

Erläuterungen zum Ausbildungsheft

Version 2.0, Datum 07.09.06, Bearbeitung Oliver Diettrich

Vorab: Einführung der 3. Auflage

Die neuen Hefte sind da! Für den Plan unsere Deck-Ausbildung von der See-Berufgenossenschaft zertifizieren zulassen ist ein einheitliches Ausbildungsdokument wichtig. Daher soll es einen klaren Schnitt zu allen älteren Dokumenten geben (01.09.2006). Wann genau die Zertifizierung im nächsten Jahr erfolgt ist noch nicht absehbar – aber wir wollen gut vorbereitet ins Rennen gehen!

Die AB-Nachweise aus älteren Auflagen werden vollständig übertragen:

Im alten Heft *vollständig* abgehakte und bestätigte Stufen oder Reihen werden vom Kapitän im neuen Heft pauschal bestätigt.

Einzelne Haken aus *unvollständigen* Stufen werden vom Toppsgasten übertragen. Falls ein „alter“ Haken im neuen Heft einer Mehrzahl von Haken entspricht wird er nicht pauschal übertragen; die zusätzlichen AB-Punkte werden normal geprüft

Auch Toppsgasten-Anwärter, denen nur noch ein paar Haken fehlen sollen sich das neue Heft besorgen, da sie es ohnehin für ihre Ausbildungsarbeit kennen müssen.

Alle Toppsgasten (und Nautiker) sollten sich entweder ein Exemplar die 3. Auflage kaufen oder sich die pdf-Datei des Heftes aus den Ausbildungsseiten im internen Netz herunterladen. Dabei handelt es sich nur um ein Ansichtsexemplar, was nicht behakt werden kann. Toppsgasten benötigen kein neues Heft

Wer ein altes Heft hat (ausgenommen sind Kopien der 2. Auflage) tauscht dieses auf seinem nächsten Törn *kostenlos* im Kiosk an Bord gegen ein neues Heft um. Das alte Heft für die Übertragung bitte behalten! Wer bislang nur Kopien hat kauft sich das Heft für 4,50 E.

Erläuterungen zum AB-Heft und zur Ausbildung

Dieses Dokument soll Toppsgast-Neulingen eine Hilfe sein und gleichzeitig helfen, einen einheitlichen AB-Standard zu pflegen. Es soll unter Mithilfe von allen Toppsgasten und Nautikern laufend überarbeitet werden und mit der aktuellsten Version im Netz auf den Ausbildungsseiten als pdf-Datei zur Verfügung stehen. Vorschläge gehen an den AB-Beauftragten (Torsten Theede), der die Radaktion innehat.

Inhalt:

Das Kleingedruckte zum AB-Heft – was nicht ins Heft passte

Anmerkungen zur Häkchenvergabe in der neuen Auflage – ein Versuch die Kriterien der Häkchenvergabe zu verklären

Anmerkungen zu einzelnen AB-Punkten: Insbesondere diese Aufstellung soll laufend erweitert werden – sowohl Vorschläge wie Fragen sind willkommen.

Das „Kleingedruckte“ zum AB-Heft

- Der im Heft vorgesehene Ausbildungsweg ist verbindlich.
- Ob im Ausnahmefall aus Gründen der Motivation eine Hakenreihe oder eine Stufe auch bei wenigen fehlenden Haken „gegeben“ wird liegt im Ermessen des Kapitäns.
- Innerhalb einer Stufe sollen die beiden Nachweise zu jedem Ausbildungspunkt von zwei verschiedenen TG vergeben werden. Werden mehrere Törns hintereinander gefahren soll der

Toppsgast / die Wache gewechselt werden. Ausschlaggebend ist, unter zwei TG *gefahren* zu sein – nicht von zwei TG (gar auf demselben Törn) nur beurteilt zu werden.

