

Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen

Umfrage zur Situation der Ausbildung von Nautikern an Fachhochschulen in Studiengängen mit integrierten Praxissemestern

- 1. Einleitung**
- 2. Zusammenfassung der Umfrageergebnisse**
- 3. Empfehlungen**

Anlagen:

Anlage 1

Ergebnisse der Umfrage, Vergleich mit früheren Umfragen und erste Folgerungen

Anlage 2

Vergleichende Auswertung

1. Einleitung

Problem:

Anlass für die Umfrage war die von vielen Seiten bemängelte Ausbildung von Studenten in den Praxissemesterstudiengängen der nautischen Fachbereiche. Zwei Umfragen des Fachbereiches Seefahrt, Elsfleth, zur Ausbildungssituation in der Handelsschiffahrt (im Jahr 1999 Umfrage bei ausbildenden Reedereien und in 2000 bei Studenten aus Elsfleth und Bremen) wurden von der Arbeitsgruppe „Praxissemester“ der STAK als Basis für die Umfrage herangezogen.

Umfrage:

Befragt wurden mit jeweils z.T. unterschiedlichen Fragebögen Studierende, deren Ausbilder, Absolventen und die Personalabteilungen der ausbildenden Reedereien. Bei der Darstellung der Ergebnisse werden die Umfrageergebnisse der vorangegangenen Elsflether Umfragen dort erwähnt, wo gleichlautende oder vergleichbare Fragen gestellt wurden.

Um sicherzustellen, dass Ausbilder und Studenten nicht gemeinsam die Fragen beantworteten, wurden den Ausbildern die Fragebögen über die Reedereien zugestellt und aus der Studentengruppe diejenigen Studenten befragt, die derzeit nicht an Bord sondern im Theoriestudium an Land sind.

Auswertung in den Anlagen:

In Anlage 1 werden die Ergebnisse der Umfrage dargestellt, einzelne Antworten werden z.T. erläutert. Daneben werden ggf. die Ergebnisse der älteren und der aktuellen Umfrage miteinander verglichen.

In Anlage 2 werden verschiedene Antworten miteinander verglichen. Dabei werden sowohl einige Antworten der jeweils selben Gruppe als auch Antworten zur gleichen Frage bei unterschiedlichen Gruppen auf mögliche Korrelationen untersucht. Die Fragestellungen dazu werden jeweils kurz erläutert.

Zuverlässigkeit der Ergebnisse:

Die Gesamtzahl der zu befragenden Personen war für die Anwendung statistischer Werkzeuge zu klein. Die Aussagen liefern daher mehr ein qualitatives Bild der jetzigen Ausbildungssituation als quantifizierbare Daten. Bezogen auf die Gesamtzahl der Nautik-Studenten sind die Aussagen allerdings repräsentativ.

Kommentar:

Enttäuschend war die geringe Beteiligung der Reedereien an der Umfrage. Demgegenüber hervorzuheben ist die gute Mitarbeit der Bremer und Elsflether Studenten und Absolventen und die Beteiligung der Ausbilder. Letztere zeigt deutlich, dass das Thema Ausbildung an Bord doch einen höheren Stellenwert genießt, als dies von manchen vermutet wird.

2. Zusammenfassung der Umfrageergebnisse

2.1 Ausbildungssituation:

Die Ausbildung erfolgt knapp zur Hälfte unter deutscher Flagge. (Anlage 1, 1.2) Seit 1999 ist dabei eine leichte Verlagerung zur Ausbildung unter fremder Flagge zu beobachten. Trotz dieser Verlagerung ist festzustellen, dass die Ausbildung zunehmend von Kapitänen und Offizieren durchgeführt wird, die in den meisten Fällen Inhaber eines deutschen Befähigungszeugnisses sind. (Anlage 1, 1.6) Ausbildung durch nicht-deutsche EU-Europäer ist ein zu vernachlässigendes Randphänomen.

