Ein besonderes Augenmerk legte der Verein auf die Überwachung der Ausbildung an Bord. *Tabelle I-05* zeigt, dass der Anteil der Fälle, in denen die Anforderungen der Matrosen-Ausbildungsordnung in vollem Umfang oder in hervorragender Weise erfüllt wurden, von 22 Prozent im Jahre 1977 auf 57 Prozent im Jahre 1983 zunahm *(Tabelle I-05, Spalten 6 und 7)*. Entsprechend sank der Anteil der Fälle, in denen die Anforderungen in keiner Weise oder mit nicht zu beseitigenden Mängeln erfüllt wurden, von 41 auf unter 10 Prozent *(Tabelle I-05, Spalten 3 und 4)*. Grundlagen dieser Aussagen waren die Beobachtungen und Gespräche der Ausbildungsberater des Vereins anlässlich von Bord- und Reedereibesuchen.

Tabelle I-05: Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden zum Matrosen an Bord 1977-1983 [95]

Jahr	besuchte Schiffe und Reedereien	davon erfüllten die Anforderungen nach der Matrosen-Ausbildungsordnung ...				
		in keiner Weise	mit nicht zu beseitigenden Mängeln	mit kleinen, zu beseitigenden Mängeln	in vollem Umfang	in hervorragender Weise
1	2	3	4	5	6	7
1977	60	22 %	19 %	37 %	16 %	6 %
1978	148	12 %	24 %	33 %	29 %	2 %
1979	122	9 %	17 %	40 %	32 %	2 %
1980	177	7 %	15 %	42 %	34 %	2 %
1981	99	-	5 %	51 %	32 %	12 %
1982	110	1 %	3 %	43 %	38 %	15 %
1983	86	-	8 %	35 %	37 %	20 %

Für die Abnahme der Zwischen- und Matrosenprüfungen errichtete der Verein Prüfungsausschüsse, denen Beauftragte der Reederverbände, der Seeleute-Gewerkschaften und der Berufsschulen angehörten. Prüfungsorte waren die 4 seefahrtbezogenen Berufsschulen. Von 1976 bis 1983 nahmen jährlich zwischen 400 und 500 Seeleute an der Matrosenprüfung teil *(Tabelle I-06)*. Der Anteil der (ungelernten) Decksmänner in den Prüfungen lag zwischen 30 und 40 Prozent. Letztgenannte Prüfungsteilnehmer mussten eine 6-jährige Seefahrtzeit nachweisen und hatten nahezu ausnahmslos einen 4-wöchigen Vorbereitungslehrgang absolviert.

Tabelle I-06: Teilnehmer an der Matrosenprüfung 1976-1988 [96]

Jahr	Auszubildende		Decksmänner		Auszubildende und Decksmänner	
	insgesamt	davon mit Erfolg	insgesamt	davon mit Erfolg	insgesamt	davon mit Erfolg
1976	273	69 %	213	71 %	486	70 %
1977	215	73 %	157	77 %	372	75 %
1978	283	77 %	163	90 %	446	81 %
1979	318	82 %	137	77 %	455	81 %
1980	306	84 %	127	81 %	433	83 %
1981	397	77 %	112	74 %	509	76 %
1982	369	81 %	141	83 %	510	81 %
1983	343	78 %	169	66 %	512	74 %
1984	178	78 %	148	81 %	326	79 %
1985	120	81 %	85	91 %	205	85 %
1986	83	75 %	5	80 %	88	76 %
1987	59	100 %	-	-	59	100 %
1988	20	100 %	-	-	20	100 %

[95] Quelle: Verein/Berufsbildungsstelle: Berufsbildungsstatistik für die Seeschifffahrt 1977-1983.
[96] Quelle: Verein/Berufsbildungsstelle: Berufsbildungsstatistik für die Seeschifffahrt 1976-1988.

Ein im Jahre 1980 vom Verein und den Prüfungsausschussmitgliedern erarbeiteter ***Katalog für schriftliche Prüfungsaufgaben*** wurde in den Folgejahren ständig aktualisiert. Der Katalog wurde später unter Zugrundelegung der Anforderungen der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung überarbeitet und durch Aufgaben für die praktische Prüfung ergänzt.

