

Alle Jahre wieder bescheren uns die Funktionäre, Verwaltungs-Schreibtischtäter und Prüfungsfragen-Spezialisten gegen Ende der Winter-Saison-Pause neue Verordnungen, Prüfungsfragen und manchmal auch Scheine. Dies nicht genug, schürt man auch noch die Verunsicherung der Wassersportler und vor allem der zukünftig interessierten – Bootssportler durch unseriöse Meldungen und Veröffentlichungen.

Zum einen - wieder wie gehabt (*siehe auch ... Vertuschung des DMYB vom 6.5.05*) in bunter

Werbebroschüre als vermeintlicher Ausbildungserfolg renommiert, zum anderen wird sogar in der Yacht 3/2006 – als empörter Kritikreport von Seglerseite kaschiert, unseriöse publizistische Meinungsmache im Interesse der Boots- und Charterwirtschaft betrieben.

Der Autor der Yacht sollte vielleicht genauer recherchieren und über besseres Hintergrundwissen verfügen. Es sei denn, was man ja auch unterstellen könnte, dies sei absichtlich so tendenziös geschrieben worden. Dies kann so nicht unkommentiert stehen bleiben. Es wird hier also zuerst einmal Stellung zu diesem Artikel bezogen:

1) Thema Unfallzahlen, Todesopfer und Tendenzen

Die hier behauptete Zahl von nur 2 (?) Todesopfern mehr in 2004, in Verbindung mit anderen Anmerkungen ist falsch, unseriös und absolut irreführend. Bessere Recherche Herr Fritsch !

Hier nun einige Zahlen, die u.a.den Jahresberichten der BSU und anderer Organisationen über **2004** entnommen sind. Deren realitätsnahe Auslegung stellt eine andere Situation über Unfälle, des Sicherheitsverhaltens und des Ausbildungsstandes der Leute dar, die sich bei uns auf dem Wasser bewegen. Und vor allem anders, als uns von der Charter-, Zubehör- und Bootsindustrie glauben gemacht werden soll.

Bei der Aufteilung der Unfälle(**BSU 2004**)auf Schiffstypen waren Frachtschiffe mit fast 45% am häufigsten beteiligt, **danach** folgten die Sportboote mit über **18% !!!**

Wenn man bedenkt, dass auf Berufsschiffen die Chance zu verunglücken entsprechend groß ist,erstaunt doch die verhältnismäßig hohe Zahl bei Sportbooten.

Im Jahre 2003 waren es 106 Seeunfälle nach IMO Code A 849 (BSU 2004)

Im Jahre 2004 waren es 116 Seeunfälle nach IMO Code A 849 (282 Unfälle galten als Bagatellunfälle ?)

*Wobei mit Sicherheit ein großer Teil dieser **Bagatellunfälle** froh sein kann, dass nichts schlimmeres passiert ist. Jedoch dürfte die Art dieser Unfälle aufschlussreich in Bezug auf die Verursacher sein.*

Bei 66 gemeldeten **Verletzten** ist der Anteil der Sportboote mit **22,73 %** als Unfallörtlichkeit der **Zweithöchste !**

Der Anteil der Sportboote bei der Gesamtzahl (398)der gemeldeten Vorkommnisse 2004 wird mit 22,5 % wie folgt beziffert:

Segelboote m. Eigner :	12,32 %	Segelboote vermietet :	1,04 %
Motorboote m.Eigner :	4,80 %	Motorboote vermietet :	1,87 %
Traditionsschiffe	: 2,51 %		

Dies beinhaltet alle Vorkommnisse, die bei der BSU gemeldet wurden. Also auch Berufsschiffe oder Bagatellunfälle etc. So gesehen ist diese Zahl immer noch sehr hoch.

