

P  **LIZEI**

Gewerkschaft der Polizei

DEIN PARTNER

**Wasserschutzpolizei
und Schifffahrt
2008**



Skippers Sicherheitstipps

Das Schwerpunktprogramm 2008 der
Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein



www.VDPolizei.de

Gewerkschaft
der Polizei
Landesbezirk
Schleswig-Holstein

POLIZEI - DEIN PARTNER



Impressum

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Günter Herrmann, Bernd Poschkamp und
Birgit Jackson, WSPR Flensburg

Fotos: Die Verfasser
Nachdruck des redaktionellen Teils nur nach
ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers

Verlag, Anzeigenwerbung und Gestaltung:
VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung
Forststraße 3 a • 40721 Hilden
Telefon 02 11/71 04-0
Telefax 02 11/71 04-174
av@vdpolizei.de

Geschäftsführer:
Bodo Andrae, Joachim Kranz
Anzeigenleitung: Daniel Dias
Gestaltung und Layout: Jana Kolffhaus

Satz und Druck:
Druckerei Wölfer, Haan
© 2008



05/2008/94
VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung

Wasserschutzpolizei und Schifffahrt

Grußwort	3
Artikel	5
Skippers Sicherheitstipps	5
Das Wasserschutzpolizeirevier Husum stellt sich vor	8
Schiffsoffiziersausbildung – Nachgefragt wie nie <i>Die Fachschule Flensburg als Ausbildungsstätte für Nautische und Technische Schiffsoffiziere</i>	18
„Gravierend mehr Sicherheit“	25
Kleine Meldung – Große Bedeutung <i>Änderung der Ausweichregeln auf der Flensburger Förde</i>	27
Werftprobefahrt aus der Sicht des Werftkapitäns	31
Die „Glücksburg“ in ihrem Revier	35
Glosse: „Schiffe versenken“ oder „Tarnen und Täuschen“	39
Danksagung	40

Auch in 2008 wird es – wie erwähnt – viele neue Herausforderungen geben. Den Selbstanspruch einer modernen, effizienten und gleichzeitig bürgerorientierten Polizei versuchen wir auch durch einen verstärkten Dialog mit Ihnen umzusetzen.



■ Liebe Leserinnen und Leser, die Sicherheit auf dem Wasser und in den Häfen unseres schönen Bundeslandes Schleswig-Holstein gewinnt fast täglich an Bedeutung. Die maritime Wirtschaft boomt wie kaum zuvor – sämtliche Prognosedaten weisen für 2008 und die folgenden Jahre eine stark steigende Tendenz auf. Passagen und Tonnage steigen – nicht nur in den Häfen, sondern auch im Transitbereich des Nord-Ostsee-Kanals. Sicherheit ist für jeden wichtig, und einen großen Beitrag dazu leisten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei. Für die Berufsschiffahrt, aber auch den Bereich der Sportschiffahrt gilt es, das breit angelegte Aufgabenspektrum der Sicherheit und des Umweltschutzes professionell zu bedienen. Polizeiarbeit findet nicht isoliert statt, sondern ist in ein umfassendes „Netzwerk“ mit anderen Behörden, Organisationen und Institutionen eingebunden. Ein gutes Beispiel ist die WSP-Leitstelle in Cuxhaven. Ein koordinierender Zusammenschluss der Polizeien der Küstenländer, personell hinterlegt und eingebunden in das Gemeinsame Lagezentrum See (GLZ-See). Auf dem Weg zum künftigen Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) ist die WSP-Leitstelle in Cuxhaven ein nicht mehr hinweg zu denkender Bereich, der im Rahmen der kooperativen Zusammenarbeit mit anderen Behörden und Organisationen täglich seinen Beitrag bei gemeinsamer Koordination und Umgang mit Problemsituationen leistet. Auch der Bereich der Fischereiaufsicht entwickelt sich zunehmend positiv. Dieser seeseitige Aufgabenbereich der Wasser-

schutzpolizei, versehen mit hoher Fachkompetenz (mind. 30 fachausgebildete Fischereiaufsichtsbeamte, ein Fischwirtschaftsmeister), ist mittlerweile als integrativer Aufgabenbestandteil unserer Arbeit zu verstehen.

Das Hafensicherheitsgesetz (HaSiG) ist in Kraft getreten. Risikobewertungen sowie Genehmigung von Gefahrenabwehrplänen stehen kurz vor der Realisierung. Verantwortlich für diesen sensiblen Bereich ist die Behörde für Hafenanlagensicherheit (LPA, Dezernat 43, DA-SH), zu Teilen aber auch das jeweils zuständige WSP-Revier. Die Bearbeitung dieses Aufgabenbereiches ist verbunden mit erheblichem personellen Aufwand, verbunden mit hoher fachlicher Kompetenz.

Das Thema Sicherheit betrifft jeden. Besonders deutlich wird dies an den Inhalten der kürzlich initiierten Aktion „Skipper Sicherheitstipps“ der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein. Die Realität zeigt uns, dass einfachste Grundregeln der Seemannschaft im Umgang mit Rettungsmitteln leider nicht für jeden Skipper selbstverständlich sind. Deshalb ist die WSP in diversen Veranstaltungen in 2008 präventiv und beratend bei Vereinen und Organisationen unterwegs, um zu diesem Thema zu sensibilisieren. Das Ziel ist ein Sicherheitsgewinn – Ihre Gesundheit – Ihr Leben.

In den maritimen Bereichen sind aktuell Nachwuchsprobleme zu verzeichnen – so auch bei der Wasserschutzpolizei. Qualitätssicherung und -optimierung sind stets verbunden mit Personal. Besondere Fachkenntnisse und spezielle Kompetenzen sind hier notwendig, um den sehr hohen

Standard bei der Ausübung wasserschutzpolizeilicher Tätigkeiten auch zukünftig zu garantieren. So gilt es in 2008 verstärkt Nachwuchswerbung für die Wasserschutzpolizei zu betreiben und auch neue Wege in der Nachwuchsrekrutierung zu beschreiten. Interessenten mit maritimem Hintergrund, aber auch Kolleginnen und Kollegen der Schutzpolizei sind herzlich eingeladen, sich bei uns unverbindlich zu informieren.

Nachdem in 2007 zwei 18 m-Streckenboote in Betrieb genommen wurden, kann sich die Wasserschutzpolizei auf das nächste Highlight des Bootskonzeptes freuen. Für das Frühjahr 2008 ist die Auslieferung des ersten (neuen) Küstenstreifenboots angekündigt – weitere Küstenstreifenboote werden 2009/10 folgen. Bisherige Erfahrungen mit den Streckenbooten (Inhalt dieser Ausgabe) lassen uns, was die Qualität und Ausstattung des Einsatzmittels Polizeiboot betrifft, sehr zuversichtlich in die Zukunft sehen.

Ich möchte gemeinsam mit Ihnen, aufbauend auf die positiven Ergebnisse aus 2007, in die Zukunft schauen. Auch in 2008 wird es – wie erwähnt – viele neue Herausforderungen geben. Den Selbstanspruch einer modernen, effizienten und gleichzeitig bürgerorientierten Polizei versuchen wir auch durch einen verstärkten Dialog mit Ihnen umzusetzen.

Abschließend möchte ich den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein für ihre geleistete Arbeit danken und wünsche für die Zukunft weiterhin Motivation, Freude und Erfolg bei der Bewältigung der überaus schwierigen aber auch interessanten Aufgaben.

Andreas Görs
Leiter der Abteilung 4
(Wasserschutzpolizei)
des Landespolizeiamtes Schleswig-Holstein

SKIPPERS SICHERHEITSTIPPS

Ein Angebot der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein

■ Keine Panikmache, keine uniformen Verhaltensregeln und kein erhobener Zeigefinger.