Der bei weitem größte Teil der Praktikanten wird auf Containerschiffen ausgebildet; der Anteil der Mehrzweck-/Projekt-Frachter nimmt zu. (Anlage 1, 1.1)

Der Anteil der Ausbildung auf Zweiwachenschiffen ist marginal und unterscheidet sich in der Bewertung nicht signifikant von der Ausbildung auf anders besetzten Schiffen. (Anlage 2, 1.2)

Seit 1999 ist festzustellen, dass der Einfluss der Bewertung der Studenten auf die Durchführung der Ausbildung zunimmt. (Anlage 2, 2.3)

Der von den Reedereien gemeldete Bedarf an Schiffsoffizieren ist trotz weiterer Zunahme der Bewerber für diese Ausbildung größer als die Anzahl der Studienanfänger. (Anlage 1, 2.2)

Etwa die Hälfte der Studienanfänger im PS-Studiengang hat vor Beginn des Studiums eine Berufsausbildung absolviert; knapp die Hälfte davon eine handwerkliche. (Anlage 1, 1.4)

Eine Ausbildung im 1. Praxissemester ausschließlich durch nicht deutsch sprechende Ausbilder wird von allen Gruppen eindeutig abgelehnt. (Anlage 2, 6)

Der Informationsfluss von der Reederei und von der FH zum Ausbilder und den Studierenden an Bord ist verbesserungsbedürftig. (Anlage 1, 1.17)

2.2 Bewertung der Ausbildung

Die Bewertung fällt bei allen befragten Gruppen sehr ähnlich aus. Da die Stichproben unabhängig voneinander sind, können die Ergebnisse als repräsentativ angesehen werden. Die betroffenen Studenten selbst bewerten dabei alle Bereiche (i) schlechter und (ii) differenzierter als die Vergleichsgruppen. (vgl. z.B. Anlage 2, 2.2).

Die Bewertung der Studenten fällt im Ausbildungsbereich „Brücke“ mit 2.0 (im Schulnotensystem) am besten aus. Die Bereiche „Deck“ und „Ladung“ werden mit 2.3 bzw. 2.4 bewertet. Auffällig ist die Bewertung des Bereiches „Maschine“ mit 3.1, der allerdings in der Ausbildung offiziell nicht gefordert ist. (Anlage 1 1.9)

Die Umfrage bei allen Absolventen der letzten fünf Jahre zeigt, dass bei dem Vergleich der jeweils im eigenen Ausbildungsweg erkannten Defizite ein qualitativer Unterschied zwischen der Ausbildung von Schiffsmechanikern und PS-Studenten nicht festzustellen ist. Auffällig ist die Häufung der Defizite im Bereich „Maschine“ bei den PS-Studenten und im Bereich „Brücke“ bei Absolventen mit SM-Ausbildung. (Anlage 1, 3.4)

Die Beurteilung der Studenten im 2. Praxissemester durch die Reedereien fällt ähnlich aus; positiv zu bemerken ist, dass in keinem der Ausbildungsbereiche Bewertungen mit 4 oder 5 auftraten. (Anlage 1, 2.14)

Die handwerklich/seemännische Ausbildung wird besser bewertet (Verteilungsmaximum bei 2.0) als in der Umfrage von 2000 (Maximum bei 3.0). Auffällig ist, dass diejenigen Studenten, die bereits eine handwerkliche Ausbildung an Land absolviert haben, die handwerklich-seemännische Ausbildung an Bord nahezu genauso beurteilen wie die Studenten ohne eine solche Vorausbildung. Daher kann diese Bewertung als fundiert gelten. (Anlage 1, 1.11)

Die Annahme einer qualitativ unterschiedlichen Bewertung von Schiffsoffizieren mit PS-Ausbildung und SM-Ausbildung durch die Schiffsführung wird durch die Umfrage nicht gestützt. (Anlage 1, 3.5)

Die Zufriedenheit mit der eigenen Ausbildung fällt bei den PS-Studenten deutlich höher aus als bei den Absolventen mit SM-Ausbildung. Unabhängig vom eigenen Ausbildungsweg würden bis auf einen verschwindenden Anteil (genau: ein Absolvent mit SM-Ausbildung) alle Absolventen wieder eine Ausbildung in der Seeschifffahrt beginnen. (Anlage 1, 3.7)

Die Ausbildung in Praxissemestern wird insgesamt von allen befragten Gruppen als „gut“ und damit deutlich besser als 1999 bewertet. Dabei ist die Qualität weder von der Flagge des Schiffes noch von der Wahl des Schiffstyps abhängig. (z.B.: vgl. Anlage 2, 2)

Die geplante Verweildauer im Beruf ist bei Studenten des Praxissemesterstudiengangs (nach einem Jahr Fahrtzeit) höher als bei den Studenten mit Schiffsmechaniker-Ausbildung. (Anlage 1, 1.15)

Die Ausbildung von Nautikern in Praxissemestern wird im Rahmen der Umfrage als eine bewährte und mit anderen Ausbildungen gleichwertige Ausbildung bewertet.