Die BSU hat 2004 schon **frühzeitig festgestellt**, dass die **tödlichen Unfälle** mit Sportbooten **zugenommen haben !** (*siehe auch unser Bericht v. 28.7.05 – Ist Segeln gefährlich?*)

Im Jahre 2003 gemeldete Todesfälle bei Unfällen auf Sportbooten : 6 Personen

Im Jahre **2004** gemeldete **Todesfälle** bei Unfällen auf Sportbooten : **13** Personen (**über 100% mehr !**)

Von insgesamt 21 Todesfällen sind also **62 %** alleine **auf Sportboote** zu rechnen !

Der Rest verteilt sich auf Decksbereich(9,5%), Laderaumbereich(5%), Maschinenbereich(9,5%) und sonstiger Landbereich (14%) etc. der Frachtschiffahrt.

Wenn man die Unfallörtlichkeiten der Frachtschiffahrt betrachtet,wo die Möglichkeiten entsprechend vielfältig sind, ist die Anzahl der Todesfälle auf Sportbooten als sehr hoch anzusehen !

Woher der Autor die für 2005 fallenden Zahlen prognostiziert, ist mir ein Rätsel.

Lediglich am Bodensee sind (laut kurzer Meldung Yacht 4/2006) in der Unfallstatistik der WSP fallende Zahlen in 2005 aufgetaucht. Wobei aber nicht zu erkennen ist, wie viel ernste und wie viel Bagatellfälle dabei sind. Markant hier ist eher, dass die Zahl von **13 Toten** seitens der WSP als **konstant hoch** bezeichnet wird !

Die Verteilung der Unfallarten 2004 auf alle Schiffstypen (wie Frachtschiffe, Berufsfahrzeuge, Traditionsschiffe etc.) sieht –für Sportboote (inkl. Sportangler) - wie folgt aus:

Untergänge :	63,64 %	Wassereintrich :	25%	Kenterung :	37 %	Grundberührung :	35,62 %
Brand/Expl. :	20 %	Maschinen/Ruderausfall :	21 %	Kollision :	10,14 %		

Wie gesagt Unfallanteil (%) an der Gesamtzahl der gemeldeten Schiffe !

Soweit die BSU – Zahlen für 2004. Die Zahlen für das Binnenland oder (viel relevanter) die Zahlen von Versicherungen geben mit Sicherheit noch mehr Aufschluß und werden bei Erhalt (Ich warte noch auf entsprechende Zahlen) noch angeben.

Ansonsten hätten wir da noch die berühmte Dunkelziffer. Bekanntermaßen wird auch auf dem Wasser, ähnlich wie beim Auto, einiges ohne öffentliche Regulierung geklärt. D.h. die wirkliche Schadenzahl, vor allem der Sachschäden, kann wahrscheinlich mit einem Fünftel erhöht werden.

Unfallursachen laut BSU :

1. Keine genügende Praxis (z.B.im MoB – Manöver)
2. Nichttragen von Rettungswesten bzw. Lifebelts
3. Kein Gebrauch von Seenotmitteln (bzw. keine bzw. schlechte Handhabung der Funkeinrichtung u.a. in Bezug auf Positionsangaben, Havariegrund und Hilferuf etc.)
4. Überschätzung der eigenen Qualifikation
5. Keine Sicherheitseinweisung der Personen an Bord
6. Schlechte Reiseplanung

Und nicht zuletzt die **Sicherheitsempfehlung des BSU** :

Die Segelschulen und ausbildenden Segelvereine werden aufgefordert, noch **intensiver** auf die Sicherheitsregeln für Wassersportler hinzuweisen. Bei der konsequenten Einhaltung dieser Regeln (BSH-Broschüre „ Sicherheit im See- und Küstenbereich) sollten Unfälle mit tödlichem Ausgang vermieden werden können.

Die Ausbilder sollten darauf hinweisen, dass das **minimale Wissen über Seemannschaft**, das bei Führerscheinprüfungen abgefragt wird, **nicht die praktische Erfahrung** in schwierigen Seerevieren **ersetzen kann**. Erfahrung kommt bekanntlich von Erfahren. Das heißt, je mehr Seemeilen auf dem Wasser gefahren werden, desto größer ist auch das damit erlernte praktische Wissen.

