

**BIBLIOGRAPHIE** – einführende Literatur zum Thema –

BUCK, B.: Verkaufstätigkeit als soziales Handeln. Konzept und erste Erfahrungen des Projekts Ausbildungsmittel für den Einzelhandel. In: Berufsbildung in Wissenschaft und Praxis, 10. Jg. (1981), Heft 5, S. 21–27

EHRKE, M.: Qualifikation und Berufsausbildung im Warenhandel, Düsseldorf 1981

KÜTHE, E.: Einzelhandelsmarketing – Plädoyer für ein integratives Fach. In: Wirtschaft und Erziehung, Heft 11/1977, S. 306 ff.

SCHENKEL, P.: Die Auffassung des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) zur Berufsausbildung im Einzelhandel. In: Heft 15 der Sonderschriftenreihe des VLW zum Einzelhandelstag 1982, S. 12 ff.

VOLPERT, W.: Handlungsstrukturanalyse als Beitrag zur Qualifikationsforschung, Köln 1974

**Weiterführende Literatur:**

Vgl. die Anmerkungen in diesem Beitrag

**Anmerkungen**

- [1] Vgl. Schenkel, P.: Die Auffassung des BIBB zur Berufsausbildung im Einzelhandel. Heft 15 der Sonderschriftenreihe des VLW zum Einzelhandelstag 1982, S. 12 ff.
- [2] Vgl. dazu auch Küthes Plädoyer für ein integratives Fach Einzelhandelsmarketing, das in das im folgenden entwickelte Konzept integriert werden könnte, jedoch um wesentliche Aspekte des Verbrauchers und der Gesamtwirtschaft erweitert werden muß (Küthe, E.: Einzelhandelsmarketing – Plädoyer für ein integratives Fach. In: Wirtschaft und Erziehung, Heft 11/1977, S. 306 ff.).
- [3] Vgl. Halfpap, K.: Dynamischer Handlungsunterricht – Ein handlungstheoretisches Didaktikmodell –, erscheint im Herbst 1983 (bei Winkler, Darmstadt). Mit der Kennzeichnung des Ansatzes eines theoretischen Modells wird das Grundaxiom bzw. der Ausgangspunkt der wissenschaftlichen Betrachtungsweise offengelegt, „der nicht mehr

weiter zurückgerührt werden kann“ (Ulrich, H.: Die Unternehmung als produktives soziales System, Berlin–Stuttgart 1968, S. 40 f.). Dabei kann es nicht um die Beurteilung einer möglichen „Richtigkeit“ gehen, sondern lediglich gegebenenfalls um eine Prüfung der logischen Widerspruchsfreiheit der Ableitungen. „Die entscheidende Frage, ob ein bestimmter Ansatz für die Erkenntnisgewinnung und -darstellung zweckmäßig sei, läßt sich nicht wissenschaftstheoretisch zum voraus, sondern nur nachträglich aufgrund der Erkenntnisse, die davon ausgehend gewonnen und dargestellt werden können, beurteilen.“ – Die Handlungstheorie vereint verschiedene psychologische Teiltheorien, z. B. die Entscheidungs- und Motivationstheorie (vgl. Werbik, H.: Handlungstheorien, Stuttgart–Berlin–Köln–Mainz 1978), die Arbeits- bzw. Ingenieurpsychologie, 2. Aufl., Bern–Stuttgart–Wien 1978), aber auch die sozial-kognitive Lerntheorie (vgl. Bandura, A.: Sozial-kognitive Lerntheorie, Stuttgart 1979).

