

Pamphlet zum Versuch einer Rettung des Prüfungswesens

Was läuft falsch im Prüfungswesen?

30.5.2008, B. Kotnig, Graz

Dieser Text ist 2008 entstanden; er ist hier praktisch unverändert wiedergegeben, allerdings in ein anderes (EDV-)Format umgewandelt.

Das Prüfungswesen ist eine wichtige, umfangreiche und heikle Aufgabe im Rahmen des Verbandes. Grundsätzlich ist es sehr begrüßenswert, daß der Verband einen gesetzlichen Auftrag hat, und das soll auch so bleiben. Dazu ist es notwendig, die vom Gesetz vorgegebenen Richtlinien strikt einzuhalten.

Das Seeschiffahrtsgesetz von 1981 regelt ganz klar:

§ 15 (1)

Der Bundesminister ... hat durch Verordnung Vorschriften über die Erlangung von Befähigungsausweisen zur selbständigen Führung von Yachten zu erlassen, insbesondere über

..

3. Durchführung der Prüfung in theoretischer Hinsicht betreffend Gesetzeskunde, Nautik, und Seemannschaft sowie in praktischer Hinsicht betreffend Anwendung der theoretischen Kenntnisse in der Praxis und Schiffsführung

4. Bestellung geeigneter Personen als Prüfungskommissäre aus dem Mitgliederstand des Motorboot-Sportverbandes für Österreich (MSVÖ) bzw. Österreichischen Segelverbandes (ÖSV)

..

§ 15 (2)

Der Bundesminister ... hat aus Gründen der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Kostenersparnis einen vom ... MSVÖ, ÖSV ... ausgestellten Befähigungsausweis gegenüber einem gemäß Abs. 1 ausgestellten Befähigungsausweis als gleichwertig anzusehen, wenn er unter Voraussetzungen erlangt wurde, die den Anforderungen gemäß Abs. 1 Z2 bis 4 entsprechen. ...

Das Gesetz spricht hier eindeutig von der Durchführung von Prüfungen. Damit liegt es in Folge in der Verantwortung der Verbände den Prüfungsumfang und den Prüfungsstoff zu definieren; ein Einfluß auf Art und Umfang der Ausbildung wird nicht definiert.

Wenn der Verband über den vom gesetzlichen Rahmen definierten Umfang hinausgeht und damit dem Kandidaten den Zugang erschwert, so wird der Kandidat von der Behörde den gesetzlich definierten Schein anfordern und erhalten.

Damit folgt auch klar, daß der Verband für seine Scheine definiert was er will, aber jeder Österreicher hat Anspruch auf eine Prüfung nach SeeSchG. Und wenn die Mindestvoraussetzungen nach § 15 (1) nicht erfüllt sind, wird die Anerkennung nicht mehr ausgesprochen werden.

Meines Erachtens kann sich der Verband also im Rahmen eines Prüfungsablaufs (dh. in seinen Prüfungsvorschriften), der schlußendlich zu einem vom Bundesminister ... anerkannten Befähigungsausweis führen soll, nicht über die im Gesetz (und in den Verordnungen) definierten Randbedingungen hinwegsetzen – weder durch Erschwerung noch durch Erleichterung.

Die Beeinflussung der Ausbildung geschieht indirekt durch ein klar definiertes, einheitliches (und faires) Prüfungswesen, und genau das muß durch unsere Arbeit gewährleistet werden. Alle Versuche, die Ausbildung durch direkten Einfluß unter Kontrolle zu bekommen, sind nicht nur gesetzlich nicht gedeckt, sie zielen auch klar auf kommerzielle Vorteile, die aus dem Gesetz nicht herauszulesen sind.

In der Seeschiffahrtsverordnung von 1981 wird weiters verordnet:

§ 205 – Prüfungskommissäre

Der Bundesminister ... hat zur Begutachtung der fachlichen Befähigung von Personen, Jachten selbständig zu führen, einen oder mehrere Prüfungskommissäre als Sachverständige aus dem Mitgliederstand ... des MSVÖ und des ÖSV ... zu bestellen. Die Sachverständigen müssen für diese Begutachtung über eine entsprechende Qualifikation verfügen. ...