Den Eignern und Schiffsführern wird empfohlen, im Interesse der eigenen Sicherheit von Schiff und Besatzung, die **Sicherheitsrichtlinien des DSV** über Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten etc. zu **beachten**.

Die dort je nach Fahrtgebiet aufgelistete empfohlene Ausstattung stellt einen **erprobten Standard** dar. Darüber hinaus ist bei der individuellen Törnplanung das Mitführen von zusätzlicher Sicherheitsausrüstung z.B. Rettungsinsel, in Abhängigkeit vom Seegebiet zu überlegen.

Den Schiffsführern wird zur Vermeidung einer Grundberührung **die Beachtung** - von Tiefenlinien und Einhaltung von Fahrwassern in Abhängigkeit von : Tiefgang, Navi-Ausrüstung, Maßstab der benutzten Seekarte, Wetterverhältnisse, Seeverhalten des Boote etc. - **empfohlen**.

Die zu diesem Thema absolut notwendige Erörterung der Ausbildungssituation (vergl. Pisastudie ???) und des gängigen seemännischen Verhaltens (bzw. Nicht-) die auch Rückschlüsse auf Unfälle, Sicherheitsdenken und Charterverhalten ziehen lässt, wird noch erscheinen.

2) Vorwurf des Kassierens bei DSV(Interessenkonflikt ?) und Ausbildern ?

Obwohl ich in der Ausbildung tätig bin, kennt man mich als absoluten Gegner von zu viel Vorschriften, Auflagen, Staatlicher Bevormundung und unnötigen Prüfungstheorien gepaart mit Behördenwillkür. Immer mehr Scheine und immer mehr verordneter, theorielastiger Lehrstoff mit entsprechenden Prüfungen mag ja für manche sogenannte Sportbootschule wirtschaftlich vorteilhaft erscheinen. Dies aber nur, wenn Crashkurse und rein prüfungsrelevante Ausbildung schnelles Geld ermöglichen (Was zugegeben teilweise stattfindet)). Wer es mit der Ausbildung aber ernst nimmt, hat nur mehr Arbeit und Aufwand. Und er kann dies, wenn er überhaupt noch lernwillige Kundschaft haben will auch nicht endlos auf den Preis aufschlagen. Zum Thema Prüfungsgebühren kassieren des DSV wird von mir an anderer Stelle auf meiner Web-Seite geschrieben.

Aber würde der werte Autor Herr Andreas Fritsch zukünftig eventuell einmal darüber grübeln, dass seine Zeitschrift „Die Yacht“ ein Produkt des Delius Klasing Verlages ist ?

*Und dieser Verlag ist der größte Produzent und Herausgeber von Wassersport-Schulbüchern, CD´s & Video´s, Prüfungsbögen, Fragebögen etc etc. also **direkt Umsatzbeteiligt** an allen neuen Verordnungen etc !*

3) Thema Ausrüstung und Sicherheit

a) Signalmittel

Was die Signalmittel an Bord von Charteryachten anbetrifft, sollte Herr Fritsch sich schon entscheiden.

Einerseits sind nach seiner Aussage „Höherwertige Signalmittel“ an Bord jeder Charteryacht, andererseits sind weder Revolver (Signalpistole) etc.... auf Charteryachten üblich ?

