Messungen ergeben sich 17,5 m¹²⁶ zwischen dem Wrack und der Wasserlinie. Vom Schiffskörper aus schwimmen noch Leinen und eine Boje an der Wasseroberfläche. Diese werden laut dem Bericht als eine ernsthafte Bedrohung für die Sicherheit der Schifffahrt erkannt. Der Rumpf selbst scheint jedoch intakt zu sein.

4.3.2 Die Seeunfalluntersuchung

Anfang Juni wurden erste Untersuchungen durch die zuständige staatliche Kommission für Seeunfalluntersuchung - Panstwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM) - eingeleitet.¹²⁷ Eine Seeunfalluntersuchung ergibt sich aus dem Art. 94 Abs. 7 SRÜ (Pflichten des Flaggenstaates)

Allgemein erstreckt sich eine Seeunfalluntersuchung neben der Analyse der den Unfall begünstigenden Umstände unter Berücksichtigung der Nähe des Unfallortes zur nahegelegenen polnischen Küste auch auf die Koordination und Durchführung der Schleppmaßnahmen. Dabei wird eine Untersuchung durch die staatliche Behörde für Seeunfalluntersuchung des Küstenstaates, in dessen Hoheitsgewässern sich der Seeunfall ereignete, in Zusammenarbeit mit dem Flaggenstaat des beteiligten Schiffes durchgeführt.¹²⁸

Eine genauere Betrachtung der einzelnen rechtlichen Definitionen für den Begriff „Schiff“ ist vor den folgenden Ausführungen und trotz der Darstellung des Status des Schiffes im Abschnitt 3.3 förderlich.

Hier ist allgemein zwischen den Gesetzen und ihrem Zweck zu unterscheiden. So bedeutet der Ausdruck „Schiff“ nach Art. 1 Abs. (2) WBÜ und auch nach Art.1 (b) IÜB jedes schwimmende Gerät. Genauso im Interventionsübereinkommen, nach dem ein „Schiff“ ein Seeschiff jeder Art und jedes schwimmende Fahrzeug bedeutet (ausschließlich Bohrinseln). Aus flaggenrechtlichen Gründen stellt sich der Schiffsbegriff im Seesicherheitsuntersuchungsgesetz

¹²⁶ Danzig ist für Schiffe mit einem Tiefgang von max. 15 m befahrbar, im inneren Hafenbereich mit max.10,2 m.¹²⁶
→ 17,5 m Wracktiefe daher keine Beeinträchtigung

¹²⁷ E-Mail Sinkbericht PL (31.05.2013) Andrzej Królikowski an diR, a.a.O.

¹²⁸ WSV: <http://www.wsv.de/wsd-n/Schiff-WaStr/Schifffahrt/Seeamt/index.html>

(SUG)¹²⁹ anders dar. Auch wenn keine Begriffsbestimmung vorgenommen wird, so ist der Status „Schiff“ durch eine Eintragung im Schiffsregister bedingt. Nach Art. 94 Seerechtsübereinkommen (SRÜ)¹³⁰, auf den sich auch Art. 1 (SUG) bezieht, hat jeder Staat über die seine Flagge führenden Schiffe die Hoheitsgewalt und Kontrolle auszuüben. Das Recht bzw. die Pflicht zur Führung der deutschen Flagge hat das Schiff, welches einen Ausweis über die Berechtigung zur Führung der Bundesflagge hat. Nach dem Art. 3 des Flaggenrechtsgesetz (FlaggRG)¹³¹ berechtigt dazu das Schiffszertifikat. Da das MS „Georg Büchner“ seit 1998 nicht mehr im deutschen Schiffsregister geführt wurde, entfiel damit die Ausstellung des Schiffszertifikats und damit das Recht zur Führung der deutschen Flagge.

Eine weitere Erwähnung lohnt Art. 1 Abs. (3) SUG. Gemäß der SUG handelt es sich bei einer ausschließlichen Beteiligung von einem Schiff ohne Maschinenantrieb, was das MS „Georg Büchner“ darstellte, nicht um einen Seeunfall.

Die Seeunfalluntersuchungskommission in Polen, die PKBWM, gab bereits am 19. Juli 2013 die Einstellung der Untersuchung bekannt, mit der Begründung, der Untergang der „Georg Büchner“ wäre kein Seeunfall nach der Definition des Casualty Investigation Codes.¹³² Zwar gilt der Verlust eines Schiffes als Seeunfall, aber wie im vorherigen Absatz deutlich wurde, galt das MS „Georg Büchner“ auf der Grundlage dieses Gesetzes nicht als „Schiff“ im engeren Sinne. Wie bereits erläutert, entfiel auch die Zuständigkeit für die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU).¹³³

Jedoch gab es aber auch noch eine Untersuchung hinsichtlich der Verantwortung der Bordbesatzung. Diese Untersuchung, ob menschliches Fehlverhalten zu dem Vorfall beigetragen hat, wird von den Seeämtern durchgeführt, im Fall der „Georg Büchner“ durch das Seeamt in Gdingen. In dessen Abschlussbericht über die Koordination und Durchführung der Schleppmaßnahmen wurden

¹²⁹ Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (SUG) von 2002 (BGBl. I S. 1815, 1817)

¹³⁰ Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982, Art. 94 SRÜ – Pflichten des Flaggenstaats

¹³¹ Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) von 1951

¹³² Code of the International Standards and Recommended Practices for a safety Investigation into a marine Casualty or marine incident von 2008 (Res. MSC.255(84))

¹³³ Email Schellhammer (BSU-Direktor) 23.07.2013

die genutzte Ausrüstung, die Abschleppfestigung und die Handlungen der Schlepperbesatzung, wie die Routenführung, untersucht. Er kam zu dem Ergebnis, dass die Besatzung des Schleppers „Ajaks“ kein Verschulden am Untergang der „Georg Büchner“ hatte.¹³⁴

4.3.3 Vorwürfe des belgischen Denkmalschutzvereins „Watererfgoed Vlaanderen“

Nach einer Pressemitteilung vom 02. Juni 2013 der Watererfgoed Vlaanderen (Wassererbe Flandern) bot die belgische Interessengruppe ihre volle Kooperation bei der Untersuchung der Umstände des Sinkens der „Georg Büchner“ an. Dabei sollten bereits Gespräche mit dem polnischen Vize-Transportminister, sowie weiteren Personen der polnischen Seefahrtsbehörden, der Hafenbehörde von Danzig und dem belgischen Konsul in Gdingen geführt worden sein. Zugleich gab Watererfgoed Vlaanderen an, Informationen zu besitzen, die belegen sollen, dass das Schiff zum Zeitpunkt der Verschleppung am 28. Mai 2013 in einem nicht seetauglichen Zustand war. Weiterhin wurde in der Pressemitteilung das Vorhaben des Aussprechens eines Tauchverbots zum Wrack begrüßt, um es vor möglichen Schäden und Plünderungen zu bewahren.¹³⁵ Am 04. Juni folgt daraufhin das Verbot für Schifffahrt, Angeln und Tauchen (r. w sprawie zakazu zegluga, rybolowstwa i nurkowania – siehe Anhang 8) im Umkreis von 500 m um die Wrackposition¹³⁶

Im Fall, dass der Eigentümer nicht auffindbar bleibt oder aber die Bergungskosten nicht bezahlt, besteht noch die Möglichkeit, das Wrack zu verkaufen. Mit dem Verkaufserlös des Wracks oder aber einzelner Teile sollen dann die Bergungskosten gedeckt werden. Dabei zielt der Verein darauf ab, das Wrack zu übernehmen. Auf Grundlage des Art. 303 SRÜ wurde ein Zusammenwirken mit Polen als gemeinsame Mitglieder der Seekonvention gefordert. Darin heißt

¹³⁴ WIM 08/2013 Unfallbericht vom 19.07.2013

¹³⁵ Hooydonk, E. van: PM 02.06.2013

¹³⁶ <http://www.umgdy.gov.pl/pium/wiadomosci/podglad?kod=n6v6nizdb2.93u5xhzdb1&typ=n> Urząd Morski w Gdyni

es unter Abs.1 „Die Staaten haben die Pflicht, im Meer gefundene Gegenstände archäologischer oder historischer Art zu schützen, und arbeiten zu diesem Zweck zusammen“. Das Ziel ist es sicherzustellen, dass das Wrack erhalten bleibt. Zu möglichen Teilbergungen oder einer kompletten Bergung sollen bereits Anfragen bei Bergungsunternehmen laufen.¹³⁷

Laut dem flämischen Minister Bourgeois würde das Schiff bei seiner Rückführung nach Belgien unter den Denkmalschutz von Flandern gestellt werden. Es wurde sich vorgestellt, die geborgenen Teile in dem entstehenden Wrackmuseum in Antwerpen auszustellen.¹³⁸

Bisher blieben diese angeblichen Informationen über die Vorbereitungen zur Verschleppung der „Georg Büchner“, die belegen, dass das Schiff nicht seetauglich war, unveröffentlicht. Demzufolge sollen die Bullaugen dicht über der Wasserlinie nicht komplett abgedichtet gewesen sein.¹³⁹ Dem widerspricht, dass die im Vorwege notwendigen Nachweise und Zertifikate gem. geltender Vorlagen vorhanden waren (siehe dazu unter Kapitel 3.3) und zusätzlich eine Abnahme durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Transport und Verkehr und einen Sachverständiger des Käufers ausgeführt wurde. Am 05. Juni zitiert die Ostseezeitung den Stralsunder Schifffahrtsexperten Peer Schmidt-Walther mit den Worten: „Die Schwimmfähigkeit des Schiffes war gegeben“¹⁴⁰ Demnach schließt er ein Verschulden durch die damit beauftragt gewesenen Behörden aus. Interessant könnte dennoch sein, wie viel Ballastwasser das Schiff geladen hatte.