- [4] Vgl. Tomaszewski, T.: Tätigkeit und Bewußtsein, Weinheim–Basel 1978.
- [5] Allerdings beginnt auch in der Wissenschaft ein Umdenken. So hat eine Gruppe von Wissenschaftlern der traditionellen – wie sie es nennen – kapitalorientierten Betriebswirtschaftslehre das Konzept einer Arbeitsorientierten Einzelwirtschaftslehre entgegengesetzt, das die Arbeitnehmerinteressen in den Vordergrund stellt. Vgl. dazu Projektgruppe im WSI: Grundelemente einer Arbeitsorientierten Einzelwirtschaftslehre, WSI-Studie Nr. 23, Köln 1974.
- [6] Vgl. dazu auch Halfpap, K.: Handlungstheoretischer Ansatz für die (schulische) kaufmännische Berufsausbildung. In: Boehm, U. u. a. (Hg.): Rationalisierung der Büroarbeit und kaufmännische Berufsausbildung, Frankfurt/New York 1982, S. 55 ff.
- [7] Kutscha, G.: Vermittlung funktionaler, sozialer und humaner Kompetenzen als Ausbildungsproblem im Bereich des Einzelhandels. Wirtschaftswissenschaftliche Diskussionsbeiträge der Universität Oldenburg 9/81, S. 19.
- [8] Wiemann, G.: Zukunftssicherung des „Dualen Systems“ durch gezielte Reformen. In: Berufsbildung in Wissenschaft und Praxis, 8. Jg. (1979), Sonderheft, S. 14–25.
- [9] Vgl. Krappmann, L.: Soziologische Dimensionen der Identität. 5. Aufl. Stuttgart 1978.
- [10] Die Lernbereiche Volkswirtschaftslehre und Rechnungswesen mit Datenverarbeitung wurden fächermäßig ausgegliedert.
- [11] Vgl. dazu z. B. Lachenmann, G.: Ein handlungstheoretischer Ansatz für den Unterricht in Warenkunde. In: Wirtschaft und Erziehung, Heft 9/1981, S. 311 ff. Eine allgemeine Darstellung erfolgt in Halfpap 1983 (vgl. Anmerkung [3]).

**UMSCHAU**

Wolf-Dieter Bohnstedt

## Neue Konzeption für die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt: Erlaß der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung

Mit der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung (SMAusbV), die die Bundesminister für Verkehr und für Arbeit und Sozialordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft am 24. März 1983 erlassen haben (BGBl. I S. 338) und die am 1. April 1983 in Kraft getreten ist, wurde eine neue Konzeption für die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt geschaffen. Die Berufsbezeichnung „Schiffsmechaniker“ drückt aus, daß die Berufsausbildung von dem ursprünglichen seemännischen Arbeitsbereich, dem Decksbetrieb, auch auf den anderen großen Arbeitsbereich an Bord, den Maschinenbetrieb ausgeweitet wird. Der Schiffsmechaniker (SMch) soll durch seine Ausbildung befähigt werden, in beiden Bordbereichen vollwertige Arbeit leisten zu können.

**1 Ziele der Neuordnung der seemännischen Berufsausbildung**

Die Neuordnung der Berufsausbildung trägt der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Seeschifffahrt Rechnung: Größere Schiffe als früher werden mit weniger Besatzungsmitgliedern gefahren. Damit erhält das einzelne Besatzungsmitglied umfangreichere und unterschiedlichere Aufgaben an Bord, und das erfordert gut und vielseitig ausgebildete Besatzungen. Seit mehreren Jahren werden daher viele Schiffe mit Mehrzweckbesatzungen gefahren, bei denen die einzelnen Besatzungsmitglieder sowohl im Bereich „Deck“ als auch „Maschine“ tätig sein können. Die Befähigung für diese Tätigkeit kann bisher durch eine berufliche Fortbildung, die auf der Grundlage einer Berufsausbildung zum Matrosen oder in einem Metallberuf vermittelt

wird, erworben werden. Nach der SMAusbV ist nunmehr der Erwerb der Befähigung in den verschiedenen Bereichen des Bordbetriebes durch die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker möglich.