Laut Punkt 3 + 5 der Unfallursachen und nach allgemeiner Praxiserfahrung sind die Mehrheit der Chartergäste ohne Pyroschein nicht nur unerfahren, sondern auch sorglos im Umgang mit den Seenotsignalmitteln. Zum großen Teil wissen sie nicht einmal, wo sich diese an Bord befinden. Es ist natürlich immens übertrieben (öffentliche Angstmache wegen Terrorismus ?) aus einem Gebrauchs- und Bedienungskurs für Seenotmittel einen Waffenkunde-Lehrgang zu machen. Alleine wegen der sprachlichen und juristischen Seitensprünge der Prüfungsverordner (siehe Artikel „Ist das notwendig vom 21.9.05“). Grundsatz zur eigenen und der Mitfahrer Sicherheit ist jedoch, dass der Gebrauch der Seenotmittel bekannt und geübt ist. Wer auf See ein Schiff führen will als Skipper (Kapitän, Schiffsführer, Schiffer etc.), der ist verantwortlich für seine und die Sicherheit der Mitfahrer (evtl. Familie ?) und er sollte sich wohl im voraus auch mit Notsituationen etc. befassen. Und das heißt auch Kenntnis der Seenotsignalmittel.

Man gibt zwar erwiesenermaßen viel Geld für Elektronik und Bordentertainment (bis zum TV) aus, hat aber nicht die Zeit und die Kohle für diesen Sicherheitslehrgang ?

Das einige tausend Urlaubssegler noch mal in die Segelschule müssen, halte ich auch für fragwürdig. Schließlich sollte ja nur der Skipper und nicht die gesamte Crew zum Sicherheitskurs. Die Crew soll ja vom Skipper (sofern er selbst Ahnung hat) eingewiesen werden, was ja laut Unfalluntersuchung nicht stattfindet !

Übrigens sind Vergleiche zwischen Führerscheinfreien Binnenrevieren und den See- und Küstenregionen (für die Funk und Seenotsignalmittel installiert werden) im Zusammenhang mit Schnelleinführung der Bootsmieter, als Ersatz für Zertifikate, ja wohl ein Witz. Die Behauptung, dass Neulinge weniger Unfälle machen als Scheininhaber, entbehrt bisher jeder seriösen Zahlenangabe .

Ansonsten sei zu dieser Angstmache und tendenziösen Verunsicherung der Leute noch zu erwähnen:

Viele haben bereits einen Pyroschein. Und der hat natürlich weiter Gültigkeit.

Des weiteren, Herr Fritsch, wäre es angebrachter, die Menge der Verunsicherten darauf hinzuweisen, dass momentan keine Prüfungen zu den neuen Bedingungen stattfinden. Anscheinend sind sich Bund und Länder nicht einig (wie üblich), wer was verordnen bzw. prüfen soll.

b) Funkscheine

Bei den meisten Eigneryachten ist das wohl kein Problem, da der Eigner der Skipper und der Bediener des Funkgerätes ist.

Ansonsten ist es klar. Der Skipper trägt die Verantwortung für Schiff und Crew und hat somit die Entscheidungskompetenz für alle nautischen Belange. Das heißt auch für den Seefunk.

Man muß doch bereits froh sein, dass die völlig hirnrissige Kopplung von speziellen Funkscheinen an entsprechende Skipperscheine nicht mehr zu stande kommt. Über die Unterteilungen der einzelnen Funkscheine kann man seine eigene Meinung haben. Aber es mindert nicht die Notwendigkeit von Funkeinrichtung – vor allem gegenüber den vermeintlich sicheren Handys. Im Übrigen haben wir es schließlich den Partyspaß-Funkern, Nichtkundigen und Kurzeingewiesenen zu verdanken, dass wir seinerzeit alle auf ATIS umrüsten mussten. Wer sich so auf den Kanälen umhört, wird wahrscheinlich auch der Meinung sein, dass manch ein im Funk grölender Freizeitskipper, sich noch einmal die Funkregeln durchlesen sollte.

Und dann wäre da noch das Fernmeldegeheimnis ! Und die Störungen der Berufsschiffahrt ! Und vor allem (vom DSV richtig gefordert) die kompetente Durchführung oder Leitung eines Seenot-Funkverkehrs. Sehr viele Charterer wollen ja nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland chartern. Und da ist eine internationale Funksprache und Kenntnis der Funkregelung bzw. Handhabung sinnvoll.

