

## **Kann man ein Boot ohne GPS steuern?**

Kurzreferat vor dem versammelten Prüferkader im Rahmen der WSVO-Prüfertagung am 28.11.2012  
B. Kotnig, Graz

Zusätzlich zu der Abschaffung der FB3-Praxisprüfung wird im Rahmen des „neuen“ Prüfungswesens unter dem Vorwand von „Entrümpelung“ schädlicher Komfort in größerem Umfang forciert, was zur weiteren Reduktion der Ausbildungsqualität führt.

Kann man ein Boot ohne GPS steuern?

Oder eine andere Frage:

Wie lang braucht man, einem halbwegs routinierten Navigator, der die terrestrische Navigation einigermaßen kennt, der auch unter schwierigeren Bedingungen terrestrisch eine Position findet, zu erklären, was man mit einem GPS macht, wie man ihn nutzen kann?

5 Minuten?

Und wie lang braucht man, einem Bootfahrer – oder einem Autofahrer -, der bisher brav GPS-Daten abgelesen hat, die terrestrische Navigation beizubringen?

3 Tage? 3 Wochen?

Und in diesem Ausmaß sollte der GPS in unseren Kursen, in unseren Prüfungen vorkommen. Die eigentliche Frage ist heute:

Kann man mit GPS überhaupt noch steuern, noch navigieren?

Wenn ein Neueinsteiger sich das Übungsbeispiel KBS 329 anschaut, was muss er dann denken?

---> KBS 291

In diesem Kartenbeispiel wird vielfach auf GPS-Positionen referenziert, auch in Fällen, wo dies völlig unnötig und auch unpraktikabel ist.

Oder lassen Sie uns einen anderen Fall betrachten:

Wie lang braucht ein Segler, der mit richtigen Segeln vernünftig umgehen kann, der schon Vorsegel gewechselt hat, der Großsegel gerefft hat, wie lang braucht er, um das Einrollen zu lernen? Was muss man ihm beibringen?

Nichts, er macht das einfach.

Aber wie ist es umgekehrt? Jemand, der das Einrollen gewöhnt ist, kann der dann automatisch Reffs einbinden? Kann er Vorsegel wechseln? Kann er überhaupt entscheiden, welche Segelgröße zu wählen ist, bevor ihm das Boot aufschießt?

Dieser schädliche Komfort verhindert das Lernen. Die wesentliche seemännische Eigenschaft ist ja, vor dem Eintreten eines Problems die richtige Segelgröße zu wählen, sich für das richtige Vorsegel zu entscheiden. Die Praxis ist heute aber: Fahren wir, und wenn's nicht geht, dann rollen wir halt ein.

Die Praxis ist: Fahren wir halt, wohin wir kommen, und dann lesen wir einfach ab, wo wir sind. Und dieser schädliche Komfort verhindert, dass ein Gefühl für das Boot entsteht, dass der Navigator

ständig damit beschäftigt ist, den Weg, die Bewegung des Boots zu beobachten und zu beurteilen. Ich sage, heute kann man das „Navigieren“ eigentlich nicht mehr lernen.

Und genau das ist es, was uns bei den Prüfungen eben präsentiert wird: Kandidaten, die „nichts“ können, die aber sehr oft begeistert sind von der Sache, denen rundherum präsentiert wird, dass so, wie sie es machen, ja eh alles in Ordnung ist.

Ja, und dann stehen Sie als Prüfer vor dem armen Getäuschten, der wahrscheinlich versucht hat, das Beste zu erreichen, der aber auf der falschen Fährte war – unschuldig, muss man sagen.

Ihn jetzt durchfallen zu lassen – was rechtlich vermutlich richtig wäre - das ist menschlich, das ist moralisch nicht in Ordnung, und das spüren die meisten Prüfer. Hier ist der Mangel: Es kommen nicht alle durch, weil die Prüfer „schwach“ sind, sie kommen durch, weil der Prüfer spürt, dass hier Ungerechtigkeit passiert, dass das System schuld ist, dass die Vorbereitung schuld ist, nicht der Kandidat.

Und hier sind wir jetzt beim zentralen Problem angelangt:

Ich kann von jemandem, der den Jachttourismus in Kroatien gelernt hat, einfach nicht verlangen, dass er nach 500 Meilen etwas kann. Andererseits ist aber auch klar, dass jemand mit diesen Voraussetzungen eher nicht geeignet ist, ein Boot unter schlechten Bedingungen in einem rauen Revier zu führen. Was wir brauchen, ist eine Abstufung, einen Schein für Jachttouristen, und einen Schein für Segler. Und die Leute müssen wissen, dass es einen Unterschied gibt.