Hauptkriterium ist also die „entsprechende Qualifikation“. Hier ist Handlungsbedarf: Eine Gefälligkeitsbestellung ist eindeutig gesetzeswidrig, deshalb muß die Mindestqualifikation auch definiert und bei Prüfern dokumentiert werden.

Hier sind wir auch schon beim zentralen Problem unseres an sich sehr guten Systems: Durch mangelhafte Beurteilung des Kandidaten – sei es durch technische oder durch menschliche Schwächen der Prüfer – entsteht ein ungerechtes Auf und Ab in den Leistungsanforderungen. Dies führt dann wiederum zur ständigen Reduktion des Prüfungsniveaus und weiter zu einer ungesunden Schrumpfung der Ausbildung.

Nach meiner Einschätzung ist ein Großteil der Inhaber österreichischer Befähigungsausweise nicht geeignet, ein Boot unter anspruchsvollen Bedingungen vernünftig und sicher zu führen. Aus vielen Beobachtungen weiß ich, daß die gezeigten Leistungen fast immer „unterdurchschnittlich“ sind, daß kaum jemals ein Manöver, eine Entscheidung wirklich fundiert und gut (ausgeführt) ist.

Grundsätzlich ist meine Meinung also, daß das Prüfungsniveau gehoben, nicht reduziert werden sollte. Nun glaube ich, daß routinierte Segler, Leute mit Erfahrung, die Leistungen der österreichischen Bootfahrer ähnlich beurteilen wie ich; ich erinnere mich nicht je von einem Bootskollegen gehört zu haben, daß die Leistungen der Bootfahrer sehr gut seien, daß wir stolz auf deren Wissen und Erfahrung sein können.

Wieso, frage ich dann, muß wieder reduziert werden und wer betreibt das?

Ich bin nicht der Ansicht, daß jede Ausbildungsstätte darauf Anspruch hat, mit wenig Ausbildungsaufwand jeden Kandidaten garantiert durch die Prüfung zu bringen. Auch bin ich nicht der Ansicht, daß jeder Urlauber einen Bootsführerschein haben muß, nur weil in der Bootstourismusindustrie die prognostizierten Zuwächse eingehalten werden sollen.

Dieser Zwang zum Führerschein, eigentlich fast unabhängig von Können und Wissen, geht ja ganz klar in Richtung „abkassieren“. Wir stehen jetzt vor dem Faktum, daß die Tourismusindustrie für den Bootstouristen, den „Camper“ auf dem Wasser, Scheine verlangt, damit der Umsatz paßt; daß die Qualität zu kurz kommt, spielt dort keine Rolle. Aber müssen wir als Verband da mitmachen, ja sogar Vorreiter sein?

Warum ist für das Prüfungswesen im Verband die Reduzierung des Aufwands (der Qualität) so wichtig, warum müssen wir uns dem kroatischen Bootstouristen-Schein anpassen? Weil wir sonst Prüfungsgebühren verlieren? Es ist nicht die Aufgabe des Prüfungswesens, Geld zu verdienen, es ist die Aufgabe, die ausreichende Qualität der Kandidaten zu überprüfen und zu bestätigen. Es ist nicht Aufgabe des Verbandes, Kandidaten in die Abhängigkeit von kommerziellen Ausbildungsstätten zu drängen, das Absolvieren (eigentlich nur das Abhaken) von zig (teuren) Ausbildungsmodulen vorzuschreiben; unsere Aufgabe ist es, fair und korrekt zu prüfen. Dazu gehört aber vor allem, ungenügende Leistungen auch als ungenügend zu beurteilen. Und solange dies nicht möglich ist, wird das System sich nicht erholen.