¹³⁷ ebd.

¹³⁸ ebd.

¹³⁹ Meyer, A.: OZ vom 05.06.2013

¹⁴⁰ Zit. N. Peer Schmidt-Walther OZ 05.06.2013

4.3.4 Die Suche nach dem unbekanntem Besitzer

Nach der Gesetzeslage ist wie unter 4.2 aufgeführt der Eigentümer für die Wrackbeseitigung verantwortlich. Oder die Seefahrtbehörde kann die Hebung des Wracks selber anordnen. In diesem Fall wird das Wrack als Schifffahrtshindernis eingeordnet und damit eine Hebung des Wracks als erforderlich betrachtet. Entstehende Bergelkosten werden dann dem Eigentümer in Rechnung gestellt.

Die Ermittlung des Eigentümers brachte jedoch Komplikationen mit sich. So wurden im Zuge der Suche des Eigentümers mehrere Firmen angeschrieben. Demnach gab es Vermutungen über einen Deutschen¹⁴¹, aber auch einem litauischen Unternehmen.¹⁴²

Laut Kaufvertrag vom 13. Dezember 2013 ist der Eigentümer eine Firma auf den Seychellen mit dem Namen Argent Venture Limited. Dabei soll es sich um eine sogenannte Briefkastenfirma in Victoria (Seychellen) handeln. Eine Firma gleichen Namens ist im Schiffsregister von Lloyds registriert.¹⁴³ Dort ist sie als General Cargo-Reederei mit Containerstellplätzen angegeben. In diesem Zusammenhang wird dieses Unternehmen mit einem niederländischen Unternehmen, dem „Van der Kamp Ship Sales“ in Verbindung gebracht. In einer E-Mail an die Redaktion von „das-ist-Rostock.de“ wurde noch auf Antwort des Besitzers gehofft. Angenommen er bliebe unbekannt, würde eine Bergung aufgrund der hohen Kosten nicht mehr in Betracht gezogen werden können.¹⁴⁴ Sechs Monate nach dem Untergang der „Georg Büchner“ blieben Käufer und Versicherer laut Aussagen des Seeamts in Gdingen weiterhin unauffindbar.¹⁴⁵

In vielen Internetforen kursierte schon im Dezember 2012 das Gerücht, dass die „Georg Büchner“ auf derselben litauischen Abwrackwerft wie die „Lisco Gloria“ abgebrochen werden sollte. Das Unternehmen nennt sich UAB Subare.

¹⁴¹ OZ vom 18.06.2013

¹⁴² OZ vom 20.08.2013

¹⁴³ vgl. http://www.lr.org/de/contact_us/office_directory/index.aspx?bus=3%2c4&country=73

¹⁴⁴ Anna Bialkowska in E-Mail an Renate Gundlach, diR am 17.09.2013

¹⁴⁵ OZ 06.11.2013 „Büchne“ bleibt auf dem Meeresgrund

5 Aussichten

5.1 Administrative Vorgaben zur Bergung und der mögliche Verbleib bei einer Bergung

Bisher bleibt offen, ob Polen in Zukunft noch die Absicht hegt, dem Übereinkommen beizutreten. Ungeachtet dessen greifen im Fall des Wracks der MS „Georg Büchner“ nationale Regelungen. Demnach hatten die polnischen Behörden den Eigentümer aufgefordert, sich innerhalb von 6 Monaten zu melden. Nachdem keine Reaktion erfolgte, wurde beschlossen, von einer Bergung abzusehen. Eine Bergung würde das allgemein geltende Prinzip der Verhältnismäßigkeit missachten, solange der Staat keinen Verantwortlichen ausfindig machen kann.

Bis zum Abschluss dieser Arbeit blieb es ungewiss, ob sich im weiteren Verlauf ein Schiffsliebhaber, zum Beispiel von belgischer Seite aus, findet und für die verhältnismäßig hohen Bergungskosten aufkommt. Dies würde dann auf vertraglicher Basis mit einem Bergungsunternehmen geschehen. Diese sind aufgrund der notwendigen technischen Ausstattung als Spezialbetriebe zu betrachten. Im Vergleich zur Rettung von Schiffen in Seenot, bei der der Erhalt des Schiffes an erster Stelle steht, würde hier eine Bergung des Wracks die Sicherung der verbliebenen Sachwerte beinhalten. Bei einer Wrackbergung ergeben sich aus dem weiteren Verwendungszweck daher verschiedene Methoden und Verfahren:

- Heben und Abschleppen des Wracks zum Schrottplatz
- Bergung einzelner, besonders wertvoller Teile
- vollständige Demontage vor Ort (z. B. Sprengung)¹⁴⁶

¹⁴⁶ Reichenbach, Das Wrackregime nach nationalem und künftigem internationalen Recht, S. 59

Ein Wrackbergungsvertrag kann sowohl durch den Eigentümer zur Sicherung seiner Sachwerte als auch durch staatliche Behörden im Interesse der Verkehrssicherung beauftragt werden. Auch hier gilt das Prinzip „no cure – no pay“, womit die Bezahlung an den Erfolg der Wrackbergung bzw. der –beseitigung gebunden ist.

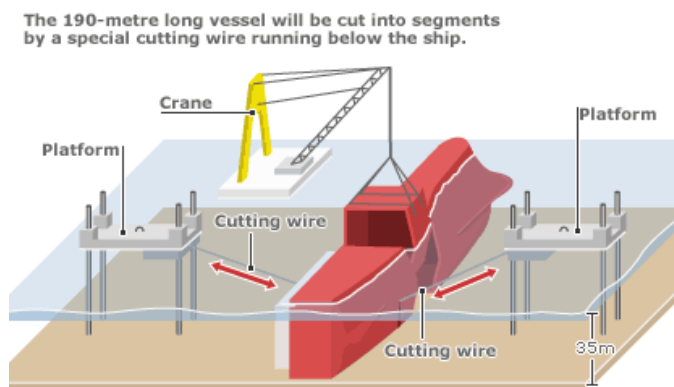


Abbildung 10: Bergung des MS „Tricolor“
 (http://news.bbc.co.uk/2/shared/spl/hi/uk/02/tricolor_popup/html/1.stm)

Das Beispiel der Wrackbeseitigung des MS „Tricolor“ auf einer der meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt zeigte, wie es gehen kann. Zu diesem Zweck wurde ein Konsortium aus mehreren Bergungsunternehmen gegründet. Durch

Durchtrennen des Wracks mithilfe einer Seilsäge wurden neun Teile, die dann durch 2 Schiffskräne auf Pontons verladen wurden, die nach Zeebrugge zur Verschrottung gebracht wurden. Die Versicherung der Reederei zahlte den Bergungsunternehmen 40 Mio. US-Dollar.

An dieser Stelle soll auf die Bachelorarbeit von Felix Gerber verwiesen werden.¹⁴⁷ In dieser Arbeit wird u. a. auf die verschiedenen Bergungsformen und seine Anbieter eingegangen sowie auf Bergungsverträge (LOF) und mögliche Sondervergütungen (SCOPIC).¹⁴⁸

Im Falle einer Bergung hatten die Belgier bereits im Juni 2013 Interesse bekundet und auch die Bergung einzelner Teile als Möglichkeit in Betracht gezogen. Im Vordergrund steht da die Erhaltung der besonderen Maschinenanlage. Belgische Vereine könnten sich vorstellen, Teile des Wracks im neuentstehenden Welt-Wrackmuseum in Antwerpen auszustellen.

¹⁴⁷ Bachelorarbeit „Das deutsche Notschleppkonzept für die Nord- und Ostsee im Zusammenhang mit der Neuregelung der Bergung im Entwurf des reformierten deutschen Seehandelsrechts“ vom 04.04.2013

¹⁴⁸ LOF = Llyod's Form of Salvage Agreement; SCOPIC = Special Compensation P & I Club

5.2 Versicherung und Finanzierung

Auf den ehemaligen Rostocker Trägerverein ließen sich aufkommende Kosten einer Bergung nicht übertragen. Der Verkauf war mit Ablegen von der Kaikante im Rostocker Stadthafen abgeschlossen. Damit können keine weiteren Forderungen mehr an den alten Betreiber geltend gemacht werden. Unterdessen ging der Kaufpreis auf einem Treuhandkonto in Hamburg ein. Mitte Juni erhielt der Insolvenzverwalter den vollständigen Verkaufsbetrag.¹⁴⁹

Im August 2013 traten die polnischen Behörden in Kontakt mit dem rumänischen Versicherer und dem Protection and Indemnity Club (P & I Club).¹⁵⁰ Die rumänische Versicherung bat um die Mithilfe des P & I Clubs um die Ursache zu ergründen, um die Abdeckung möglicher Kosten durch die Versicherung zu klären.¹⁵¹

Grundsätzlich wird bei Schiffsversicherungen für Seeschiffe zwischen der Seekaskoversicherung und der P & I - Versicherung unterschieden. Im Folgenden sollen zunächst nur grundlegende Geltungsbereiche dargestellt werden

Als Teil der Transportversicherung deckt die Schiffskaskoversicherung primär Schäden am versicherten Schiff. Zusätzlich kommt sie auch für Ersatz an Dritte, wozu auch die Schleppvertragliche Haftung zählt, auf.

Als klassische Haftpflichtversicherung deckt die P & I – Versicherung, im Gegensatz zur Seekasko, Umweltschäden, die durch den Versicherungsnehmer verursacht wurden. Den Deckungsschutz für die Kosten der Wrackbeseitigung beinhaltet sie ebenfalls. Obwohl der Deckungsschutz für Schäden an „fixed and floating objects“ der Seekasko unterliegt, werden die Kosten einer eventuellen Wrackbeseitigung in diesem Fall von der P & I – Versicherung getragen.