- Haken in der zweiten Reihe können gegeben werden auch wenn die erste Reihe noch nicht vollständig ist.
- Wer die erste Reihe der DHA-Stufe vollständig hat, kann als DHA fahren. In den Stufen 3 und 4 müssen beide Reihen vollständig sein um als DH bzw. TG zu fahren.
- Für motivierte „Überflieger“ unter den Trainees sehen wir einen zeitlich kürzeren bzw. den kürzest möglichen AB-Weg vor. Mit Zustimmung des jeweiligen Kapitäns können sie wie folgt fahren:

1./2. Törn als Trainee: (zusammen mindestens 12 Tage) T-Stufe voll + DHA-Stufe 1.Reihe voll

2./3. Törn als DHA: (zusammen mindestens 12 Tage) DHA-Stufe 2.Reihe voll + DH-Stufe 1.Reihe voll

Dann AB-Törn als DHA: DH-Stufe 2.Reihe voll

Das bedeutet: Schon auf dem ersten Törn (mindestens 12 Tage) können sich Trainees auf Wunsch und bei vollständiger Traineeestufe zur 2. Stufe / 1. Reihe beurteilen lassen.

- Insgesamt müssen bis zur DH-Reife *mindestens* 28 Törntage inkl. AB-Törn gefahren sein. Hierbei handelt es sich nicht um die Normaldauer für „normale“ Trainees sondern um die Definition des absoluten Minimums für sehr gute Leute (evtl. mit Vorerfahrungen). Selbst wer seine Haken früher komplett haben sollte muss diese Frist einhalten. Es soll nicht suggeriert werden, dass eine Ausbildung in dieser Zeit „locker und für alle“ zu schaffen sei.
- Mindestvoraussetzung zum AB-Törn ist die zweite Reihe der DHA-Stufe. D.h. es muss mindestens ein normaler Törn als DHA gefahren werden. Mit dem frisch erlangten DHA-Status kann man sich nicht direkt auf einen AB-Törn anmelden. Es wird empfohlen, die erste Reihe der DH-Stufe auf einem normalen Törn zu erlangen. Der AB-Törn dient dann als „Beförderungstörn“ zur Deckshand. Wenn auf dem AB-Törn die erste Reihe der DH-Stufe erworben wird, bedarf es zur Deckshand noch eines normalen Törns.

Anmerkungen zur Häkchenvergabe in der neuen Auflage

Mit der 3. Auflage sind die AB-Punkte umfangreicher und zum Teil detaillierter geworden.

Das hat den Vorteil, dass das Heft (in der Kombination mit dem Bordbuch) besser zur fachlichen Orientierung und zum Leitfaden für die Selbstprüfung geeignet ist. Darauf sollte immer hingewiesen werden. Die Ausbildung ist weitestgehend eine Bringschuld der Stammcrew – muss aber ergänzt werden durch ein „selbstorganisiertes Lernen“ und durch das Einfordern einzelner Ausbildungsinhalte durch die „Azubis“

Zugleich macht der größere Umfang die Organisation der AB-Praxis und der Beurteilung aufwendiger. Sicherlich sind wir mit dem aktuellen Umfang an die Grenze des Machbaren gestoßen.

Um deshalb das Beurteilungsverfahren zu vereinfachen haben wir durchgängig eine sprachliche Differenzierung / Priorisierung der AB-Punkte vorgenommen.

Wir haben eine Reihe von AB-Punkten um das Hilfsverb *Können* ergänzt und es bei anderen gestrichen. Etwas „können“, soll bedeuten, nach Einschätzung des TG dazu in der Lage sein, auch wenn es noch nicht praktisch ausgeführt wurde. Voraussetzung ist, dass der Betreffende etwas Sinnvolles über den Sachverhalt erzählen kann. Das ist nicht unbedingt theoretisches Wissen. Es soll zeigen, dass etwas verstanden wird und zumindest ein Wissen (z.B. um Orte und Anlässe) vorhanden ist. Das praktische Handling ginge darüber hinaus und würde aus der reinen *Kenntnis* eine *Fähigkeit* machen.