So was braucht der Skipper nicht! Er ist durchweg gut ausgebildet, gut ausgerüstet und verantwortungsbewusst. Bestimmt 90 % aller Begebenheiten auf dem Wasser sind schön und verlaufen positiv. Wir verbringen unsere Freizeit darauf oder es ist unser Arbeitsplatz. Die wenigen negativen Ereignisse landen auf dem Schreibtisch der Wasserschutzpolizei.

Diese will nun aus dem Nähkästchen plaudern und in einer gut zweistündigen Veranstaltung die negativen Erfahrungen, die andere z. T. mit dem Leben bezahlen mussten, aufzeigen und mit den Skippern zusammen analysieren.

Was passiert eigentlich beim Auslösen der Automatikrettungsweste?

Wie mache ich sie auf See wieder betriebsbereit?

Welche Chancen habe ich als Überbordgefallener und wie komme ich wieder an Deck?

Wie versorge ich Unterkühlte?

Wasser hat keine Balken und zum Glück gibt's die DGzRS und andere Hilfsorganisationen. Aber in erster Linie ist der verantwortliche Skipper auf sich selbst gestellt.

Erfahrene Wasserschutzpolizeibeamte kommen in Vereine, Verbände, Sportbootführerscheinkurse oder andere maritime Interessengruppen.

Sie erzählen von ihren Erfahrungen in ihrem Revierbereich und stellt Situationen dar, die jeder Wassersportler nachvollziehen kann.

Warum muss die Crew beim 5. Anlaufmanöver mit ansehen, wie der Skipper vor ihren Augen versinkt?

Warum treibt die Frau des Skippers über 4 Stunden hilflos auf See bis ihr geholfen wird?



Übertrieben? Leider nicht. Die Protokolle der Bundesstelle für Schiffsunfalluntersuchung können von jedem im Internet eingesehen werden.

Schon ein paar zusätzliche Gedanken über Rettungsmöglichkeiten, Seenotsignale oder Einweisung der Crew für Notsituationen auf das eigene Boot bezogen können manche Situation entschärfen.

Natürlich haben die Wasserschutzbeamten auch eine anschauliche Lichtbildpräsentation dabei und sie zeigen, dass das Aktivieren einer Rettungsweste gar nicht weh tut.

Tipps zur Sicherung der Ausrüstung und Verhaltenstipps bei Bootsauflüchen werden ebenso gegeben wie Antworten auf alle maritimen Fragen wie ausländische Führerscheine, Waffenrecht an Bord oder wann muss ich einen Fäkalientank einbauen.





Auf jedem Wasserschutzpolizeirevier in Schleswig-Holstein gibt es einen speziell ausgebildeten Beamten, der gerne und kostenlos diese **Skippers Sicherheitstipps** geben. Ihre Ansprechpartner finden sie im Internet unter

www.wasserschutzpolizei.schleswig-holstein.de

oder www.fsr.de.com

oder rufen Sie bei Ihrem Wasserschutzpolizeirevier an. Es lohnt sich.

++ MAYDAY +++ MAYDAY +++ MAYDAY +++ MENSCH ÜBER BORD +++ MAYDAY +++ MAYDAY +++ MAYDAY +++ MENSCH ÜBER BORD +++ MAYDAY +++

Skippers Sicherheits-Tipps

- Wie reagieren Sie?
- Was macht Ihre Crew?
- Wie ist Ihr Schiff für Notfälle ausgerüstet?

Antworten darauf gibt es bei einer Veranstaltungsreihe der Wasserschutzpolizei

Mehr Informationen dazu bei Ihrem WSP-Revier, auf der Internetseite www.fsr.de.com oder Telefon: 04 61-484 63 06

Eine Aktion der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit dem FSR – Fachverband Seenot-Rettungsmittel e.V.




DAS WASSERSCHUTZ- POLIZEIREVIER HUSUM

stellt sich vor

In Husum, der Kreisstadt des Kreises Nordfriesland, befindet sich das Wasserschutzpolizeirevier Husum. Zu diesem Revier, das eine Personalstärke von ca. 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hat, gehören die nachgeordneten Stationen Büsum, Helgoland, Wyk auf Föhr und List auf Sylt.

■ Das Revier wurde im Jahre 1946 zunächst in Tönning eingerichtet und dann im Jahre 1964 nach Husum verlegt, wo es bis heute seinen Hauptsitz hat. Die Zuständigkeit reicht von den Küstengewässern und Häfen von der Elbmündung bis zur dänischen Grenze, außerdem gehören die beiden Flüsse Eider und Treene zum Revierbereich. Es ist damit das flächenmäßig größte Revier in Schleswig-Holstein.

Das Dienstgebäude in Husum

Die Mitarbeiter am Standort Husum



Wohl einmalig ist die Tatsache, dass das WSPR Husum in insgesamt fünf Kreisen des Landes Schleswig-Holstein Zuständigkeiten hat. Überall kann man von einer ausgezeichneten Zusammenarbeit mit den dort ansässigen Institutionen und Behörden sprechen.

Zwei See gehende Küstenboote, die „Sylt“ mit Standort Husum und die „Helgoland“ mit Standort Büsum, verstärken durch regelmäßige Streifenfahrten die Sicherheit des Schiffsverkehrs in der Deutschen Bucht.

Die polizeilichen Tätigkeiten auf der Eider und Treene werden mit

kleineren Einsatzbooten wahrgenommen. Neben den Hauptaufgaben, der Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten sowie die Durchführung des schiffahrtspolizeilichen Vollzugs, obliegt dem Wasserschutzpolizeirevier Husum u.a. auch die Überwachung des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Dieser Nationalpark, der im Jahre 1985 eingerichtet wurde, umfasst inzwischen eine Fläche von 445.000 ha.

Im Revierbereich des Wasserschutzpolizeireviers Husum

- gibt es geschützte Gebiete wie den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und das Naturschutzgebiet Helgoländer Felssockel
- sind insgesamt 14 Häfen zu betreuen
- liegt das gesamte schleswig-holsteinische Küstenmeer der Nordsee mit einer Ausdehnung von 12 sm ab den Verbindungslinien der vorgelagerten Inseln und einer Äquidistanzlinie von 12 sm rund Helgoland
- verkehren ganzjährig ca. 30 Fahrgastschiffe, überwiegend in der Nationalen Fahrt, ansonsten Seeschiffe insbesondere mit Dünger und Getreide
- finden jährlich ca. 60 Veranstaltungen auf dem Wasser und in den Häfen statt
- befindet sich die Außenelbe-Reede, auf der die internationale Schifffahrt kontrolliert wird
- werden jährlich ca. 650 Fahrzeuge kontrolliert, davon ca. 350 See- und Binnenschiffe und ca. 300 Sportboote
- sind ca. 130 Fischereifahrzeuge beheimatet.

Die Einsatzmittel des Wasserschutzpolizeireviers Husum

- Seegehende Küstenboote „Sylt“ in Husum und „Helgoland“ in Büsum
- Mobile Streifenboote auf den Inseln Helgoland, Sylt und Föhr sowie auf dem Festland in Husum (Eider/Treene)
- Funkstreifenwagen in Husum (2), Büsum (1), List (1) und auf Helgoland (1)
- 2 Dienstfahräder auf Helgoland

Besonderheiten in der Nordsee

- Mehrtägige Präsenzstreifen aus einer Hand von der Elbmündung bis zur dänischen Grenze
- Funktionelle und personelle Zusammenarbeit mit der WSP-Leitstelle
- Länderübergreifende Zusammenarbeit mit der Wasserschutzpolizei Hamburg
- Kontrolltätigkeit auf der Außenelbe-Reede

Der Bootspräsenzdienst Husum



Küstenboot „Sylt“ mit der Besatzung. Die „Sylt“ wird im Frühjahr 2009 durch einen Neubau ersetzt.