Kommt es zu einem Abandonment¹⁵² durch den Kaskoversicherer, bleibt der

¹⁴⁹ Meyer, A.: OZ - Schlepper haben keine Schuld, vom 15.07.2013, S. 7

¹⁵⁰ Schröder, K.: OZ - Rumänische Gesellschaft hat „Büchner“ versichert, 20.08.2013

¹⁵¹ Bialkowska, A.: Maritime Office in Gdynia in E-Mail, 28.11.2013

¹⁵² Abandon – das Eigentum an einem Schiff wird gegen die Zahlung der gesamten Versicherungssumme abgetreten

Schiffseigner weiterhin haftbar für das Wrack. Gedeckt wird die Wrackbeseitigung durch den P & I – Club. Gemäß Art. 12 WBÜ wird eine Pflichtversicherung für alle Schiffe > 300 BRZ gefordert. Die Problematik von Überschneidungen der Tatbestände, die sich nach Inkrafttreten des WBÜ durch den weit gefassten Wrackbegriff ergäben, wird hier nicht weiter ausgeführt. Dazu siehe Bosch, H. „Wrackbeseitigungsübereinkommen“.

5.3 Das Hongkong - Übereinkommen von 2009

Nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen von 2007 kann sich ein Schiffseigner nicht mehr einfach durch Abandonment seinen Verantwortungen zur Wrackbeseitigung und Kostenbeteiligung entziehen. Es ein wichtiger Schritt hin zu mehr Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs und zu einem besseren Meeresumweltschutz.

Parallel dazu stellt sich die Frage nach der Abwrackung von Schiffen. Dazu wurde erst 2009 ein „Schiffsrecycling“-Übereinkommen, das sogenannte Hongkong-Übereinkommen,¹⁵³ verabschiedet. Hintergrund ist die häufige Abwrackung ausgedienter Seeschiffe durch „Beaching“ (Strandung). Jährlich sollen so mehr als 1.000 Schiffe, meist in einem der 3 Länder Indien (Bsp.: Alang), Pakistan oder Bangladesch, unter miserablen Arbeitsbedingungen abgewrackt werden.¹⁵⁴

Die Konvention soll zukünftig den gesamten „Lebenszyklus“ aller Schiffe, neue sowie vorhandene Schiffe mit BRZ > 500 regeln. Zu diesem Zweck soll speziell eine Bestandsliste (Inventory of Hazardous Materials) und eine Liste mit autorisierten Abwrackwerften erarbeitet werden. Konkrete Vorschriften für Reeder, Bauwerften und Abwrackwerften sollen umwelt- und gesundheitsgefährdende Abwrackpraktiken unterbinden.

¹⁵³ Internationales Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen vom 15.05.2009,

¹⁵⁴ vgl. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-310_de.htm?locale=en

Schon bevor überhaupt ein Staat das Übereinkommen ratifiziert hat (Stand Dezember 2013)¹⁵⁵ stimmte das EU-Parlament im Oktober 2013 einer Vereinbarung, dass in Zukunft alte EU-Schiffe in von der EU genehmigten Recyclinganlagen zerlegt werden. Allgemein sind dann alle Schiffe, die einen europäischen Hafen anlaufen, dazu verpflichtet, eine Bestandsliste über die an Bord befindlichen gefährlichen Stoffe, zu führen.¹⁵⁶

Zusätzlich soll das Hongkong-Übereinkommen ergänzend zum Basler Übereinkommen zur Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung wirken, sowie Lücken in Regularien schließen.¹⁵⁷

Bisher ist noch unbekannt, ab wann die EU-Verordnung gilt. Das Übereinkommen jedoch tritt 24 Monate nach der Ratifizierung durch 15 Staaten, dessen Handelsflotte mindestens 40 % der Weltonnage ausmachen, in Kraft.

¹⁵⁵ vgl. Excel Table IMO status x

¹⁵⁶ vgl. <http://www.recyclingportal.eu/artikel/31563.shtml>, Artikel vom 23.10.2013

¹⁵⁷ vgl. http://www.umwelt-online.de/cgi-bin/parser/Drucksachen/drucknews.cgi?texte=0155_2D12B, Beschluss des Bundesrates, Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das Recycling von Schiffen - KOM (2012) 118 final, Sitzung am 15. Juni 2012

6 Schlussbetrachtung

Im Jahr 2006 wurden 12.300 Tankerbewegungen in der Ostsee gezählt. Sechs Jahre zuvor waren es gerade einmal 8.000 Tankerbewegungen.¹ Gerade auch die Zunahme von Tankern in der Ostsee verdeutlicht die Dringlichkeit der Ratifizierung des Wrackbeseitigungsübereinkommens von 2007, damit es schnellstmöglich in Kraft tritt und damit Rechtssicherheit für alle Vertragsstaaten gegeben ist.

Befindet sich das Wrack eines Handelsschiffes in nationalen Gewässern, ergeben sich keine rechtlichen Probleme. Auf der Grundlage innerstaatlicher Gesetze kann der Staat das Wrack beseitigen bzw. beseitigen lassen.

Mit dem WBÜ begründet sich das auch in der AWZ. Auf bereits vorhandene Wracks lässt es sich jedoch nicht anwenden.

Maßgeblich ist generell der Sachwert eines Wracks für dessen Bergung. Demnach nehmen Schrottwert, die Möglichkeit, Teile des Schiffes zu retten oder noch verwendbare Ladung Einfluss auf die Werthöhe. Ist der Wert jedoch gering und damit auch das Interesse der Bergung durch den Eigentümer, ist der Staat zum Eingreifen gezwungen.

Wenn das WBÜ in Kraft tritt, würde die Anzahl an Abandonments des Eigentums abnehmen, da der Schiffseigentümer sich nicht mehr so leicht aus der Verantwortung entziehen kann.

Hätte Polen das Übereinkommen ratifiziert und zusätzlich notifiziert, dieses Übereinkommen auf Wracks anzuwenden, die sich innerhalb seines Hoheitsgebiets, einschließlich des Küstenmeers befinden, dann wäre im Fall der „Georg Büchner“ das WBÜ auch in seinen Hoheitsgewässern zur Anwendung gekommen.

Die Realität zeigt die Kehrseite. Auf die Kontaktversuche mit der Briefkastenfirma Argent Venture Ltd. wurde nicht geantwortet. Im Nachhinein erscheint es wie eine Art Taktik, die Entscheidungen der polnischen Seefahrtsbehörden

¹ Landesregierung Schleswig-Holstein: Drucksache 16/1334 – 07-04-24

abzuwarten und auszusetzen, um so vielleicht am Ende auch eine geringere Haftung herauszuschlagen bis hin zur Nichtzahlung der anstehenden Forderungen.

Ungeachtet des Untergangs schienen sich der Verkäufer und der Käufer in Hinblick auf den grenzüberschreitenden Transport von Abfällen über höher ausfallende Kosten im Klaren zu sein. Das würde die Annahme, dass UAB Subare als Subunternehmen auftrat und die Tatsache, dass monatelang von einer Verschrottung seitens der Betreiber der Jugendherberge auf dem MS „Georg Büchner“ die Rede war, bekräftigen.

Da das Insolvenzverfahren des ehemaligen Trägervereins „Traditionsschiff Rostock e. V.“ noch läuft, lassen sich keine Aussagen zum Ausgang des Verfahrens treffen. Nach Angaben des Insolvenzverwalters befand sich der Verein „mit Eröffnung des Insolvenzverfahrens ‚...‘ in Liquidation“.² Beachtenswert erscheint, dass, was sonst selten ist, alle Gläubiger ihre kompletten Forderungen erhalten. Demnach soll die Stadt, die auch selbst als Gläubiger auftrat, noch einen 6-stelligen Betrag ausgezahlt bekommen, der die Forderungen der Stadt deutlich übersteigt.

Viele Menschen waren erbittert darüber, dass das MS „Georg Büchner“ als eingetragenes Denkmal verkauft werden konnte. Doch hier gilt nach Ansicht des Verfassers, dass am Ende ein Gegenstand nur den Wert hat, den ein anderer dafür zahlen würde. Einerseits stellte es eine Tragödie dar, ein so geschichtsträchtiges Schiff, wie die „Georg Büchner“ zu verkaufen, andererseits zeigt es aber einmal mehr, wie aufwendig und vor allem kostenintensiv der Erhalt alter Schiffe ist. Inwieweit Konzepte belgischer Interessenten wirklich auf ihre finanzielle Tragfähigkeit und Garantien geprüft wurden, war nicht nachvollziehbar.

Versicherungsrechtlich war zum Abschluss dieser Arbeit das Ergebnis der Zusammenarbeit der rumänischen Versicherung des Eigners mit dem P & I Club nicht ersichtlich.

² Gundlach, R.: „Jetzt wird um die Einzelteile geschachert“ vom 22.05.2013, http://www.das-ist-rostock.de/artikel/49184_2013-05-22_jetzt-wird-um-die-einzelteile-geschachert/, a.a.O.

Nicht jedes Wrack verliert wie das MS „Georg Büchner“ durch die Markierung mit Kardinaltonnen, selbst manchmal nicht durch seine Bergung, die Bedrohung, die es als Unterwasserhindernis darstellt.

Eine wirkliche Bergung von Schiffen, wie es beispielsweise bei historisch wertvollen Objekten stattfindet, ist selten. Solange nicht die Fahrrinnen betroffen sind, ist der finanzielle Aufwand meist zu groß. Alle anderen Schiffe, die ungefährlich sind und bleiben, verrotten oder brechen zusammen.

Wie man nun auch über diese vielen Spekulationen - herbeigeführtes Sinken des MS „Georg Büchner“, Versicherungsbetrug, geöffnete Ventile, undichte Bullaugen kurz über der Wasserlinie, Leckage am Schiffskörper, Nieten die dem Wasserdruck nicht mehr standhielten – denken mag, die traurige Tatsache des Untergangs bleibt bestehen. Am wahrscheinlichsten ist, dass sie dort an Ort und Stelle, markiert durch eine Gefahrentonne, liegen bleiben wird.

