

Delius Klasing Verlag
Siekerwall 21
33516 Bielefeld
z.hd. Frau Pankoke

Huby Breitscheid
Stauseestr. 21 a
56072 Koblenz

Tel / Fax: 02605 – 95 22 415
Email : RiverandSea@web.de

Betreff: Schulungsbücher Binnenschein

Koblenz 15.06.2005

Bitte um Weitergabe an die Abteilung, welche für Inhalt verantwortlich ist.

Sehr geehrte Damen und Herren

Da ich im Unterricht immer wieder von Schülern wegen irreführender oder unklar ausgedrückten Textformulierungen und –passagen in den gängigen Binnen-Schulbüchern angesprochen werde, nun endlich mein Schreiben. Ich habe lange gewartet, da ich der Annahme war, es handele sich um einzelnes Unverständnis oder Verständigungsschwierigkeiten. Da ich aber in jedem Kurs darauf angesprochen werde und bisher die Autoren es nicht für nötig hielten, die Bücher zeitgemäß zu überarbeiten, hier einige Beispiele. Ich versuche, meinen Schülern vorwiegend praxisbezogenen Lehrstoff mit Hintergrundwissen zu vermitteln, jedoch sind manche Ausdrucksweisen im Lehrstoff und Formulierungen der Prüfungsfragen des öfteren Grund zu Unverständnis, Irrtümern und damit falsche Prüfungsvorbereitung.

Es ist davon auszugehen, dass die Kursteilnehmer in den meisten Fällen Anfänger bzw. Neulinge im Sportbootbereich sind. Es ist auf keinen Fall von den Buchautoren ein gewisses fachliches Verständnis seitens der Schüler für die Bootspraxis bzw. das Segeln vorauszusetzen. Man sollte hier doch schon auf genaue und vor allem praxisbezogene, sinnvolle Stoffbearbeitung achten. Es ist dies nicht alleine dem Unterrichtenden zuzuschreiben. Dann bräuchte er kein Buch. Da die Schüler zu Hause mit dem Buch Ihre Prüfungsvorbereitung erarbeiten, sollte der im Unterricht vermittelte Stoff und der Lehrbuchstoff übereinstimmen. Die oftmals gehörte Ausbilderformulierung: „Lerne es so wie es im Buch steht, dann bist Du für die Prüfung auf der sicheren Seite.“ Kann nicht das richtige sein.

Originalzitat des DSV : Eine gute Ausbildung erfordert einen ausreichenden Zeitaufwand, um einen systematischen Lernprozeß -Schnellkurse- an möglichst nur einem Wochenende, **durch einfaches Auswendiglernen des theoretischen Prüfungsstoffes** und Kurzeinweisen in die Praxis - z.B. lediglich die Knoten und die Prüfungsmanöver - **können nicht als ausreichend angesehen werden !!!**

Sollte, wie z.B. bei den Prüfungsfragen, dies im Entwurfsbereich des DSV / DMVY liegen, so wäre hier ja wohl eine Abstimmung zwischen Autor/Verlag und DSV angebracht. Die, wenn dann über Winter ausgeklügelten, Fragenänderungen sind nicht unbedingt die zeitgemäße, sinnvolle Erneuerung des Lehrstoffes. Dies wird jedoch Thema einer gesonderten Überlegung – auch im Zusammenhang mit See- bzw. SKS-stoff sein.

Ich möchte hier nur einige Beispiele nennen und wäre erfreut, wenn dies als anregende Kritik in zukünftige Kommunikation zwischen Autoren, Verlag und Verbände einfließen würde.

Zum Beispiel:

Frage 510: Wieso kann dies nur ein Großfahrzeug (Berufsschiff) sein ?
Wie wäre es mit einem Motorboot (unter 20 mtr) mit Topplicht 1 mtr höher als die getrennt voneinander angebrachten Seitenlichter **auf Rhein und Mosel ???**

Frage 531: praxisbezogener Zusatz, weil er fast genau so wichtig ist wie die Geschmeidigkeit-Wäre : weil es **griffig** ist .

Frage 588 Unklar ausgedrückt bzw. ungenau erstelltes Szenario !

589: Hier muß es sich in der Praxis wohl um ein Boot – entweder mit gestecktem Mast oder mit Babystag bzw. separaten Unterwanten handeln. Oder ist dem Autor bzw. Prüfungsfragenentwickler auf einer Jolle oder kleinem Segelboot bei Starkwind (nur da reißt durch Belastung voraussichtlich ein Stag oder Want) schon mal ein Stag bzw. Want gerissen und der Mast kam nicht von oben. Bzw. er hatte sogar noch Zeit, das Boot zu wenden etc.