Matrosen-Ausbildungsordnung als Zwischenschritt auf dem Weg zum Schiffsmechaniker

Angesichts der vorstehend beschriebenen und aus heutiger Sicht selbstverständlichen Ausbildungsvorschriften wird deutlich, dass die Matrosen-Ausbildungsordnung von 1975 keineswegs als Reform der Berufsausbildung in der Seeschifffahrt gelten konnte, sondern nichts anderes war als die seit langem überfällige Anpassung an das allgemein geltende Berufsbildungsrecht. Gleichwohl musste diese Neuordnung im Vergleich zu den bis dahin geltenden Vorschriften der Eignungsverordnung vom größeren Teil der Reedereien als einschneidende Änderung empfunden werden. Aufgrund dieser Einschätzung wurden weitere Änderungen, insbesondere die Erweiterung des Ausbildungsberufsbilds, vorerst zurückgestellt. Zunächst sollten die neu eingeführten Vorschriften über die Berufsausbildungsverhältnisse, die Eignung von Ausbildern und Schiffen und die Durchführung von Zwischen- und Abschlussprüfungen umgesetzt werden. Auch blieben die Ausbildungsanforderungen im Wesentlichen auf den Decks- und Brückenbetrieb beschränkt. Um den späteren Übergang zum Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker zu erleichtern und vorzubereiten, wurden im Ausbildungsberufsbild des Matrosen einige wenige Grundfertigkeiten und Grundkenntnisse der Metallbearbeitung und des Schiffsmaschinenbetriebs berücksichtigt.

3.5 Berufliche Fortbildung zum Schiffsbetriebsmeister 1978-2001

Die Schiffsbetriebsmeister-Verordnung aus dem Jahre 1978[97] war ein weiterer Schritt zur Neugestaltung der Berufsbildung der Seeleute. Eigentlich hätte die Fortbildung zum Schiffsbetriebsmeister, dem Meister im Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker, im Anschluss an die Einführung der Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker geregelt werden müssen. Der Grund für die vom Üblichen abweichende Reihenfolge lag vor allem darin, dass auf Schiffen mit Mehrzweckbesatzungen eine solche Berufspersönlichkeit für die Planung und Organisation der Arbeitsabläufe an Bord benötigt wurde und sobald als möglich zur Verfügung stehen sollte.

Wesentliche Inhalte der Schiffsbetriebsmeister-Verordnung

Die Grundlagen der Schiffsbetriebsmeister-Verordnung wurden in den Jahren 1972 bis 1974 von einem Arbeitskreis des Vereins, bestehend aus Vertretern der Reederverbände und der Seeleute-Gewerkschaften, erarbeitet. Wesentliche Inhalte der im April 1978 vom Bundesverkehrsministerium erlassenen Schiffsbetriebsmeister-Verordnung waren:

- Beauftragung des Vereins als zuständige Stelle für die berufliche Fortbildung in der Seeschifffahrt und Festlegung seiner Aufgaben.

[97] Verordnung über die berufliche Fortbildung zum Schiffsbetriebsmeister und über den Erwerb des Schiffsbetriebsmeisterbriefes (Schiffsbetriebsmeister-Verordnung) vom 18. April 1978 (BGBl. I S. 514).