KB „SYLT“

Baujahr 1987 • Länge 28,50 m • Breite 6,20 m •
Tiefgang 2,05 m • Besatzungsstärke: 6

Der Bootspräsenzdienst Büsum



Küstenboot „Helgoland“ mit der Besatzung



KB „HELGOLAND“

Baujahr 1973 • Länge 34,50 m • Breite 5,60 m •
Tiefgang 1,90 m • Besatzungsstärke: 6

- Wahrnehmung der Aufgaben der Schutz- und Kriminalpolizei auf der Insel Helgoland

Der Zentrale Fachdienst Fischerei

Seit dem Jahr 2003 wird die Fischereiaufsicht auf See von der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein wahrgenommen. Vor diesem Hintergrund nahm beim Wasserschutzpolizeirevier Husum der Zentrale Fachdienst Fischerei seine Arbeit auf. Hier wird z. B. ein wöchentliches Lagebild der Fischerei in Nord- und Ostsee erstellt, anhand dessen die Bootsführer der seegehenden Streifenboote Schwerpunkte für ihre Streifentätigkeiten setzen können. Regelmäßig werden die Seeboote auf ihren Streifenfahrten und bei Kontrollen unterstützt.

Die Arbeit der vier Mitarbeiter beschränkt sich natürlich nicht nur auf Tätigkeiten im Bereich Fischerei. Die Bearbeitung ermittlungsentensiver Vorgänge im Umweltbereich gehört ebenso dazu wie ganz „normale“ Streifenfahrten im Dienstkfz.

Die nachgeordneten Stationen des Wasserschutzpolizeireviers Husum:

Wasserschutzpolizeistation Büsum

Die Entstehung einer WSP-Dienststelle am Standort Büsum ist mit der Rückkehr der Insel Helgoland unter die uneingeschränkte deutsche Gebietshoheit verbunden. Damit erweiterte sich der Zuständigkeitsbereich des damaligen Wasserschutzpolizeireviers Tönning auf die dortigen Seegebiete.

Mit der Indienststellung der ersten „Helgoland“ in Büsum ab 01. April 1952 wurde zunächst eine schwimmende Dienststelle, das Wasserschutzpolizeirevier Büsum-Helgoland, als Dienststelle eingerichtet. Eine feste Dienststelle gab es ab dem 01. August 1955, zunächst als Provisorium bis zum 27. Januar 1958.

Am 11. Februar 1983 wurde ein neues Dienstgebäude aufgrund zunehmender Personalstärke bezogen.

Seit der Neuorganisation in der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein in 2001 ist Büsum eine Station des WSP-Reviers Husum mit drei Mitarbeitern.

Die WSP-Station Büsum ist für alle Belange rund ums Wasserfahrzeug in den Häfen Büsum, Meldorf und Friedrichskoog zuständig, zusammen mit dem Bootspräsenzdienst Büsum auch seeseitig der Deiche und auf den vorgelagerten Wattflächen.



Dienstgebäude in Büsum



Dienstgebäude auf Helgoland



Die Mitarbeiter



Die Mitarbeiter

Die Häfen Büsum und Friedrichskoog sind die „klassischen“ Fischereihäfen der Westküste. Ein Großteil der Fischereiflotte ist hier beheimatet. Die ehemaligen Fischerdörfer haben sich mittlerweile zu touristischen Zentren entwickelt.

Wasserschutzpolizeistation Wyk auf Föhr – Der Stationsleiter und sein Einsatzmittel „Habel“

Wasserschutzpolizeistation Helgoland

Es gibt innerhalb der Landespolizei eine kleine Dienststelle, die in ihrer Struktur und in ihrer Aufgabenstellung einmalig ist. Das ist die Wasserschutzpolizeistation auf der Insel Helgoland.

Diese Station gehört zum Wasserschutzpolizeirevier Husum und hat eine Personalstärke von vier 4 festen Mitarbeitern/innen. Diese Mannschaft wird in den Sommermonaten um zwei Kolle-

gen/innen verstärkt, die dort ihren Bäderdienst verrichten.

Was ist das Besondere am Dienst auf Helgoland?

Die Wasserschutzpolizei ist die einzige Sparte der Landespolizei, die auf dieser Insel vertreten ist. Im Jahre 1995 wurde die Station der Schutzpolizei, die es seit dem Jahre 1954 auf der Insel gab, aufgelöst, und die polizeilichen Aufgaben wurden auf die Wasserschutzpolizei übertragen.

Auch Vorgänge, die in den Zuständigkeitsbereich der Kriminalpolizei fallen, werden durch die Mitarbeiter/innen der WSPSt. bearbeitet, da durch die geografische Lage der Insel ein schnelles Heranführen von Kräften der Kriminalpolizei nicht möglich ist oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden wäre.

Diese Situation stellt an die Beamten/innen der WSP-Station Helgoland hohe Anforderungen mit einer großen Bandbreite polizeilichen Wissens, gleichzeitig macht sie den Dienst dort aber auch besonders interessant.





Das Dienstgebäude in List



Hilfsstreifenboot „Gröde“

Wasserschutzpolizeistation Wyk auf Föhr

Im Jahre 1959 wurde erstmals ein Beamter des damaligen WSPR Tönning für die Sommermonate auf die Insel Föhr abgeordnet, um dort die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben wahrzunehmen. Nach einer Übergangszeit von sieben Jahren wurde dann der WSP-Posten Wyk auf Föhr am 1. Mai 1966 mit einer Stärke von einem Beamten fest eingerichtet. Im Jahre 1966 erfolgte die Umbenennung auf den heutige Bezeichnung Wasserschutzpoli-

zeistation Wyk auf Föhr. Heute ist diese Dienststelle zusammen mit der Schutzpolizei in einem Dienstgebäude direkt am Wyker Hafen untergebracht.

Wasserschutzpolizeistation List auf Sylt

Am 1. Juni 1950 wurde die im Januar des Jahres errichtete achtköpfige WSP-Station Hörnum in eine Revierzweigstelle umgewandelt, dem Revier Tönning angeschlossen, nach mehrfacher Personalverringere-

zung in einen mehrmännigen Posten umgewandelt und ab 1. Juli 1959 nur noch als Einzelposten geführt, der für die gesamte Insel Sylt zuständig ist. Aus Zweckmäßigkeitsgründen wurde dann am 28. Dezember 1965 der Posten von Hörnum nach List verlegt. Im Jahre 1966 erfolgte die Umbenennung auf die heutige Bezeichnung Wasserschutzpolizeistation List auf Sylt. Heute ist diese Dienststelle zusammen mit der Schutzpolizei in einem Dienstgebäude direkt am Lister Hafen untergebracht.

Die Fachschule Seefahrt Flensburg als Ausbildungsstätte für Nautische und Technische Schiffsoffiziere

SCHIFFSOFFIZIERSAUSBILDUNG – NACHGEFRAGT WIE NIE

■ Als am 12. September 2006 Herr Pott-hoff, Fachlehrer für Navigation, zum ersten Mal den Klassenraum des neuen Lehrgangs zum Nautischen Wachoffizier betrat, stutzte er erst einmal. Sage und schreibe 36 Schüler blickten ihn in freudiger Erwartung auf das Kommende an. Zwar waren dem Fachlehrer für Navigation die Anmeldezahlen bekannt, aber das alle Schüler, welche nach einem Lehrgangplatz nachgefragt hatten, auch erschienen waren, das war neu.

Der gut besuchte Lehrgang zum Nautischen Wachoffizier steht für den derzeitigen Trend: Seefahrtsberufe, und insbesondere der des Nautischen Schiffsoffiziers, haben Konjunktur. Im Gegensatz zu anderen Ausbildungsstätten, Fachhochschulen und auch Fachschulen, welche Zulassungsbeschränkungen eingeführt haben, hat die Fachschule für Seefahrt allen Interessenten einen Lehrgangplatz im Jahr 2006 anbieten können. Angesiedelt auf dem Campus der Flensburger Hochschu-

len, stehen der Fachschule für Seefahrt neben eigenen Räumen auch Seminarräume der Hochschule zur Verfügung. Die Lage in unmittelbarer Nähe zu den Hochschulen bietet eindeutige Vorteile: An Simulatoren und Laboreinrichtungen der Fachhochschule kann ausgebildet werden und für den Hunger nach einem anstrengenden Schulvormittag stehen den Schülern Hochschulmensa und Cafeteria zur Verfügung. Zudem ist Flensburg eine sehr attraktive Stadt; ein breites kulturelles





Angebot, eine sehr schöne Umgebung und nicht zuletzt Zimmer und Wohnungen zu günstigen Mieten sprechen für die Wahl Flensburgs.