Der verzweifelte Versuch Umsatz zu machen führte und führt dazu, daß wir jetzt vor einer relativ großen Gruppe von Jachttouristen stehen, gegen die das Grüppchen der Segler faktisch verschwindet, jedenfalls aber weit ins Hintertreffen gerät. Diese unglückliche Vermischung hat zur Folge, daß unter dem Namen „Jachtsport“ alle Auswüchse dieser Gesamtgruppe verstanden werden, daß die Segler aber dort untergehen.

Es ist sicherlich richtig, daß die Verbände auch den Jachttouristen ein Dach bieten sollten, aber muß das auf Kosten der eigentlichen Segler geschehen, die der Verband ja vertreten sollte? Ich plädiere – wie schon seit Jahren – für die Trennung zwischen Jachttourist und Segler. Wir könnten im Prinzip ganz gut damit leben, daß ein FB2-Schein für die Verwendung im Bereich Jachttourismus ausreicht, FB3 aber wirkliches Segeln voraussetzt.

Allerdings ist diese Sache mit dem FB2 auch wiederum nicht so einfach. Ursprünglich wird in den Marinen zwischen Küstenfahrt und küstennaher Fahrt unterschieden. Dabei geht es im wesentlichen um die unterschiedliche Verantwortung des Schiffsführers, um die Unabhängigkeit des Schiffes/Bootes von der Hilfe von Land. Außerdem ist – in einem Küstenanrainerstaat – diese Küstenfahrt eigentlich die Revierfahrt im Heimatrevier, und hier gelten dann eben eigene, meist einfachere Bedingungen. In diesem Sinne brauchen wir eigentlich einen Führerschein FB2 Revier, dh. eingeschränkt auf das Revier, in dem die Erfahrung gewonnen wurde, in dem die Ausbildung gemacht wurde, für das der Kandidat rechtlich, technisch, navigatorisch ausgebildet wurde. Dieses Revier wäre bei uns zum Beispiel die Adria; die Berechtigung gilt dann eben für die Adria, und dort verzichten wir dann gern auf meterhohe Tidenhübe, auf starke Ströme, auf das Betonungssystem B. In der „weltweiten“ (der weltweit erlaubten) Küstenfahrt darauf zu verzichten halte ich ohnehin für verantwortungslos.

Schweren Herzens habe ich mich in den vergangenen Jahren damit abgefunden, daß der FB2 zum reinen Adria-Schein absackt; jetzt nochmals zu reduzieren ist für mich nicht akzeptabel. Seit ca. 1990 habe ich aktiv an der Formung des Prüfungswesen mitgearbeitet; damit ist auch klar, daß ich im Bereich Stoff und Umfang keine großen Änderungen betreiben möchte. Sicherlich ist für uns eine administrative Vereinfachung wünschenswert; allerdings darf eine erleichterte Administration nicht gleichzeitig bedeuten, der Kandidat bekommt „leicht“ (ohne – wirkliche – Prüfung) sein Patent. Das kann nicht unser Ziel sein, und es ist auch nicht im Sinne des Gesetzes.

Wir müssen aufpassen, daß wir beim (untauglichen) Versuch, den kroatischen Sportbootführerschein für Jachttouristen durch einen österreichischen Schein (FB2?) zu ersetzen, nicht völligen Schiffbruch erleiden. Wir werden die Qualität senken und senken, aber so einfach und bequem (und rechtlich relevant) wie der kroatische Schein wird unserer nicht werden: Qualität weg, aber gewonnen nichts!

Viele Argumente gegen den derzeitigen Stoff sind reine Vorwände, mit denen bestimmte (persönliche oder kommerzielle) Ziele verfolgt werden, die aber in einem unabhängigen Prüfungswesen eines unabhängigen Sport-Verbandes überhaupt keine Rolle spielen dürften. Grundsätzlich wäre zu hinterfragen, was denn der Grund ist, eine Sache (ein Manöver, eine Entscheidung, eine Verhaltensweise, ...) als „richtig“ (dh. im Zuge einer Prüfung als positiv, als bestanden) zu bewerten.

