



Auf Kontrollfahrt in Holland

An manchen Wochenenden kann das IJsselmeer trockenem Fußes überquert werden, weil so viele Segler auf dem Wasser sind. Stellt das die Behörden vor große Herausforderungen?

segeln-Autor Manfred Jansen fuhr einen Tag auf einem Schiff der Polizei mit

Text und Fotos:
Manfred Jansen

Mark Snijder blickt hochkonzentriert durch die Fenster. Seine linke Hand bewegt den kleinen Drehhebel für die Rudersteuerung, seine rechte umfasst die beiden Doppeltelegrafen für die zwei mächtigen 6 Zylinder-Diesel. Insgesamt 1.800 PS, die jetzt, keine fünf Meter vom Heck des Kümos *Choice* entfernt, sehr feinfühlig dosiert sein wollen. Seine beiden Kollegen haben draußen an Backbord den dicken Kugelfender ausgebracht und sind fertig zum Übersteigen. Noch zwei Meter, ein Meter, Kontakt, ohne dass sich der Fender merklich verformt. Zentimeterarbeit bei acht Knoten Fahrt, Mark hat das Schiff im Griff. Sjaak Vreeburg und André Schaap sichern sich routiniert gegenseitig, gehen an



Die P87 ist das einzige Schiff der Polizei auf dem IJssel- und Markermeer

Bord des Frachters und hinauf zur Brücke, während sich P87 vorsichtig vom Heck des Frachters entfernt und auf Parallelkurs in fünfzig Meter Abstand bleibt. P87 heißt das einzige am Marker- und IJsselmeer stationierte Polizeiboot. Bis vor drei Jahren gab es in Enkhuizen noch eines und man teilte sich die Arbeit. Lelystad war für das Markermeer und die Randmeere zuständig, Enkhuizen für das IJsselmeer und die Waddenzee (das Wattenmeer). Aber dann wurde sehr durchgreifend umstrukturiert: Die Kollegen aus Enkhuizen hatten von heute auf morgen einen erheblich längeren Arbeitsweg.

Der Einsatz wie heute auf der *Choice* ist typisch und tägliche Routine. Überhaupt ist die Berufsschiffahrt in weit größerem Umfang als die Sportboote im Blickwinkel der niederländischen Polizei. Sjaak Vreeburg erklärt es so: „Es geht uns nicht nur darum,

Frachtpapiere, vorgeschriebene Ruhezeiten oder auch die je nach Fahrgebiet vorgeschriebene Mindestcrewgröße zu kontrollieren. Wir wollen auch wissen, wer genau sich an Bord befindet. Seeleute sind oft wochenlang an Bord, gehen selten an Land, treten also in Holland kaum in Erscheinung. Durch unsere Stichproben und das Personenerfassungssystem haben wir einen viel besseren Überblick und ein erstes Bewegungsprofil von unseren Gästen.“

Auf der *Choice* ist alles in Ordnung, André Schaap und Sjaak Vreeburg sind mittlerweile wieder zurück an Bord der P87. Jetzt steht Büroarbeit an, die erfassten Personen-, Fracht- und Schiffsdaten werden in das EDV-System eingepflegt und stehen sofort auch im internen Polizeinetz zur Verfügung. Dort lässt sich zum Beispiel auf einen Blick ansehen, dass das Kümo vor vier Wochen bereits in der Schleuse vor Amsterdam

kontrolliert wurde – auch da gab es nichts zu beanstanden.

Die ‚Wasserpolizei‘ gibt es gar nicht

Stark im Fokus der Wasserpolizei steht die sogenannte ‚Braune Flotte‘. Vor allem seit es in jüngerer Vergangenheit zwei oder drei Unfälle gegeben hat, werden diese ehemaligen Frachtsegler, die heute vornehmlich Schulklassen und anderen Gruppen entspannte Tage auf dem IJsselmeer oder in der Waddenzee bieten, regelmäßig und häufig kontrolliert. Dabei stehen vor allem die Befähigungsnachweise der Crew und die Einhaltung der vorgeschriebenen Sicherheitsuntersuchungen auf dem Programm.

Wobei übrigens ‚Waterpolitie‘, also Wasserpolizei, nicht mehr ganz korrekt ist. Seit einer Reform vor drei Jahren gibt es keine spezifischen Abteilungen mehr. Es kann durchaus sein, dass Mark, Sjaak und André morgen für Polizeiaufgaben auf niederländischen Straßen unterwegs sind. Ja, sogar die frühere Bahnpolizei ist in die gesamte Politie integriert worden. Nur unterscheiden die drei sich halt durch ihre Ausbildung zum Führen der P87 von ihren Kollegen und finden sich häufig auf dem Wasser wieder. Jeder von ihnen ist gleichberechtigt an Bord, es gibt keinen Skipper, keine Hierarchie.