Vollgepackter Lehrplan

Viel Zeit, das muss ehrlicherweise gesagt werden, bleibt den Schülern der Seefahrtsschule nicht, die Schönheiten Flensburgs zu erkunden. Der Stundenplan ist über- voll, denn 2600 Unterrichtsstunden wollen auf vier Schulhalbjahre verteilt sein. Übrigens werden alle angehenden Schiffs- offiziere nach exakt dem gleichen Lehr- plan unterrichtet, egal ob sie die Fachschu- le oder die Fachhochschule besuchen. Für die Schüler der Fachschulen bedeutet dies 32 bis 34 Wochenstunden Unterricht. Organisiert ist der Unterricht nicht mehr als Sammlung von Fächern, sondern in so genannten Lernfeldern. Ein Lernfeld umfasst mehrere Teilfächer und soll reale Berufssituationen abbilden. Ein konkretes Beispiel: Das „Fach“ Navigation taucht nicht als Einzelfach im Stundenplan auf, sondern ist eingebunden in das Lernfeld

„Schiffsführung“. Dieses Lernfeld umfasst neben dem Teilfach Navigation noch die Teilfächer Manöverkunde, Kollisionsver- hütungsregeln, Schiffsbetriebstechnik, ARPA und Wetterkunde. Auf dem Zeug- nis erscheint dann nur eine Note für das Fach „Schiffsführung“. Mit dieser Ord- nung soll ein handlungsorientiertes Ler- nen ermöglicht werden, denn der Schiffs- offizier wird auch seine Navigation nicht losgelöst vom Wetter, Verkehr und Betriebszustand des Schiffes betreiben können. Lernfelder bilden die Grund- struktur des Unterrichts aller Berufsbil- denden Schulen und sind also keine Erfin- dung der Flensburger Seefahrtsschule, son- dern damit verbindlich für alle Seefahrt- schulen in Deutschland. Ein hoher Anspruch, welcher hier an alle Lehrer gestellt wird und welcher noch nicht immer voll befriedigend erfüllt werden kann.

Schiffsführungssimulator

Ein gutes Mittel, dem pädagogischen Anspruch eines Lernfeldes im Fach

Schiffsführung gerecht zu werden, bildet die Ausbildung an Schiffsführungssimu- latoren. Für den Unterricht in Flensburg stehen zu diesem Zweck zwei Transass- Simulatoren zur Verfügung. In zwei jeweils mit Radar, Ecdisc, und Steuerstand vollständig ausgerüsteten Kabinen kön- nen insgesamt zeitgleich acht Schüler aus- gebildet werden. Der Instruktor wählt See- gebiet und Schiffstyp aus und stellt die Aufgabe. Die Ausbildung beginnt mit dem Kennenlernen des Connecting Displays und der ECDISC. Im Einzelnen stehen Drehkreis, Stoppmanöver, Mensch – über – Bord, Einhalten eines Track, Ansteuern eines Reviere mit Ankermanöver oder Lot- senübernahme, Begegnen und Überholen auf dem Revier, Interaktion von Schiffen beim Passieren bzw. Überholen bis zu komplexen Anlegemanövern auf dem Ausbildungsprogramm. Unterschiedliche Schiffstypen mit völlig unterschiedlichen Manörierverhalten sorgen für richtigen Stress. Das Training erfolgt in kleinen Gruppen, jeder Schüler muss jedes Manö- ver einmal erfolgreich als „Kapitän“ gefah- ren haben. Ausbilder für die Manöverkun- de sind zurzeit zwei Lotsen des Bereichs



NOK II, deren hochwertiger Unterricht die Schüler jedes Mal aufs Neue begeistert und motiviert.

Das Lernfeld „Schiffsführung“ erfüllt die berechnete Erwartung des Schülers, an der Seefachschule Kenntnisse zu erwerben, welche er unmittelbar im Beruf, z. B. im Fach Navigation, umsetzen kann. Allerdings, und darüber sollte sich jeder, welcher sich für den Beruf des Nautischen Schiffsoffiziers klar sein, werden auch Unterrichtsinhalte vermittelt, deren unmittelbarer Bezug zur Praxis sich nicht sofort erschließen. Dazu zählen Mathematik, Physik und Chemie, Inhalte, welche mit zum großen Teil Tafel und Kreide vermittelt werden und vielen einige Mühe bereiten. Aber gerade Grundkenntnisse in den Naturwissenschaften ermöglichen ein tieferes Verständnis der praxisrelevanten Lehrinhalte, welches über ein stupides Auswendiglernen hinausgeht.

Ausbildung zum Schiffsbetriebstechniker

Dies gilt umso mehr für die Ausbildung der Schiffsbetriebstechniker. Wie jede andere technische Schul – bzw. Hochschulausbildung versteht sich der Bildungsgang als „Methodenlehre“, das heißt konkret, nicht Kolbenziehen und Hilfsdieselüberholen stehen auf dem Stundenplan, sondern physikalisch-technisches Hintergrundwissen. Dieses soll den Techniker in die

Lage versetzen, komplexe Aufgaben selbstständig lösen zu können. Natürlich wird auch ein Praxisbezug hergestellt. Hierzu dient in erster Linie der Maschinenraumsimulator, mit welchem der Schüler sich mit grundsätzlichen Betriebsaufgaben vertraut machen kann. Es kann sowohl ein Schiffsbetrieb mit einem Sulzer 2-takt Motor RTA 84, wie auch der mit einem 4-takt Motor Caterpillar Mak M32 simuliert werden. Standardaufgaben sind Hafenbetrieb, Dockbetrieb und Wiederanfahren des Betriebes nach einem Black Out. Zudem erfährt der Schüler hautnah die Folgen des gedrückten Motorbetriebes und er muss verschiedene Betriebsstörungen erkennen und Abhilfemaßnahmen einleiten.

Die umfangreichen Einrichtungen des Maschinenlabors der Fachhochschule werden von der Fachschule genutzt, dazu zählen unter anderem ein Viertakt Dieselmotor für die Indizierübung, der Versuchsmotor der Forschungsstelle zum Ermitteln der Wärmebilanz und eine Dampfkraftanlage sowohl für praktische Übungen, wie auch zur Berechnung von Kessel- und Turbinenwirkungsgrad.

Was für die „großen“ Patente gilt, gilt natürlich auch für die „kleinen“ Befähigungszeugnisse A500 und C750, nur eben

in verkürzter Form. Der künftige Kapitän in der deutschen Küstenfahrt lernt das Fahren seines Schiffes an demselben Schiffsführungssimulator, nur mit einfacheren Aufgabenstellungen, wie sein künftiger Kollege in der großen Fahrt.

Künftige Entwicklung

Herr Potthoff und seine Kollegen werden sich künftig an gut besuchte Lehrgänge gewöhnen müssen. Die Verwaltung der Fachschule wird förmlich überschwemmt von Interessenten. Das ist auf der einen Seite zwar sehr erfreulich, andererseits entstehen das durch Fehlen geeigneter großer Räume und Lehrermangel auch erhebliche Probleme. Seit einem Jahr sucht die Seefachschule eine Verstärkung für die Schiffsbetriebstechnik, bislang vergeblich. Auf der anderen Seite leisten Reederverbände und Industrie, hier seien der VDR, die Flensburger Reederei E. Jacob, die Lotsen des NOK II und die Flensburger Schiffswerft genannt, wirksame Hilfe. Bleibt nur zu hoffen, dass alle Interessenten im September ihre Ausbildung zum Schiffsoffizier an der Fachschule für Seefahrt aufnehmen können.