Mit einer Aufhebung des Tauchverbots könnte das MS „Georg Büchner“ ein sehr reizvolles Objekt für Tauchgänge werden und neuen Lebensraum für viele Wasserlebewesen schaffen.

Zum Abschluss dieser Arbeit waren nicht alle Informationsquellen verfügbar bzw. lagen noch nicht vor. Unterstützung wurde in Hinsicht auf detailliertes Material zu Wrackuntersuchungen von Seiten der polnischen Seefahrtsbehörden entgegengebracht. Von anderen Stellen, auch polnischen, gibt es bis heute keine Antworten. Weiterhin war es dem Insolvenzverwalter des Trägervereins des MS „Georg Büchner“ wegen des noch laufenden Insolvenzverfahrens nicht gestattet, auf Fragen zu antworten. Aus diesem Grund wurden in dieser Arbeit auch Informationen aus Zeitungsartikeln hinzugezogen.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Amtsgericht: Einsicht in die Vereinsunterlagen des Vereins „Traditionsschiff Rostock e. V.“ im VR 843. (September bis November 2013).

Amtsgericht-Schiffsregister: Anfrage zur Schließung vom Registerblatt MS „Georg Büchner“. Gespräch mit Fr. Nehls (Telefonat vom 19.11.2013).

Bednorz, M.: Status des MS „Georg Büchner“ als eingetragenes Denkmal. Gespräch mit dem Leiter des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege. (Telefonat vom 02.12.2013).
- SN der Denkmalfachbehörde. (vom 03.05.2013).

Bialkowska, A.: Maritime Office in Gdynia in E-Mail. (vom 28.11.2013).

BMJ: Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (SUG). Verfügbar unter URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/sug/gesamt.pdf> . (abgerufen am 05.12.2013).

BSH: Wracksuche. Verfügbar unter URL:
www.bsh.de/de/Das_BSH/Presse/Pressearchiv/.../16-2012.pdf.
(abgerufen am 13.12.2013).

Buttkus, E., Kramer, W. & Detlefsen, G. U. (Hrsg.): Deutsche Reedereien. VEB Deutsche Seereederei Rostock. Bd. 23. Rostock: Detlefsen (2004).

Deutscher Bundestag:

- Drucksache 17/12343. Internationales Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks. . Verfügbar unter URL: dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/123/1712343.pdf.
(abgerufen am 08.10.2013).

- Plenarprotokoll 17/222. Zur Protokoll gegebene Reden zur Beratung des Entwurfs eines Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks. Verfügbar unter URL: dip21.bundestag.de/dip21/btp/17/17222.pdf.
(abgerufen am 13.11.2013).

- Drucksache 7/2109. Gesetzentwurf zu dem Internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen. Verfügbar unter URL: dipbt.bundestag.de/doc/btd/07/021/0702109.pdf.

(abgerufen am 15.11.2013).

Diestel, H-H., & Jenssen B. (Hrsg.): 50 Jahre Deutsche Seereederei Rostock. Beiträge zur Entwicklung und Transformation der Handelsschifffahrt der DDR. Bd. 9. - Rostock: Redieck & Schade (2002). S. 94-107.

Ewald, C.: Dienststelle Schiffssicherheit. BG Verkehr. (E-Mail vom 12.11.2013).

FAZ: CC „Tricolor“. Verfügbar unter URL: <http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/tricolor-bergung-dreitausend-schrottautos-tauchen-wieder-auf-1117228.html>. 04.08.2003. (abgerufen am 13.12.2013).

Goossens, R. (2013): [Online] M.S. „Charlesville“. Verfügbar unter URL: <http://www.ssmaritime.com/MS-Charlesville.htm>. (abgerufen am 28. Oktober 2013).

Hansestadt Rostock:

- Hafengebührenverordnung der Hansestadt Rostock. Verfügbar unter URL: rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/974/8_01.pdf.

- Hafennutzungsordnung der Hansestadt Rostock. Verfügbar unter URL: rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/974/3_04.pdf.

- Kunze, U.: Pressemitteilung vom 23.01.2013. Verfügbar unter URL: <http://rathaus.rostock.de/sixcms/dtail.php?id=38705>. (abgerufen am 05.10.2013).

- Beschlussvorlage Nr. 0680/01-DV /N. 01.10.2001. Vorlage – 2009/AM/0564-01 (SN).

- Vorlage-Nr.: 2013/AM/4306-01 (SN). (vom 11.02.2013).

- Vorlage-Nr.: 2013/IV/4823.(vom 20.08.2013).

Haworth, R.B. (2006): [Online] Single Ship Report for „Charlesville“. Verfügbar unter URL: <http://www.miramarshipindex.org.nz/ship/list> (abgerufen am 18. Oktober 2013).

[Online] Single Ship Report for „Jadotville“.

Verfügbar unter URL: <http://miramarshipindex.org.nz/ship/show?nameid=104477>. (abgerufen am 28.10.2013).

Hipler, M. (2006): [Online] Das Hotelschiff „Georg Büchner“ in Rostock.

Verfügbar unter URL: <http://liners.gmxhome.de/buechner/hist%20bue.htm>. (abgerufen am 28.10.2013).

Hooydonk, E. van: Pressemitteilung vom 02.06.2013.

Kurlemann, J.: [Online] Das Kongoschiff „Charlesville lebt. vom 15.01.2010.

Verfügbar unter URL: <http://www.belgieninfo.net/artikel/view/article/das-kongoschiff-charlesville-lebt/>. (abgerufen am 01.10.2013).

Lagoni, R.: Das Wrackbeseitigungs-Übereinkommen und das Völkerrecht.

Vortrag vom 31.01.2008 vor dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht in Hamburg.

Landesrecht-MV (2013): Verordnung für die Häfen in Mecklenburg-

Vorpommern (HafVO M-V). Verfügbar unter URL:

<http://www.landesrecht-mv.de/jportal/portal/page/bsmvprod.psml?showdoccase=1&doc.id=jlr-HafVMV2006rahmen&doc.part>.

(abgerufen am 28.10.2013).

Linters, A.: Willensbekundung im Brief an das Amt für Kultur und Denkmalpflege in Rostock vom 22.01.2013.

- Schreiben an das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege vom 30.04.2013.

Mathy, H. J.: „Seeleute Rostock e. V.“ (ex Typ IV-Fahrensleute). Verfügbar

unter URL: <http://seeleute-rostock.eu/content/index.htm?Berichten09>. (abgerufen am 01.10.2013)

Näheres zum Hongkonger – Ü.:

- http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-310_de.htm?locale=en. (abgerufen am 10.12.2013).

- <http://www.recyclingportal.eu/artikel/31563.shtml>. Artikel vom 23.10.2013. (abgerufen am 10.12.2013).

- vgl. http://www.umwelt-online.de/cgi-bin/parser/Drucksachen/druck-news.cgi?texte=0155_2D12B. (abgerufen am 10.12.2013).

PM: Pressemeldung vom 07.04.2013 vom belg. Verein „MS Charlesville vzw“.

Proelß, A.: Der Raum im Völkerrecht. In: Völkerrecht. Hrsg von Wolfgang Graf Vitzthum. 5. Aufl. - Berlin; New York: de Gruyter (2010). S. 399-497.

Reichenbach, P.: Das Wrackregime nach nationalem und künftigem internationalen Recht. Rostock: Seefahrtsamt der DDR. (1973).

Rothe, C.: Deutsche Ozeanpassagierschiffe 1919 bis 1985. Berlin: transpress (1987).

Schliecker, E.: Hintergründe zum Verein „Traditionsschiff Rostock e. V.“, seinen Finanzen sowie Absichten und Vorhaben. persönliche Gespräche mit dem ehemaligen Vereinsvorsitzenden. (Treffen am: 02.10.2013, 13.11.2013, 05.12.2013 und 12.12.2013).

Schriftverkehr vom Verein:

Anfrage an Baltic Surveyors & Consultants (1999).

Stadtverwaltung Rostock: Schreiben / Kündigung. 19. Juni 1998.

Janßen, K.: Brief an Rostocker Bautenschutz GmbH vom 26.04.2003.

Janßen, K.: Finanzschreiben an OB 21.05.2007.

Briefwechsel zw. MS „Georg Büchner“ und Schrotthandel GmbH Rostock, 07.04.2004.

Schwarz, R.: Brief zum Beschlussvorschlag vom 22.01.2013.

Schröder, K. & Luczak, T.: MS Georg Büchner. Vom Stapellauf bis zum Untergang. Rostock: Redieck & Schade. 2013.

Seeamt Gdingen: Erste Untersuchungsergebnisse. Verfügbar unter URL: <http://www.umgdy.gov.pl/pium/wiadomosci/podglad?kod=n6v6ni zdb2.93u5xhzdb1&typ=n> Urząd Morski w Gdyni. (abgerufen am 15.11.2013).

Shipspotting: Schiffsinformationen über MS „Georg Büchner“ von

Verfügbar unter URL: <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1576586>. (abgerufen am 28. Oktober 2013).

VHS: Präsentation des Vereins hanseatischer Transportversicherer.

Verfügbar unter URL: www.vht-online.de/PDF/Papers/pandl_d.pdf. (abgerufen am 01.12.2013).

WSD (2011): [Online] Informationen zu Seeunfalluntersuchungsbehörde.

Verfügbar unter URL: <http://www.wsv.de/wsd-n/Schiff-WaStr/Schiff-fahrt/Seeamt/index.html>. (abgerufen am 12.12.2013).

- SPG 297/2012.in der 3. Änderung.(28. Mai 2013).