Während der kurzen Mittagspause in Enkhuizen erzählen sie von ihrem Berufsalltag. Die Umstrukturierungsmaßnahmen waren für alle durchaus eine Belastung, aber daran hat man sich dann irgendwann gewöhnt. Dass aber sie und ihre Kollegen in der täglichen Arbeit auch immer wieder in der öffentlichen und nicht immer kenntnisreichen Kritik stehen, ist eine zusätzliche Bürde. Sie lässt Unsicherheiten entstehen, gerade dann wenn es mal zur Sache geht und auch der Einsatz einer Waffe ins Spiel kommt. Das Spannungsdreieck zwischen der notwendigen Eigensicherung, den gesellschaftlich gewünschten Handlungsmaßstäben und der Verpflichtung zur Deeskalation ist nicht immer leicht. Vor allem dann nicht, wenn in Bruchteilen von Sekunden entschieden werden muss. So ruhig, routiniert und entspannt die drei im Tagesablauf sind, an dieser Stelle wird das Gespräch ernst und man spürt die Belastung.

Routine

Auf dem Boot entsteht aber der Eindruck, dass alle drei ihren Job gern machen. Das führt zu einer gewissen Gelassenheit, die auch ihren ‚Kunden‘ zugute kommt. Bei einer Routinerunde durch den kaum bekannten Hafen ‚Blocq van Kuffeler‘ am Ostufer des Markermeeres südlich von Lelystad fällt eine deutsche Yacht auf, die dort vor

Anker liegt – just vor der Schleusenausfahrt. P87 umkreist das Schiff, dessen Niedergang geöffnet wird, und es erscheinen zwei Köpfe, zuerst der Bordhund und dann sein Herrchen, offenbar ein Alleinsegler. André spricht ihn freundlich auf Deutsch an und weist launig auf seine etwas ungünstige Position hin. Wie zum Beweis öffnet sich prompt das Schleusentor und ein Kümo muss Haken schlagen, um auszuweichen. Der Einhandsegler reagiert einsichtig und verspricht sich sofort zu verholen. Es entwickelt sich noch ein kurzes, entspanntes Gespräch und mit Winken und ‚Gute Fahrt‘ Wünschen verabschieden sie sich.

Sind so etwas typische Fehlleistungen von vielleicht sprach- und ortsunkundigen Deutschen? Sjaak schüttelt den Kopf. Nein, typische Probleme mit deutschen Seglern gibt es eigentlich nicht. Eher im Gegenteil, die Deutschen sind sehr gut ausgebildet und nehmen die Regeln ziemlich genau. Es gäbe nur einen ‚Klassiker‘ mit Sportbooten allgemein, egal, ob Niederländer oder Deutsche: die Missachtung des Rechtsfahrgebotes, das Fahren in der Mitte oder gar auf der falschen Seite des Fahrwassers, häufig zum Beispiel im Krabbersgat vor Enkhuizen zu beobachten. Ein Detail gibt er dann aber doch noch preis. In der Schleuse von Lelystad, die man ja vor der Haustür hat, kommt es immer wieder vor, dass Segler ausgerechnet unter der geöffneten Brücke festmachen, die dort das Schleusenbecken überspannt. Der Schleusenmeister kann dann die Brücke nicht schließen, oder „macht aus dem Segel- ein Motorboot ...“, was auch schon vorgekommen ist. Und hieran sind dann doch eher deutsche Schiffe beteiligt. Vielleicht weil ihnen die niederländische

Häufung von Schleusen und beweglichen Brücken etwas fremd ist.

Diebesbeute

Stellt Alkohol am Ruder ein Problem dar? Ja, hin und wieder, aber das ist schon mal schlimmer gewesen. Die allermeisten Skipper und Crews benehmen sich sehr verantwortungsvoll. Es werden aber immer wieder auch mal Kontrollen, zum Beispiel in Schleusen, durchgeführt. Die Auffälligkeiten sind rückläufig, aber dennoch wird die Polizei am Ball bleiben.

Ein anderes Problem, das vor allem die Sportboote betrifft, sind Diebstähle und Einbrüche. Geklaut wird vor allem hochwertiges Equipment, Außenborder zum Beispiel oder Plotter, Navigationselektronik ganz allgemein. Aber natürlich auch Ferngläser oder Tablets. Als relativ simple aber erfolgreiche Abwehrmaßnahme empfiehlt André eine Verhaltensänderung der Skipper: weg von der allgemeinen Sorglosigkeit, hin zu einfachen Maßnahmen. Wer zum Beispiel seinen Außenborder ungesichert an der Heckreling hängen lässt, darf sich nicht wundern, wenn der am nächsten Morgen durch Abwesenheit glänzt. Der Bösewicht von heute kommt auch in der Hochsaison nachts mit dem Schlauchboot leise in den Hafen und hat in wenigen Sekunden den Flautenschieber von der Reling genommen, ohne dass die Besitzer im Schlaf gestört werden. Und für den Einbau nautischer Elektronik gibt es Spezialschrauben, für die man schon das passende Werkzeug haben muss, um es auszubauen. Sonst bleibt nur Brachialität, und den damit verbundenen Lärm und Zeitaufwand

scheuen diese Burschen in der Regel.