Als Nicht-Küstenstaat haben wir keine offiziellen Richtlinien (obwohl es österreichische Vorschriften gegeben hat, die dann auch in den Nachfolgestaaten gültig geblieben sind). Dies verführt uns jetzt dazu, auf Basis eigener Erfahrung diese Richtlinien – vielleicht auch unabhängig von woanders gültigen Grundsätzen, oft aber aus einseitigen, persönlichen Gründen – selbst zu definieren und immer wieder zu ändern. Hier müssen wir sehr aufpassen: Es ist einfach nicht wahr, daß Fehler und schlechte Angewohnheiten die (in der Adria?) nicht sofort zu Schäden führen, seemännisches Allgemeingut werden, nur weil viele Bootfahrer sie praktizieren. Es ist einfach nicht alles richtig, was nicht sofort zum Schaden führt. Diese Unkultur wuchert bei uns wie Unkraut und es geht soweit, daß seemännisch (früher, woanders) unbestrittene Dinge von Adria-Jachttouristen in Frage gestellt werden – und sie auch noch recht bekommen? Heute ist es für mich so, daß Adria-Meilen schon

fast als Anti-Erfahrung zu bewerten sind, daß solche Meilen unter Umständen die seemännische Ausbildung behindern.

Einige weitverbreitete, meines Erachtens untaugliche Argumente scheinen zunächst stichhaltig; dazu möchte ich hier Stellung nehmen.

Grundsätzlich möchte ich feststellen, daß nicht alles, was als „technischer Fortschritt“ präsentiert wird, wirklich Fortschritt ist. State of the Art ist heute meist die Kunst des Verkaufens. Wenn der Bootsbau sich an unroutinierten Jachttouristen orientiert und unsegelbare Boote ausliefert bedeutet es nicht, daß wir ab nun Jahrhunderte seemännischen Wissens wegwerfen müssen. Klar ist aber auch, daß alle angeblichen „Vereinfachungen“ und Bequemlichkeiten nur dazu dienen, den Umsatz zu erhöhen; der negative Effekt der Verbildung ist für mich offensichtlich.

Es ist nicht wahr, daß man eine Ausbildung für die Verwendung von Rollsegeln braucht, wenn man eine solide Ausbildung mit richtigen Segeln hat. Andererseits fällt aber bei Rollsegeln ein ganz wesentliches Element der Schiffsführung, der Seemannschaft, der Verantwortung weg: Es muß nicht mehr entschieden werden, welches Segel zu setzen ist, ob die Wetterbedingungen später dann den Segelwechsel zu einem Problem werden lassen. Heute ist ganz klar: Wir fahren einfach, und wenn der Druck zu groß wird, rollen wir ein.

Es ist nicht richtig, daß man für die Verwendung von GPS eine „seemännische“ Ausbildung braucht, wenn man Navigation einigermaßen beherrscht. Entscheidend sind hier das Erfassen von geografischen Zusammenhängen, die genaue Kenntnis von Aufbau und Maßstab der Seekarte, das Gefühl für die Bewegung des Bootes, nicht das Ablesen der GPS-Daten. Diese Dinge lernt man aber nicht durch das Ablesen von GPS, sondern nur durch intensive Beschäftigung mit Seekarte, Lineal und Zirkel. Auch wenn GPS eine Erhöhung der Sicherheit bedeutet dürfen wir nicht vergessen, daß seine Verwendung den Durchschnittsskipper von der richtigen Navigation ablenkt, abhält, ihn vom Gerät völlig abhängig macht. Es ist eine Tatsache, das moderne Jachttouristen das Gefühl für das Boot verloren haben. Wenn man immer weiß, wo sich das Boot befindet, braucht man über Strom und Abdrift nicht mehr nachzudenken; wir brauchen keine Deviation und keine Mißweisung, wir wissen ohnehin, wo wir sind. Dies führt auch zu dem sonderbaren Auswuchs, daß das GPS mehr gilt als der Kompaß. Und die Beschäftigung mit überumfangreichen Computer-Menüs, erzeugt von verantwortungslosen Programmierern nach dem Motto „Je mehr Funktionen, desto schwächer die Position des Anwenders bei Reklamationen“ kann maximal in einen Computer-Lehrgang gehören, nicht in die elementare Seemannschaft, der wir uns verbunden fühlen sollten.