3. Empfehlungen

Verbesserungsbedarf besteht bei allen Ausbildungswegen; für den Weg über die Praxissemester-Ausbildung wird empfohlen:

- Der Informationsfluss insbesondere von den Reedereien und Ausbildungsstätten zum Ausbilder muss verbessert werden.
- Die Bewertung der Ausbildungserfolge durch die Schiffsführungen soll bei der internen Ausbildungsplanung der Reedereien im Rahmen des reedereieigenen QM-Systems mehr Berücksichtigung finden.
- In die Rahmen-Praxissemesterordnung Nautik sollten Inhalte aufgenommen werden, die zum besseren Verständnis der Betriebsabläufe im Maschinendienst beitragen.
- Zukünftige Evaluationen der seemännischen Ausbildung sollten für die Schiffsmechaniker-, NOA-, SBTA- und Praxissemester-Ausbildung gemeinsam unternommen werden.
- Es sollten Anstrengungen unternommen werden, die Arbeitsämter besser über die derzeitigen möglichen Ausbildungswege in der Seeschifffahrt zu informieren.

Literatur:

download: Der vorliegende Text steht als download zur Verfügung unter:
<http://www.fh-oow.de/fbs/>

Neelsen, Marco: Auswertung der bisherigen Praxissemesterausbildung und Entwicklung eines neuen Ausbildungskonzeptes für die Ausbildung im ersten Praxissemester
Elsfleth, 2001 (Diplomarbeit)

Anlage 1

Ergebnisse der Umfrage, Vergleich mit früheren Umfragen und erste Folgerungen

1. Fragen an Studierende in Praxissemestern
2. Fragen an Reedereien
3. Fragen an Absolventen
4. Fragen an Ausbilder

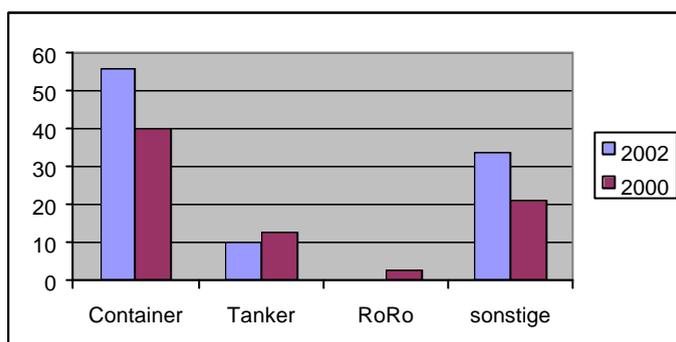
1 Fragen an Studierende im Praxissemester

Bei der aktuellen Umfrage wurden 60 Fragebögen ausgewertet. Die Umfrage im Jahr 2000 basierte auf 120 beantworteten Fragebögen.

1.1 Auf welchen Schiffstypen haben Sie ihr PS abgeleistet?

(Umfrageergebnisse aus 2000 und 2002; Angaben in %)

	Container	Tanker	RoRo	sonstige
2000	40	13	3	21
2002	56	10	0	34

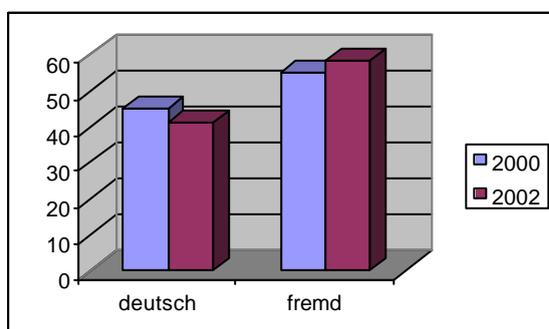


Bemerkung:

Zur Vergleichbarkeit der beiden Umfragen wurden die Nennungen „Mehrzweckschiff“ und „Sonstige Schiffe“ bei der Umfrage von 2002 zusammengefasst; bei den „sonstigen“ handelt es sich zu einem großen Teil bei den Nennungen um Schwergutschiffe und Schiffe aus der Projektfahrt)

1.2 Flaggenstaat des Ausbildungsschiffes:

	Deutschland	EU	sonstige
2000	45	0	55
2002	41,4	6,9	51,7



Bemerkung:

Da 2000 bei der Umfrage nicht zwischen EU und sonstiger Flagge getrennt gefragt worden ist, werden im Diagramm diese Antworten auch bei den Daten von 2002 nicht getrennt.