- Erlass einer Schiffsbetriebsmeister-Prüfungsordnung[98] durch den Verein.
- Errichtung von Prüfungsausschüssen durch den Verein.
- Durchführung folgender Fortbildungsgänge:
  - Schiffsbetriebsmeisterlehrgang Typ A (1.160 Stunden) für Matrosen und Maschinenfacharbeiter mit Mehrzweckbefähigung *(Schaubild I-01)*,
  - verkürzter Schiffsbetriebsmeisterlehrgang Typ B1 (670 Stunden) für Bootsmänner und Decksschlosser mit einer anerkannten Fortbildung *(Schaubild I-01)*sowie
  - verkürzter Schiffsbetriebsmeisterlehrgang Typ B2 (670 Stunden) für Maschinenvormänner mit einer anerkannten Fortbildung *(Schaubild I-01)*.
- Durchführung einer Schiffsbetriebsmeisterprüfung, gegliedert in einen:
  - fachtheoretischen Teil mit einer schriftliche Prüfung von 6 Stunden und einer mündlichen Prüfung von höchstens 20 Minuten,
  - fachpraktischen Teil im Umfang von 6 Stunden,
  - wirtschafts- und rechtskundlichen Teil mit einer schriftlichen Prüfung von 4 Stunden und einer mündlichen Prüfung von höchstens 20 Minuten sowie
  - berufs- und arbeitspädagogischen Teil mit einer schriftlichen Prüfung von 5 Stunden, einer mündlichen Prüfung von höchstens 30 Minuten und einer Unterweisungsprobe.

Umsetzung der Schiffsbetriebsmeister-Verordnung

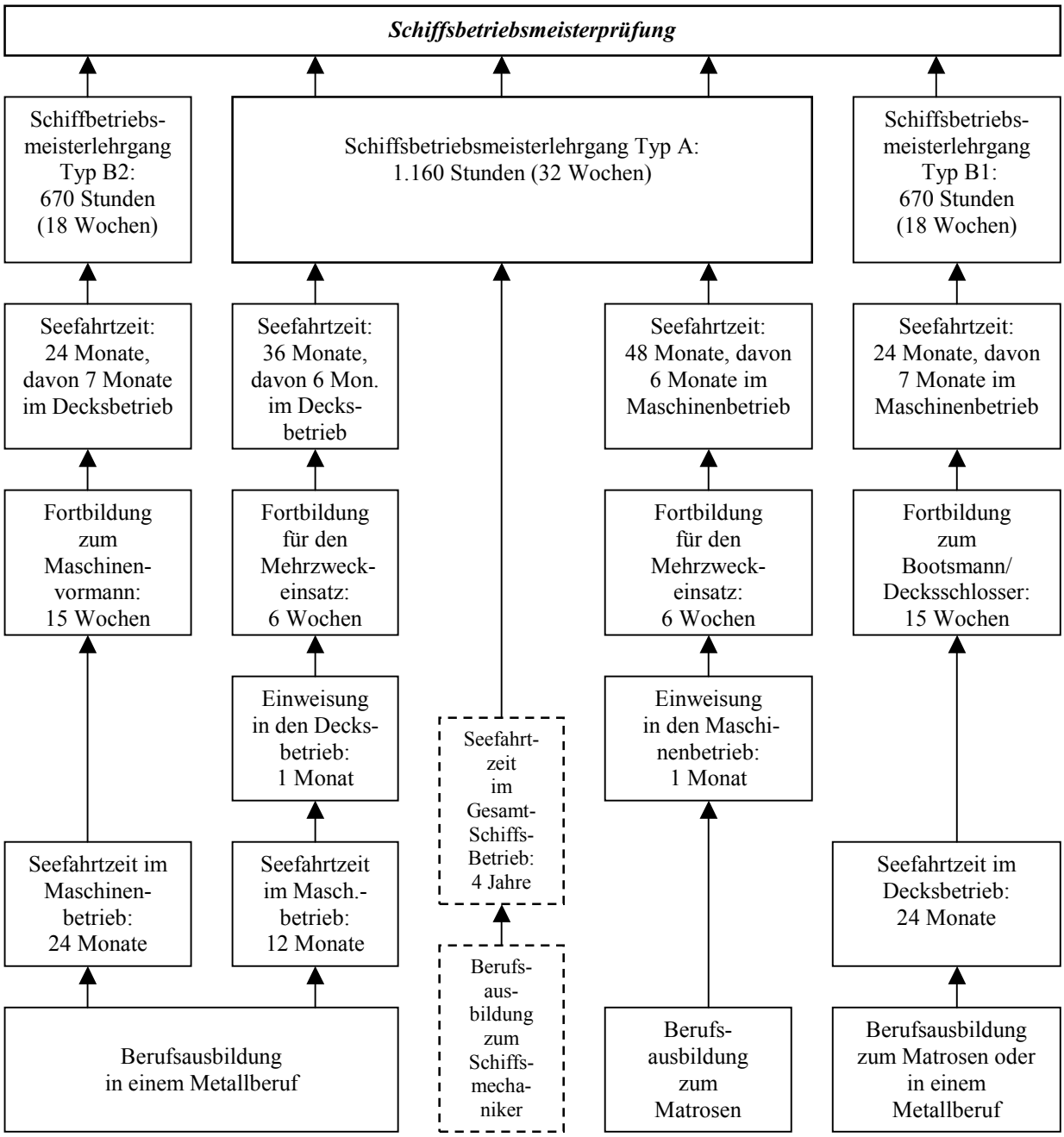
Wegen des großen Bedarfs an Schiffsbetriebsmeistern auf Schiffen mit Mehrzweck-Mannschaften wurden die ersten Schiffsbetriebsmeisterlehrgänge bereits ab 1975, also vor In-Kraft-Treten der Schiffsbetriebsmeister-Verordnung im Jahre 1978, durchgeführt, zunächst von der Hapag-Lloyd AG und ab 1976 auch von der Staatlichen Seefahrtsschule in Cuxhaven. Seit Anfang der 1980-er Jahre wurden die Fortbildungslehrgänge nur noch von der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule in Lübeck-Travemünde angeboten. Insgesamt nahmen seit 1975: 304 Seeleute an einem Schiffsbetriebsmeisterlehrgang teil. Von den insgesamt 290 Prüfungsteilnehmern legten 274 oder 94 Prozent die Prüfung mit Erfolg ab.[99]