Der Vorschlag, das Fehlen der Scheine stillschweigend (Im Interesse der Vercharterer !!!) zu dulden und keine Kontrollen durchzuführen ist absolut unakzeptabel ! Ich wüsste auch nicht, in welchen Nachbarländern das gängige Praxis der Behörden wäre. Im Gegenteil gibt es dort halt die Möglichkeit (technisch überhaupt kein Problem), bei Bedarf die Funkgeräte einfach auszuklinken (wie bei Autoradios.) Da wäre auch noch die blödsinnige Frage – bei sogenannten Kurzeinweisungen – wie lange diese denn dauern soll ??? Fürs Fahren ohne Führerschein 3 Stunden, für die Seenotsignalmittel (Signalpistole etc.) 1,5 Stunden und fürs Funken noch mal 1,5 Stunden. Das wären 6 Stunden Einweisung (um fachlich relevant zu sein, viel zu wenig) und somit schon den ersten Tag eines 3-Tage Wochenendes oder einer Woche vertan.

4) Artikeltendenz und Aussagekraft

Alles in allem ist dieser ganze Artikel absolut nur aus der Sicht der Vercharterer geschrieben, die auch noch per Zitat als Argumentation angeführt werden. Ich weiß zwar, dass ein großer Anteil der Yachtannoncen von Charterfirmen bestritten wird, habe aber überhaupt kein Verständnis für diese Art von Journalismus.

Ich halte es da eher mit Herrn Sven Rutter vom „Palstek“, der die irritierte Lesergemeinde erst einmal mit Realitäten beruhigt.

Zur Akzeptanz der vom BWVS geäußerten Sprechblasen sei folgendes gesagt:

Hier wird keine Branche kaputtreguliert. Es ist aber auch nicht hinzunehmen, wenn diese Branche den Wassersport zu einem Tummelplatz für Ahnungslose, Schießbudenscheininhaber, Mächtigen-Kapitäne und Badewannenskipper macht. Denn darauf läuft das Ganze hinaus. Sie wollen ja auch keinen Tretrollerfahrer vor sich auf der Autobahn haben ?

*(Auch ich möchte mal polemisieren ! Ich habe während meiner Skipperpraxis zu viele JAWABO´s und Prüfungsquotenhalter von unseriösen Sportbootschulen auf dem Wasser getroffen. Alleine die Vorstellung, dass im Interesse der Vercharterer noch **unbedarftere Bootsfahrer** die Häfen oder (viel schlimmer) die See bevölkern, wäre ein Grund um sein Schiff mit einem Torpedorohr auszurüsten oder zu weit in See liegenden Gestaden zu segeln. Denn da kommen die vielleicht nicht hin. Was ich aber wieder in diesem Jahr alleine aus der Karibik vernommen habe, besagt eindeutig, dass Vercharterer und Fluggesellschaften eine Interessengemeinschaft haben, die schönen Reviere dieser Welt mit Neckermann-tourismus und Ballermannmentalität zu überschwemmen. Zugegebenermaßen verhindert momentan noch die etwas hochpreisige Freizeitgestaltung im Charterbereich, dass die zeitgemäße Schnäpchenmentalität und Billigheimeransichten, die entfernteren Reviere befüllen. Aber im Nahbereich Holland und Ostsee haben wir es bereits mit Campingmäßigen Ausmaßen zu tun.)*

Insgesamt gesehen wird jeder verantwortungsbewusste Segler ein Schiff ablehnen, wenn dort die notwendigen Sicherheitsausrüstungen nicht vorhanden sind. Also grundsätzliches Entfernen oder Nichtausrüsten seitens der Vercharterer würde der Sicherheit des Kunden einen Bärendienst erweisen. Genau so wie die fragwürdige Praxis mancher(weniger) Charterfirmen, Beschädigungen oder Fehlbestände in der Ausrüstung – wegen Zeitmangel oder Personalmangel zum Checken – dem nächsten Charterer in die Kautions zu drücken.