1.3 Fahrtgebiet(e):

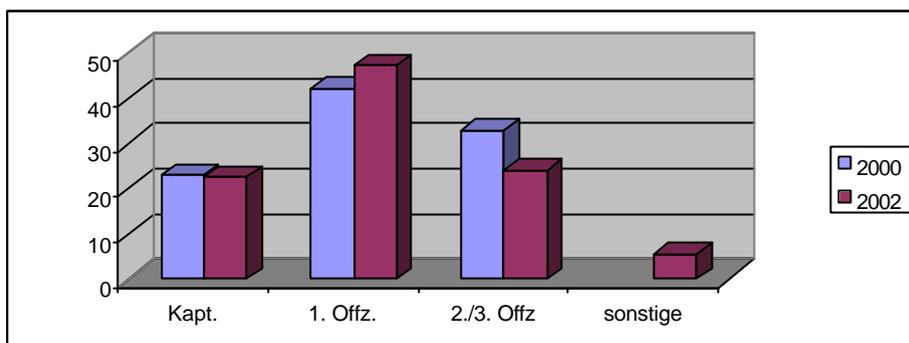
Die Frage wurde beantwortet mit:

Persischer Golf	1
Rotes Meer	1
Indischer Ozean	2
Europa	17
Asien / Fernost	12
Südostasien	2
Westafrika	1
Kanada	1
Südamerika (Chile)	10
Australien	3
Neuseeland	4
(West) Nordamerika	5
Japan	1
Karibik	6
Ostküste Amerika	2
Mittelamerika	3
Nordsee	7
Ostsee	5
Hamburg	1
Mittelmeer	15
USA	2
Nordatlantik	3
Südatlantik	1
Südafrika	1
Schwarzes Meer	1
Pazifik	2
„Große Fahrt“ / Weltweit	12
Golf von Mexiko	1
Südpazifik	1
Ostafrika	1
Atlantik	2
Mittlere Fahrt	2

1.4 Wer hat in erster Linie ausgebildet?

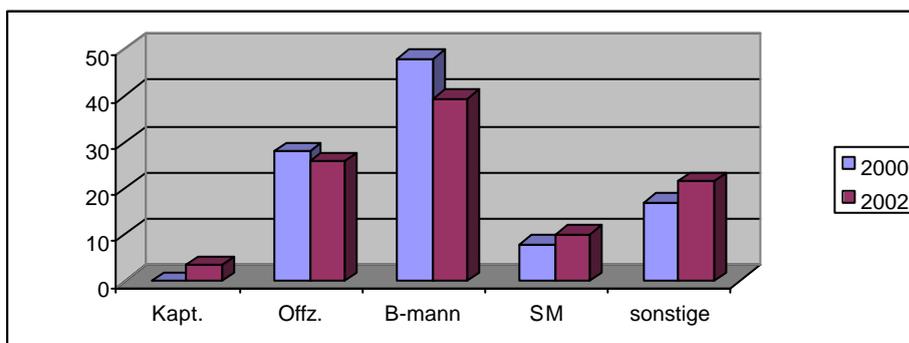
auf der Brücke:

	Kapt.	1. Offz.	2./3. Offz	sonstige
2000	23	42	33	
2002	22,5	47,2	24,2	5,6



an Deck:

	Kapt.	1.Offz.	2./3. Offz.	B-mann	SM	AB	OS	sonstige
2000	0	28	0	48	8	17		
2002	3,4	19,1	6,7	39,3	10,1	12,4	4,5	4,5



Bemerkung:

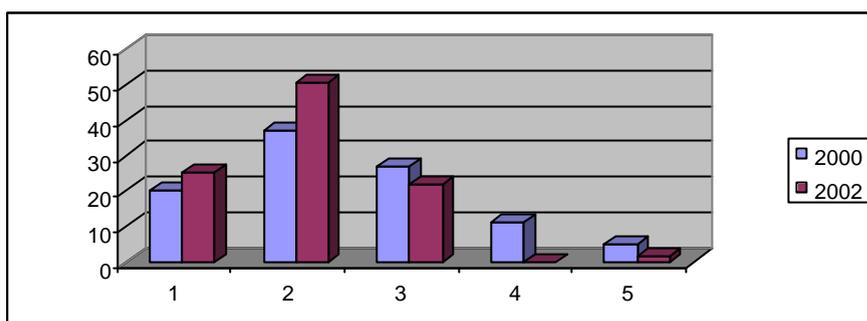
Die Grafik zum Arbeitsgebiet „Deck“ ist den in der Umfrage von 2000 möglichen Nennungen angepasst (z.B. keine Trennung zwischen 1. und 2./3. Offz.). Mit dieser Einschränkung zeigen sich keine wesentlichen Änderungen.

