

# Kriterien der GSHW

## zur Zulassung von Traditionsschiffen nach der Sicherheitsrichtlinie

Die GSHW<sup>1</sup> ist im Rahmen der maritimen Sicherheitspartnerschaft nach Ziff. 1.6. ff. der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe<sup>2</sup> mit weniger als 80 Personen an Bord berufen, bei ihr gestellte Anträge auf Zulassung von Traditionsschiffe eigenständig zu prüfen und zu beurteilen.<sup>3</sup> Hierbei ist der GSHW in der Sicherheitsrichtlinie sowie in der Traditionsschiffvereinbarung<sup>4</sup> ein autonomer Beurteilungsspielraum zuerkannt worden.

Darüber hinaus wird die GSHW in bei der BG Verkehr DSt. Schiffssicherheit nach Ziff. 1.4. ff. der Sicherheitsrichtlinie direkt geführten Verfahren eine beratende Stellungnahme gem. § 3 Abs. 1 SchSV zur Einordnung und Beurteilung von Traditionsschiffen abgeben.

Allen Entscheidungen der GSHW liegt folgende Auslegung der Begriffsbestimmung des Traditionsschiffes in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe zugrunde:

### A. Grundvoraussetzungen

1. Es muss sich um ein **Seeschiff**<sup>5</sup> handeln. Hierüber entscheidet der Eintrag im Seeschiffsregister.<sup>6</sup> (*Kommentar: Die Seetauglichkeit für das beantragte Fahrtgebiet wird unabhängig hiervon durch die Stellungnahme eines vereidigten Sachverständigen für Traditionsschiffe festgestellt.*) Bei Fahrzeugen, die nicht im Seeschiffsregister eingetragen sind, bestimmt sich die Eigenschaft als Seeschiff nach der Bauart des Schiffes. (*Kommentar: Auch hier gilt im Zweifel die Stellungnahme des Sachverständigen.*)
2. Das Fahrzeug muss **unter deutscher Flagge** fahren und darf eine **Rumpflänge von 55 Metern** nicht überschreiten.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V. ([www.gshw.de](http://www.gshw.de))

<sup>2</sup> Richtlinie nach § 6 Abs. 1 der Schiffssicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen, soweit sie nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen und der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe unterliegen, in der Fassung vom 17.04.2003 (VkB. 2003, S. 205), im Folgenden: „Sicherheitsrichtlinie“

<sup>3</sup> so auch: OVG Hamburg, Beschl. v. 25.10.2004 (1 Bs 385/04), rechtskräftig.

<sup>4</sup> Vereinbarung zwischen der See-Berufsgenossenschaft und der GSHW vom 04.05.2000 (veröffentlicht auf [www.gshw.de](http://www.gshw.de))

<sup>5</sup> Ziff. 1.1 letzter Spiegelstrich Sicherheitsrichtlinie

<sup>6</sup> § 3 (2) Seeschiffsregisterordnung

<sup>7</sup> Ziff 3.4 der Sicherheitsrichtlinie

### **GSHW e.V. – Der Deutsche Dachverband für Traditionsschiffe**

#### **Vorstand**

Werner von Unruh (Vorsitzender); Thomas Hoppe (stv. Vorsitzender);  
Nikolaus Kern ( stv. Vorsitzender); Gerhard Bialek (Schatzmeister)

#### **Erweiterter Vorstand**

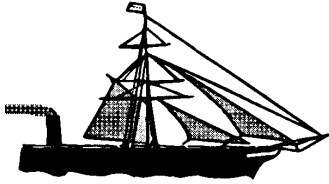
Andreas Grohmann; Knut Frisch; Thomas Brümmer; Torsen Huthoff; Ulrich Komorowski;  
Wolfgang Wiedenmann; Rieke Boomgaarden; Hermann Lohse

#### **Fachausschüsse**

Thomas Hoppe(FA Binnen); Ulrich Komorowski (FA See)

#### **Bankverbindung**

GSHW e.V. – Volksbank Hamburg – Kto. 50 80 50 02 – BLZ 201 902 06  
IBAN: DE49 2019 0003 0050 8050 02 BIC: GENODEF1HH2