Die neue Berufsausbildung bedeutet eine der Grundlagen für eine Erweiterung der Beschäftigungsmöglichkeiten an Bord. Sie bedingt damit aber auch eine Verlagerung der Ausbildungsinhalte zu einem metallkundlichen Beruf hin. Daher wurde bei den inhaltlichen Anforderungen der SMch-Ausbildung dem metallkundlichen Bereich im Vergleich zur Matrosenausbildung eine größere Bedeutung gegeben. Das drückt sich bereits in der Berufsbezeichnung „Schiffs-Mechaniker“ aus, die den neuen Beruf in der Seeschifffahrt neben andere Mechanikerberufe stellt, für die an Land ausgebildet wird. Der Schiffsmechaniker ist dem Berufsfeld „Metalltechnik“ zugeordnet (§ 7 Satz 1) und ist damit den vielen anderen, in diesem Berufsfeld aufgeführten Berufen gleichwertig.

## 2 Einige Grundsätze der Neuordnung der Berufsausbildung

### Ziel der Ausbildungsverordnung für Schiffsmechaniker

Die Ausbildungsverordnung für die Berufsausbildung zum SMch ist unter Anwendung der Grundsätze, die in den vergangenen Jahren bei dem Erlass von Ausbildungsordnungen für anerkannte Ausbildungsberufe entwickelt wurden, erstellt worden. Bereits bei der Erarbeitung der Matrosen-Ausbildungsordnung vom 23. Mai 1975 (MAO) wurden die Grundsätze der Berufsausbildung in anerkannten Ausbildungsberufen, d. h. die des Berufsbildungsgesetzes vom 14. August 1969 (BBiG), soweit wie möglich auf die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt angewendet. Inzwischen ist das Verfahren für die Erarbeitung von Ausbildungsordnungen für anerkannte Ausbildungsberufe nach § 25 BBiG weiterentwickelt worden, und dieses Verfahren ist auch bei der Vorbereitung der SMAusbV angewendet worden. Das gilt insbesondere für die Beteiligung der Spitzenverbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer und die Abstimmung der Ausbildungsvorschriften des Bundes für die betriebliche Berufsausbildung mit den Rahmenlehrplänen der Kultusverwaltungen der Küstenländer für den schulischen Teil der Berufsausbildung; auch die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt wird im dualen System durchgeführt. Eines der Ziele der Neuordnung der Berufsausbildung in der Seeschifffahrt war die Gleichwertigkeit dieser Berufsausbildung mit der in Berufen an Land.

### Übergreifende Regelungen in der Schiffsmechaniker-AusbV

Die Mindestanforderungen an Ausbildungsordnungen (AO), die im Anwendungsbereich des BBiG in § 25 Abs. 2 aufgeführt sind, wurden auch bei der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung (SMAusbV) berücksichtigt: Sie enthält Vorschriften über:

- die staatliche Anerkennung und die Bezeichnung des Ausbildungsberufes (§§ 1 und 2 SMAusbV),
- die Ausbildungsdauer; sie beträgt 3 Jahre (§ 6 Abs. 1),
- das Ausbildungsberufsbild (§ 8),
- den Ausbildungsrahmenplan (§ 9 und Anlage 1) und
- die Prüfungsanforderungen (§§ 13 und 22).

Eine Reihe weiterer, übergreifender Vorschriften, die bei der Berufsausbildung anzuwenden sind, sind bei der Berufsausbildung nach dem BBiG in diesem Gesetz selbst aufgeführt. Da entsprechende Vorschriften in dem der SMAusbV zugrundeliegenden Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957 (SeeMG) nicht vorhanden sind, mußten sie in der Ausbildungsordnung (AO) aufgeführt werden; in dieser Weise wurde bereits bei dem Erlass der MAO verfahren. Solche übergreifende Vorschriften erstrecken sich auf:

- die Eignung der Ausbildungsstätte und der Ausbilder (§ 3),
- die Ausbildung in anderen geeigneten Ausbildungsstätten (§ 4),

- die Bestimmung der zuständigen Stelle (§ 5); diese ist die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS),
- den Ausbildungsplan für den einzelnen Auszubildenden, die Führung des Berichtsheftes und die Ausstellung von Zeugnissen (§§ 10 bis 12),
- die Verkürzung oder Verlängerung der Ausbildungsdauer (§ 6 Abs. 2 und 3),
- die Anrechnung des schulischen Berufsgrundbildungsjahres (§ 7 Satz 2).