1.5 Beurteilung der Ausbildung durch die jeweiligen Ausbilder:
 (Benotung von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft); Angaben in %)

auf der Brücke:

	1	2	3	4	5
2000	20	37	27	11	5
2002	25,4	50,8	22	0	1,7

Schnitt: 2.0



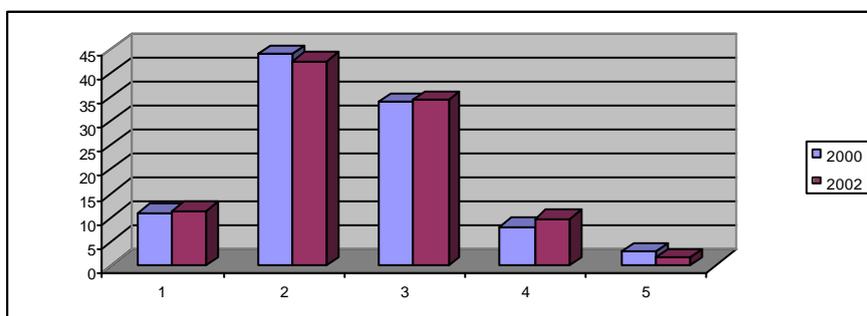
Bemerkung:

Im auch bisher schon gut bewerteten Brückenbereich ist eine weitere Verbesserung zu erkennen; auch wenn die Zahlen relativ klein sind, ist dennoch zu bemerken, dass eine Bewertung schlechter als 3 im Gegensatz zur Umfrage 2000 nur einmal (!) vorkam .

an Deck:

	1	2	3	4	5
2000	11	44	34	8	3
2002	11,5	42,6	34,4	9,8	1,6

Schnitt: 2.5



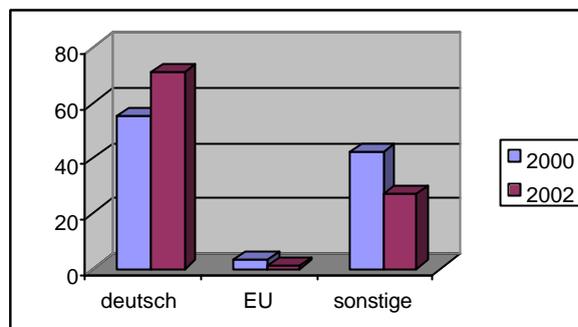
Bemerkung:

Im mit 2.5 bewerteten Decksbereich gleichbleibende Qualität (Note 4 oder 5) allerdings auch mit gleichgebliebenem Anteil an unzureichender Ausbildung.

1.6 Nationalität der jeweiligen Ausbilder:

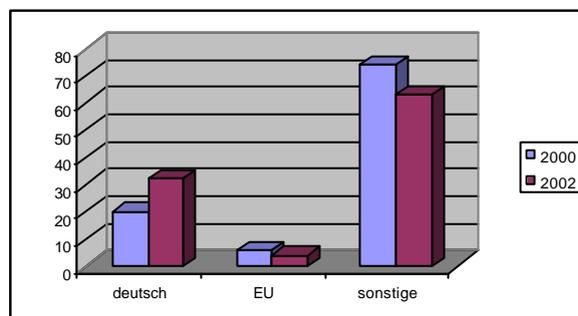
Ausbilder im Bereich Brücke:

Brücke	deutsch	EU	sonstige
2000	55	3	42
2002	71	1	27



Ausbilder im Bereich Deck:

Deck	deutsch	EU	sonstige
2000	20	6	74
2002	32	4	63



Bemerkung:

Trotz leichter Zunahme der Ausbildung auf ausgeflaggten Schiffen ist eine Tendenz zur Verlagerung der Ausbildung auf deutschsprachige Ausbilder in beiden Arbeitsbereichen zu beobachten.