„GRAVIEREND MEHR SICHERHEIT“

– die 20.000 Gravur ist längst gemacht

„Aufmerksame Grenzbeamte in Pomellen bemerkten im Kofferraum eines polnischen Fahrzeuges drei Außenbordmotoren, dessen Herkunft nicht belegbar war. Auf einem Motor fanden sie den Aufkleber „Vorsicht registrierter Motor“. Die beiden polnischen Staatsbürger konnten weder den Aufkleber erklären noch einen Bootspass vorweisen. Schnell wurde ermittelt, dass die drei Motoren im Flensburger Yachthafen Fahrensodde gestohlen worden waren.“



■ Diese Aktion der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit dem Versicherungsmakler Pantaeinius Hamburg, die am 16. Juni 2002 in Flensburg begann, wird mittlerweile in 6 Bundesländern angeboten und wies am Ende des Jahres 2007 einen Durchsatz von 21.238 Gravuren auf. Auch andere Bundesländer gravieren nach ähnlichen Systemen. Dabei steht neben der Ermittlung und Zuordnung gestohlener Gegenstände auch die Vorbeugung und Abschreckung im Vordergrund. Prävention ist schlecht in Zahlen und Statistiken zu fassen, aber 17.446 informierte Skipper zeigen die hohe Akzeptanz der Aktion bei den Wassersportlern.



Informationen und Ansprechpartner für diesen kostenlosen Service finden Sie bei jedem WSP-Revier oder im Internet unter www.wasserschutzpolizei.schleswig-holstein.de und www.pantaeinius.com

KLEINE MELDUNG – GROSSE BEDEUTUNG

Änderung der Ausweichregeln auf der Flensburger Förde

■ Die Meldung war kurz und leicht zu übersehen.

Im Bundesanzeiger Nr. 89 vom 12. Mai 2007 wurde sie veröffentlicht:

1. Fahrwasser und Reeden (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 und 3 SeeSchStr0)

Fahrwasser (§ 2 Abs.1 Nr. 1 SeeSchStr0) lateral betonte Schifffahrtswege, die keine Fahrwasser im Sinne der SeeSchStr0 sind.

Ostsee

1.1.1. Flensburger Förde von den Tonnen 1 und 2 bis zu den Tonnen 13 und 14

Alles klar?!

Das Problem:

- Durch die Flensburger Förde läuft die Grenze zwischen Deutschland und Dänemark.
- Die Flensburger Förde ist durchgehend nach dem Lateralprinzip (rote und grüne Tonnen) betonnt.
- In Dänemark kennt man **nicht** das generelle Vorrecht der durchgehenden Schifffahrt, die dem betonnten Fahrwasserverlauf folgt.



Die zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord sah nach Beratungen mit Lotsen, der WSP und anderen Interessensverbänden nur eine rechtlich saubere Lösung des Problems der einheitlichen Ausweichregeln auf der Flensburger Förde. Sie setzte die Fahrregeln nach der SeeSchStr0 auf der deutschen Seite bis zum Tonnenpär-

chen 13 und 14 außer Kraft. Danach gelten sie wieder bis in den Flensburger Hafen.

Das sollte jeder Skipper und Kapitän wissen, um seine Pflichten als Kurshalter oder Ausweichpflichtiger richtig einschätzen zu können!

Auf der gesamten Flensburger Förde bis zur Tonne 13 und 14 gelten trotz lateraler Betonnung nur die Ausweichregeln nach den internationalen Kollisionsverhütungsregeln. Ab To 13 und 14 hat das Fahrzeug, das dem Fahrwasserverlauf folgt, Vorrang, egal um was für ein Fahrzeug es sich handelt. *Ist so!!!*

Ein Merkblatt dazu kann vom WSPR Flensburg kostenlos bezogen werden. Infos gibt's auch telefonisch unter 0461/484 6306.

Obwohl rote  und grüne  Tonnen ausgelegt sind, gelten auf der gesamten Flensburger Förde nur die Ausweichregeln der KVR. Erst ab Tonne Fl13 und Fl14 beginnt ein Fahrwasser, das das Vorrecht der durchgehenden Schifffahrt gemäß Seeschifffahrtsstraßenordnung begründet.

Achtung: Rund um Holnis kann es eng werden!

Aber die *Gute Seemannschaft* der Freizeitskipper ermöglicht es der Berufsschifffahrt sicherlich die Flensburger Förde problemlos zu befahren.

Bei weiteren Fragen wenden Sie sich bitte an das

Wasserschutzpolizeirevier Flensburg
Schiffbrücke 66
24939 Flensburg

Telefon: 0461 4846310
Fax: 0461-1816390

oder besuchen Sie uns auf unserer Homepage:
www.wasserschutzpolizei.schleswig-holstein.de
www.nv-verlag.de

POB-6/2007

Wassersport & Freizeit



Fahrwassertonnen . . .

. . . und doch kein Fahrwasser!

Verkündung der WSD-Nord über
Ausweichregeln auf der
Flensburger Förde
vom 12. Mai 2007



