

Welcher Kurs ist der richtige - zum Segeln?

Überlegungen in Form eines Dialogs zu Aufbau, Lernzielen, Stoffumfang und Prüfungswesen nach dem Seeschiffahrtsgesetz idF 2012

B. Kotnig, November 2013

Gibt es einfachere Wege zum Schein? Ja.

Frage: Warum wird nach 32 Jahren Seeschiffahrtsgesetz diskutiert, als würde das Prüfungssystem neu erfunden?

Durch die Änderungen im Prüfungswesen 2012 wird das ganze Ausbildungssystem wesentlich beeinflusst - und leider auch behindert. Und es war immer so: Kaum kommt ein neuer Referent ans Ruder, wird alles Alte weggeworfen, neue Ziele, neue Beispiele, neue Karten, neue Formulare müssen her. Aber Navigation und Seemannschaft werden nicht neu erfunden, und man kann eben fast nichts wegwerfen.

Frage: Was ist der Unterschied zwischen FB2 und FB3? Was sind die Lernziele?

Das Hauptproblem ist, dass FB2 im Prüfungswesen ein reiner "ADRIA"-Schein geworden ist. Aber man kann damit laut Definition auch im Englischen Kanal fahren, deshalb ist für mich eine Ausbildung zu den FB2-Lernzielen völlig unzureichend.

Meine Kurse waren IMMER (seit 1980) FB3. Und dann hat sich der Kandidat zu einer Prüfung, eben FB2 oder FB3, angemeldet.

Heute ist das ganz schwer zu organisieren, aber ich mache nur EINEN Kurs, FB3 Lernziele + alles, was mir wichtig erscheint. Es ist der Kurs "zum Segeln" und nicht zum Wassercampen in der Adria.

Frage: Ist der Aufwand dann nicht viel zu groß? Man lernt Dinge die man nicht braucht!

Zum Schein gibt es einfachere Wege als über meinen Kurs.

Aber - man braucht sie vielleicht für die FB2-Prüfung nicht, zum Segeln schon!

Die Kartenbeispiele FB3 mache ich aber bevorzugt mit den FB3-Kandidaten. Daneben sind die FB3-Kriterien die Gezeitenberechnung nach ATT und das Radar-Plotten mit ausweichen; außerdem eine gewisse Vertrautheit mit dem Reeds-Almanac.

Der Kurs dauert bei mir im Normalfall 90 - 100 Stunden, plus nochmals ca. 30 - 40 Stunden zum Üben zuhause. Ich mache auch einen „komprimierten“ USI-Kurs, für Studenten, die im Lernen sind und tagsüber Zeit haben zum Mitarbeiten; außerdem ist der A-Schein Voraussetzung, damit spare ich mir einiges an Segeltheorie. Dieser Kurs dauert 60 Stunden.

Frage: Wie bringt man die umfangreiche Menge Stoff an den Mann?

Das Wichtigste ist, dass die Teilnehmer Motivation haben, und die nicht verloren geht. Ich beginne immer mit der Navigation, weil dieses Denken als "Navigator" gewöhnungsbedürftig ist. Zentraler Punkt in meiner Navigation ist die GANZ KLARE Unterscheidung zwischen der Rechnung aus dem Kompass (bei mir "Blauer" Rechenturm) und der Rechnung aus der Karte (bei mir "Roter" Rechenturm). Ein "verkehrtes" Rechnen, "von unten hinauf", schadet dem Verständnis und behindert die ersten Schritte in die Navigation gewaltig; es ist bei mir verboten. Wir rechnen GRUNDSÄTZLICH auf halbe Grad, dabei wird linear interpoliert. Außerdem versuche ich bei den Teilnehmern dafür Verständnis zu erwecken, dass die Verwendung von GPS für die Entwicklung eines "navigatorischen Gespürs" äußerst schädlich ist und dies in den meisten Fällen sogar vollständig verhindert. Zur echten "Seemannschaft" gehört auch der Verzicht auf schädlichen Komfort: GPS, Ruderautomat, Rollsegel, Windlupe, ...

Nach dem Kapitel der "lustigen" Navigation in der Seekarte kommen dann die harten Brocken Gezeitenberechnung und Radar-Plotten. Alle anderen Kapitel - bis vielleicht auf das Wetter - sind Lernstoff; dazu gibt es ein umfangreiches Skriptum (ca. 300 Seiten), das alle Themen umfasst. Arbeitsblätter und „Hausübungen“ (samt Ergebnissen) liefere ich über Internet (ftp) an die Teilnehmer.