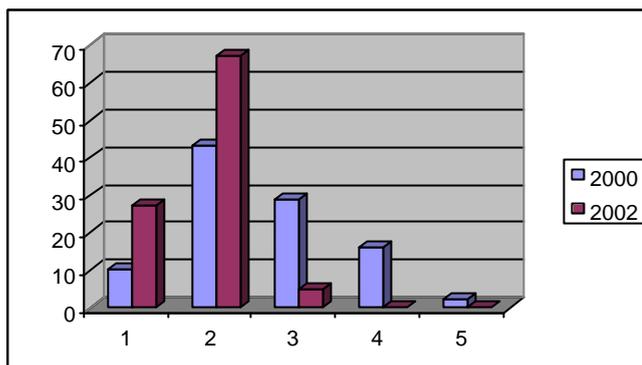
Mögliche Interpretation:

Die Vermutungen liegen nahe, dass erstens die Flagge keinen Einfluss auf die Durchführung der Ausbildung hat und zweitens die Reeder zu Ausbildung vermehrt Schiffe mit mehr deutschsprachigem Personal aussuchen. (vgl. auch 1.7)

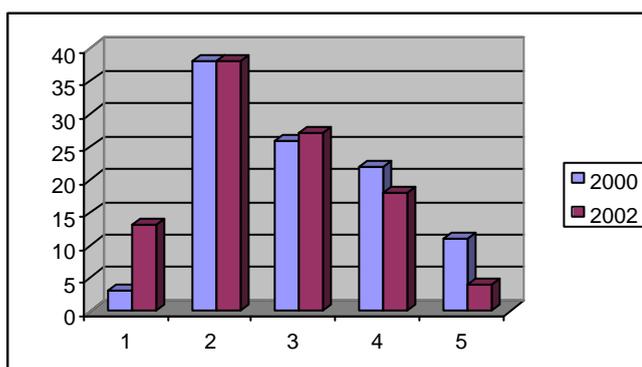
1.7 Englischkenntnisse der jeweiligen Ausbilder (sofern diese nicht in Deutsch ausgebildet haben):

(Benotung von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft))

Brücke	1	2	3	4	5	Schnitt
2000	10	43	29	16	2	
2002	27	67	5	0	0	1,8



Deck	1	2	3	4	5	Schnitt
2000	3	38	26	22	11	
2002	13	38	27	18	4	2,6



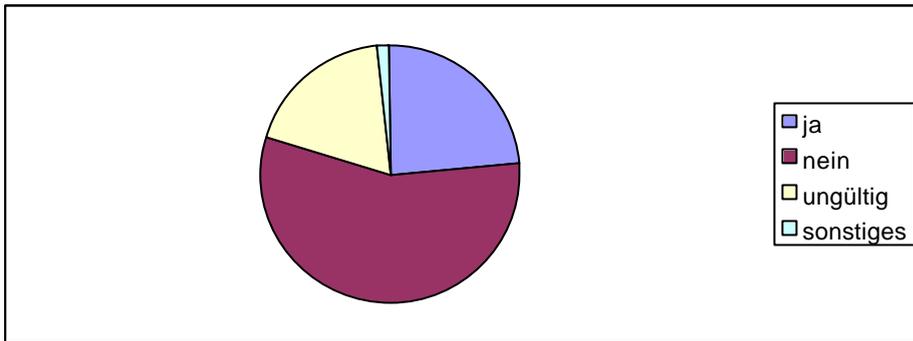
Bemerkung:

Bei beiden Arbeitsbereichen deutliche Verbesserung; im Bereich „Deck“ ist dies deutlich an den Verlagerungen bei den extremen Bewertungen (1 und 5) zu erkennen.

Mögliche Interpretation:

Nach Erfahrungen der Praxissemesterbeauftragten mit ausbildenden Reedereien (nicht nachweisbar durch die Umfrage) liegt die Vermutung nahe, dass dies auf die bessere Auswahl der ausbildenden Steuerleute zurückzuführen ist. (vgl. auch 1.6)

1.8 Halten Sie eine Ausbildung von Anfängern ausschließlich durch nicht Deutsch sprechende Ausbilder für sinnvoll?



Bemerkung:

Die Anzahl der ungültigen Antworten zeigt, dass die Frage nicht genau gelesen war; „ja unter ... Bedingungen“ ist hier z.B. entsprechend der Fragestellung als ungültig oder „nein“ zu werten. Deutlich ist, dass der Ausbildung **ausschließlich** in Englisch uneingeschränkt nur 25% zustimmen.