Aufhebung der Schiffsbetriebsmeister-Verordnung im Jahre 2001

Die nach der Schiffsbetriebsmeister-Verordnung für die Fortbildung vorgesehenen Seeleute – also: Matrosen und Maschinenfacharbeiter mit der Mehrzweckbefähigung und vor allem entsprechend qualifizierte Bootsleute und Maschinenvormänner *(Schaubild I-01)* – gab es seit Ende der 1980-er Jahre nicht mehr. Spätestens mit In-Kraft-Treten der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung im Jahre 1983 hätte die Schiffsbetriebsmeister-Verordnung auf den Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker zugeschnitten werden müssen. Darüber hinaus hätten die Fortbildungsziele der technischen Entwicklung angepasst werden müssen. Trotz eindringlicher und wiederholter Empfehlungen des Vereins an die Adresse des Bundesverkehrsministeriums wurde die Verordnung nicht aktualisiert und war somit zunehmend nicht mehr anwendbar.

[98] Verein: Prüfungsordnung für die Durchführung von Schiffsbetriebsmeisterprüfungen vom 5 Oktober 1978.
[99] Quelle: Verein/Berufsbildungsstelle: Berufsbildungsstatistik für die Seeschifffahrt 1975-1996.

Schaubild I-01: Berufliche Fortbildung zum Schiffsbetriebsmeister (1978)



Geplante Berufausbildung zum Schiffsmechaniker: - - - - - - - - - - - -

Eine Nachfrage nach Schiffsbetriebsmeistern auf dem Arbeitsmarkt war seit Mitte der 1990-er Jahre nicht mehr gegeben, u. a. auch deshalb, weil Schiffsbetriebsmeister für die Besetzung von größeren Schiffen nicht verbindlich vorgeschrieben wurden. Die letzte Schiffsbetriebsmeisterprüfung fand im Jahre 1996 statt. Anzeichen dafür, dass sich die Beschäftigungssituation für Schiffsbetriebsmeister in absehbarer Zeit ändern würde, waren nicht zu erkennen. Offensichtlich wurden und werden die Meisterfunktionen des Schiffsbetriebsmeisters von den nautischen und technischen Schiffsoffizieren wahrgenommen.

Natürlich war die Fortbildung zum Schiffsbetriebsmeister ursprünglich ebenso auf Dauer angelegt wie die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker. Weil die Schiffsbetriebsmeister-

Verordnung jedoch nur noch mit einer grundlegenden Änderung anzuwenden und ein Bedarf an Schiffsbetriebsmeistern nicht mehr gegeben war, wurde die Verordnung im August 2001 aufgehoben[100].