Die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker endet mit einer Abschlußprüfung, die vor einem paritätisch zusammengesetzten Prüfungsausschuß der zuständigen Stelle abzulegen ist. Für die Zulassung zur Abschlußprüfung und über deren Durchführung enthält die SMAusbV in den §§ 14 bis 18 und 21 Regelungen.

Auch die Schiffsmechaniker-Ausbildung ist in eine berufliche Grundbildung und eine berufliche Fachbildung gegliedert (Abschnitte I und II des Ausbildungsrahmenplanes – AusbRPI –). Die Grundbildung kann – erstmalig in der Seeschifffahrt – auch in einem schulischen Berufsgrundbildungsjahr abgeleistet werden. Sie erfolgt im Berufsfeld „Metalltechnik“ nach den zugehörigen Rahmenlehrplänen der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder (Kultusministerkonferenz – KMK). Nach dem ersten Ausbildungsjahr = Grundbildungsjahr soll auch der Teilnehmer an der schulischen Grundbildung befähigt sein, in das zweite Jahr der (betrieblichen) Berufsausbildung einzutreten. Daher wird das schulische Berufsgrundbildungsjahr (BGJ) im Berufsfeld Metalltechnik als erstes Jahr der Berufsausbildung angerechnet (§ 7).

Für das 2. und 3. Ausbildungsjahr/Schuljahr wurde von den Schulverwaltungen der vier Küstenländer ein Rahmenlehrplan (RLPI) für den neuen Ausbildungsberuf „Schiffsmechaniker“ entworfen und mit dem AusbRPI der AO durch Sachverständige des Bundes und der Länder aufeinander abgestimmt. Der RLPI wurde von der „Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK)“ beschlossen.

Um einen qualifizierten Arbeitsplatz an Bord einnehmen zu können, muß der Nachweis der beruflichen Qualifikation erbracht werden. Das geschieht für den Facharbeiter im Gesamtschiffsbetrieb durch den Erwerb des Schiffsmechanikerbriefes. Dieser wird nach dem Bestehen der Abschlußprüfung erteilt (§ 23 SMAusbV). Die Abschlußprüfung wird im allgemeinen nach der Ableistung einer geregelten Berufsausbildung mit zugehörigem Berufsschulbesuch abgelegt. Jedoch soll auch angelernten Fachkräften, die sich durch langjährige Tätigkeit in einem Beruf die erforderliche Befähigung erworben haben, die Gelegenheit gegeben werden, den Nachweis ihrer Qualifikation in einer Prüfung zu erbringen (sog. Externer-Prüfung). Diese Regelung, die schon seit längerer Zeit besteht, wurde 1969 auch in das BBiG übernommen. Eine entsprechende Vorschrift für die Qualifikation zum Schiffsmechaniker enthält § 19 SMAusbV.

## 3 Inhaltliche Anforderungen bei der Ausbildung zum Schiffsmechaniker

### Ausbildungsberufsbild und Ausbildungsrahmenplan

Das Ausbildungsberufsbild für den Schiffsmechaniker enthält die fünf Berufsbildpositionen:

- 1) Arbeits- und Fertigungstechniken,
- 2) Fahrbetrieb,
- 3) Ladungs- und Umschlagstechnik,
- 4) Feuerschutz und Sicherheitsmanöver,
- 5) Arbeits- und Sozialrecht in der Seeschifffahrt.

Die fünf Berufsbildpositionen sind in bis zu fünf Teilpositionen untergliedert. Im Ausbildungsrahmenplan sind die einzelnen Berufsbildpositionen und Teilpositionen durch einzelne Lernziele weiter konkretisiert worden.