Wenn Sie sich zurückerinnern, wie es vor 25, 30, 35 Jahren war:

Da hat es eine B-Scheinprüfung gegeben, und nach weiteren 700 Meilen ist dieser B-Schein „erweitert“ worden. Aber jetzt war natürlich die Frage: Welche Art von Prüfung hat der Kandidat zu absolvieren? Die Basisprüfung oder die „erweiterte“ Prüfung?

Anfangs war das überhaupt kein Problem: Praktisch alle Kandidaten waren in ihren Herzen Segler, schon vor dem Kurs, erst recht dann, bei der Prüfung. Aber dann hat sich die Struktur geändert: Es sind die Jachttouristen gekommen, und die waren eben keine Segler, und sie sind es auch nicht nach weiteren 700 Meilen geworden. Jetzt ist dann die Unterscheidung aber schon relevant geworden, und die Entwicklung, die schädliche Entwicklung war damals so formuliert:

Wir dürfen die Prüfung nicht zu schwer machen, nicht so schwer, dass alle einen jugoslawischen Sportbootführerschein machen; jeder Österreicher hat Anspruch auf einen österreichischen Schein! Was übersehen wurde ist natürlich, dass der Österreicher mit dem jugoslawischen Sportbootschein praktisch nicht in andere Reviere gekommen ist, mit dem B-Schein aber doch.

In Wahrheit wurde dann das B-Schein-Niveau von Segeln auf Jachttourismus gedrückt, gut für Umsatz und Jachttourismus, aber schlecht für die Segler. Und die Lösung für dieses Problem war eigentlich klar: Es muss streng zwischen Scheinen – und Prüfungen – für Segler und für Jachttouristen unterschieden werden. Mit der einheitlichen Prüfung und der automatischen Aufrückung ist es nicht zu machen.

Ich habe mich um diese Sache dann sehr bemüht, und ich habe sowohl in Schmied-Siegel als auch in Jäger Partner im ÖSV-Prüfungswesen gehabt, die diese Ideen unterstützt haben, mit dem Erfolg, dass hier die Aufrückung gefallen ist, dass FB2 und FB3 getrennt waren - wie es ja seit 1981 im Seeschiffahrtsgesetz eigentlich ganz klar definiert war. Ja, das war nun ein völlig neuer Aspekt: Ein Kandidat, der zur FB3-Prüfung angetreten ist, der von sich aus gesagt hat: „Ich kann es, ja, ich

beherrsche es, ich habe ausreichend Erfahrung, ein Boot unter Kontrolle zu halten!“, den kann man – ohne Ungerechtigkeit, ohne moralische Bedenken prüfen und – wenn er nicht entspricht – auch negativ bewerten.

Leider, die Prüfer haben es nicht verstanden, oder sie wollten nicht. Und jetzt – wo eine wunderbare Möglichkeit zur Sanierung dieser Probleme bestanden hätte – sind wir zurückgefallen in ein System, das mit Jachttouristen nicht funktionieren kann.

Es wird aus einem Jachttouristen kein Segler, auch wenn er als Skipper in Kroatien von Marina zu Marina fährt. Und wenn jemand Segler ist, dann verträgt er auch eine entsprechende Ausbildung und eine entsprechende Prüfung, ohne GPS, ohne Windlupe, mit richtigen Segeln.

Und an dieser Ausbildung, eigentlich an der Einstellung liegt es, hier scheiden sich die Geister. Sie alle spüren diese Problematik, implizit oder explizit, jeder von Ihnen war mit dieser Schwierigkeit schon befasst. Auch die Ersteller von Prüfungs-, von Lernzielen, spüren diese Probleme, und sie äußern sich dann in den Prüfungsfragen, in den Kartenaufgaben, in den geforderten Praxisnachweisen, die immer aufwendiger und komplizierter werden. Aber ein Jachttourist wird nicht automatisch Segler, nur weil er ein Mal im Solent war. Und das ständige Hinzufügen von irgendwelchen – zum Teil exotischen – Spezialproblemen zum Prüfungsstoff führt nicht zu einer Änderung der Einstellung, nicht zu einer Entwicklung tieferen Verständnisses, besserer Seemannschaft. Aber sie erschwert die Basisausbildung, denn das Behandeln dieser Spezialprobleme wird so viel, dass für den essentiellen Basisstoff zu wenig Zeit bleibt.

Jetzt, zuletzt, kommt aber die entscheidende Frage, eine Frage an die Väter der Prüfungsordnungen:

Wie ist ein Kandidat in der Praxis zu prüfen?

So, als wäre und bliebe er Jachttourist? Dann ist aber das Aufrücken auf FB3 eigentlich nicht gerechtfertigt.

Oder so, als wäre er bereits routiniert und in der Lage, ein Boot unter schwierigen Bedingungen unter Kontrolle zu halten?

Dann wird man entweder den Großteil der Kandidaten enttäuschen müssen, oder man arbeitet nach dem Motto: Fast alle kommen durch.

bk 28.11.2012