Kommentare der Befragten:

Bei einigen Antworten wurden Kommentare gegeben; Einordnung der Antworten in Klammern:

- „Sofern mindestens 1 deutsch-sprechender Ansprechpartner vorhanden, können die anderen Crewmitglieder ruhig anderssprachig sein. Ansonsten kann es ja nach Sprachkenntnissen schon sinnvoll sein.“ (nein)
- „Auf jeden Fall, da man an die zukünftigen Gegebenheiten gewöhnt wird“ (ja)
- „Abhängig von der sprachlichen Fähigkeit des Praktikanten, 1. PS: nein, 2. PS: ja“ (nein)
- „Nein! Manche Vokabeln sind nicht so geläufig“ (nein)
- „teils-teils“ (Sonstiges)
- „Keine Angabe“ (Ungültig) (3x)
- „In der Maschine: NEIN, an Deck / auf der Brücke: JA“ (ja)
- „Ja, falls der Praktikant gute Englischkenntnisse hat“ (ja)
- „Nein, wegen uneinheitlichem Englisch und den Fachausdrücken schwierig“ (nein)
- „Ja, man lernt gleich die notwendigen Fachbegriffe in Englisch“ (ja)
- „Nein, da Grundlagen in der Muttersprache besser verständlich sind“ (nein)
- „Ist bestimmt kein Nachteil, da Englisch sowieso Bordsprache ist (hab mich auch meist auf Englisch mit meinen Ausbildern unterhalten).“ (ja)
- „Nein, da die Ausbildung auf Deutsch schneller geht, und die meisten Fachbegriffe sowieso nicht übersetzt werden Die „Vokabeln“ lernt man so auch“ (nein)
- „Für das 1. Praktikum nicht, im 2. kann es sinnvoll sein“. (nein)
- „Auf jeden Fall für möglich“ (sonstiges)
- „Nein, da anfänglich Fehlen von Fachtermini möglich“ (nein)
- „Nein, weil Anfänger kein Fachenglisch sprechen“. (nein)

1.9 Bewertung der Ausbildung in den Ausbildungsbereichen (Benotung von 1-5)

Bemerkung:

In 1.5 wurde die Ausbildung durch den jeweils hauptsächlich Auszubildenden bewertet; hier wird die Ausbildung als gesamte in den nach PS-Ordnung vorgegebenen Bereichen bewertet.

Brücke	1	2	3	4	5	Schnitt 2000	Schnitt 2002
2002	31,7	45,0	18,3	3,3	1,7	1,9	2,0

Sicherheit	1	2	3	4	5	Schnitt 2000	Schnitt 2002
2002	26,7	36,7	21,7	11,7	3,3	k.A.	2,3

Ladung	1	2	3	4	5	Schnitt 2000	Schnitt 2002
2002	18,3	41,7	26,7	8,3	5	2,3	2,4

Maschine	1	2	3	4	5	Schnitt 2000	Schnitt 2002
2002	7,8	33,3	17,6	23,5	17,6	3,0	3,1

Bemerkung:

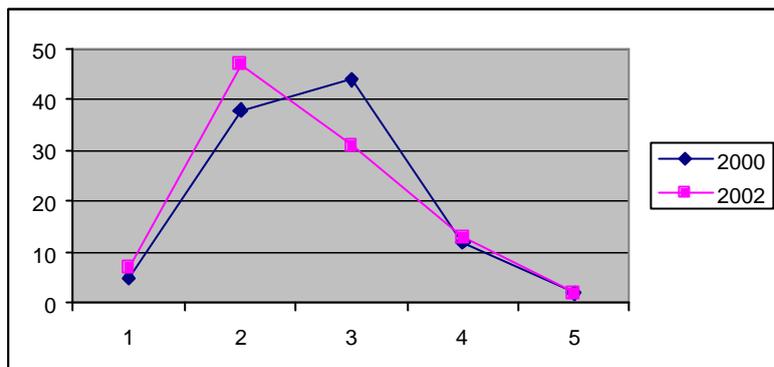
Eine vergleichbare Frage wurde 2000 etwas anders formuliert gestellt; die Angaben in der Spalte „Schnitt 2000“ beziehen sich darauf. Auf gutem Niveau keine wesentliche Änderung.