Es ist nicht richtig, daß man Dinge der Praxis nicht theoretisch beleuchten und lernen soll oder kann. Im Gegenteil ist das Abstrahieren der Tätigkeiten und Manöver von den dahinter liegenden Prinzipien seit dem Altertum die Basis für Verstehen und Weiterentwicklung gewesen. Warum seemännische Arbeiten und Manöver aus der Theorie verbannt werden sollen wird erst klar, wenn der kommerzielle Aspekt mit betrachtet wird: Durch Verzicht auf Nachdenken wird der Bedarf an praktischer Übung vervielfacht.

Es ist nicht wahr, daß die Verwendung elektronischer Geräte Seemannschaft und Segelei verbessern. Im Gegenteil, das Ablesen von Geräten macht abhängig und verdirbt die Seemannschaft. Die Verwendung von diversen Meßgeräten führt dazu, daß die Kandidaten selbst kein Gefühl, keine Routine im Schätzen mehr entwickeln. Die Verwendung von Windanzeigegeräten ist besonders schädlich und muß im Prüfungsbetrieb unterbleiben. Der Grundsatz „steer by the needle“ gehört in genau in unseren Bereich, von dem die meisten Kandidaten aber meilenweit entfernt sind.

Es ist falsch, wenn wir versuchen, den Ausbildungsumfang zu minimalisieren. Im Falle des Falles ist jede richtige Information hilfreich, uU. notwendig. Man kann Seemannschaft nicht in ein Buch mit wenigen Verhaltensregeln drucken, es gehört weit mehr dazu. Auch die Argumentation zum Verzicht auf Stoff, auf Verfahren, auf Übungen ist fadenscheinig, der Hintergrund durchsichtig: Es ist nicht wahr, daß ein Verfahren, ein Manöver aus dem Stoff gestrichen werden muß/kann, nur weil es von bestimmten Skippern nicht verwendet wird (werden kann). Auch wenn es in der Praxis selten ist, so

kann es doch den navigatorischen, den seemännischen Verstand wesentlich schärfen. Es wäre falsch, darauf zu verzichten und es ist bedenklich, so etwas dann unter dem Deckmäntelchen des „Entstaubens“ zu präsentieren. Die Praxis zeigt, daß in schwierigen Situationen auf See oft nur ein geringer Teil des „Wissenspotentials“ aktiviert werden kann. Weiß man wenig, bleibt dann eben nichts mehr übrig.

In diesen Bereich spielen alle diese Dinge wie Stromnavigation, Versegelungspeilungen, Navigation auf Stahlbooten, Treffpunktaufgaben, Beschäftigung mit Kartenprojektionen, ... Werden diese Dinge aus dem Prüfungskatalog gestrichen, werden sie einem Großteil der Kandidaten nicht mehr präsentiert und dieses (im Lehrsaal oder zu Hause relativ einfach zu gewinnende) Wissen, dieses Verständnis für Navigation, geht den zukünftigen Skippern einfach verloren.