## **B. Historisches Wasserfahrzeug**

### **I. Folgende Wasserfahrzeuge gelten als historisch im Sinne der Sicherheitsrichtlinie :**

1. **Traditionsschiffe**, deren Eigenschaft als historisches Wasserfahrzeug im Sinne der Sicherheitsrichtlinie bzw. ihrer Vorläufer-Richtlinien<sup>8</sup> durch eine deutsche Verwaltungsbehörde oder ein deutsches Gericht rechtskräftig oder bestandskräftig festgestellt wurde und an denen seitdem keine wesentlichen Umbauten oder sonstige Veränderungen vorgenommen wurden, die das Erscheinungsbild beeinträchtigen und / oder eine Funktionsänderung bewirken, sofern nicht triftige Gründe im Einzelfall zu der Annahme führen, dass der Entscheidung zugrunde liegende Tatsachen seinerzeit unzutreffend bewertet wurden oder wesentliche Tatsachen nicht bekannt waren. *(Kommentar: Das Tatbestandsmerkmal des historischen Wasserfahrzeugs ist seit dem Jahr 2000 durchgängig und bis heute unverändert Voraussetzung für die Zulassung als Traditionsschiff. Rechtsänderungen sind weder in Deutschland noch in der EU erkennbar. Neuere Rechtsprechung zu diesem Tatbestandsmerkmal ist nicht ersichtlich. Die bisherige Entscheidungspraxis kann daher ohne weiteres herangezogen werden, sofern das Fahrzeug seither nicht wesentlich umgebaut / umgenutzt wurde und / oder seinerzeitige grobe Beurteilungsfehler oder Wissenslücken zu erkennen sind. Hinzu kommt, dass der Gesetzgeber bis heute nicht von seinem ausdrücklich erklärten Ziel abgerückt ist, den Bestand an zugelassenen Traditionsschiffen zu schützen.)*<sup>9</sup>
2. **Außer Dienst gestellte ehemalige Berufsfahrzeuge**, deren Originalzustand aus einer Zeit vor ihrer Außerdienststellung unabhängig von Alter, Bauzeit oder Nutzungsweise erhalten ist und erhalten werden soll, sofern diese Fahrzeuge in dieser Form, Bauweise und Nutzungsart nicht mehr regelmäßig neu hergestellt werden. In besonderen Einzelfällen kann auch der teilweise Erhalt, beispielsweise einer Maschinenanlage oder anderer technischer Einrichtungen für die Eigenschaft als historisches Wasserfahrzeug ausschlaggebend sein. *(Kommentar: Die Regel ist, dass im Original erhaltene ehemalige Berufsfahrzeuge nach ihrer Ausmusterung als historische Wasserfahrzeuge anzuerkennen sind, sofern sie nicht mehr für Zwecke der Berufsschifffahrt neu hergestellt werden. Inwieweit spätere Umbauten diesen historischen Charakter verändern, wird erst im Anschluss geprüft.)*<sup>10</sup> Hierbei ist unerheblich, wie viele Schiffe eines Typs oder einer Bauart noch existieren. Die Erfahrung zeigt, dass unrentable Berufsfahrzeuge regelmäßig innerhalb eines kurzen Zeitraums massenhaft ausgemustert und verschrottet werden. Der Schritt von einem großen Bestand hin zum Aussterben ganzer Gattungen erfolgt in der Seefahrt oftmals übergangslos, so dass auch frühzeitig außer Dienst gestellte Fahrzeuge einer Baureihe historischen Charakter haben können. Dies gilt nur dann nicht, wenn

<sup>8</sup> Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe in der Fassung vom 15.04.2000; die für Traditionsschiffe zusätzlichen Bestimmungen der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2217), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. Juni 1998 (BGBl. I S. 1431); Richtlinie im Sinne des § 6 der Schiffssicherheitsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen vom 14. September 1991 (VkBBl. 1991, S. 646 und 648).

<sup>9</sup> Vgl. 2. VO zur Änderung der SchSV; Begründung zu Art. 1 Nr. 1 lit. B und Nr. 2

<sup>10</sup> Ziff. III

### **GSHW e.V. – Der Deutsche Dachverband für Traditionsschiffe**

#### **Vorstand**

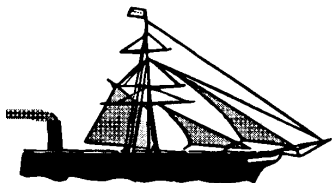
Werner von Unruh (Vorsitzender); Thomas Hoppe (stv. Vorsitzender);  
Nikolaus Kern (stv. Vorsitzender); Gerhard Bialek (Schatzmeister)

#### **Erweiterter Vorstand**

Andreas Grohmann; Knut Frisch; Thomas Brümmer; Torsen Huthoff; Ulrich Komorowski;  
Wolfgang Wiedenmann; Rieke Boomgaarden; Hermann Lohse