[Zeitungsartikel] – diR – Gundlach, R.: Die Georg Büchner wird verschrottet.

in: das-ist-Rostock.de. (11.12.2012).

[Zeitungsartikel] – diR – Gundlach, R.: Jetzt wird um die Einzelteile geschachert.

in: das-ist-Rostock.de. (22.05.2013).

[Zeitungsartikel] – diR – Gundlach, R.: Noch längst nicht schrottreif. in: das-ist-Rostock.de.

(10.11.2011).

[Zeitungsartikel] – NNN – Hinz, T., Wehner, C.: Die „Büchner“ bleibt auf dem Meer.

in: NNN (22.05.2013).

[Zeitungsartikel] – OZ – Kobarg, A, R.: „Büchner“ ade-Tradirionschiff ahoi?.

in: Ostseezeitung. (29.05.2013).

[Zeitungsartikel] – OZ – Meyer, A.: Taucher fotografieren „Büchner“-Wrack.

in: OZ (05.06.2013).

[Zeitungsartikel] – SVZ - dpa: Weltweit einzige Jugendherberge auf

Stahlschiff. in: Schweriner Volkszeitung. (18.06.2002).

[Zeitungsartikel] – SVZ - Piechulek, R.: MS „Georg Büchner“ - ein 10.000-

Tonner an der Warnow. in: Schweriner Volkszeitung. (15.01.1999).

Abschlussklärung

Selbstständigkeitserklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die hier vorliegende Arbeit selbstständig, ohne unerlaubte fremde Hilfe und nur unter Verwendung der in der Arbeit aufgeführten Hilfsmittel angefertigt habe.

Ort, Datum

Anna Ludwig

Anhang

Anhangsverzeichnis

ANH. 1: ERLÄUTERUNG ZU DEN TECHNISCHEN DATEN (KAP. 2.2).....	80
ANH. 2: FINANZPLANUNG 2007 „TRADITIONSSCHIFF ROSTOCK E. V.“ (KAP. 3.1.4) ..	83
ANH. 3: BESCHLUSSVORSCHLAG ZUM VERZICHT AUF DAS VORKAUFRECHT VOM 19. NOVEMBER 2012 (KAP. 3.2).....	84
ANH. 4: BRIEF VOM FÖRDERVEREIN (22. JANUAR 2013).....	85
ANH. 5: ZEITUNGSARTIKEL AUS DER OZ VOM 30. JANUAR 2013 (KAP. 3.1.5).....	86
ANH. 6: BRIEF VON RESCUE AN DIE HANSESTADT ROSTOCK.....	87
ANH. 7: NAVTEX-NACHRICHTEN NR. 089 UND NR. 103	88
ANH. 8: ERSTER POLNISCHER BERICHT ZUM UNTERGANG.....	89

Anh. 1: Erläuterung zu den technischen Daten (Kap. 2.2)

Von der CMB in Auftrag gegeben, lief das MS „Charlesville“ am 12. August 1950 bei der belgischen Werft John Cockerill S. A. vom Stapel. Sie war eines der fünf baugleichen Schiffe der Albertville-Klasse, benannt nach dem ersten Schiff dieser Baureihe. Die 5 Schwesterschiffe waren die MS „Albertville“ (Werftnr. 717), die MS „Leopoldville“ (Werftnr. 718), die MS „Elisabethville“ (Werftnr. 719) – diese drei Schiffe liefen 1948/1949 vom Stapel und hatten jeweils 10901 BRT – sowie das MS „Baudouinville“ (Werftnr. 720), das 1950 vom Stapel lief und die MS „Charlesville“ (Werftnr. 743) mit jeweils 10946 BRT.³

Aufgrund ihrer Namensendung auf –ville wurden sie auch „Ville-Boats“ genannt. So war das MS „Charlesville“ dann auch eines von insgesamt 39 Passagier- und Frachtmotorschiffen der im Jahr 1895 gegründeten, ehemals Compagnie Belge Maritime du Congo genannten Reederei, von denen 30 Schiffe auf –ville endeten.⁴ Mit der Übernahme der belgischen Reederei Lloyd Royale Belge verkürzte sich 1930 der Name auf Compagnie Maritime Belge (CMB). Durch die Kombischiffe konnte ein regelmäßiger Dienst zwischen Belgien und Belgisch-Kongo eingerichtet werden.⁵

Entsprechend des Bautypus hatte die „Charlesville“ mit der IMO-Nr. 5068863 eine Länge über Alles ($L_{üA}$) von 153,66 m und 142,50 m zwischen den Loten (L_{pp}), mit einer Breite auf Mittelspant (B_{max}) von 19,60 m. Der maximale Tiefgang (TG_{max}) von 8,39 m.⁶ Sie war ein Volldeckschiff⁷ mit kurzer Back und mittschiffs liegender Maschinenanlage. Daneben war sie mit einem mittleren längeren Aufbau und achtern liegendem Deckshaus konstruiert. Der Stahlschiffskörper wurde bereits nach dem Querspantensystem gebaut – 8 wasserdichte Schotten sollten 9 Abteilungen erzeugen. Abgesehen von den geschweißten Plattenstößen war sie komplett genietet.⁸

Insgesamt hatte das Schiff 5 Passagierdecks: das Pool-Deck auf gleicher Ebene mit dem Brücken-Deck, die räumlich nur durch den Schornstein getrennt wurden, das A-Deck (Zugang zu den Rettungsbooten), das B-Deck (Promenade), das C-Deck (Unterkünfte für Passagiere) und das D-Deck (Oberdeck km Schiffskörper). Trotz gleicher Dimensionen wurden, durch die Lageänderung des Essensraums ins

³ vgl. www.ssmaritime.com/MS-Charlesville.htm

⁴ vgl. Kurlmann, J.: <http://www.belgieninfo.net>

⁵ vgl. www.simplonpc.co.uk/2coBelge.html

⁶ vgl. Haworth, R.B. (2006). a.a.O.

⁷ Volldeckschiff = Handelsschiff mit von vorn bis achtern durchlaufendem Oberdeck (gleichzeitig Freibord- und Schottendeck)

⁸ vgl. „Seeleute Rostock e. V.“: <http://seeleute-rostock.eu/>

Deck D, zusätzliche Unterkunftsmöglichkeiten für Passagiere gewonnen. Damit belegte die Kombüse einen großen Teil des Laderaums 2 und des darüber liegenden Raumes. Auf der Internetseite www.ssmaritime.com/ werden weiterführende Informationen zum damals bestehenden Interieur aufgeführt.

An Bord gab es Platz für 217 Erwachsene und 31 Kinder (insgesamt 248 Personen), sowie für eine Besatzung von 140 Mann. Durch Übernahme durch die DSR und die darauffolgenden Veränderungen am Schiff, durch die insgesamt 4 Schulräume (ehemals großer Salon) eingerichtet wurden, fand sich Platz für 100 Besatzungsmitglieder (inklusive Ausbilder, wie Lehrer und Lehrbootsleute) und zusätzlich 150 Lehrlinge, auch wenn rein von der Anzahl der Plätze in den verschiedenen Messen (Offiziersmesse, 2 Mannschafts-messen und einer Betriebsberufsschule-Messe) bis zu 280 Personen an Bord fahren konnten.⁹

Der Hauptantrieb des Einschrauben-Frachtschiffes erfolgte über eine doppelwirkende 8 Zylinder-2-Takt Gegenkolben-Dieselmachine, seit 1957 mit Aufladung, von Burmeister & Wain (B&W, Kopenhagen).¹⁰ Bei einer Leistung des luftverdichtenden Motors von 7200 PS (5300 kW) erreichte das Schiff eine Betriebsgeschwindigkeit von 15 kn bis maximal 15,5 kn. Übertragen wurde die Kraft über eine Schraubenwelle direkt auf den Festpropeller und als Ruderanlage war ein Balanceruder vorgesehen. Die Schraube hatte einen Durchmesser von 6,50 m¹¹.

1956 stellte CMB zwei brandneue Kongo-Liner (ebenfalls Kombischiffe) mit jeweils fast 14000 BRT mit je 300 Passagierplätzen in Dienst. Ebenfalls konnten diese mit einer besseren Maschinenleistung durch Aufladung, mit einer Betriebsgeschwindigkeit von 16,5 kn, aufwarten. Für das Jahr 1957 wurde entschieden, die fünf „Albertville-Schiffe“ nachzurüsten. So begann im Mai 1957 der Umbau der Hauptmaschine der „Charlesville“. Ein zusätzlicher „Pumpkolben“ wurde pro Zylinder platziert, um die Luft im Zylinder zu verdichten (Erhöhung der Vorverdichtung). Dadurch wurde auch bei der „Charlesville“ eine Betriebsgeschwindigkeit von 16,5 kn bis hin zu max. 17,4 kn erreicht und erhöhte die Leistung von 7200 PS auf 9250 PS (6800 kW). Die Rundreise von Antwerpen nach Matadi und zurück verkürzte sich um zwei Tage.¹²

⁹ vgl. „Seeleute Rostock e. V.“: <http://seeleute-rostock.eu/content/>, a.a.O.

¹⁰ Aufladung = Verfahren zur Leistungssteigerung von Verbrennungsmotoren durch Zuführung von Luft mit vergrößertem Druck

¹¹ vgl. Franz, G.: <http://www.dsr-seefahrt.de/Inhalt/frames.htm?Heute>

¹² vgl. www.ssmaritime.com/MS-Charlesville.htm, a.a.O.

Der Gegenkolbenmotor ist laut DIN 1940 in der Fassung vom März 1958 „als Doppelkolbenmotor definiert, dessen Kolben sich gegenläufig bewegen“¹³. Das heißt, dass sich 2 Kolben denselben Zylinder und Brennraum teilen.