Frage: Es hat nicht jeder jeden Tag Zeit. Kann man dann den Stoff, den Kurs bewältigen?

Es lässt sich alles nachlernen, und ich unterstütze das auch, soweit ich kann. Allerdings ist meine Erfahrung, dass das Versäumen der ersten Navigationsvorträge nur sehr schwer aufzuholen ist.

Frage: Es gibt jetzt ja mehrere Prüfungsorganisationen, die auch verschiedene "Standards" vorgeben. Wer ist Prüfer bei den Kursen?

Nach langen Jahren von Ausbildungs- und Prüfungstätigkeit - ich habe dem ÖSV viele Beispiele und Fragenkataloge geliefert, die allererste sinnvolle Prüfungsordnung ist auf Basis der von mir für den MSVÖ 1994 definierten entstanden (quasi abgeschrieben, mit meinem Einverständnis) - bin ich vom ÖSV als persona non grata abserviert worden, eine gemeinsame Aktion eines Präsidenten und eines Prüfungsreferenten, den ich "jahrzehntelang" kannte; letztendlich hat das dann zum großen Krach geführt, und zur neuen Struktur mit jetzt 9(?) Prüfungsorganisationen (war nicht mein Wunsch, ich hatte andere Pläne, die aber rundherum unterlaufen wurden).

Die WSVÖ braucht das Geld aus dem Prüfungswesen nicht in dem Ausmaß wie andere Prüfungsorganisationen. Hier ist das Ziel, den Mitgliedsschulen ein ordentliches Prüfungssystem zu bieten, das der wichtigster Willkür von Einzelpersonen entzogen ist und das langfristig Bestand und sachliche Kontinuität hat. Das ist mE. bei keiner der anderen Prüfungsorganisationen gegeben. Deshalb ist die WSVÖ mein Partner.

Jetzt hat sich der ÖSV ganz eng an die Vorgaben der WSVÖ angelehnt: gleiche Prüfungsordnung, gleiche Ziele, Aufgaben und Beispiele, (fast) gleicher Prüferkader und - ganz wichtig - gegenseitige Anerkennung der Teilprüfungen.

Frage: Was soll dann letztendlich herauskommen?

Da der Kurs die elementare Ausbildung zum Ziel hat, aber auch (Betonung liegt bei mir auf "auch") die Prüfung positiv erledigt werden soll, ergibt sich ein Spagat, der nicht einfach zu bewältigen ist.

Einerseits müssen alle "Prüfungserfordernisse" erfüllt werden - darunter Dinge, die nur als "wenig relevant" eingestuft werden können; andererseits muss ich alles, was mir in nun 36 Jahren Ausbildungstätigkeit (und 40 Jahren segeln) notwendig oder wichtig erschienen ist, auch an den Mann bringen.

Jedenfalls gehört zum Kurs eine gewisse Vorbereitung und Einstimmung auf die zu erwartenden Prüfungsfragen und -beispiele. Deshalb ist es auch wichtig, im vorhinein zu wissen, woher Prüfungsbeispiele und Prüfer kommen.

Ja, und die Prüfungsbeispiele und Fragen sind nicht die leichtesten; aber das gehört eben dazu.

Frage: Hat es einen Sinn, den Kurs ohne praktische Erfahrung zu beginnen?

Ja, absolut. „Praktische Erfahrung“, das Um und Auf im Seemannswesen, ist bei uns jetzt nur noch ein Schlagwort. „Gute“ praktische Erfahrung ist unbezahlbar und sie erleichtert das Verstehen und das Lernen ungemein. Andererseits kann man „Erfahrung“ schnell oder langsam, leicht oder schwer machen; und eine solide theoretische Basis vervielfacht den Nutzen der „Erfahrung“.

Aber es gibt auch „schlechte“ praktische Erfahrung; und zu viele Badetörns in der Adria können den Lernfortschritt sehr behindern.

Frage: Wäre es nicht sinnvoll, einen schnellen Einstieg zu machen und dann, wenn schon Routine da ist, diesen komplizierten Kurs anzugehen?

Grundsätzlich ist gegen diesen Weg nichts einzuwenden, außer - dass es dann vielleicht nie dazu kommt. Selten, aber es gibt die Fälle, wo sich Teilnehmer für einen einfachen Kurs entscheiden, kaum was lernen, und dann damit doch nicht zufrieden sind. Wenn jemand in dieser Situation kommt, dann ist er herzlich willkommen (und zahlt nur die halbe Kursgebühr).