#### **Fachausschüsse Bankverbindung**

Thomas Hoppe (FA Binnen); Ulrich Komorowski (FA See)  
GSHW e.V. – Volksbank Hamburg – Kto. 50 80 50 02 – BLZ 201 902 06  
IBAN: DE49 2019 0003 0050 8050 02 BIC: GENODEF1HH2



besondere Umstände des Einzelfalls ausnahmsweise eine abweichende Bewertung erfordern. Es gibt keine festen Altersgrenzen für Traditionsschiffe.<sup>11)</sup>

3. **Ehemalige Sportfahrzeuge (Yachten)**, die als solche gebaut wurden, und die weitestgehend ihrem äußeren Originalzustand bei Kiellegung entsprechen und denen darüber hinaus im Einzelfall aufgrund konkreter Umstände eine besondere historische Bedeutung zugesprochen wird. (*Kommentar: Die abweichende Betrachtungsweise im Vergleich zu ehemaligen Berufsfahrzeugen ist dem Umstand geschuldet, dass bei Yachten strukturelle Umbauten Ausnahme und nicht Regel sind. Der unveränderte Originalzustand ist daher von größerer Bedeutung.*)
4. **Nachbauten** von historischen Wasserfahrzeugen, die hauptsächlich mit Originalwerkstoffen als Einzelnachbauten gefertigt worden sind.<sup>12)</sup>
5. **Segelschulungsschiffe** (Sail Training Ships), die hauptsächlich durch Segel angetrieben werden und deren Bauart und Ausrüstung es erlaubt, Ausbildung zur Vermittlung traditioneller Seemannschaft auf grundsätzlich mehrtägigen Fahrten durchzuführen. Für die Einstufung als Ausbildungsschiff gelten die in der **Anlage I** aufgeführten besonderen Kriterien.

## II. Beurteilung von Abweichungen vom Originalzustand (Umbauten)

1. **Jegliche Umbauten**, die ehemalige Berufsfahrzeuge **während ihrer Nutzungsdauer** in der Berufsschiffahrt erfahren haben, sind als ein Teil des Originalzustandes des Fahrzeugs zu bewerten. (Siehe II.2)
2. **Äußere Umbauten**, die nach Ende der Nutzung in der Berufsschiffahrt erfolgt sind und **Sicherheitsanforderungen oder Auflagen geschuldet sind**, werden für die Einstufung als historisches Wasserfahrzeug im Sinne der Traditionsschiffsrichtlinie grundsätzlich als unschädlich behandelt (z.B.: *Niedergänge, Verschanzungen, Schotten, Umbau von Laderäume, Schiffsfenster, Bünn...*).
3. **Umbauten**, die nach Ende der Nutzung in der Berufsschiffahrt erfolgt sind und **die nicht von Sicherheitsaspekten getragen sind**, müssen im Einzelfall sorgfältig bewertet werden. Ob ein solchermaßen umgebautes Fahrzeug als historisches Wasserfahrzeug im Sinne der Richtlinie einzustufen ist, bestimmt sich nach den Gesamtumständen, insbesondere der Eignung zum Betrieb im Sinne der Traditionsschiffsrichtlinie. Hierbei ist auch das Spannungsfeld zwischen einem wirtschaftlich sinnvollen Weiterbetrieb und dem Erhalt des möglichst weitgehenden Originalzustandes sachkundig im Einzelfall zu

<sup>11)</sup> Auch müssen Traditionsschiffe nicht, wie Art. 3 Abs. (2) lit. a 5. Spiegelstrich i. V. m. Art. 2 lit. e EG-Fahrtgastschiffsrichtlinie (RiLi 98/18 EG) nahe legt, vor 1965 entworfen worden sein. Das BMVBS hat im Rahmen der Umsetzung der EG-Fahrtgastschiffsrichtlinie mit der Novellierung der sog. nationalen Fahrtgastschiff-Richtlinie im Jahr 2003 auf dieses Tatbestandsmerkmal verzichtet und definiert das Traditionsschiff seitdem einheitlich wie in der Sicherheitsrichtlinie. Die bis dahin auch in der nationalen Fahrtgastschiffsrichtlinie enthaltene Altersgrenze wurde mit Wirkung zum 1. Dezember 2003 gestrichen (4. Änderung der nationalen Fahrtgastschiff-Richtlinie, VkB1 2003 S. 768 ff.)