Es ist nicht wahr, daß die Kandidaten nicht entsprechen, weil sie keinen A-Schein haben. Die Gleichheit oder Ähnlichkeit zwischen Jolle und Jacht erschöpfen sich sofort, wenn man versucht, bei stärkerem Wind anzulegen. Es geht hier nicht um die Segelbedienung beim Wenden, nicht um irgendeine Kommandosprache; es geht um die grundsätzliche Entscheidung, wie ein Manöver anzulegen ist, wie die Jacht vorbereitet wird, wie die Crew organisiert wird. Die Verantwortung des Skippers ist ganz anders, die Entscheidungen haben Tragweite, es geht auch um andere Summen. Das Segeln mit Jachten (vielleicht abgesehen vom „Feintrimm“) kann und muß auf Jachten gelernt und geübt werden. Daß es mit heutigem Bootsmaterial im Charterbetrieb in der Adria fast nicht mehr möglich ist, darf nicht dazu führen, daß wir es grundsätzlich aus dem Katalog streichen. Nach meiner Erfahrung gibt es keinen signifikanten Unterschied zwischen Kandidaten mit und ohne A-Schein.

Es ist nicht grundsätzlich wahr, daß das Einsteuern nach Southampton mehr Seemannschaft erfordert als eine Atlantik-Überquerung. Tatsache bleibt, daß im Notfall im Solent relativ rasch geholfen werden kann, mitten am Atlantik aber nicht. Und der Unterschied zwischen Fahrtbereichen liegt vor allem in der Qualität der seemännischen Entscheidungen, in der richtigen Beurteilung von (zukünftigen) Situationen, im Abschätzen von Gefahren. Es ist schon richtig, daß wir eine Atlantiküberquerung nicht prüfen können; das ist aber auch nicht das Ziel. Der Prüfer muß für sich selbst zur Überzeugung kommen, daß der Kandidat mit entsprechender Vorsicht und Übersicht an die seemännischen und navigatorischen Probleme herangeht. Eine oft verwendete Argumentation „Da fahr ich dann halt nicht hin“ ist für mich nicht akzeptabel.

Es gibt bei der gesamten Entwicklung weitere sehr negative Aspekte. Durch die Tendenz zur Vereinfachung, damit quasi zur Verdummung, wird – wie überall – manipulativ der Bedarf an Regulierung gesteuert, erhöht. Wenn immer mehr Bootfahrer immer weniger können, wird über kurz oder lang auch dem Segler eine eigene Entscheidung abgenommen, ja verboten werden. Endziel – und kommerziell sicherlich am einträglichsten – ist eine große Masse von Standard-Konsumenten, die nach detaillierten Vorschriften ihre Abgaben bezahlen; das Segeln wird dann eher, wenn schon nicht verboten, so doch verpönt sein.

Rundherum sehen wir schon, wie die Vorschriften uns einengen, wie die Kosten steigen, was die Versicherungen verlangen; „freies“ Segeln gibt es (in der Adria) nicht mehr. Mit der Reduktion der Einstiegsschwellen unterstützen wir diesen Trend, obwohl das Gegenteil unser Interesse sein sollte.

Zuletzt noch ein Wort zum Prüferkader. Für mich ist es notwendig, daß Prüfer selbst Segler sind, daß sie über die Ausbildung und deren Probleme Bescheid wissen, daß sie den Stoff und die Standards kennen, daß sie nach diesen Informationen Kriterien bilden und fair danach entscheiden. Ich erachte es als problematisch, wenn jemand prüft, der nicht außerhalb des Prüfungswesens regelmäßig segelt, wenn möglich sogar außerhalb des Ausbildungswesens. Prüfer sollten zu einem gewissen Grad in der Ausbildung tätig (gewesen) sein, um Manöver und Verhaltensweisen von Kandidaten rasch und fair beurteilen zu können. Direkte oder indirekte Abhängigkeiten oder Vorteile

sind nicht wünschenswert, aber vielleicht nicht 100 %ig vermeidbar; deshalb sollten Prüfer für sich selbst einen Ehrenkodex aufstellen. Ganz wichtig ist aber: Alle müssen möglichst einheitlich beurteilen (NICHT: prüfen), ganz speziell aber auch negativ, wenn die Leistung nicht entspricht.

Nun noch einige konkrete Anmerkungen:

Grundsätzlich gehen uns Dauer und Ablauf der Ausbildung und Vorbereitung nichts an. Nach meiner Erfahrung ist aber im FB2 ein Umfang von ca. 50 Stunden notwendig.