Beispiel:

2.2 Sonnen- (Regen-) Segel unter Anleitung auf- und abriggen können. Oder

2.3 Reinschiff und Deck waschen anleiten können.

Nicht jeder DHA kommt in die Lage das Sonnensegel zu setzen oder ein Reinschiff anzuleiten. Für den Haken soll reichen z.B. den Ort der Reinschiffmittel zu kennen und erzählen zu können, was auf den einzelnen Stationen zu beachten ist. Sodass er es grundsätzlich auch korrekt anleiten könnte. Der Haken ist verbunden mit dem Hinweis, sich beim nächsten Mal um eine entsprechende Station / Praxis zu bemühen.

2.2 Ruder: Schiff nach Kompass und nach Ruderkommandos steuern.

Hier ist klar, dass die erfolgreiche Praxis für den Haken erforderlich ist, zuzüglich des Fachwissens (Kommandosprache)

Das *Wissen* um einen Sachverhalt und die positive Einschätzung des TG soll für die AB-Punkte ausreichen, die unter normalen Törnbedingungen keine durchgängige Übungspraxis für alle Kandidaten bieten und / oder auf der jeweiligen Stufe noch nicht die unerlässliche Bedeutung haben.

Neben der Entlastung der TG sollte damit auch ansatzweise der schwierigen Frage „Gefälligkeitshäkchen versus Erbsenzählerhäkchen“ begegnet werden.

Anmerkungen zu einzelnen AB-Punkten

Diese Liste ist nicht vollständig! Wem interpretationsbedürftige Punkte auffallen ist aufgerufen eine Anmerkung dazu an den Ausbildungsbeauftragten zu senden.

Aus 2.2 Segel nach Kommando setzen und bergen können.

Setzt Belegplankenkenntnisse voraus, um nach Kommando am richtigen Nagel stehen zu können (tagsüber) Darüber hinaus soll gewusst werden welche Tampen des betreffenden Segels noch bedient werden müssen.

Aus 2.4 Konzept des Schiffs und Ziele des Vereins in Grundzügen kennen.

Verständige Wiedergabe von Aussagen aus der Homepage und dem Bordhandbuch. Hilfsfrage „wie würdest du einer Landratte die Idee der Roald erklären?“

Aus 3.1 Verhalten bei allen Seenotfällen kennen und erklären können.

Seenotfälle meint: Feuer, Leck, MOB, Verlassen des Schiffs

Aus 3.2 Riggfestigkeit

soll heißen: unter normalen Bedingungen: Nachts bei mäßigem Seegang vorbehaltlos bis zur Royal aufentern und arbeiten. Wer das macht soll „riggfest“ heißen. Solche Bedingungen findet man auf fast jedem Törn. Es ist nicht sinnvoll Maximalbelastungen (Nachts, Windstärke 8, Starkregen) zur Messlatte zu machen (siehe die Debatte um „Schön- versus Schlechtwetterhäkchen“)

Wer auch auf Dauer nicht riggfest ist, aber ansonsten alle Haken zur Deckshand hat, soll den Stempel bekommen. Bei den Anmeldungen zu Törns bitte ans Büro den Hinweis „nicht riggfest“ geben! Dann kommt ein Vermerk auf der Crewliste. So soll auf einem Törn maximal eine Deckshand ohne Riggfestigkeit sein.

Unter Stufe 4 / Toppsgasten ist Riggfestigkeit Bedingung.

Aus 3.3 Kiosk führen können

Wir haben den „Wirtschaftsbetrieb“ raus genommen. Kiosk führen können soll heißen den Kiosk-Co zu machen und sich die Aufgabe erklären zu lassen. Jeder Kioskverantwortliche sollte sich einen solchen „Helfer“ suchen. Damit wird das Wissen um den Kiosk auch schneller verbreitet.