<sup>12)</sup> vgl. Ziff. 1.1 erster Spiegelstrich Sicherheitsrichtlinie

### GSHW e.V. – Der Deutsche Dachverband für Traditionsschiffe

#### Vorstand

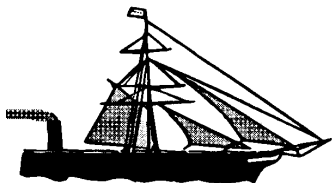
Werner von Unruh (Vorsitzender); Thomas Hoppe (stv. Vorsitzender);  
Nikolaus Kern (stv. Vorsitzender); Gerhard Bialek (Schatzmeister)

#### Erweiterter Vorstand

Andreas Grohmann; Knut Frisch; Thomas Brümmer; Torsen Huthoff; Ulrich Komorowski;  
Wolfgang Wiedenmann; Rieke Boomgaarden; Hermann Lohse

#### Fachausschüsse Bankverbindung

Thomas Hoppe (FA Binnen); Ulrich Komorowski (FA See)  
GSHW e.V. – Volksbank Hamburg – Kto. 50 80 50 02 – BLZ 201 902 06  
IBAN: DE49 2019 0003 0050 8050 02 BIC: GENODEF1HH2BLZ 201 900 03



bewerten. Grundsätzlich sollen solche Umbauten so behutsam wie möglich durchgeführt werden, damit das äußere Erscheinungsbild so wenig wie möglich verändert wird. Die Charta von Barcelona des EMH gibt hierfür einen geeigneten Orientierungsrahmen.<sup>13</sup> (Kommentar: Dabei ist nicht zwingend erforderlich, dass das umgebaute Fahrzeug in Gänze einen seiner früheren Bauzustände repräsentiert. Entscheidend ist, dass wesentliche historische Elemente des Fahrzeugs erhalten werden und der historische Gesamtcharakter des Fahrzeugs erkennbar bleibt. Darüber hinaus kann auch besonderen Ausrüstungsmerkmalen eines Fahrzeugs wie z.B. Maschinenanlage, Rigg eine isolierte historische Bedeutung zukommen.)

4. **Umbauten der Inneneinrichtung**, die nach Ende der Nutzung in der Berufsschiffahrt erfolgt sind, sind für die Einstufung als historisches Wasserfahrzeug im Sinne der Traditionsschiffsrichtlinie in der Regel nicht entscheidend. Dies schließt nicht aus, dass eine historisch wertvolle Inneneinrichtung im Einzelfall zur Begründung der Erhaltungswürdigkeit eines Fahrzeugs herangezogen werden kann.
5. **Umbauten von Maschinen- zu Segelfahrzeugen** (und umgekehrt), die nach Ende der Nutzung in der Berufsschiffahrt erfolgt sind, sind unter besonderer Berücksichtigung der verwendeten Originalsubstanz sonst wie Nachbauten zu beurteilen.

### **C. Ideeller Zweckbetrieb und Einsatz zur Traditionspflege bzw. vergleichbaren Zwecken**

1. Der Betrieb von Traditionsschiffen muss grundsätzlich **zu ideellen Zwecken** erfolgen. Dies ist der Fall, wenn der wirtschaftliche Betrieb des Fahrzeugs den Grundsätzen der Gemeinnützigkeit nach der Abgabenordnung entspricht. Der regelmäßige entgeltliche Fahrgastbetrieb ohne konkreten ideellen Zweck ist unzulässig. (Kommentar: Einnahmen aus dem Schiffsbetrieb oder mit ihm in Zusammenhang stehende Einnahmen wie Fahrgastentgelte, Beiträge, Spenden, Vermittlungsprovisionen etc. müssen ungeschmälert den mit dem Betrieb verfolgten ideellen Zwecken zugute kommen. Leistungen an jegliche Dritte wie Eigner, Betreiber, Angestellte, Vermittler etc. dürfen nur in dem Umfang erfolgen, der nach den Regeln der Gemeinnützigkeit nach der Abgabenordnung zulässig ist.<sup>14</sup> Sofern einem Betreiber die Gemeinnützigkeit nach der Abgabenordnung zuerkannt wurde und der Betrieb des Fahrzeugs im Rahmen des Satzungszwecks erfolgt, ist in aller Regel von einem ideellen Zweckbetrieb auszugehen.)
2. Der Schiffsbetrieb muss **zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken wie dem Sail Training** erfolgen. Dies kann die Demonstration und Vermittlung maritim-historischer Handwerke (Schiffbautechniken, Methoden traditioneller Schiffsführung, Techniken der traditionellen Fischerei etc.), die Nachwuchsschulung für den Betrieb von Traditionsschiffen (Sail Training) und die Vermittlung und Verstärkung sozialer Fähigkeiten sein.<sup>15</sup> (Kommentar: Andere ideelle Zwecke wie z.B. Förderung des Naturschutzes, Religionsausübung etc. scheiden aus.)