Der Ausbildungsrahmenplan enthält auch die zeitlichen Richtwerte in Wochen, innerhalb deren die Kenntnisse und Fertigkeiten in den einzelnen Berufsbildpositionen und Teilpositionen vermittelt werden sollen. Von diesen Richtwerten kann nach § 9 Satz 2 SMAusbV abgewichen werden, insbesondere dann, wenn betriebspraktische Besonderheiten die Abweichung erfordern. Diese Vorschrift dürfte gerade für die Bordausbildung besondere Bedeutung haben: der Ausbildungsablauf ist in der Rechtsverordnung nicht starr festgelegt, sondern er kann an das praktische Ausbildungsgeschehen in der Ausbildungsstätte, z. B. an die Fahrtzeit des „schwimmenden Ausbildungsbetriebes“, angepaßt werden.

Im ersten Ausbildungsjahr liegt das Schwergewicht auf den Arbeits- und Fertigungstechniken, insbesondere bei der Metallbearbeitung und -verarbeitung (1.1) und der Tauwerksbearbeitung und -verarbeitung (1.2). Die Holz- und Kunststoffbearbeitung und -verarbeitung ist zu Beginn des 2. Ausbildungsjahres (1.1) zu vermitteln. Zur beruflichen Grundbildung gehört auch bereits ein Teil der Instandhaltungstechniken (Anlage zu § 9, Nr. 1.3 SMAusbV).

#### Prüfungsanforderungen

In der Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker werden, wie auch in anderen Ausbildungsberufen, eine Zwischenprüfung und eine Abschlußprüfung abgehalten. Die Prüfungsvorschriften in der SMAusbV entsprechen denen in AOen für Landberufe; auch für die SMAusbV wurden die „Empfehlungen des Hauptausschusses des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) zur Vereinheitlichung von Prüfungsanforderungen in Ausbildungsordnungen“ vom 11. Februar 1980 weitgehend berücksichtigt. Dabei wird die Zwischenprüfung, die frühestens drei Monate vor und spätestens drei Monate nach Ablauf der Hälfte der Ausbildungsdauer stattfinden soll (§ 14 Abs. 1), in der Praxis häufig am Ende des zweiten Schulzeitblockes abgehalten.

Alle Besatzungsmitglieder von Seeschiffen müssen, unabhängig von ihrer beruflichen Qualifikation, die Rettungsboot- und Feuerschutzprüfung nach den Richtlinien der See-Berufsgenossenschaft (SeeBG) ablegen. Für die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker schreibt die SMAusbV vor, daß die Rettungsboot- und Feuerschutzprüfung mit der Zwischenprüfung durch einen technischen Aufsichtsbeamten der SeeGB vorgenommen wird (§ 13 Abs. 6).

#### 4 Besondere Bestimmungen bei der Schiffsmechaniker-Ausbildung

##### Zulassung zur Abschlußprüfung und Erwerb des Schiffsmechanikerbriefes in besonderen Fällen

Der Beruf des „Facharbeiters im Gesamtschiffsbetrieb“, des Schiffsmechanikers, wird erst durch die SMAusbV als anerkannter Ausbildungsberuf eingeführt (§ 2). Frühere gesetzliche oder staatlich anerkannte Regelungen für diese Berufsausbildung sind, anders als bei einer Reihe von neuerlassenen Ausbildungsordnungen für andere Berufe, nicht vorhanden. Jedoch sind seit mehreren Jahren auf Schiffen mit integrierten Besatzungen Seeleute beschäftigt, die sich auf der Grundlage einer verwandten Berufsausbildung, z. B. als Matrose oder Facharbeiter im Bereich „Metalltechnik“ oder „Holztechnik“ und einer beruflichen Weiterbildung bereits für eine Tätigkeit im Gesamtschiffsbetrieb qualifiziert haben. Auch diese Seeleute erhalten Gelegenheit, die Abschlußprüfung als Schiffsmechaniker (SMch) abzulegen und den SMch-Brief zu erwerben. Für diese gelten besondere Zulassungsregelungen (§ 20 SMAusbV); diese sind von der Zulassung zur sog. Externer-Prüfung nach § 19 SMAusbV zu unterscheiden (vgl. Abschnitt II Absatz 2). Insbesondere muß neben einer einschlägigen Berufsausbildung eine mindestens siebenmonatige praktische Tätigkeit im bisher fremden Arbeitsbereich „Decksbetrieb“ oder „Maschinenbetrieb“ und die Teilnahme an Ergän-

zungslehrgängen für den Decks- und Maschinenbetrieb nachgewiesen werden (§ 20 Nr. 4 und 5).