Fortbildung zum Bootsmann und zum Decksschlosser

Um den Beruf des Matrosen attraktiver zu gestalten, begrüßte und unterstützte der Verein im Jahre 1965 die von einigen Reedereien geplante Einführung eines Bootsmannslehrgangs. Bootsmannslehrgänge wurden seit 1968 an der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule in Lübeck-Travemünde durchgeführt, wobei erfahrene Matrosen nach wie vor die Möglichkeit hatten, auch ohne einen solchen Lehrgang, also aufgrund einer Beförderung durch den Reeder, zum Bootsmann aufzusteigen. Seit 1971 bot die Seemannsschule in Schleswig-Holstein auch so genannte Decksschlosserlehrgänge für Facharbeiter aus einem Metallberuf an. Beide Fortbildungen waren auf die Anforderungen an einen „Meister" oder Vorarbeiter im Decksbetrieb ausgerichtet. Sie unterschieden sich nicht im Ziel der Fortbildung, sondern in der Ausgangslage aufgrund der beruflichen Erstausbildung. Angesichts der seit 1975 laufenden Fortbildung zum Schiffsbetriebsmeister war das Ende der Fortbildungen zum Bootsmann und zum Decksschlosser bereits absehbar. Gleichwohl war eine Neuregelung der Bootsmanns- und Decksschlosserlehrgänge im Jahre 1977[101] vor allem deshalb erforderlich, weil diese Lehrgänge eine wesentliche Zulassungsvoraussetzung für die Teilnahme am verkürzten Schiffsbetriebsmeisterlehrgang B1 waren *(Schaubild I-01)*.

In den Jahren 1968 bis 1978 nahmen insgesamt 423 Matrosen erfolgreich an einem Bootsmannslehrgang teil.[102] Die Anzahl der erfolgreichen Teilnehmer an einem Decksschlosserlehrgang betrug im Zeitraum von 1972 bis 1978 insgesamt 101.[103] Beide Lehrgänge wurden seit 1979 nicht mehr angeboten.

Fortbildung zum Lagerhalter/Maschinenvormann

Eine Fortbildung von Maschinenfacharbeitern zum Lagerhalter oder Storekeeper wurde im Jahre 1972 von der Fachhochschule für Schiffsbetriebstechnik in Flensburg konzipiert und durchgeführt. Dass die Fachhochschule im Jahre 1975 den fortgebildeten Lagerhalter in „Maschinenbetriebsmeister" umbenannte, war vor allem deshalb unverständlich und erstaunlich, weil Reederverbände und Seeleute-Gewerkschaften, Bund und Küstenländer sich zur gleichen Zeit abschließend auf die Grundlagen der Schiffsbetriebsmeister-Verordnung geeinigt hatten. Offensichtlich sollte dem Schiffsbetriebsmeister, dem Meister für den Decks- und Maschinenbetrieb, aufgrund von berufständischen Überlegungen ein Maschinenbetriebsmeister gegenübergestellt werden. Auf Vorschlag des Vereins wurde der fortgebildete Lagerhalter letztendlich „Maschinenvormann" genannt. Da auch diese Fortbildung vor allem als Zulassungsvoraussetzung für den Schiffsbetriebsmeisterlehrgang Typ B2 *(Schaubild I-01)* vorgesehen war, wurde auch sie durch Richtlinien des Vereins geregelt.[104]

---

[100] Dritte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 24. August 2001 (BGBl. I S. 2276), Artikel 4 Nr. 1: Aufhebung der Schiffsbetriebsmeister-Verordnung vom 18. April 1978.
[101] Verein: Richtlinien zur Fortbildung zum Bootsmann/Deckschlosser von 1977.
[102] Quelle: Verein: Berufsbildungsstatistik für die Seeschifffahrt 1968-1978.
[103] Quelle: Verein: Berufsbildungsstatistik für die Seeschifffahrt 1972-1978.
[104] Verein: Richtlinien zur Fortbildung zum Maschinenvormann von1977.