Auf gar keinen Fall sollten bei Abwesenheit Gegenstände von Wert offen sichtbar im Salon liegen bleiben. Dass so etwas als regelrechte Einladung verstanden wird, sagt einem aber auch schon der gesunde Menschenverstand.

Partnerschaft

Nach einer achtstündigen Fahrt über das Markermeer und IJsselmeer nähert sich P87 wieder dem Heimathafen in Lelystad. Das RIB der örtliche KNRM kommt in Sichtweite. Sie haben einen kleineren Segler längsseits und geben Schlepphilfe, weil seine Maschine Probleme macht. Er wird zu seinem Hafen ‚Blocq van Kuffeler‘ gebracht, zur Sicherheit begleitet von der Polizei, da es quer durch den stark von der Berufsschiffahrt frequentierten Schifffahrtsweg südlich der großen Schleuse von Lelystad geht. Auch jetzt große Routine und Umsicht. Nach der Aktion kommen die Retter längsseits, berichten und die Polizisten erfassen die Daten des Seglers. Die Zusammenarbeit mit der KNRM und der regelmäßige Austausch mit ihnen sind tägliche Routine. Eine Frage bleibt aber dann doch noch: Wie ist das denn jetzt mit dem Motorkegel in Holland? Auf den typischen Revieren im Norden und auch in der Waddenzee sieht man ihn höchst selten im zweckbestimmten Einsatz, und wenn doch, dann sind es fast immer deutsche Yachten, die ihn pflichtgemäß ausbringen. „Nein“, sagt André, „so etwas wird bei uns nicht gehandelt, darauf achten wir nicht. Das Ding ist nur wichtig, wenn es zu einem Unfall gekommen ist. Dann kann es Probleme geben, wenn man ihn nicht gezeigt hat“. Niederländischer Pragmatismus.



Der Hafen ‚Blocq van Kuffeler‘ liegt zwischen Lelystad und der Marina Muiderzand



Oben: Die Politie und die Rettungsgesellschaft KNRM arbeiten eng zusammen

Unten: Auf der Brücke von P87 arbeiten immer mehrere Kollegen parallel

Polizeiboot P87

Das Polizeiboot P87 wurde 2008 auf der Werft Damen Shipyard in Gorinchem in den Niederlanden gebaut. Es ist rund 25 Meter lang, 5,45 Meter breit und geht 1,45 Meter tief. Ausgestattet mit zwei Caterpillar 6-Zylinder-Maschinen von je 900 PS. Die Standardbesatzung besteht aus vier Beamten, die alle gleichermaßen die Befähigung und Ausbildung zum Führen eines solchen Bootes haben. Zum Schiff gehört auch ein Beiboot (RIB), das auf dem Achterdeck festgelaicht ist. Ausgestattet ist P87 mit drei Funkanlagen, mit für Segler-Verhältnisse riesigen Plottern und Multifunktionsdisplays, mehreren Bordrechnern die permanent Internetzugang haben und Kameras im Masttop, unter anderem auch Wärmebildgeber, mit denen man schon aus einiger Entfernung überraschend nah an ein beobachtetes Objekt heranzoomen kann. Auffällig ist, dass Geschwindigkeiten in km/h und Entfernung in Kilometern angezeigt werden, nicht in Knoten oder Seemeilen. Man bewegt sich halt meistens binnen. Und wie fährt sich nun so ein Schiff? Nun, für den Rückweg von Enkhuizen über Hoorn nach Lelystad darf der Autor selber mal ran und das Ruder übernehmen. Wobei ‚Ruder‘ ein bisschen auf die falsche Fährte führt. Das Ding ist ein handtellergroßer drehbarer Joystick, auf dem die linke Hand ruht, während die rechte die beiden Gashebel führt. Das Schiff lässt sich sowohl bei niedrigsten als auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten von fast 50 Stundenkilometer sehr direkt und zielsicher steuern. Es zeigt überhaupt keine Zickigkeiten und vermittelt fast ein harmloses Gefühl. Wobei Geschwindigkeiten von 25 Knoten eine hohe Konzentration, weite Voraussicht und wenig Verkehr erfordern. Der Segler, den man in einigen Seemeilen Entfernung sieht, ist ruckzuck in der Nähe. Die Beschleunigung ist brachial, und bevor man die Hebel auf den Tisch legt, sollte ein Blick in den Spiegel sicherstellen, dass alle Kollegen sitzen ...