Besonders zwischen den Jahren 1930 und 1960 fand dieser Verwendung in den Schiffsantrieben, wurde aber überwiegend durch den Viertakt- Dieselmotor ersetzt.

Zum Transport von Schütt- und Stückgut standen fünf Laderäume zur Verfügung mit einer damaligen Laderaumkapazität von 10530 m³ und zusätzlich insgesamt 20 Ladebäume (2x3t-12x15t-4x10t-1x20t-1x40t) für den Ladungsumschlag. Die Tragfähigkeit betrug als „Charlesville“ noch 9128 t¹⁴, nach den Neuerungen durch die DSR bereits 9274 t (dwt).¹⁵ Die Umbauarbeiten zum frachtführenden Ausbildungsschiff für die DDR wurden in der Werft in Antwerpen durchgeführt. Danach weist sie 11060 BRT auf.¹⁶ Ebenfalls durch drastischen Änderungen am Schiff im Zuge der Umbauarbeiten zum stationären Ausbildungsschiff veränderte sich zum Ende des Jahres 1983 hin das Aussehen prägend. Der originale Vormast musste modernen Umschlagtechniken weichen. So kam u.a. ein neuer Schiffskran hinzu und die Lüfterpfosten, die sich an der Vorkante der Aufbauten befanden, wurden gestutzt.¹⁷ Der achtere Mast blieb bis zum Schluss im Original, mit allen Ladebäumen und den dazugehörigen Winden, erhalten.

Bei späteren Neuerungen und Umbauarbeiten durch den Förderverein „Traditionsschiff Rostock e. V.“ wurden die selbstschließenden Schotte im Schiffskörper ausgebaut. Daneben wurden auch, als das Schiff noch in Schmarl lag, kurz über der Wasserlinie Bullaugen eingesetzt.

Das MS „Charlesville“ war entgegen mancher Angaben auf Internetseiten und Zeitungsartikeln nicht das weltweit zuletzt gebaute kombinierte Fracht- und Passagierschiff, was der Bau des Kombischiffes „Jadotville“ (Stapellauf 1956) widerlegt¹⁸, doch war es gewiss eines der letzten. Denn mit der Abnahme der Transporte in Kolonien und mit der Zunahme der Bedeutung der Containerschiffahrt Mitte der 60er Jahre nahm der Stellenwert solcher Schiffe immer mehr ab.

¹³ <http://de.wikipedia.org/wiki/Gegenkolbenmotor> m.w.N

¹⁴ vgl. Haworth, R.B. (2006), a.a.O.

¹⁵ vgl. <http://www.shipspotting.com>, a.a.O.

¹⁶ vgl. Dettlfsen (2004), a.a.O., S. 197 ff.

¹⁷ vgl. „Seeleute Rostock e. V.“ : <http://seeleute-rostock.eu/content/>, a.a.O.

¹⁸ vgl. Haworth, R.B. (2006), a.a.O.

Anh. 3: Beschlussvorschlag zum Verzicht auf das Vorkaufsrecht vom 19. November 2012 (Kap. 3.2)

Der Verein bemühte sich in den vergangenen Jahren, das Schiff und seine Einrichtungen zu erhalten und aufzuwerten. Durch mehrere ABM-Maßnahmen in den Jahren 2001 bis 2004 wurden die Außenhaut, die Decks, Auf- und Niedergänge und die Aufbauten saniert. Mit der Anerkennung als Denkmal wurde verstärkt auf den Erhalt der originalen Einrichtungen und technischen Bereiche geachtet, insbesondere die Geschichte des Schiffes als belgisches „Congoboot“ und die Geschichte zu DDR-Zeiten als Ausbildungsschiff standen dabei im Mittelpunkt.

Mit den Veränderungen in der Arbeitsmarktpolitik, insbesondere auf dem Bildungsmarkt, wurden die Angebote an Räumlichkeiten weniger genutzt. 2011 war nur noch ein Bildungs-träger mit einem Raumbedarf von 250 m² an Bord tätig. Durch den Wegfall dieser Einnahmequelle fehlen dem Verein allein jährlich fast 150.000 € Mieteinnahmen, die benötigt werden, um die 24-Stunden-Bewachung und Erhaltung des Schiffes abzusichern.

Weitere Probleme bereiten dem Verein die veraltete Technik im Bereich Sanitär und Abwasser, Energieversorgung und insbesondere die Beheizung des Schiffes. Der 1995 eingebaute neue Dampfkessel ist von schlechter Qualität, was sich in ständigen Reparaturen ausdrückt und der Beheizung mit einem Warmluftsystem von niedriger Effektivität (Nutzungsgrad von ca. 18 %). Dazu kommen die steigenden Preise bei Heizöl und Energie. Die Bemühungen, neue Mieter, Sponsoren und Investoren zu finden, waren leider nicht erfolgreich. Unterstützt durch mehrere Ämter der Hansestadt Rostock wurden die Möglichkeiten der Umnutzung in den unterschiedlichsten Formen, wie Studentenwohnheim, Wohnen am Wasser oder Museumsschiff beraten und abgecheckt. Dabei wurde deutlich, dass für alle Nutzungsarten eine umfassende Sanierung und Umbauarbeiten, die mit einer hohen Investitionssumme verbunden sind, notwendig sind. Allein der Umbau der Heizungsanlage würde ca. 380.000 € kosten, dazu müsste die gesamte Wasser-/Abwasseranlage und die Elektroinstallation erneuert werden.

Diese Kosten kann der Verein bei weitem nicht mehr tragen und hat sich entschlossen, zum 31.12.2012 die Betreuung einzustellen und das Schiff zu verkaufen.

Der Hansestadt Rostock wurde die Wahrnehmung des Vorkaufsrechtes lt. Vertrag angeboten.

Für die Stadt würde sich damit folgendes Problem abzeichnen:

Wahrnehmung des Vorkaufsrechtes = Bezahlung des Schiffes an den Verein und zukünftige Betreuung und Instandhaltung durch die Stadt.

Die nächste Möglichkeit wäre, die Stadt verzichtet auf das Vorkaufsrecht und der Verein lässt das Schiff bei Interseroh MAB Ost GmbH abrackern. Mit dem Erlös der Verschrottung kann ein Neuanfang mit einer Jugendherberge / Jugendhotel in Rostock (existiert noch nicht) begonnen werden.

Weiterhin besteht für den Verein die Möglichkeit, das Schiff als Museumsschiff nach Antwerpen / Belgien zu verkaufen. Diese Variante wird von allen favorisiert, da dadurch das Schiff zu seinem Ursprung zurückkehren würde. In Antwerpen wird gerade ein neues, großes belgisches Schifffahrtsmuseum aufgebaut, so dass an der „Georg Büchner“ (ex „Congoboot Charleville“) ein großes Interesse besteht.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

(ein Rückkauf würde mind. 750.000 € + monatl. Folgekosten von ca. 25.000 € zur Unterhaltung bedeuten)

Roland Methling

Hansestadt Rostock
Der Oberbürgermeister

Vorlage-Nr.:
Status

2012/BV/4122
nichtöffentlich

Beschlussvorlage		Datum:	19.11.2012
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	bet. Senator/-in:	S 2, Georg Scholze	
Federführendes Amt: Hafen- und Seemannsamt	bet. Senator/-in:		
Beteiligte Ämter: Finanzverwaltungsamt	bet. Senator/-in:		
Verzicht auf ein Vorkaufsrecht			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
27.11.2012	Finanzausschuss	Vorbereitung	
05.12.2012	Bürgerschaft	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:
Die Bürgerschaft beschließt, auf das Vorkaufsrecht der Hansestadt Rostock für den Kauf der MS „Georg Büchner“ zu verzichten.

Beschlussvorschriften:
§ 6 (3) der Hauptsatzung der Hansestadt Rostock
§ 22 (4) der Kommunalverfassung

bereits gefasste Beschlüsse:
keine

Sachverhalt:

Am 10.09.2012 fand eine Sitzung an Bord der „Georg Büchner“ über die Lage des Fördervereins statt. Teilnehmer waren der Vereinsvorsitzende Herr Schwarz, Geschäftsführer Herr Janssen, Hafenkapitän Herr Ruhnke und der Oberbürgermeister Herr Methling.

Bei diesem Gespräch wurde die dramatische finanzielle Situation des Fördervereins erklärt, die sich folgendermaßen darstellt:

Der Förderverein Traditionsschiff Rostock e. V. ist seit November 2001 Eigner und Betreiber der MS „Georg Büchner“ im Stadthafen von Rostock. Der Verein nutzt das Schiff als Hotel garni mit derzeit 55 Betten in teilweise original erhaltenen Zimmern, als Jugendgästeschiff / Jugendherberge in Lizenz des Deutschen Jugendherbergswerkes Landesverband Mecklenburg-Vorpommern mit 75 Betten in jugendherbergsgerechten Mehrbettzimmern. Weiterhin waren auf dem ersten und zweiten Arbeitsmarkt Ausbildung und Umschulungen angeboten haben. Diese Firmen nutzten zu Spitzenzeiten über 2.800 m² Fläche in Schulsräumen, Tischlerwerkstatt, Elektrolaboren, Computerkabinen, zwei Lehrküchen und einem Restaurant für ihre Ausbildung.

