

Thema Sicherheitsausbildung und Seemannschaft in Sportbootschulen

Anmerkungen und Kommentare (mails) in Kursivschrift

„Sicherheitsempfehlung der BSU

Als Schlussfolgerung aus Unfällen gibt die BSU folgende Sicherheitsempfehlung heraus:

„Die Sportbootschulen und die ausbildenden Segelvereine werden aufgefordert, noch intensiver auf die Sicherheitsregeln für Wassersportler hinzuweisen. Bei der konsequenten Einhaltung dieser Regeln, die in der kostenlosen BSH Broschüren für Sicherheit im See- und Küstenbereich abgedruckt sind, 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 - Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten/Mehrrumpfbooten des Deutschen Seglerverbandes zu beachten.“

*Vielleicht sollten die BSU oder der DSV daraufhin mal gängige Praktiken mancher Sportbootschulen z.B. im Binnenland näher beäugen. Crash-Kurse und minimal Ausbildungsstunden sind doch gang und gebe ! Praktische Ausbildung in zwei Mittagspausen und das evtl. noch mit dem Bügelbrett ? Seemeilen werden flott (Papier ist geduldig) zusammengeschrieben. Demnächst kann man den F.schein Binnen oder See auf der Kirmes an der Losbude bekommen .
23.4.07 W.M. aus Linz (Kollisionsgeschädigter und Seenotretter)*

Vielleicht haben Sie schlechte Erfahrung mit Führerscheinneulingen gemacht. Aber nicht alle haben ein eigenes Boot und können somit öfters im Jahr Erfahrungen sammeln. Was die Praktiken gewisser Sportbootschulen angeht, habe ich das auch leider feststellen können. Es ist aber nicht die Regel. Die meisten mir bekannten legen Wert auf eine vernünftige und praxisbezogene Ausbildung. Wenn es Schulen gibt, die Crashkurse, Lehrstoffminimalismus und Bötchenfahren-Praxis betreiben, so liegt das auch oft an den Kunden (sprich Interessenten) mit Ihrer Schnäppchen-Mentalität. Und Schaumschläger wollen in den meisten Bereichen Minderwertiges und Unnötiges verkaufen. Ein wirklich Wassersport-Interessierter wird sich auch als Laie nach sachlichen Modalitäten erkundigen. Die Information besteht, dass gute Ausbildung und fachliche Kompetenz einen gewissen Zeitrahmen benötigen und nicht im Vorbeimarsch zu erledigen sind. Gute Arbeit (z.B. Ausbildung) hat auch ihren Preis. Es geht nicht, dass man etwas qualitativ Gutes -billig- bekommt. Höchstens- günstig. Aber billig bleibt billig! D.h. Fett aufgemachte Werbung über Dumping-Preise, 6-Stunden Crash-Kurse, Seemeilengarantie im IJsselmeer und Null-Durchfall-Quote besagen selten Reales über Ausbildungsqualität. Dem Laien sei geraten, sich mit der Qualifikation der Ausbilder und mit den Ausbildungsrichtlinien bzw. -empfehlungen zu beschäftigen. Die sind öffentlich vom DSV/DMYV oder im Internet zu bekommen. Ansonsten sollte er seine Freizeitbeschäftigung den Wassersport mehr ernst nehmen. Das ist, wie bei Prüfungen. Mit Pfuschen betrügt man schließlich nur sich selbst ! Was nützt Ihm der schnell und billig bekommene Lappen, wenn er in der Praxis nicht weiß, wo es lang geht. Es geht hier schließlich nicht nur um seine Sicherheit, sondern um seine Freizeit und seinen Geldbeutel. D.h. aber auch : Für gutes Geld kann man Gutes verlangen !