Die Anzahl der Maschinenfacharbeiter, die in den Jahren 1972 bis 1978 erfolgreich an einer Fortbildung zum Maschinenvormann teilnahmen, betrug insgesamt 145.[105] Seit 1979 fanden Fortbildungslehrgänge für Maschinenvormänner nicht mehr statt.

3.6 Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung von 1983

Mit In-Kraft-Treten der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung[106] und der Richtlinien für die Anerkennung von Schiffen als Ausbildungsstätten[107] im Jahre 1983 wurde der letzte und entscheidende Schritt zur Neugestaltung und Neuordnung der Berufsbildung in der Seeschifffahrt getan. Damit waren die 1972 gesetzten Ziele erreicht und die Voraussetzungen für eine qualifizierte, vielseitige und zukunftsorientierte Berufsausbildung gegeben. Um zum Ausdruck zu bringen, dass der neue Ausbildungsberuf sich grundsätzlich vom bisherigen Beruf des Matrosen unterschied, erhielt er endgültig die Berufsbezeichnung „Schiffsmechaniker“.

Erarbeitung der Grundlagen der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung

Die Grundlagen der Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker wurden in den Jahren 1975 bis 1979 von Beauftragten der Reederverbände und der Seeleute-Gewerkschaften, des Bundes und der Küstenländer in einem Arbeitskreis des Vereins erarbeitet, von der Mitgliederversammlung im Januar 1980 beschlossen und anschließend dem Bundesverkehrsministerium mit der Aufforderung übergeben, eine entsprechende Ausbildungsverordnung zu erlassen. Aufgrund von Schwierigkeiten bei der Einführung des neuen Ausbildungsberufes verzögerte sich das In-Kraft-Treten der Ausbildungsverordnung um etwa drei Jahre bis März 1983.

Für die Art und Weise, wie die Sozialpartner bei den Arbeiten am Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker miteinander umgingen, fand Friedrich Edding vom Max-Planck-Institut in seiner Festrede zum 25-jährigen Bestehen des Vereins im Jahre 1979 eine ebenso moderate wie treffende Formulierung: Er sprach von einem „Ringen zwischen den Anforderungen, die konservativ wirken, und den anderen, die schnelle Schritte in die Modernität verlangen“.[108] Trotz aller Unterschiede in den Auffassungen kann ich mich an kein Problem erinnern, für das auf dem Wege des Ausgleichs letztendlich nicht doch eine von allen Seiten akzeptierte Lösung gefunden werden konnte. Besondere Verdienste bei der Erarbeitung der Grundlagen für die neu gestaltete Berufsbildung haben die Fachleute der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen erworben. Sie haben sich in zahlreichen Sitzungen fachlich außerordentlich fundiert und überaus hartnäckig für die Verwirklichung einer qualifizierten Berufsausbildung in der Seeschifffahrt eingesetzt. Ich möchte an dieser Stelle nicht versäumen, darauf hinzuweisen, dass die Schiffsingenieure, insbesondere Hans-Christian Oldag von der Hapag-Lloyd AG und Sieg-

[105] Quelle: Verein: Berufsbildungsstatistik für die Seeschifffahrt 1972-1978.

[106] Verordnung über die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin und über den Erwerb des Schiffsmechanikerbriefes (Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung – SMAusbV) vom 24. März 1983 (BGBl. I S. 338).

[107] Bundesministerien für Verkehr und für Arbeit und Sozialordnung: Richtlinien für die Anerkennung von Schiffen als Ausbildungsstätten vom 19. Juli 19983 nebst Muster eines Berufsausbildungsvertrags (Bundesanzeiger Nr. 149 vom 12. August 1983).

[108] Vgl. Edding, Friedrich (1979): Die Ausbildung in der Seeschifffahrt im Blick auf die allgemeine Entwicklung der beruflichen Bildung. Festvortrag anlässlich des 25-jährigen Bestehens des Vereins zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e. V. am 21. Februar 1979 in Bremen. S. 2.