



FGS „MOCAMBO“

Bordtelefon 0152 089 680 60
www.oste-schiffahrt.de
kaeptn-krock@schiffsvermietung.de

WSD Nord
z.Hd. Herrn Stefan Jenner

Oberndorf, 30. Juli 2010

Antrag auf Ausnahmegenehmigung zur Personenbeförderung auf der Oste

Sehr geehrter Herr Jenner,

nach über 40 Jahren Tätigkeit in der Schifffahrt, davon 34 Jahre mit Patent AGW, 24 Jahre als Schiffsführer in der Personenschifffahrt im Hamburger Hafen und 9 Jahre auf der Oste, musste ich kürzlich erfahren, dass ich mit meinem Patent keine Berechtigung habe, Personen auf der Oste einschließlich ihres Mündungsbereichs zu befördern.

Da ich bei den Telefonaten, welche die Wasserschutzpolizei Stade in dieser Angelegenheit mit Ihnen am Dienstag, den 27. Juli 2010 geführt hat anwesend war, ist mir bekannt, dass Sie mit der Sachlage bereits vertraut sind.

In den Anlagen finden Sie Kopien folgender Unterlagen

- Mein Patent AGW
- Zeugnis über die Abschlussprüfung zum Kapitän auf großer Fahrt
- Erlaubnisse zur Personenbeförderung im Hamburger Hafen
- Eine amtliche Gesundheitsbescheinigung
- Auszüge aus meinem Seefahrtsbuch
- Sprechfunkzeugnis

Aus meinem Seefahrtsbuch habe ich Ihnen mein erstes und mein letztes Schiff aus der Seefahrtszeit kopiert. Ich habe damals die 7-jährige Ausbildung vom Schiffsjungen bis zur Kapitänsprüfung absolviert und habe anschließend als 3. und 2. Offizier zuerst ein Containerschiff und anschließend einen Massengutfrachter in der großen Fahrt gefahren.

Im Winter 1976 bot sich mir die Gelegenheit, ein Hafenrundfahrtunternehmen in Hamburg zu pachten.

Mein Patent AGW ist in Hamburg akzeptiert worden und nach einer vorgeschriebenen „Erfahrungszeit“ von einem Jahr, während der ich als Decksmann im Personenverkehr des Hamburger Hafens tätig war, erhielt ich von der Hafenbehörde den Erlaubnisschein zur entgeltlichen Personenbeförderung.

Die war zunächst unbefristet und musste erst später nach einer Änderung der Hafenverordnung regelmäßig erneuert werden. In der Anlage „Personenbeförderung“ habe ich Ihnen auch die letzten beiden Erlaubnisscheine kopiert, woraus Sie ersehen können, dass ich noch bis 2002 entgeltlich Personen im Hamburger Hafen befördern durfte.

In 2001 haben wir (meine Frau Eibe von Glasow als Eignerin und ich) dann die „Mocambo“ an die Oste geholt und seither befahre ich den Fluss zwischen Mündung und Bremervörde.

Die Restfahrzeit, um mein Patent gegen das AG einzutauschen habe ich damals nicht mehr abgeleistet, weil ich meine Erwerbstätigkeit auf die Personenbeförderung im Hamburger Hafen verlegt hatte, nicht

mehr in der Großschifffahrt tätig werden wollte und unter den gegebenen Umständen auch keine Notwendigkeit zu bestehen schien.

Es würde objektiv auch keinen Sinn machen, denn 2 oder 3 Monate auf einem Frachter in der Seeschifffahrt und die damit verbundenen auf die Großschifffahrt ausgerichteten Sicherheitslehrgänge würden schwerlich neue Erkenntnisse und Lehren für die Personenbeförderung im Hamburger Hafen oder heute auf der Oste mit sich bringen.

Andererseits habe ich 24 Jahre lang Personen auf Schiffen von der Größe der Mocambo im Hamburger Hafen befördert, der in seinen Eigenheiten sehr viel komplexer ist als die Oste und sicherlich auch über erheblich mehr Gefahrenpotential verfügt.

Berufsschifffahrt existiert mit Ausnahme der Mocambo und gelegentlicher Behördenfahrzeuge auf dem Fluss praktisch nicht mehr. In dem Bereich der Mündung, den wir seit 9 Jahren befahren, sind Motor- und Segelsportboote, Kanus, Kajaks und Ruderboote unterwegs. Mit letzteren 3 ist das nur möglich, weil der Wellengang durch die vorgelagerte Sandbank stets auf ein Minimum beschränkt bleibt und für ein Schiff von der Größe der Mocambo als irrelevant angesehen werden kann. Gefahrenpotentiale ergeben sich im Mündungswatt ebenso wie auf dem Rest der Oste allein aus einer Unkenntnis über die Strömungsverhältnisse, den Umgang damit und die vorhandenen Untiefen.

Mit diesem Gefahrenpotential fühle ich mich als Schiffsführer, der seit Jahrzehnten Schiffe in der Größenordnung der Mocambo in Tidengewässern mit ihren speziellen Eigenheiten, davon 9 Jahre bereits auf der Oste zwischen Bremervörde und Sperrwerk und in ihrem Mündungsbereich gefahren hat, bestens vertraut. Ich kenne jede Biegung dieses Flusses, jede Sandbank und ich kann Ihnen sogar sagen, welche Wildgansfamilien wo an den verschiedenen Ufern der Oste brüten und leben.

Wir haben mit der „Mocambo“ unsere Existenz an die Oste verlagert und hoffen sehr, sie auch weiterhin hier aufrecht erhalten zu können.

Sollte sich keine Möglichkeit ergeben, das Schiff mit einer entsprechenden Genehmigung sowohl im Bereich zwischen Bremervörde und Sperrwerk als auch zwischen Sperrwerk und der Linie der Tonnen Oste 6 und 7 weiter fahren zu dürfen, wären wir gezwungen, den Betrieb auf der Oste einzustellen, da die Kosten für einen externen Schiffsführer von den Erlösen nicht getragen werden.

Unabhängig von unseren persönlichen Belangen wäre der Ausfall der Fahrgastschifffahrt auf der Oste für die Region eine mittlere Katastrophe. In den vergangenen Jahren ist zur Förderung des Tourismus in diesem ausgesprochen strukturschwachen Gebiet ein Millionenbetrag an öffentlichen Geldern allein in den Bau von Anlegern an der Oste investiert worden.

Tausenden Besuchern war unsere Schifffahrt in den vergangenen Jahren Anreiz, diese Region zu besuchen und daneben auch weitere Angebote wahrzunehmen. Das Mündungswatt ist dabei als Herzstück eines Schutzgebietes mit den dort lebenden Vögeln und Seehunden eine ganz besondere Attraktion.

Aus den genannten Gründen möchte ich hiermit eine Ausnahmegenehmigung für das Befahren der Oste zwischen Sperrwerk und dem Tonnenstrich Oste 6 / Oste 7 beim WSD Nord in Kiel als zuständiger Behörde beantragen.

Gleichzeitig geht ein Antrag auf das Befahren der Oste zwischen Bremervörde und Sperrwerk an den Landkreis Cuxhaven als zuständige Behörde.

mit freundlichen Grüßen von der Oste



Caspar Bingemer