<sup>13</sup> www.emh.org; maßgeblich ist allein die englischsprachige Ursprungsfassung des Textes, die deutsche Übersetzung weist ihr gegenüber teilweise erhebliche Abweichungen auf.

<sup>14</sup> §§ 52 ff. Abgabenordnung (AO)

<sup>15</sup> Ziff. 1.1 3. und 4. Spiegelstrich Sicherheitsrichtlinie

#### **GSHW e.V. – Der Deutsche Dachverband für Traditionsschiffe**

##### **Vorstand**

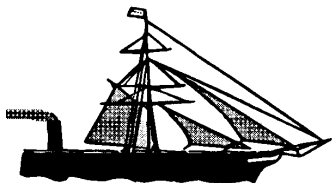
Werner von Unruh (Vorsitzender); Thomas Hoppe (stv. Vorsitzender);  
Nikolaus Kern (stv. Vorsitzender); Gerhard Bialek (Schatzmeister)

##### **Erweiterter Vorstand**

Andreas Grohmann; Knut Frisch; Thomas Brümmer; Torsen Huthoff; Ulrich Komorowski;  
Wolfgang Wiedenmann; Rieke Boomgaarden; Hermann Lohse

##### **Fachausschüsse Bankverbindung**

Thomas Hoppe (FA Binnen); Ulrich Komorowski (FA See)  
GSHW e.V. – Volksbank Hamburg – Kto. 50 80 50 02 – BLZ 201 902 06  
IBAN: DE49 2019 0003 0050 8050 02 BIC: GENODEF1HH2



*Im uneingeschränkten Seebetrieb sollen die Personen an Bord unter diesen Aspekten in den Schiffsbetrieb einbezogen werden. Im eingeschränkten Seebetrieb - Tagesfahrten - kann die Präsentation und Demonstration im Vordergrund stehen. Der ideelle Betrieb des Schiffes muss durchgängig erkennbar sein. So sind z.B. Angelfahrten, Seebestattungen, Tauchfahrten etc. nur ausnahmsweise zulässig, soweit in jedem Einzelfall einer der zulässigen ideellen Zwecke erkennbar im Vordergrund steht. Ausnahmeregelungen für maritime Großveranstaltungen bleiben unberührt. Der Erhalt des Schiffes allein ist kein ideeller Zweck im Sinne der Sicherheitsrichtlinie. Es genügt nicht, dass die mit dem Schiff erzielten Einnahmen ideellen Zwecken zugeführt werden, vielmehr muss der Betrieb des Schiffes als solcher unmittelbar der Traditionspflege, sozialen oder ähnlichen Zwecken dienen.<sup>16)</sup>*

#### **D. Schiffssicherheit**

1. Grundlage für die Beurteilung der Schiffssicherheit ist das Gutachten eines vereidigten Sachverständigen für Traditionsschiffe.
2. Dieses Gutachten wird auf Vollständigkeit und Plausibilität im Hinblick auf den geplanten Betrieb geprüft.

#### **E. Verfahren**

1. **Zuständig** für die Beurteilung ist die Prüfungskommission der GSHW.<sup>17)</sup>
2. Diese wird nach ihrem Ermessen vom Antragsteller **aussagekräftige Unterlagen** über das Schiff, den Schiffsbetrieb und die Schiffssicherheit anfordern. (*Kommentar: Dies betrifft regelmäßig aktuelle und alte Pläne und Bilder des Wasserfahrzeugs, Auszüge aus Schiffsregistern, eine detaillierte Beschreibung des beabsichtigten Schiffsbetriebs durch den Antragsteller, aussagekräftige Unterlagen über die Einnahme- und Ausgabesituation sowie die Gewinnverwendung der letzten drei Jahre (bei Neuansuchen: Ergebnisvorschau und Planrechnung für drei Jahre) sowie die schriftliche Verpflichtungserklärung des Antragstellers, das Fahrzeug im Rahmen der Zulassung zum Traditionsschiff ausschließlich für von ihm definierte ideelle Zwecke einzusetzen. Wenn juristische Personen beteiligt sind, kann die Prüfungskommission der GSHW deren Satzungen/Gesellschaftsverträge, Gesellschafterlisten und Registerauszüge anfordern. Darüber hinaus können weitere Unterlagen, die für die Beurteilung des Antrages erforderlich erscheinen, angefordert werden oder Besichtigungen durchgeführt werden. Eine Verpflichtung zur Vorlage von Unterlagen durch den Antragsteller besteht nicht.*)