Die Sonderregelung ist nur für einen (längeren) Übergangszeitraum gedacht. Dabei wird davon ausgegangen, daß nach dem Inkrafttreten der SMAusbV sich der nach § 20 zur Abschlußprüfung zugelassene Personenkreis kontinuierlich verringern wird (vgl. Begründung zur SMAusbV, Teil II zu § 20 – in Bundesrats-Drucksache 29/83 vom 12. Januar 1983 enthalten). Dagegen gelten die Vorschriften für die Zulassung zur Externer-Prüfung nach § 19 SMAusbV unbegrenzt. Alle Teilnehmer an der Abschlußprüfung, die diese bestanden haben, erhalten den SMch-Brief (§ 23).

Soweit Seeleute, die bereits als Facharbeiter im Gesamtschiffsbetrieb tätig sind, die berufliche Qualifikation dafür in einer geregelten Fortbildung der zuständigen Stelle für die Berufsbildung in der Seeschifffahrt (vgl. § 5 SMAusbV) erworben und in einer Prüfung nachgewiesen haben, entsprachen in der Fortbildungsprüfung die fachlichen Anforderungen denen in der Abschlußprüfung nach § 22 SMAusbV. Daher brauchen diese Seeleute die Abschlußprüfung nicht noch einmal abzulegen, sondern nach § 24 SMAusbV genügt diese Fortbildungsprüfung und eine Seefahrtzeit von vier Jahren im Anschluß an den Erwerb des Matrosen- oder des Facharbeiter/Gesellenbriefes, um den SMch-Brief zu erhalten. Auch bei dieser Vorschrift handelt es sich um eine Übergangsregelung.

##### Anerkennung von Schiffen als Ausbildungsstätte zur Durchführung der Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker

Die Schiffe, auf denen die Berufsausbildung zum SMch durchgeführt wird, müssen vom Bundesminister für Verkehr (BMV) als für die Berufsausbildung geeignet anerkannt werden (§ 3 Nr. 1 SMAusbV). Die Voraussetzungen, die dabei zu erfüllen sind, sind in den „Richtlinien für die Anerkennung von Schiffen als Ausbildungsstätten“ enthalten, die die Bundesminister für Verkehr (BMV) und für Arbeit und Sozialordnung (BMA) im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft (BMBW) am 19. Juli 1983 erlassen haben (BANz vom 12. August 1983). Die Regelungen sind soweit wie möglich an die „Richtlinien für die Anerkennung von Schiffen als Ausbildungsstätte“ angelehnt, die vom BMV und BMA im Einvernehmen mit dem BMBW für die Matrosenausbildung am 18. Juni 1975 erlassen worden sind.

Die Richtlinien für die Anerkennung von Schiffen, auf denen die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker durchgeführt wird, enthalten in erster Linie die Anforderungen an die sächliche und personelle Ausstattung der Ausbildungsstätte „Schiff“. Ferner legen sie fest, daß mit jedem Auszubildenden ein Ausbildungsvertrag abzuschließen ist; das Muster eines Ausbildungsvertrages, der den Besonderheiten eines Ausbildungsverhältnisses auf einem Seeschiff Rechnung trägt, ist den Richtlinien als Anlage beigefügt. Auch die Regelungen über die personelle Ausstattung des Schiffes, insbesondere über die fachlichen und die berufs- und arbeitspädagogischen Anforderungen an die Ausbilder, entsprechen soweit wie möglich denen für die Berufsausbildung im Anwendungsbereich des BBiG.