Eine Information vom
Wasserschutzpolizeirevier Flensburg

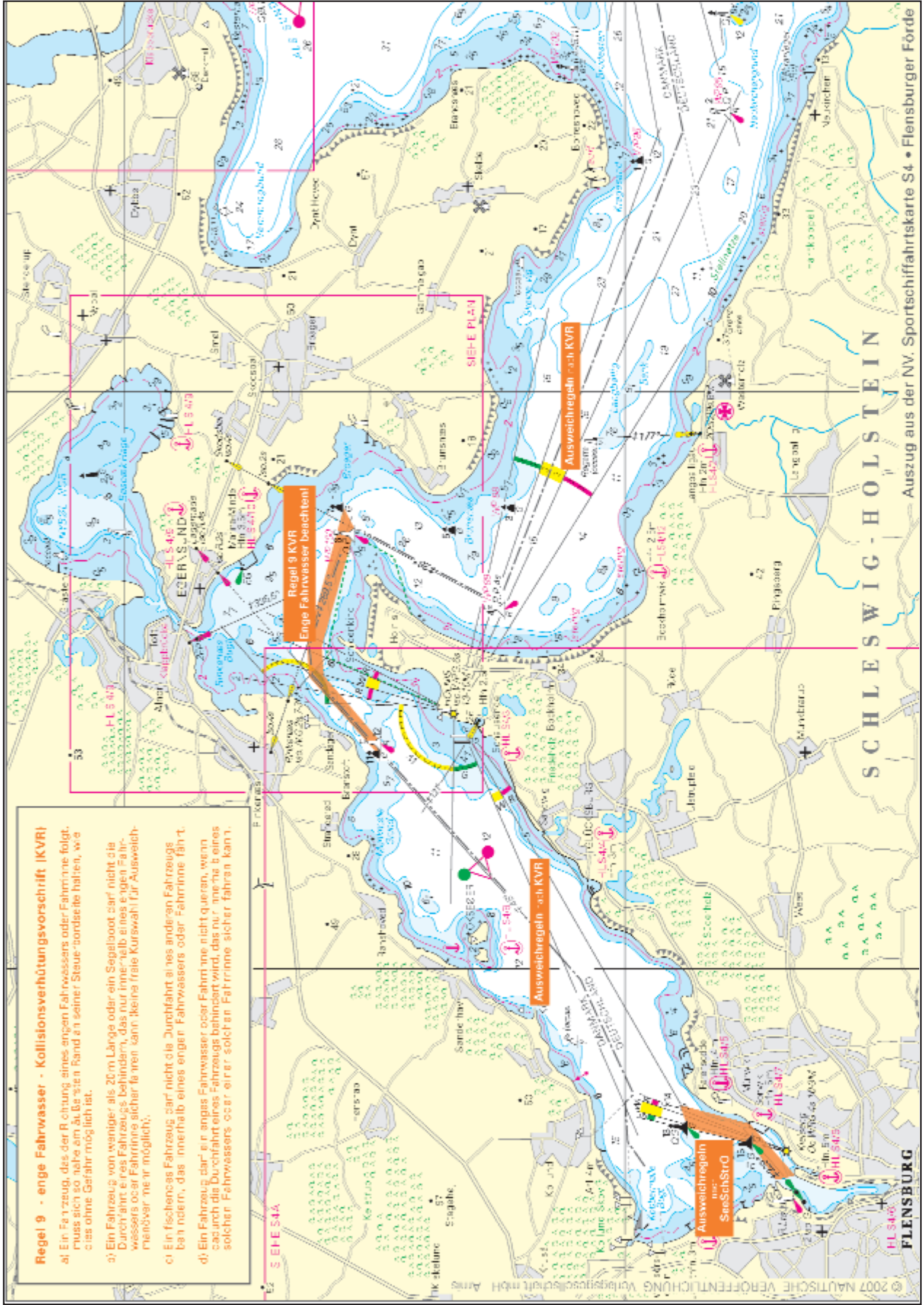


in Zusammenarbeit mit
Nautische Veröffentlichung - Arnis

Wasserschutzpolizei Schleswig - Holstein

Regel 9 - enge Fahrwasser - Kollisionsverhütungsvorschrift (KVR)

- a) Ein Fahrzeug, das der Richtung eines engen Fahrwassers oder Fahrtrinne folgt, muss sich so nahe am äußeren Rand in seiner Steuerbordseite halten, wie dies ohne Gefahr möglich ist.
- b) Ein Fahrzeug von weniger als 20m Länge oder ein Segelboot darf nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder Fahrtrinne sicher fahren kann (keine freie Kurswahl) für Ausweichmanöver nehmen.
- c) Ein fischendes Fahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines anderen Fahrzeuges behindern, das innerhalb eines engen Fahrwassers oder Fahrtrinne fährt.
- d) Ein Fahrzeug darf ein enges Fahrwasser oder Fahrtrinne nicht queren, wenn dadurch die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindert wird, das nur innerhalb eines solchen Fahrwassers oder einer solchen Fahrtrinne sicher fahren kann.



WERFTPROBEFAHRT AUS DER SICHT DES WERFTKAPITÄNS

■ Es ist 07:00 Uhr.

Auf der Brücke des an der Werftpier liegenden Neubaus sammeln sich so langsam die „wichtigen“ Leute.

Der Lotse mit einigen Aspiranten ist schon vor 20 Minuten aus Kiel kommend eingetroffen und macht sich und seine Lotsenanwärter mit der technischen Brückenausrüstung vertraut. Angaben über das Manövrierverhalten, Stopzeiten und -strecken, Drehkreise usw. gibt es noch nicht. Ein Feuerschutzplan und eine Liste mit den Namen der an dieser Probefahrt teilnehmenden Menschen und ihrer Firmen, bzw. ihrer Abteilungen in der Werft, hängen aus. Desgleichen eine Sicherheitsrolle für Feuerbekämpfung, MoB und „verlassen des Schiffes“.

Der Probefahrtskapitän, seine drei Wachoffiziere und der Probefahrtsleiter der Werft erscheinen. Kurz darauf der Schiffsmakler mit zwei Beamten des BGS, heute Bundespolizei, die die Mannschaftsliste checken.

Inzwischen ist die an sich große Brücke voller Menschen: Der Kompensierer, der Betriebsleiter, Mitglieder der Werftdirektion, der Bauaufsicht des Kunden, der Klassifikationsgesellschaften und, und, und.

Ein Elektronik-Ingenieur des Ausrüsters für Radar, Ecdis und Funkanlagen hat inzwischen weitgehend unbemerkt vom allgemeinen Tohuwabohu alle seine Geräte gestartet, der Probefahrtskapitän die Aufgaben seiner Mitstreiter verteilt: Seekarten, Brücken- und Tagebuch klar machen, Ruder und Typhon probieren, Schraube klar melden, wer macht die Sicherheitsbelehrung für die heute 120 laut Liste an Bord befindlichen Personen usw. Nach Auslösung des Generalalarms wird Letztere am Sammelplatz einmal in deutscher, einmal in englischer Sprache von einem der WOs durchgeführt, das Anlegen einer Schwimmweste gezeigt.

Der Kapitän ist auf der Brücke geblieben und begrüßt die beiden schon vor Stunden aus Kiel gekommenen Schlepper KIT-

ZEBERG und HOLTENAU und bittet sie ihre Positionen vor und hinter dem Neubau einzunehmen.

Der Makler bestätigt, dass die WSP über den Beginn der Probefahrt informiert wurde und verabschiedet sich.

Aus dem MKR wird gefragt, ob die Schraube klar ist, dann durchblasen und die „Maschine klar“ gemeldet.

08:00 Uhr.

Es kann losgehen.

„Klar vorne und achtern!“

„Schlepper festmachen“

„Aufkürzen bis auf eine Vor- und Achterleine und Spring.“

Maschine und Strahler werden von der Brücke aus gestartet.

„Alles los.“

Ganz langsam mit 50% Belastung auf Hauptmaschine und Strahler schiebt sich das neue Schiff von der Werftpier ins freie Hafenwasser. Der Lotse übernimmt die Beratung, die Schlepper werden losgeworfen. Einer begleitet den Neubau bis der Lotse von Bord geht.

Das Gedränge auf der Brücke hat sich inzwischen etwas gelegt, die Kombüse hat Kaffee und belegte Brötchen gebracht.

Der Kompensierer bringt den Magnetkompass in Ordnung, indem er während der unterschiedlichen Kurse auf der Förde seine Vergleichsmessungen macht. Bei Ankunft an der Lotsenstation ist seine Deviationstabelle fertig.

Während Lotse, Aspiranten und Kompensierer abgegeben werden liest der Schlepper noch einmal die wahren Tiefgänge ab, dann darf auch er nach Hause.

„Hebel on the Table“ gibt der Probefahrtsleiter an den Kapitän. D.h. „Voll voraus“. Vorher ist besprochen worden, was geplant ist. Außerdem liegt ein Programm für die Probefahrt im Tagebuch.

Beim Hochfahren werden die Alarmer für die Rampen und Seitenpforten geprüft. Bei einer Fahrt über 5 kn müssen sie anspringen, wenn noch etwas geöffnet ist. Die nächsten vier Stunden bis in die Lübecker Bucht soll möglichst ohne Unterbre-

chung mit VV gefahren werden. Währenddessen werden die Hilfsdiesel auf volle Leistung gebracht, zwischendurch immer wieder die Zünddrücke gemessen.

Je nach Windrichtung wird das Schiff nahe der Holsteinischen oder der Mecklenburger Küste gestoppt. Eine bis zwei Stunden wird getrieben, die HM geöffnet und gründlich überprüft. Die entsprechenden Signale werden gesetzt, AIS auf den neuen veränderten Status gebracht.

Dann geht es weiter durch das TSS Cadetrinne Richtung Bornholm, wieder mit voller HM Leistung. Für ein so gut ausgerüstetes Schiff, wie es die modernen Neubauten sind, ist die laufend mit Negativschlagzeilen durch die Presse geisternde Cadetrinne wirklich kein Problem, zumal bei einem Tiefgang von nur 6 m.

Die Brücke ist mit 2 Nautikern besetzt, einer für die Navigation, einer „fährt“ das Schiff. Obgleich Ecdis und mit der Seekarte unterlegtes Radar zur Verfügung stehen, wird nebenher in der herkömmlichen Seekarte gearbeitet, sowohl mit DGPS als auch mit gepeilten Positionen. Zwei Werftmatrosen gehören zu jeder Wache und stehen über WT mit der Brücke in Verbindung.