Überhaupt wird hier, wie auch in anderen Fragen, zum großen Teil das Segeln auf einer Jolle vorausgesetzt. Was im obigen Falle nicht praxisnah ist, auf einem etwas größeren Boot aber sinnvoll. In diesem Zusammenhang sei doch noch mal darauf hingewiesen, dass man auch auf einem 7-9 mtr Boot (oder noch größer) segeln lernen kann.

Frage 587: Wie z.B. in diesem Falle. Der Letzte, der versucht hat, den Baum mit der Hand abzustützen (auf einem 9 mtr Boot) hatte noch Glück. Er hing lediglich auf der anderen Seite über dem Wasser am Baum, an welchem er sich geistesgegenwärtig festhielt.

Viele Kursteilnehmer, gerade hier im Binnenland, lernen die Segeltheorie und –Praxis, um sie dann auf größeren Eigenen Schiffen oder Charteryachten auszuüben. Nicht alle kommen über die Vereins- und Wettkampfszene. Und ein großer Prozentsatz ist - da bereits etwas älter- nicht geneigt, den Segelsport auf kleinen, wackeligen (wo man sich auch ständig ducken muß) Böttchen zu erlernen und später zu betreiben (Originalität). Was aber nicht unbedingt bedeuten muß, dass diese Leute später auf See schlechte Segler wären.

Fragen 66 – 71: Hier fragen sich manche Kursteilnehmer, vor allem wenn sie bereits schon einmal ins See-Buch geschaut haben (rote Flagge/ rotes Rundumlicht) , wer sich diese Einteilung ausgedacht hat. Und vor allem, wer die Entfernungen im Sicherheitsabstand ausgemessen hat. Ich muß mich dem anschließen, vor allem da ich bisher der Meinung war, dass *entzündbare* und *explosive* Stoffe – so sie denn in ihrer Eigenschaft tätig werden, für mich (und dies auf viele Meter weg) in Ihrer Auswirkung **gesundheitsschädlich** sind. Da entzündbare Stoffe oft auch explodieren, gesundheitschädliche Stoffe (vor allem am Wasser) auch verwehen können, kommt eine Unterteilung in diesen Abständen einem Amtsdeutschen Schidbürgerstreich gleich. Wieso geht es bei der SeeschStr.O und nicht Binnen ?

Frage 119: Wie bitteschön messe ich als Sportbootfahrer den momentanen Abstand vom Ufer ? Schwimmender Zollstock, waagrecht gestelltes Echolot ???
Bekanntermaßen sind Entfernungen auf dem Wasser schlecht einzuschätzen (siehe hier auch Frage 596)

Frage 163: Typisch Deutsch . Zuerst kommt die Behörde.
Wie wäre es vor allem zuerst einmal , wenn das Boot festsitzt, mit allen Maßnahmen die geeignet sind, das Boot freizubekommen ???

Frage 164: Hier wiehert der Amtsschimmel und die Formulierungsvielfalt läßt zu wünschen übrig. Ist Grundberührung gleich mit „ auf Grund sitzen „ ? Grundberührung heißt : mit dem Kiel den Grund berühren, streifen, entlangschleifen, kurzzeitiges Aufsitzen, im Schlamm einsetzen etc etc. Aus dem Begriff ist keinesfalls das unwiderbringliche „ auf Grund sitzen „ wie z.B. hoch und trocken, auf Schiet sitzen, Trockenfallen etc. zu ersehen. Und somit ist es als solches noch lange nicht (bevor alle Befreiungsversuche gescheitert sind) meldepflichtig. Die Wasserschutz hätte viel Spaß, wenn jeder Sportbootfahrer seine Grundberührungen melden würde !

Frage 167: Hier fehlt eine maßgebliche Komponente. Wenn ich wegen der Enge den Passierabstand nur bedingt weit halten kann und ich die Fahrt verringern soll, fehlt eins: Ich muß auf jeden Fall soviel Geschwindigkeit beibehalten, dass ich im eventuell auftretenden Sog oder Schub des passierenden Fahrzeuges (evtl. Binnenschiff) **steuerfähig bleibe !**

Frage 450: Motor brennt ! Wohl meistens im Motorraum ??? Die Brennstoffhähne zum Ab-

stellen der Zufuhr befinden sich meistens im Motorraum – gerade hinter dem Motor ? Diese Thema wird zum Teil sehr praxisfremd und ungenügend behandelt. Obwohl die Zahl der entsprechenden Unfälle hoch genug ist. Die Seite Brandschutz aus dem Binnen-Motor Buch fehlt im Binnen Segel und Motor-Buch ganz ! Warum ??? Abgesehen davon, dass Segelyachten über 8 mtr heute meistens mit Innenbordmotor ausgerüstet sind.

Übrigens fehlt im S+M Binnenbuch auch die Seite mit **Wasserski** !!! (Ist aber **Prüfungsfrage** !!!)