Anh. 4: Brief vom Förderverein (22. Januar 2013)

**Förderverein Traditionsschiff
Rostock e.V.**
Traditionsschiff Typ Frieden



MS Georg Büchner
Tel.: 03 81 6 70 00 20
03 81 6 70 00 21
Fax: 03 81 6 70 00 21

Hansestadt Rostock
Bürgerschaftsfraktionen
Hauptausschussmitglieder

Sehr geehrte Damen und Herren,
zum Beschlussvorschlag vom 22.01.2013 haben wir das Folgende mitzuteilen:
zum ersten Anstrich:

Die Bürgerschaft wurde von uns im letzten Jahr rechtzeitig darüber unterrichtet, dass wir den Verkauf der „Georg Büchner“ beabsichtigen. Mit Beschluss der Bürgerschaft vom 05.12.2012 hat die Hansestadt Rostock, ohne weitere Auflagen, auf ihr Vorkaufrecht verzichtet. Die Mitglieder des Fördervereins Traditionsschiff haben daraufhin am 07.12.2012 den Verkauf des Schiffes beschlossen. Der Kaufvertrag wurde am 13.12.2012 – ohne Rücktrittsrecht – unterzeichnet, womit das Verpflichtungsgeschäft für den Förderverein bindend abgeschlossen wurde. Wie im Kaufvertrag vereinbart, ist außerdem ein Teil des Kaufpreises geflossen.

zum zweiten Anstrich:

Im Kaufvertrag der Hansestadt Rostock mit dem Förderverein Traditionsschiff wurde im § 4 ein Vorkaufrecht für die Hansestadt vereinbart. Der Förderverein Traditionsschiff hat sich vertragsgerecht verhalten und das Vorkaufrecht der Hansestadt Rostock eingeräumt, welches diese bekanntlich nicht ausüben wollte. Im § 4 „Vorkaufrecht“ Abschnitt 3 haben die damaligen Vertragsparteien außerdem vereinbart, dass nach Ablehnung des Rückkaufs durch die Hansestadt Rostock, der Förderverein berechnigt ist, dass Schiff an Dritte weiter zu veräußern.

Wortwörtlich:

„Die Hansestadt Rostock kann den Rückkauf ablehnen. Der Förderverein ist danach berechnigt, das Schiff an Dritte weiter zu veräußern.“

Weitere Vereinbarungen zu einem Weiterverkauf wurden zwischen den Vertragsparteien nicht getätigt, so dass weder eine Mitteilungspflicht über den zukünftigen Käufer noch über den Kaufpreis und andere Vertragsmodalitäten herzuweisen ist.

Das Innenministerium hat diesen Vertrag zum damaligen Zeitpunkt geprüft und genehmigt.

Außerdem war die Hansestadt Rostock dem Förderverein beim der Suche nach einem Käufer behilflich, indem sie einen Makler vorgeschlagen hat, der einen potentiellen Käufer suchen sollte.

Dieses Angebot der Hansestadt Rostock hat der Förderverein angenommen, damit keine Fehler bei der Käufersuche unterlaufen und alles in gemeinsamer Absprache geschieht.

zum dritten Anstrich:

Im Kaufvertrag zwischen der Hansestadt Rostock und dem Förderverein wurde nur der Kauf geregelt. Wie im Punkt 2 bereits erörtert, wurden keinerlei Anforderungen an einen Weiterverkauf gestellt.

Auch im Denkmalschutzgesetz M-V ist nicht geregelt, dass ein Käufer sofort nachweisen muss wie das Denkmal in der Zukunft erhalten wird. Im Gesetz ist lediglich eine Anzeigepflicht nach § 8 DSchG MV verankert, die keinesfalls vor einem Verkauf ausgeübt werden muss.

Außerdem ist Mitglied des Vorstandes des Fördervereins ein Mitarbeiter der Denkmalpflege. Schon aus diesem Grunde sind die Vorstandsmitglieder des Fördervereins zu jedem Zeitpunkt davon ausgegangen, alles richtig zu machen.

Als das Schiff sich noch im Eigentum des Hansestadt Rostock befand, war es nicht als Denkmal gem. § 2 Abs. 1 DSchG MV eingestuft. Dies hat erst der Förderverein selbst im Jahre 2005 freiwillig initialisiert. Dies geschah auch nicht um Fördermittel zu bekommen, sondern auf Empfehlung des Denkmalschutzamtes. In der gesamten Zeit sind lediglich Fördermittel in Höhe von 500,00 € geflossen. Jahrelang war die „Georg Büchner“ kein Denkmal und wurde offensichtlich auch nicht vom Denkmalschutzamt oder von der Hansestadt Rostock so eingeschätzt. Auf eigenes Betreiben des Fördervereins ist die „Georg Büchner“ dazu geworden.

zum vierten Anstrich:

Wie oben bereits beschrieben wurde der Käufer durch den von der Hansestadt Rostock empfohlenen Makler gefunden. Der Förderverein ist schon aus diesem Grunde davon ausgegangen, dass es sich dabei um einen Käufer handelt, der alle gesetzlichen Bestimmungen einhält und seriös ist. Darüber hinaus ist der Käufer aus einem Mitgliedsland der Europäischen Union und deshalb kann ihm unterstellt werden, dass bei einer eventuellen Entsendung die europäischen Vorgaben und Richtlinien eingehalten werden.

zum fünften Anstrich:

Breits ab dem 08.07.2012 hat der Förderverein mit den belgischen Interessenten Kontakt aufgenommen, um einen potentiellen Käufer/Weiterbetreiber zu finden. Dies wäre für den Förderverein ein sehr guter Ausgang der Verkaufsabsichten gewesen.

Es gab regen Schriftwechsel, der der Bürgerschaft gern vorgelegt werden kann. Außerdem hat der Förderverein die Besichtigung angeboten. Sogar am 05.11.2012 hat der Förderverein die belgischen Interessenten nochmals aufgefordert nun endlich ein Angebot abzugeben, um nichts unversucht zu lassen. Leider wurde zu keinem Zeitpunkt ein Angebot abgegeben und auch kein Konzept vorgelegt, so dass es aus diesen Gründen auch nie zu Verkaufsverhandlungen kommen konnte.

Abschließend ist zu betonen, dass der Förderverein bereits mit 2 gemeinnützigen Vereinen aus dem Bereich Jugendgästehäuser/Jugendherbergen in Verhandlung getreten ist um eine satzungsgemäße und gemeinnützige Verwendung des Verkaufserlöses sicher zu gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen


Reinhard Schwierz

Vorsitzender

Anh. 5: Zeitungsartikel aus der OZ vom 30. Januar 2013 (Kap. 3.1.5)

OZ LOKAL
Hansestadt Rostock



**Wokrenterstraße:
Eine Spurensuche**
Die heutige OZ-Straßengeschichte befasst sich mit der traditionsreichen Wokrenterstraße. **Seite 10**

9

Mittwoch,
30. Januar 2013



Foto aus guten Zeiten: OB Roland Methling, Vereinsgeschäftsführer Klaus Janßen und Vorsitzender Reinhard Schwarz.

Foto: Ove Anscholl

Hafenkrimi: Familien-Clan verkauft die „Georg Büchner“

Für 900 000 Euro soll das Schiff an eine Briefkastenfirma auf den Seychellen verscherbelt worden sein. Im elfköpfigen Verein stellt die Geschäftsführerfamilie allein fünf Stimmen.

Von Doris Kesselring

Stadthafen – Der Verkauf der denkmalgeschützten „Georg Büchner“ entwickelt sich zum Krimi. Tatort Stadthafen: Das Schiff ist offiziell verkauft, der Kaufvertrag wurde am 13. Dezember 2012 vom Vorstand des Fördervereins unterzeichnet. Für 900 000 Euro sei die „Büchner“ an eine Briefkastenfirma auf den Seychellen veräußert worden, ist zu erfahren.

Egon Schliecker ist überrascht. 19 Jahre war er Vorsitzender des Vereins, bevor er im Oktober 2010 abgewählt wurde, „weil ich unbequem war“. Doch der 67-Jährige ist noch immer Mitglied des Fördervereins und wurde als solches am 7. Dezember zur Mitgliederversammlung eingeladen. „An diesem Tag wurde die Satzung geändert, als Vereinszweck wurde die Erhaltung des Schiffdenkmals gestrichen und die Führung einer privaten Jugendherberge aufgenommen“, berichtet Schliecker. Zudem sollten die Vereinsmitglieder dem Vorstand eine Vollmacht unterschreiben und darin den Auf-



Der Verein muss aufgelöst werden, er hat seine Gemeinnützigkeit verwirkt.“

Egon Schliecker, Mitglied des Fördervereins

Belgier haben Interesse

Alle Hoffnungen ruhen derzeit auf einer Interessentengruppe aus Belgien. Der Verein „Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie“ hat die Absicht das alte Kongoboot „Charlesville“, die heutige „Georg Büchner“, nach Antwerpen zu holen und es unter Denkmalschutz stellen zu lassen. Auch der Ver-

trag zum Verkauf erteilen. Schliecker und der stellvertretende Vorsitzende, Peter Writschan, hätten sich dagegen ausgesprochen. Klaus Janßen, Vorstandsmitglied und Geschäftsführer des Vereins, war gestern nicht zu erreichen. Hinter ihm stehe seine Familie, denn sowohl Ehefrau als auch Sohn, Tochter und Schwiegersohn gehören zu den gerade mal elf Vereinsmitgliedern. Über mögliche Käufer sei kein Wort verloren worden, so Schliecker. Stattdessen habe es geheißt, dass die Hansestadt bei der Suche nach einem Käufer behilflich sei, indem diese einen Makler vorge-

ein „Watererfgoed Vlaanderen“ bemüht sich darum und hat inzwischen zwei Sponsoren gefunden, die das Schleppen des Schiffes nach Antwerpen finanzieren wollen. Rostock benötigt nun ein glaubwürdiges Konzept der Belgier, um das Schiff bei Nichtigkeit des Kaufvertrages weiterzugeben.

schlagen habe. „Das war also alles geplant“, empört sich Schliecker, der die Auflösung des Vereins fordert, in dem ein Familienclan mit Hilfe enger Freunde sein privates Süppchen koche. Denn der Erlös des Verkaufs solle zum Bau einer Jugendherberge verwendet werden, in der dann der bisherige Geschäftsführer Janßen und seine Familie sowie Vereinsvorsitzender und Chef des Jugendgästeschiffes auf der Büchner, Reinhard Schwarz, sich eine neue Existenz aufbauen könnten. Schliecker: „Das ist nicht im Vereinsinteresse.“

Mit dieser Meinung steht er nicht allein.