Falls man sich fragt, warum die Versicherungen hier nicht Sturm laufen, so sei darauf hingewiesen, dass der Kunde mit seiner Charterbuchung (oder auch zusätzlich) die Versicherung der Vercharterer natürlich mitbezahlt. Erst bei Todesfällen bzw. schweren Unfällen wird offiziellerseits (BSU , Seeamt etc) untersucht, ob Inkompetenz etc. Schuld am Unfall war. Den Vercharterer juckt das überhaupt nicht. Ihn kann man nur über die Ausrüstung verpflichten. Und zwar mit einem vernünftigen Mindeststandard (gibt es bereits beim DSV nachzulesen)!

Da bekanntlich, gerade auch durch solche Artikel forciert bzw. desinformiert, der heutige Freizeitkunde lernunwillig und bequem ist, bleibt dem Staat im Interesse aller nicht anderes üblich, als zu regulieren.

Hier wäre von Verbänden und Interessengemeinschaften der Vercharterer Nachholbedarf !

Ein einheitliches Anforderungsprofil für Scheine und Befähigungszertifikate im Charterbereich, das sinnvoll die Sicherheitsbedürfnisse und Notwendigkeiten des gesamten Wassersportes berücksichtigt, wäre zu erstellen. Dies jedoch nicht nur, wie hier gefordert, aus der Sicht der Vercharterer.

Und zuerst mal eine kompetente und rechtzeitige Kundeninformation !

Hier ist auch Meinungsbildung gefragt.

*Hochglanzjournale (z.B. Yacht) bieten zwar viel Information und vor allem Werbung für die neueste Bordelektronik (viel Annoncenkunden aus diesem Bereich) , vergessen aber häufig an ein allgemeines Problem unserer Zeit zu rühren. Der Computer bzw. die Elektronik soll ein Hilfsmittel für mich sein und mich bei der Arbeit unterstützen. Er soll und kann nicht meine Verantwortung , meine Entscheidung und meine fachliche Einschätzung der Lage übernehmen. Die weitverbreitete Knopfdruck-Mentalität führt gerade im Bootssport zu der gefährlichen – der macht das schon – Einstellung und vermittelt vermeintliche Sicherheit. Flugzeug-Cockpitähnliche Bordarmaturen ersetzen auf gar keinen Fall vernünftige Sicherheitseinrichtungen und schon gar nicht die praktische Kenntnis und seemännische Erfahrung!
Hier sei noch mal deutlich gesagt:*

Draussen auf See ist die nächste Werkstatt weit, der ADAC-Helfer kommt auf unsere SMS auch nicht sofort, mal eben vom Nachbarn anschieben bzw. aus dem Wasser helfen klappt wegen Abwesenheit auch nicht und vor allem hapert´s mit dem Parkplatz für das Feuerwehrauto nebenan!

Ich möchte hier allen Wassersportinteressierten sagen : Nicht verückt machen lassen !

Kompetente Information zu Führerscheinen etc. bekommen Sie beim DSV, DMYV, Kreuzer Abteilung des DSV, ADAC, von seriösen Sportbootschulen , Bundesministerium für Verkehr, Wasserschutzpolizei und nicht zuletzt von guten Fachzeitschriften. Hier sei der „**PALSTEK**“ als eine der kompetenten Journale für Segler genannt. Sachliche Fragen werden von den entsprechenden Redakteuren gerne beantwortet. Dann gibt es noch diverse gute Segler- bzw. Wassersportseiten im Internet für alle Bereiche des Bootssport. Siehe hierzu auch die Sea Link´s auf www.wassersport-pool.info

Also Tschüss und bis bald – vielleicht auf dem Wasser .

Huby Breitscheid

(P.S. die in Klammern angegebenen Artikel sind auf www.hubys-sailorseite.de nachzulesen)