##### Befristete Weitergeltung der Matrosenausbildungsordnung

Neben dem Bedarf an Facharbeitern im Gesamtschiffsbetrieb besteht für mehrere Jahre noch ein solcher an Fachkräften für den Decksdienst, d. h. an Matrosen. Daher können auch nach dem Inkrafttreten der SMAusbV während einer Übergangszeit noch Ausbildungsverträge für die Berufsausbildung zum Matrosen nach der MAO abgeschlossen werden. Bei dieser Regelung wird auch berücksichtigt, daß jede neue Ausbildungsordnung eine gewisse Übergangszeit benötigt, ehe sie generell in die Praxis der Vermittlung der neuen Berufsausbildung umgesetzt werden

kann. Die Übergangszeit dauert drei Jahre (vom Beginn des neuen Ausbildungsjahres 1983/84 ab), d. h. die MAO bleibt noch bis zum 31. Juli 1986 in Kraft (§ 27 Abs. 2 SMAusV).

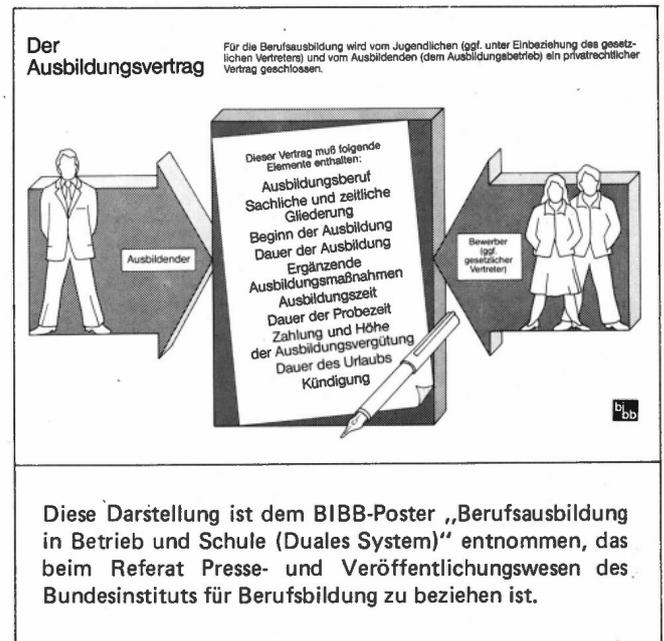
Auch die künftigen Seeleute, die sich zunächst noch für eine Matrosenausbildung entscheiden, sind nicht von einem späteren Erwerb der Qualifikation zum Schiffsmechaniker ausgeschlossen. Denn mit der erfolgreichen Matrosenausbildung erfüllen sie eine der Voraussetzungen, um nach § 20 SMAusV zur „Abschlußprüfung in besonderen Fällen“ zugelassen zu werden (vgl. Abschnitt IV Absatz 1).

## 5 Ausblick

Die Anregung zur gesetzlichen Neuordnung der Berufsausbildung in der Seeschifffahrt ging vor einigen Jahren von mehreren Ausbildungsbetrieben (Reedereien) aus. Sie wurde von den Vertretungen der Arbeitnehmer (Gewerkschaften) unterstützt und fand das Interesse des Ordnungsgebers und der für den schulischen Teil der Berufsausbildung zuständigen Kultusverwaltungen der Küstenländer. Das gemeinsame Ziel, die Schaffung einer auf die Erfordernisse der Ausbildungspraxis ausgerichteten Rechtsgrundlage, konnte mit dem Erlaß der SMAusV verwirklicht werden. Dabei haben die an der Berufsausbildung in der Seeschifffahrt beteiligten Gruppen intensiv mitgewirkt und ihre Vorstellungen eingebracht.

Eine Rechtsverordnung ist aber nur eine der Voraussetzungen für eine geregelte Berufsausbildung. Die Berufsausbildung geschieht in betrieblichen Ausbildungsstätten, und sie wird an Menschen

durch Menschen vermittelt. Es ist zu wünschen, daß die SMAusV den Erwartungen aller Beteiligten am Ausbildungsgeschehen in der Seeschifffahrt gerecht wird.