Ich bin nicht dafür, Ausbildung und Prüfung zu vermischen. Ich halte es für menschlich problematisch, wenn ein Ausbildungsskipper zunächst 3 Tage Ausbildung macht, dann 2 Tage seinen eigenen Erfolg prüft. Den Vergleich mit Schule und Hochschule kann ich hier nicht gelten lassen, da staatliche Ausbilder als Beamte anderen Vorschriften unterliegen und in der Regel wirtschaftlich von den Kandidaten nicht abhängig sein sollten.

Ich glaube nicht, daß unser Ziel unbedingt die weitere Kürzung der Praxisprüfung sein sollte. Jedenfalls ist nach meiner Erfahrung das selbständige Einsteuern in der Nacht ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung des Kandidaten; hier zeigt sich viel mehr als das navigatorische Können, es ist ein bißchen wie eine Kontrolle des seemännischen Könnens als Wachführer.

Ich bin nicht der Ansicht, daß die Prüfungen für FB2 und für FB3 gleich sind. Fast alle mir bekannten FB2 Kandidaten sind sehr weit von dem entfernt, was ich mir unter Segeln mit Jachten vorstelle; andererseits ist es nicht möglich und nicht sinnvoll, alle diese Kandidaten durchfallen zu lassen. Es ist in der Praxis (fast) egal, wie das Boot zur Mole kommt, hier sind nicht die Kriterien. Allerdings muß von jemandem, der Segler ist und mit entsprechender Erfahrung zur Prüfung antritt auch verlangt werden können, daß die Manöver funktionieren. Der entscheidende Unterschied ist, daß der Kandidat den FB2 braucht, weshalb das Prüfungsniveau eher an der unteren Grenze des Vertretbaren sein kann, im FB3 sich aber freiwillig einer höheren Anforderung stellt. Wenn er dann nichts kann ist das fast ein Verschaukeln der Kommission.

Ich bin nicht der Ansicht, daß sich die seemännische Entwicklung durch das (kostenpflichtige) Absolvieren von Seminarreihen geeignet überprüfen läßt. Jedenfalls bin gegen jedes Vorschreiben von Ausbildungswochen, -Kursen, -Törns. Gerade im Vereinsbetrieb (ich erinnere daran, daß der ÖSV ein Verein von Vereinen ist, nicht die verlängerte Hand der kommerziellen Ausbildungsstätten) entwickelt sich seemännische Praxis oft gedeihlicher und besser als im rein kommerziellen Betrieb. Meiner Ansicht nach muß dem ÖSV der Ausbildungsweg – wenn überhaupt – dann schon eher im nichtkommerziellen Vereinsbetrieb am Herzen liegen. Aber abgesehen davon: Das Vorschreiben von Ausbildungs-Modulen ohne die Möglichkeit, geeignet zu prüfen, sieht einfach nach abcashen aus.

Ich bin nicht der Ansicht, daß es der Qualität zuträglich ist, wenn wir die theoretische Prüfung weiter vereinfachen und normieren; bei klar formulierten Fragen und Antworten kann jeder Kandidat, der sich mit dem Stoff beschäftigt hat, die Fragen ohne Verwirrung beantworten. Eine Reduktion auf genau eine richtige Antwort macht das System völlig unselektiv; es ist dann als Prüfungsinstrument wertlos.

Es fände es schade, wenn durch kurzsichtige Entscheidungen aufgrund falscher Kriterien unser Prüfungswesen letztendlich zu einer (weiteren) Abwertung unserer Scheine führte, es wäre auch für den Verband und für die Segelschulen kein Vorteil. Deshalb richte ich an alle Beteiligten die Bitte:

Setzen Sie die Kriterien so an, daß Sie jedem positiv beurteilten Kandidaten Ihr eigenes Boot anvertrauen würden und in Ruhe in Ihrer Koje schlafen könnten.