6.5.2007 H.Breitscheid Wassersport-Pool

Ist bekannt. Seit einigen Jahren kann man Schulen beobachten, die wegen des günstigen Charterpreises - eben vor Saisonbeginn Ostern - im IJsselmeer sogenannte Küstentörns veranstalten. Hier oben herrschen aber in der Regel um diese Zeit selten beständige Wetterverhältnisse. D.h. Regen, sogar Schneetreiben und Sonne treten auf. Was erfahrungsgemäß bedeutet, daß bei 7-Tage Törns, die noch dazu jeden Abend im Hafen enden, mit durchschnittlich 2 Tage Starkwind zu rechnen ist. Für Charterschiffe gilt hier oben auch die Regel, daß ab Bft 7 nicht ausgelaufen werden darf. Man fragt sich also, wenn man dies so beobachtet, wie diese Teilnehmer die geforderten 300 Seemeilen zusammenfahren wollen. Es hat Frühjahre gegeben, da mussten wegen Starkwind die Charterschiffe von Stavoren aus innen durch zurück nach Lemmer. Hierbei soll nach Teilnehmererzählungen auch

noch das Führungsschiff mit dem Kursleiter - um abzukürzen - außerhalb der Betonung (bei einem Schulumsturz !) und auf Grund gefahren sein. Wenn man dann wie z.B. in 2004 vorm Friese Hoek / Lemmer die Yachten sich manöverbäßig bis höchstens zur Tonne SB 12/14 tummeln sieht, und dies wegen Starkwind mehrere Tage, sind 300 sm überhaupt nicht drin. Entsprechende beim Landgangsbier gemachte Äußerungen bezüglich - Crash-Kombikurs See - Küste - und Bemerkungen wie "Papier ist geduldig" machen klar, dass hier nur auf die Prüfung hin das Prüfungsmanöver geschult wird. Wenn man dann jährlich wiederkehrend die Anzahl der gecharterten Boote, geschmückt mit Firmenlogo und Fun-Regatta Flagge, beobachtet und sieht, in welchem Zeitraum diese nicht unbeeindruckte Teilnehmerzahl in Gruppenprüfungen durchgeschleust wird, macht man sich so seine Gedanken.

Diese finanziell erfolgreiche Zusammenarbeit (Prüfgebühren etc) hat wohl ein blindes Vertrauen zu der beantragenden Ausbildungsstätte geschaffen. Dies macht es anscheinend bei dieser großen Zahl von Prüflingen unnötig, die Seemeilenbestätigung (vom Kursleiter und nicht von Törnskippern) näher zu prüfen. Da Teilnehmer an solchen Prüfungen (auch Bekannte von mir) wahrscheinlich nicht bereit sind, in der Öffentlichkeit darüber zu sprechen, kann ich dies hier nur so wiedergeben. Was aber nichts an den beobachteten Tatsachen ändert. Sie sind in der Regel froh, den Lappen zu haben und müssten eventuell Repressalien befürchten. Denn wenn man es richtig sieht, sind alle auf diese Weise zustande gekommenen Scheine ungültig, da die Grundvoraussetzung der 300 sm nicht erfüllt ist. Laut DSV sind zwar die 300 sm - nur auf dem IJsselmeer gefahren - nicht zulässig, aber wenn diese nicht einmal wirklich erbracht wurden, wo steckt da der Sinn einer Prüfungsvoraussetzung ? Klar, diese 100 prozentigen, tollen Prüfungsquoten bekommen wir dann während der Saison in Schleusen, Häfen und Fahrwasser zu spüren. Vor allem die Frischeigner, bei denen aus Zeitmangel das Blumenväschen auf dem Salontisch nur zweimal im Jahr ans Wackeln kommt. Praxis-Erfahrung - wobei - wovon ?

18.6.2008 Lemmer/Holland H.V. ehemlg. Charterskipper

Kein Kommentar, da der Bericht für sich selbst spricht und mir ähnliche Dinge zu Ohren gekommen sind.

22.6.2008 H.Hecht - River & Sea Wassersport-Pool