In diesem Zusammenhang muß einmal die Frage erlaubt sein: Warum ist das Segel und Motor Binnenbuch so einseitig ausgelegt? Vielleicht wäre es besser ein umfassenderes Motorbuch zu konzipieren und ein separates Segelbuch , so daß der Allgemeine- und der Motor-Teil in einem, und der Segel-Teil im anderen Buch behandelt würden. Dies wäre ein sinnvolles Ergänzen der beiden Stoffe, ohne dass Themen fehlen oder nur mangelhaft behandelt würden.

Da wäre dann noch der teilweise stiefmütterlich behandelte seemannschaftliche Aspekt , der auch im Binnenbereich von Belang sein sollte. Zum Beispiel die Knoten: frage 219 – 229 Seite 36/37

Palstek: Wer hat eigentlich höchsamtlich beschlossen, dass das Tampenende außerhalb des Auges herauskommen muß ??? Der Palstek wird ja wohl bei Gebrauch, also „auf Zug „ nicht gelöst. Müssen Sie das Palstekauge, welches über dem Poller an der Pier liegt, zum Losmachen „Aufknoten“ oder werfen Sie es lose ? Oder lösen Sie den um einen Mann gelegten Sicherheits-Palstek während der Nutzung ??? Der Palstek ist kein Slipknoten, sondern wird als festes Auge genutzt! Es ist also **egal** , ob das Ende beklemmt ist oder nicht. Im übrigen habe ich den Palstek so von dem Bootsmann auf der Schiffsjungenschule Priwall-Passat/Travemünde gelernt. Und der hat ihn diverse Male so ums Kap Horn gefahren.

Webleinenstek: „ sofern Poller nicht zu dick sind „ ????? (als Festmache-Knoten genutzt) Was machen denn Binnen- und Küstenschiffer auf ihren dicken Pollern ??

Stopperstek: Immer wieder und dies seit Kaiser Wilhelm wird er als Abschleppknoten für kleine Segelboote disqualifiziert. Was mir viel über die seemännischen Kenntnisse der Autoren zu denken gibt. Auch er hält, wie so viele Seemannsknoten „ auf Zug“ Und wie haben wir es dann beim Abschleppen kleiner Segelboote z.B. auf dem Rhein, Mosel etc, im Binnenschiffverkehr ??? Bekanntermaßen neigen Abschleppleinen in der Welle dazu, lose zu bekommen ??? Wie wäre es denn z.B. mit Festmacherleinen, die auf Zug sind (Wind- oder Stromdruck am Anlegeplatz) müssen wegen Verholens etc. versetzt oder umgesetzt werden . Idealer Knoten um mit kurzer Hilfsleine zum Stoppen z.B. am Ankerspill auf der Verholwinde, oder Umsetzen auf einen anderen Poller etc. die Sache in den Griff zu bekommen. Oder Dinge und Leinen, die ich am Stag etc. befestigen will. Z.B. in Ermangelung einer Dirk, den Baum am Achterstag. Oder den Spibaum notfalls am Want. Es gibt da mannigfaltige Möglichkeiten.

Achtknoten: Wegen seemännischer Fantasielosigkeit der Autoren bei Motorbootfahrer unbeliebt, unbekannt und nicht nachzuvollziehen . Kann aber ebenfalls genutzt werden z.B.: Am Ende des Tampens an der Bordpütz. Damit der Tampen nicht aus der Hand gleitet beim Wasserschöpfen. Nicht nur relevant beim Deckschrubben, sondern auch beim Brandschutz. Oder am oberen Ende der Flaggleine. Mit dem oberen Auge der Flagge verknüpft kann die Flagge bis kurz vor den Block vorgeheißt werden. Etc etc.

Dann hätten wir da noch zwei Lieblingsthemen meiner Schüler und mittlerweile auch von mir, die jedes Mal wegen größeren Erklärungsbedarfes dazu führen, dass wertvolle Unterrichtszeit vertan wird, um diese irreführenden Ungereimtheiten zu klären.

1) Seite 127/128 Fragen 84 –92 Thema rechts- links , Fahrwasser-Ufer etc

Die Begriffe Fahrwinde und Fahrwasser werden **willkürlich** in den Fragen bzw. Texten benutzt und sinngemäß dadurch fehlinterpretiert. Hier sollte eine Begriffsklärung erfolgen !

a) Fahrwasser – wie auch im Text erwähnt (z.B. im Seebereich) ist eine Wasserstraße.

Die Begrenzung dieser Wasserstraße sind die Tonnen. Und diese sind wie gehabt Grün an Steuerbord und rot an Backbord – und zwar von See aus gesehen. Also gegen den Strom !