„Der Förderverein Traditionsschiff Rostock erhielt das Schiff 2001 für eine DM“, erklärt Bürgerschaftsmitglied Sybille Bachmann vom Rostocker Bund. „Die Stadt ließ es in den Stadthafen verholten, richtete den Liegeplatz her und investierte nochmals in das Schiff. Insgesamt flossen über 1,1 Millionen Mark öffentliche Gelder ins Schiff und damit den Verein“, so Bachmann. Anschließend sei die Sanierung des Schiffes noch mit öffentlich geförderten AB-Maßnahmen fortgesetzt worden. Im Juli 2005 erhielt das schön hergerichtete Schiff den Denkmal-Status. „Und seitdem wurde nichts mehr gemacht“, empört sich Bachmann.

Sie zeigte den Förderverein gestern wegen einer Ordnungswidrigkeit an. Der Verein habe sich nicht um den Erhalt des Schiffes gekümmert und es zudem ins Ausland verkauft. Das seien Verstöße gegen das Denkmalschutzgesetz MV. „Mit öffentlichen Mitteln eine private Jugendherberge mit Beihilfe der Stadt zu finanzieren, hat nichts mit Gemeinnützigkeit zu tun“, so Bachmann.



Insgesamt flossen über 1,1 Millionen Mark öffentliche Gelder in Schiff und Verein.“

Sybille Bachmann, Mitglied der Bürgerschaft

Anh. 6: Brief von RESCUE an die Hansestadt Rostock



RESCUE

The British Archaeological Trust

15a Bull Plain, Hertford,
Hertfordshire SG14 1DX
Telephone: 01992-553377

rescue@rescue-archaeology.freereserve.co.uk
<http://www.rescue-archaeology.org.uk>

Hansestadt Rostock
Der Oberbürgermeister, Büro des Oberbürgermeisters
Roland Methling
Neuer Markt 1, D-18055 Rostock

22nd May 2013

Re: Removal of protected status for MS Charlesville (now Georg Bücher)

Dear Sir

I am writing to you on behalf of RESCUE – The British Archaeological Trust to express concerns raised by our members at the removal of the legal protection as an historic heritage monument from the MS Charlesville (now Georg Bücher). RESCUE is a non-political organisation dedicated to supporting archaeology and archaeologists in Britain and abroad (www.rescue-archaeology.org.uk). We do not receive any state support and are entirely dependent on the contributions of our members to support our work. It is our policy to post all correspondence about heritage issues on our webpages unless there is a specific request for privacy.

MS Charlesville is the last surviving ship of a fleet of 32 'Congo boats' that sailed between Antwerp and Matadi in the Belgian Congo during the 20th century. It probably also sailed the last mixed cargo-passenger services in the world. Its maiden journey was in 1951, only 9 years before the Congo gained its independence from Belgium and as such it represents one of the last throws of European colonialism in Africa. This period was pivotal in European-African interaction and is important to consider when addressing the development of existing international relations. Its continued preservation is vital in demonstrating to modern audiences the vast changes that have taken place comparatively recently in both social interaction and technology, that enabled more enlightened and equitable relationships between cultures.


Rescue asks you to reconsider your decision to remove this protection and to allow sufficient time for an adequate inquiry into the options for the vessel, for proposals to be prepared and funds raised, so that if at all possible destruction can be avoided.


Yours sincerely

Diana Friendship-Taylor
Chair,
RESCUE: The British Archaeological Trust

Help save the past for the future


Anh. 7: NAVTEX-Nachrichten Nr. 089 und Nr. 103

<p>BHMW Krajowy Koordynator Ostrzeżeń Nawigacyjnych Podobszaru RP</p> <p>81-301 GDYNIA Telefony: (+48) 58 626-62-08</p>		<p>HOPN Polish Coordinator of Radio Navigational Warnings</p> <p>81-301 GDYNIA Fax: (+48) 58 626-62-03</p>
<p>OTRZYMUJĄ: VTS ZATOKA GDAŃSKA URZĄD MORSKI GDYNIA WITOWO RADIO SŁUPSK TRAFFIC CONTROL/ODKAM SZCZECIN KAPITANAT URZĄD MORSKI SŁUPSK MRCK GDYNIA MOSG</p>		
<p>fax: 58 620-53-63 fax: 58 620-53-28 fax: 59 810-94-51 fax: 59 814-48-89 fax: 91 434-39-84 fax: 59 847-42-24 fax: 58 660-76-40 fax: 58 524-27-02</p>		
<p>DNIA 01-06 GODZ. 22:03</p>		
<p>OSTRZEŻENIE NAVIGACYJNE NR 089</p>		
<p>WYBRZEŻE POLSKIE. NA NE OD LT. ROZEWIE.</p>		
<p>NIEBEZPIECZNY WRAK NA POZYCJI: SZER = 54-56,020'N DŁUG = 018-31,713'E (PA) GŁĘBOKOŚĆ NIEZNANA. ZACHOWAĆ CO NAJMNIEJ 500M ODLEGŁOŚĆ OD WRAKU.</p>		
<p>BHMW</p>		
<p>ON 01 2003 UTC, JUN</p>		
<p>POLISH NAVIGATIONAL WARNING NO 089</p>		
<p>POLISH COAST. NE OFF LT. ROZEWIE.</p>		
<p>DANGEROUS WRECK IN APPROX. POSITION: LAT = 54-56.020'N LONG = 018-31.713'E (PA) DEPTH UNKNOWN. DISTANCE OF 500 METRES REQUESTED.</p>		
<p>HOPN</p>		
<p>NADAL: PIETRZAK STANISŁAW</p>		

<p>BHMW Krajowy Koordynator Ostrzeżeń Nawigacyjnych Podobszaru RP</p> <p>81-301 GDYNIA Telefony: (+48) 58 626-62-08</p>		<p>HOPN Polish Coordinator of Radio Navigational Warnings</p> <p>81-301 GDYNIA Fax: (+48) 58 626-62-03</p>
<p>OTRZYMUJĄ: VTS ZATOKA GDAŃSKA URZĄD MORSKI GDYNIA WITOWO RADIO SŁUPSK TRAFFIC CONTROL/ODKAM SZCZECIN KAPITANAT URZĄD MORSKI SŁUPSK MRCK GDYNIA MOSG</p>		
<p>fax: 58 620-53-63 fax: 58 620-53-28 fax: 59 810-94-51 fax: 59 814-48-89 fax: 91 434-39-84 fax: 59 847-42-24 fax: 58 660-76-40 fax: 58 524-27-02</p>		
<p>DNIA 20-06 GODZ. 07:49</p>		
<p>OSTRZEŻENIE NAVIGACYJNE NR 103</p>		
<p>WYBRZEŻE POLSKIE. NA NE OD LT. ROZEWIE.</p>		
<p>NIEBEZPIECZNY WRAK NA POZYCJI: SZER = 54-56,020'N DŁUG = 018-31,713'E GŁĘBOKOŚĆ NAD WRAKIEM 17,5 M. ZACHOWAĆ CO NAJMNIEJ 500M ODLEGŁOŚĆ OD WRAKU.</p>		
<p>BHMW</p>		
<p>ON 20 0549 UTC, JUN</p>		
<p>POLISH NAVIGATIONAL WARNING NO 103</p>		
<p>POLISH COAST. NE OFF LT. ROZEWIE.</p>		
<p>DANGEROUS WRECK IN POSITION: LAT = 54-56.020'N LONG = 018-31.713'E DEPTH 17,5 M. DISTANCE OF 500 METRES REQUESTED.</p>		
<p>HOPN</p>		
<p>NADAL: GEWALD KRZYSZTOF</p>		

Anh. 8: erster polnischer Bericht zum Untergang

Źródło:
foto - <http://commons.wikimedia.org>;
obraz MBES - Urząd Morski w Gdyni, Wydział Pomiarów Morskich.




DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia 7 czerwca 2013 r.

Poz. 2428

Elektronicznie podpisany przez
Zabawa Forenno, PUWA
Data: 2013.06.07 16:26:30



ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE NR 11 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI z dnia 4 czerwca 2013 r. w sprawie zakazu żeglugi, rybołówstwa i nurkowania

Na podstawie art. 35a, ust.6, pkt.1 i art.48, ust.1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r., o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1520, Nr 1709, poz.1652, z 2004 r. Nr 6, poz.41, nr 93, poz.895, Nr 273, poz.2703, z 2005 r. Nr 203, poz.1683, z 2006 r. Nr 220, poz.1630, Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, poz.125, z 2008 r. Nr 171, poz.1055, z 2009 r. Nr 92, poz.753, Nr 98, poz.8. 7, z 2011 r. Nr 32, poz.159, Nr 106, poz.622, Nr 134, poz.778, Nr 228, poz.1368, z 2012 r. poz.951 i poz. 1069, z 2013 r. poz. 165), zarządza się co następuje:

§ 1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego i zabezpieczenia mienia, zakazuje się uprawiania żeglugi, rybołówstwa i nurkowania, na akwencie o promieniu 500 metrów od pozycji wraku statku „Georg Büchner”: $\phi = 54^{\circ} 56,020' N$; $\lambda = 018^{\circ} 31,715' E$

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania i podlega ogłoszeniu w drodze obwieszczeń wywieszonych na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Morskiego w Gdyni, w kapitanatach i bosmanatach portów, oraz podlega opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego, oraz w urzędowych publikacjach Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.

Dyrektor Urzędu Morskiego
w Gdyni

dr inż. kpt.
ż.w. Andrzej Królikowski