<sup>16)</sup> BVerwG Beschluss vom 08.02.2006 (3 B 116.05), Ziff. 6

<sup>17)</sup> Die Mitglieder der Prüfungskommission werden vom Vorstand der GSHW berufen; sie müssen besondere Sachkunde im Hinblick auf die Traditionsschiffahrt aufweisen. Die aktuelle Besetzung der Prüfungskommission ist auf [www.gshw.de](http://www.gshw.de) einzusehen.

#### **GSHW e.V. – Der Deutsche Dachverband für Traditionsschiffe**

##### **Vorstand**

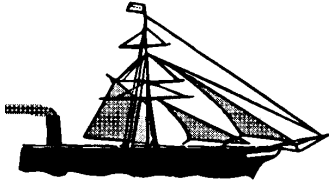
Werner von Unruh (Vorsitzender); Thomas Hoppe (stv. Vorsitzender);  
Nikolaus Kern (stv. Vorsitzender); Gerhard Bialek (Schatzmeister)

##### **Erweiterter Vorstand**

Andreas Grohmann; Knut Frisch; Thomas Brümmer; Torsen Huthoff; Ulrich Komorowski;  
Wolfgang Wiedenmann; Rieke Boomgaarden; Hermann Lohse

##### **Fachausschüsse Bankverbindung**

Thomas Hoppe (FA Binnen); Ulrich Komorowski (FA See)  
GSHW e.V. – Volksbank Hamburg – Kto. 50 80 50 02 – BLZ 201 902 06  
IBAN: DE49 2019 0003 0050 8050 02 BIC: GENODEF1HH2



3. Alle der GSHW überlassenen Unterlagen werden **vertraulich** behandelt und nur zum Zwecke dieses Verfahrens verwendet.
4. Die Prüfungskommission der GSHW **berät den Antragsteller** während des gesamten Verfahrens. Sie entscheidet ausschließlich auf Grundlage ihr vorgelegter oder öffentlich zugänglicher Unterlagen.
5. Das abschließende **Votum** der Prüfungskommission der GSHW wird dem Antragsteller und der BG-Verkehr DSt. Schiffssicherheit unverzüglich schriftlich zugeleitet. Es ist zu begründen. Die BG-Verkehr DSt. Schiffssicherheit erhält darüber hinaus alle für die Beurteilung des Verfahrens erforderlichen Unterlagen, es sei denn, der Antragsteller hat deren Weitergabe im Einzelfall schriftlich widersprochen. In dem Votum kann die Prüfungskommission der GSHW der BG-Verkehr DSt. Schiffssicherheit Auflagen vorschlagen.
6. Das Votum der Prüfungskommission der GSHW wird, sofern dies im Einzelfall erforderlich wird, in angemessener Weise eine etwaige **Zulassungshistorie** des Fahrzeugs als Traditionsschiff für eine Übergangszeit berücksichtigen.

Stand: April 2014

### ***Anlage 1: Auswahlkriterien für Ausbildungsfahrzeuge***

#### **GSHW e.V. – Der Deutsche Dachverband für Traditionsschiffe**

**Vorstand**

Werner von Unruh (Vorsitzender); Thomas Hoppe (stv. Vorsitzender);  
Nikolaus Kern ( stv. Vorsitzender); Gerhard Bialek (Schatzmeister)

**Erweiterter Vorstand**

Andreas Grohmann; Knut Frisch; Thomas Brümmer; Torsen Huthoff; Ulrich Komorowski;  
Wolfgang Wiedenmann; Rieke Boomgaarden; Hermann Lohse

**Fachausschüsse**

Thomas Hoppe(FA Binnen); Ulrich Komorowski (FA See)

**Bankverbindung**

GSHW e.V. – Volksbank Hamburg – Kto. 50 80 50 02 – BLZ 201 902 06  
IBAN: DE49 2019 0003 0050 8050 02 BIC: GENODEF1HH2