- b) Ufer – sind , bereits bekannt aus der Schulzeit, von der Mündung aus gesehen eingeteilt in rechte Uferseite und linke Uferseite. Also rechte uferseite – rote Zeichen, linke Uferseite grüne Zeichen.
- c) Fahrrinne – ist die Rinne zwischen den Ufern, die befahrbar ist. Als solches eine geographische-topographische und keine verkehrsrechtliche Einteilung. Sie gehört somit zu den Ufern und unterliegt denselben Richtungsanzeigen wie diese. Also rechtes Ufer = rechte Seite der Fahrrinne und damit rote Zeichen etc etc.

wenn dies so erklärt wäre, könnte man dies als Laie nachvollziehen. Aber im Buch werden die Begriffe Fahrrinne und Fahrwasser willkürlich genutzt.

Warum sollte ab Hamburg das Fahrwasser der Elbe auf einmal umgekehrt bezeichnet werden ? Wo ist auf dem Fluß die Linie, die das Seefahrwasser und das Binnenfahrwasser trennt und aus dem Tonnen A-System einen B-System macht ???

Wieso sind im Buch - auch in der Zeichnung- die Fahrrinnenseiten (siehe z.B. Wechsel der Fahrrinne etc.) als Fahrwasserseiten falsch beschrieben ??? In den Prüfungsfragen ist auch nur von Fahrrinnenseiten die Rede !

Hier sind Irrtümer und Fehlverständnis vorprogrammiert ! Klärungs- und Änderungsbedarf !

2) Seite 124 / 125 Fragen 172 – 178 Ausweichregeln

Auch hier didaktisch gravierende Fehler. Wenn ich Schülern die Sinnrichtung von Fragen in Verbindung mit Eselsbrücken etc. vermitteln will, so sollten erfahrungsgemäß der Lehrstoff und die Prüfungsfragen in die gleiche Richtung weisen !

Wer hat sich das denn ausgedacht ? Man macht den Schülern eindeutig klar, dass in den Prüfungsfragen immer nach dem gefragt wird, der **ausweichen** muß. Im Buch und zwar im Text (sogar unter Merke:) und in den Bilder ist in den meisten Fällen dargestellt, wer **Vorfahrt** hat z.B. rechts vor links , Lee vor Luv etc etc. *Besser kann man einen Lernenden nicht verwirren!* Entweder ich lehre „rechts vor links „etc etc , was mir ehrlich gesagt viel sympatischer ist. Oder ich müsste sinngemäß in der gleichen Richtung (aber in bestem Amtsdeutsch) lehren : „ **Nicht ausweichpflichtig** ist, wer das andere Fahrzeug an seiner Steuerbordseite sieht“

Auch hier wäre dringendst Klärungsbedarf !

Wie Sie sehen sind die hier beschriebenen Formulierungen und Begrifflichkeiten durchaus keine Auslegungssache. Da es sich um Lehrbücher handelt, sollten sie auch so verfasst sein, dass der Anfänger bzw. Laie entsprechendes Verständnis entwickeln kann. Nur dann ist er in der Lage das Buch als Lernstütze für das im Unterricht Vermittelte zu nutzen. Ich bin mir im Klaren, dass es in der Lehrliteratur weitverbreitet ist, dass Fachleute Schwierigkeiten haben, den Stoff an Unwissende verständlich zu vermitteln. Vor allem, wenn wie in diesem Falle, Verkehrsministerium und Verbandsfunktionäre sich noch bei Textformulierungen im Amtsdeutsch schwer tun. Was die Überarbeitung der Bücher auf den neuesten Stand der Technik, graphischen Darstellung und Sachlagen anbetrifft, sollten sich die Autoren nicht nur gezwungenermaßen nach der Neuerscheinung von Prüfungsfragen richten. Dies dürfte bei obiger misere wohl mal fällig sein.

Sollte es zur Klärung von Prüfungsfragen und Lehrstoff notwendig sein , mein Schreiben dem DSV oder anderen Behörden vorzulegen, so bitte ich ausdrücklich darum. Ich kann beim besten Willen nicht die Meinung mancher Funktionäre und Autoren teilen, dass der Ausbilder mit seinem Fachwissen diese Lücken schließen soll. Wie Sie oben unschwer erkennen können, laufen Stoff bzw. Thematik zum Teil der Paxis entgegen. Da wir heute leider in einer Zeit des Minimalismus leben, auch was die Lern- bzw. Leistungsbereitschaft von Kursteilnehmern anbetrifft, sollte wenigstens die Basis – das Lehrbuch – optimal sein !

An uns Ausbildern liegt es dann, auf dieser Basis dann einen praxisnahen und mit weiterem Hintergrundwissen versehenen Unterricht zu machen.

Ich hoffe auch Ihnen als Sachbuch-Verlag hiermit gedient zu haben. Über entsprechende Resonanz würde ich mich freuen.