## MODELLVERSUCHE

### Führungsqualifikationen der Industriemeister gewinnen immer mehr an Bedeutung – Ein Praxis- und Erfahrungsbericht aus dem Modellversuch „Industriemeister“

Industriemeister nehmen seit jeher eine „Gelenkfunktion“ zwischen Betriebsleitung und ihnen unterstellten Mitarbeitern ein. Die Tätigkeit der Industriemeister erfordert neben detaillierten Fachkenntnissen von Produktionsverfahren, -abläufen und -prozessen die Fähigkeit, Mitarbeiter zu führen und Auszubildende zu betreuen und zu qualifizieren. Erhöhte Anforderungen an Führungsqualifikationen ergeben sich in den letzten Jahren zunehmend durch Einführung und Verbreitung neuer Technologien in Produktion, Büro und Verwaltung der Industriebetriebe. Durch sich wandelnde Anforderungen an Industriemeister verlagert sich der Schwerpunkt seiner Tätigkeit immer mehr in die Bereiche organisatorischer und sozialer Kompetenz und Verantwortung. Die Fähigkeit zu führen, gewinnt für Industriemeister an Bedeutung.

Industriemeister müssen für diesen Funktionswandel hinreichend durch Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen qualifiziert werden. Das Bundesinstitut für Berufsbildung leistet deshalb seit Jahren Beiträge für eine qualifizierte praxis- und zukunftsorientierte Fortbildung zum Industriemeister. Der Schwerpunkt dieser Arbeiten liegt in der Entwicklung von bundeseinheitlichen Prüfungsordnungen, Stoffkatalogen und Lehrgangsunterlagen. Im Auftrag des Bundesinstituts wurden von Dr.-Ing. Fröhner speziell für die Erfüllung von Führungsaufgaben durch Industrie-

meister Lehrgangsunterlagen entwickelt. Damit leistete das Institut flankierende Arbeiten zur Umsetzung der nach § 46.2 Berufsbildungsgesetz (BBiG) erlassenen Prüfungsordnungen zum Industriemeister. Diese Unterlagen wurden zwischenzeitlich im Modellversuch „Industriemeister“ auf ihre Praxisnähe hin überprüft. Für die Durchführung des Modellversuchs erarbeitete das Institut eine auf die spezifischen Zielsetzungen der Maßnahme abgestimmte Modellversuchs- und Evaluationskonzeption sowie dazugehörige Evaluationsinstrumente. Der Evaluationsprozeß wurde vom Institut wissenschaftlich begleitet.

An der Durchführung des Modellversuchs beteiligten sich zwei erfahrene Träger der Weiterbildung zum Industriemeister: die Bildungszentrum GmbH der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Oberrhein mit Sitz in Karlsruhe und das Berufsfortbildungswerk – Gemeinnützige Bildungseinrichtung des DGB GmbH mit seiner Industriemeisterschule in Wetzlar. In Karlsruhe wurde der Modellversuch in einem berufsbegleitenden Abendlehrgang der Fachrichtungen „Metall“ und „Chemie“, in Wetzlar in einem ganztägigen Vollzeitlehrgang der Fachrichtungen „Metall“ und „Elektrotechnik“ durchgeführt. Die Abschlußprüfung für die Teilnehmer beider Träger erfolgt nach der bundeseinheitlichen Prüfungsordnung vor einem Prüfungsausschuß der jeweils zuständigen Industrie- und Handelskammer.

Die Industriemeisterschule in Wetzlar wurde 1972 als gewerkschaftsorientierte Bildungseinrichtung gegründet: seitdem wurden 28 Vollzeitlehrgänge von jeweils einem Jahr Dauer, 1200 Unterrichtsstunden und durchschnittlich 30 Teilnehmern der Fachrichtungen „Metall“ und „Elektrotechnik“ durchgeführt; von diesen Teilnehmern bestanden unter Berücksichtigung einer drop-out-Quote von etwa 3 Prozent und einer Durchfallquote