In den frühen Morgenstunden des nächsten Tages befinden wir uns östlich von Bornholm.

Hier im richtig tiefen Wasser werden alle für die Erstellung der Manövrierunterlagen benötigten Tests gefahren: Z-Manöver, Drehkreise, Williamsen Turn, Stopstrecken und -zeiten aus VV mit RV und aus VV mit Stop Maschine.

Zwei Stunden lang werden Bug- und Heckstrahler mit voller Kraft und nach beiden Seiten geprüft. In ihrem späteren „Leben“ werden sie voraussichtlich nie wieder so lange so stark belastet werden. Eine günstige mindestens 40 sm lange Strecke für die Meilenfahrt mit und gegen Wind mit möglichst tiefem Wasser, um 80 m aber nicht unter 40 m, wird bestimmt. Es dürfen keine Fischer im Wege sein und wenn es geht auch keine anderen Fahrzeuge, die Kursänderungen während der

Meilenfahrt erforderlich machen.

Insgesamt werden 6 „Meilen“ mit unterschiedlichen UPM, aber voller Steigung gefahren.

Danach werden die Propeller auf RV gebracht und das Schiff zehn Minuten lang mit Fahrt über das Heck durch die See gejagt.

Inzwischen zeigt das Echolot 80 m Wassertiefe an. Dort wird erst einmal geankert und während der nächsten drei Stunden die HM gründlich durchgecheckt.

Der Ankerball ist gesetzt, bzw. die Lichterführung geändert, AIS wieder der neuen Situation angepasst. Die Brückenwache kann sich ausruhen.

Nachdem die HM wieder klar gemeldet ist wird der Anker eingehievt, dabei die Hievgeschwindigkeit pro Kettenlänge gemessen. Anschließend der 2. Anker fallen gelassen und wieder hochgeholt.

Während des Checks der HM vor Anker wird ein „Blackout“ inszeniert, nebst probieren der Notbeleuchtung und der Übernahme der wichtigen Verbraucher auf die Notversorgung bis zum Anspringen des Not- und des „Standby“-Diesels und der Übernahme der Versorgung durch diese. In die Ecdis bzw das Radar wird eine Teststrecke mit möglichst scharfen Kurven gezeichnet“. Während des Abfahrens die-

ser Strecke, unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft, ist die Brückenbesatzung besonders gefordert: Es lässt sich dabei kaum vermeiden, dass man anderen Fahrzeugen in die Quere kommt. Natürlich kann man so ein Manöver sofort abbrechen, aber das möchte man nicht so gern, denn irgendwann muss es gemacht werden.

Mit Hilfe von ARPA wird genau geplottet wie und wann man anderen Schiffen zu nahe kommt, vielleicht ausweichpflichtig oder Kurshalter ist.

Jetzt zeigt sich der außerordentliche Vorteil des AIS (Automated Identification System): Man ruft den „Gegner“ mit Namen, oder notfalls mit IMMS-Nummer an, sagt weshalb man hier wie verrückt durch die Gegend kurvt. Meistens genügt es ihn zu beruhigen, zu erklären, dass er ruhig so weiter fahren kann, da man ihm innerhalb der nächsten Minuten aus dem Wege fährt. Manchmal bittet man ihn um eine gewisse Kursänderung. Das klappte bisher immer recht gut.

Vor „AIS“ war das schon erheblich schwieriger.

Nebenher wurden alle möglichen Tests durchgeführt: Geräusch und Vibrationsmessungen in sämtlichen Räumen, General- Feuer- und CO₂-Alarm, mit Prüfung

ob diese wirklich überall gehört werden, Rauchmeldeanlagen, ein „Feuer im Maschinenraum“ wird gelöscht, arbeitet der Frischwassererzeuger zufriedenstellend, funktioniert die Selbststeueranlage, das AIS, die Funkanlage, das Echolot, die Radars, Notruder- und Propellernotbedienung, Anfahrluft ok, etc. etc.

Durch Überlaufen der Ballasttanks wird das Schiff auf vollen Ballasttiefgang gebracht und dann geht es so langsam auf die „Heimreise“.

Nun ist die HM noch einmal gefordert: Insgesamt 10 Stunden „Endurance Run“ mit VV. Während der ersten vier Stunden werden noch allerhand Messungen durchgeführt, die folgenden sechs Stunden sind dann „unbesetzter Maschinenraum“.

Die letzte 00:00 - 06:00 Wache ist für die Brückenwache richtig gemütlich: Das geschäftige Treiben der vielen Prüfer ist beendet, die vielen Interessierten, die noch nichts oder nichts mehr zu tun haben und durch ihre Unterhaltungen für einen dauernden, manchmal lästig lauten Geräuschpegel sorgen, schlafen. – Diese Stunden sind die schönsten der ganzen Probefahrt. Nach drei Tagen machen wir wieder an der Werftpier fest. Manchmal geht es etwas schneller, eher selten dauert eine Probefahrt auch einmal länger...

Die „GLÜCKSBURG“ in ihrem Revier

Neues Streckenboot für das Wasserschutzpolizeirevier Flensburg im Dienst

■ Am 12. August 2007 war es endlich soweit. Zum ersten Mal bekam die „Glücksburg“ heimatliche Gewässer unter ihren Kiel, als sie in die Flensburger Förde einlief. Aber der Reihe nach: Mit Umsetzung eines neuen Bootskonzeptes wurden vom Innenministerium u.a. zwei Streckenboote bei der Firma Fassmer in Motzen an der Weser in Auftrag gegeben.

Nach Fertigstellung erfolgte am 09. August 2007 die feierliche Taufe auf der Weser.

Im Anschluss an die Taufzeremonie wurden die Boote „Greif“ (Lübeck) und „Glücksburg“ (Flensburg) von Besatzungen des jeweiligen Revieres an ihre Dienstorte überführt.

Die Fahrt ging über die Weser bis in die Nordsee hinein, wo sich die Boote erstmals den widrigen Wetterverhältnissen der Küsten stellen mussten.

Bei nordwestlichen Winden und entsprechenden Wellen ging es langsam in Richtung Elbmündung.

Hier zeigte sich ein gutes Seegangsverhalten durch die Entwicklung und Konstruktion der Boote, die auf ein umfangreiches Know How der Fassmer-Werft zurückzuführen ist, dass aus vielen vergleichbaren Booten für andere Küstenländer resultiert. Die ersten Erlebnisse in der rauen See überstanden die Boote schadlos und erreichten über die Elbe den Nord-Ostsee-Kanal, wo ein erster Zwischenstopp eingelegt wurde.

Auf dem Kanal ergaben sich keinerlei Probleme und in Rendsburg wurden wir an der Schiffbegrüßungsanlage standesgemäß mit der Nationalhymne empfangen. Unter Einhaltung der Geschwindigkeits-



beschränkung erreichten wir nach achtstündiger Kanalfahrt die Schleusen von Kiel-Holtenau. Dort entschlossen wir uns, einen weiteren Stopp einzulegen.

Am nächsten Tag trennte sich der bis dato gemeinsam zurückgelegte Weg der „Greif“ und der „Glücksburg“.

Während die „Greif“ nun in südliche Richtung nach Lübeck aufbrach, fuhren wir mit der „Glücksburg“ nach Norden in Richtung Flensburg.

Am Mittag des 12. August näherte sich die „Glücksburg“ dann erstmals der namensgebenden Stadt Glücksburg an der Flensburger Förde. Die Fahrt führte dann weiter bis nach Flensburg, wo sie an einem Pensionär vorbeiführte.

Es handelt sich dabei um die „Kieper“ und damit um den Vorgänger der „Glücksburg“ beim Flensburger WSP-Revier. Die „Kieper“ liegt derzeit noch im Marinehafen Flensburg und wartet auf eine weitere Verwendung nach ihrer Pensionierung.

Mittlerweile hat sich die „Glücksburg“ in ihrem Revier eingelebt und man hat sich an deren Anblick auf der Förde gewöhnt. Mit dem 18 m langen Neubau hat der Fortschritt auch bei der WSP Einzug gehalten. Ausgerüstet mit zwei modernsten MAN Dieselmotoren mit Festpropeller ist der Neubau nicht nur schneller als der Vor-

gänger, sondern lässt sich auch wirtschaftlicher betreiben, weil die elektronisch geregelten Motoren sparsamer sind.

Bei der Bebungung hat die altbekannte Tankpistole ausgedient. Über einen nunmehr festen Anschluss mit automatischer Abschaltung wird dafür gesorgt, dass es nicht zu einem Überläufer bei der Betankung des Bootes kommen kann.

Mit den insgesamt 4.000 Liter Kraftstoff fassenden Tanks hat die „Glücksburg“ eine Reichweite von ca. 700 Seemeilen, die sich bei moderater Fahrweise noch steigern lässt.

Die modernsten Funk-, Navigations- und Kommunikationsanlagen lassen keine Wünsche übrig. Selbst ein Satellitentelefon ist an Bord, für den Fall, dass abseits der Küsten kein GSM-Empfang mehr möglich ist.

Vervollständigt wird die Ausrüstung nunmehr mit einem Computerarbeitsplatz, von dem sich sämtliche polizeilichen Recherchen und Abfragen direkt von See aus realisieren lassen.

Mit einem Tiefgang von 1,20 Metern hat das Boot ein für das Einsatzgebiet notwendiges gutes Flachwasserverhalten.

Die „Glücksburg“ mit ihren 4-Mann Besatzung wird regelmäßig für die Erfüllung der wasserschutzpolizeilichen Aufgaben auf der Flensburger Förde sowie im gesamten Zuständigkeitsbereich des Flensburger Reviers bis nach Eckernförde eingesetzt.

Die Einsatzmöglichkeiten werden durch das ständig an Bord mitgeführte Schlauchboot erweitert. Im Normalbetrieb besteht die Besatzung hierbei aus zwei Personen. Für längere Einsatz- und Streifentage sind im vorderen Bereich des Einrichtungsdecks zwei Schlaf- bzw. Ruheräume integriert, die jeweils zwei Kojen beinhalten. Hierbei handelt es sich lediglich um einfache Ruhemöglichkeiten, die sich nicht mit dem Komfort von Hotelsuiten vergleichen lassen.

In diesem Bereich wird der Grundgedanke des Bootes deutlich, das ja ein Einsatzmittel und kein Wohnschiff sein soll.

Der Neubau führte innerhalb der Belegschaft zu einem deutlichen Motivationschub. Die Freude an diesem modernen Einsatzmittel lässt die durchaus häufig aufgetretenen Ausfälle des Vorgängers durch technische Mängel vergessen.

Neben den vielen technischen Neuerungen bleibt jedoch eines beim Alten: Die

anspruchsvolle und abwechslungsreiche Arbeit wird von den Beamten noch immer selbst erledigt.

Technische Daten „Greif“ und „Glücksburg“

Baujahr	2007
Länge	18,00 m
Breite	4,95 m
Tiefgang	1,20 m
Verdrängung	28 to
Leistung	2 x 463 kw



SCHIFFE VERSENKEN oder TARNEN UND TÄUSCHEN

Dies ist ein Funkdialog zwischen Galiziern und Amerikanern. Aufgenommen wurde er von der Frequenz des „Spanischen Maritimen Notrufs“ Canal 106, an der galizischen Küste „Costa de Finisterre“.

Stattgefunden hat er am 16. Oktober 1997, aber erst im Frühjahr 2005 wurde er von den spanischen Militärbehörden zur Veröffentlichung freigegeben.

■ **Galizier:** *(Geräusche im Hintergrund)*
„Hier spricht A 853 zu Ihnen, bitte ändern Sie Ihren Kurs um 15 Grad nach Süden, um eine Kollision zu vermeiden. Sie fahren direkt auf uns zu, Entfernung 25 nautische Meilen.“

Amerikaner: *(Geräusche im Hintergrund)*
„Wir raten Ihnen, Ihren Kurs um 15 Grad nach Norden zu ändern, um eine Kollision zu vermeiden.“

Galizier:
„Negative Antwort. Wir wiederholen: Ändern Sie Ihren Kurs um 15 Grad nach Süden, um eine Kollision zu vermeiden.“

Amerikaner: *(eine andere amerikanische Stimme)*

„Hier spricht der Kapitän eines Schiffes der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika. Wir beharren darauf: Ändern Sie sofort Ihren Kurs um 15 Grad nach Norden, um eine Kollision zu vermeiden.“

Galizier:
„Dies sehen wir weder als machbar noch erforderlich an, wir empfehlen Ihnen, Ihren Kurs um 15 Grad nach Süden zu ändern, um eine Kollision zu vermeiden.“

Amerikaner: *(stark erregter Befehlston)*
„Hier spricht der Kapitän Richard James Howard, Kommandant des Flugzeugträgers USS LINCOLN von der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika, das zweitgrößte Kriegsschiff der Nordamerikanischen Flotte. Uns begleiten zwei Panzerkreuzer, sechs Zerstörer, vier U-Boote und mehrere Schiffe, die uns jederzeit unterstützen können.

Wir sind in Kursrichtung Persischer Golf, um dort ein Militärmanöver vorzubereiten und im Hinblick auf eine Offensive des Irak auch durchzuführen.

Ich befehle Ihnen, Ihren Kurs um 15 Grad nach Norden zu ändern!!

Sollten Sie sich nicht daran halten, so sehen wir uns gezwungen, die Schritte einzuleiten, die notwendig sind, um die Sicherheit dieses Flugzeugträgers und auch die der militärischen Streitmacht zu garantieren. Sie sind Mitglied eines alliierten Staates, Mitglied der Nato und somit dieser militärischen Streitmacht...

Bitte gehorchen Sie unverzüglich und gehen Sie uns aus dem Weg!“

Galizier:
„Hier spricht Juan Manuel Salas Alcantara. Wir sind zwei Personen. Uns begleiten unser Hund, unser Essen, zwei Bier und ein Mann von den Kanaren, der gerade schläft.

Wir haben die Unterstützung der Sender Caden a Dial von la Coruna und Kanal 106 als Maritimer Notruf. Wir fahren nirgendwohin, da wir mit Ihnen vom Festland aus reden.

Wir befinden uns im Leuchtturm A-85 Finisterra an der

Küste von Galizien. Wir haben keine Scheißahnung, welche Stelle wir im Ranking der spanischen Leuchttürme einnehmen. Und Sie können die Schritte einleiten, die Sie für notwendig halten, und auf die Sie geil sind, um die Sicherheit Ihres Scheiß-Flugzeugträgers zu garantieren, zumal er gleich an den Küstenfelsen Galiziens zerschellen wird, und aus diesem Grund müssen wir darauf beharren und möchten es Ihnen nochmals ans Herz legen, das es das Beste, das Gesundeste und das Klügste für Sie und Ihre Leute ist, Ihren Kurs um 15 Grad nach Süden zu ändern, um eine Kollision zu vermeiden.“

No comment...!





www.VDPolizei.de

VIELEN DANK!

Liebe Inserenten!

Mit der Beteiligung in der Broschüre anlässlich unserer Dokumentation „Wasserschutzpolizei und Schifffahrt“ haben Sie uns sehr geholfen. Wir danken Ihnen dafür sehr herzlich!

Liebe Leser!

Alle Inserate dieser Broschüre verdienen Ihre Aufmerksamkeit. Bitte berücksichtigen Sie diese Unternehmen bevorzugt bei Ihrer nächsten Disposition.

Ihre

Gewerkschaft der Polizei
Landesbezirk Schleswig-Holstein