1.10 In welchen Bereichen bestehen Defizite in der Durchführung der Ausbildung?
Benennen Sie Defizite der Ausbildung in Stichworten:

- „Maschine: Hier sollte man als Nautiker auch **einige Wochen** verbracht haben, um Abläufe besser verstehen zu können“
- „Maschine, weil nur auf Abruf Computerprobleme lösen, Ladung, weil wenig direkte Ladungsarbeit“
- „Ist von dem jeweiligen Ausbilder und dem Auszubildendem abhängig (Motivation, Können). (nicht zahlenmäßig erfasst)“
- „Habe keine Defizite in der Ausbildung im 2. PS festgestellt“
- „Mangelnde Erklärung warum etwas getan wird, mangelnde Kommunikation zwischen Praktikant & Ausbilder (Sonstiges)“
- „Vorbereitung, Vorgaben, was zu machen ist“ (nicht zahlenmäßig erfasst)
- „Durch Container kein wirklicher Umgang mit der Ladung.“
- „Insgesamt sehr gut, hätte mir mehr Maschinendienst / -ausbildung gewünscht“.
- „Teilweise zu wenig Zeit, tiefere Einblicke zu bekommen (z.B. Maschine)“. (Maschine)
- „Zuviel Sicherheit angesetzt. Unmöglich durchzuführen, es sei denn, theoretisch mit Literatur etc, was ja nicht der Sinn eines *Praxissemesters* ist. Maschine – 2 Wochen – reichen nur für einen „flüchtigen Blick“, techn. Vorkenntnisse fehlen. Instandhaltung an Deck, Zeit reicht nicht um zu lernen, welcher Zeit und Materialaufwand benötigt wird für bestimmte Arbeiten“. (Deck, Maschine)
- „Zu wenig Abwechslung, viele sinnlose Aufgaben“. (nicht zahlenmäßig erfasst)
- „PS mit 6 Monaten zu lang, besser aufteilen auf 4x3-4 Monate, um somit versch. Schiffstypen etc. kennenzulernen. Geringer finanzieller Anreiz.“ (nicht zahlenmäßig erfasst)
- „Sicherheit: Handhabung von Werkzeug, Ladung, Grundsätzliches (Decksbetrieb); Brücke: Ohne Vorbildung fast sinnlos; Tauwerk“ (Sicherheit, Brücke, Seemannschaft)
- „Ausbilder zu wenig Zeit, Praktikant f. Billigarbeit verwendet, kein Interesse an der Ausbildung seitens benanntem Ausbildungsbeauftragter“. (Sonstiges)
- „Keine Möglichkeit zur Maschinenausbildung, zu ungenaue Ausbildungsinhalte“. (Maschine)
- „Mangelndes Interesse der Offiziere“. (Sonstiges)

1.11 Beurteilung der eigenen an Bord erworbenen handwerklichen Fähigkeiten:
 (Bewertung 1-5)

	1	2	3	4	5	Schnitt
2000	5	38	44	12	2	2,7
2002	7	47	31	13	2	2,5

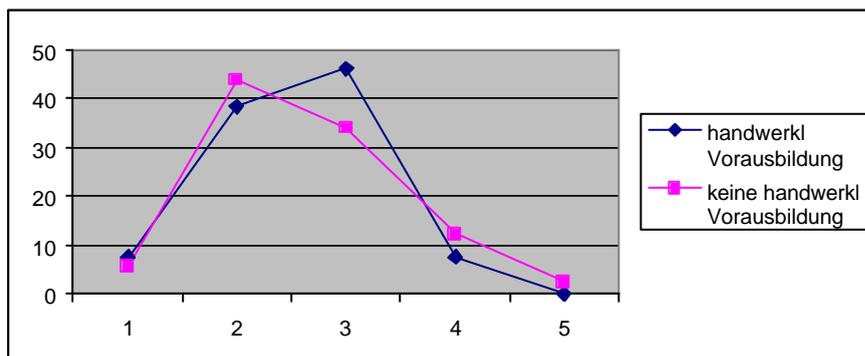


Bemerkung:

Zunächst ist eine leichte Verschiebung zur besseren Bewertung seit 1999 zu erkennen.

Weitere Untersuchung:

Interessant ist die Bewertung im Hinblick auf den hohen Anteil von Studierenden mit handwerklicher Ausbildung (s.u. 1.14; handwerkliche Nicht-Schiffsmechaniker-Ausbildung). Im folgenden Diagramm sind die Daten getrennt nach Vorbildung der Studenten aufgetragen:



Zu erkennen ist, dass die Praktikanten mit handwerklicher Vorausbildung erwartungsgemäß den Zugewinn an handwerklichen Fähigkeiten nicht so gut bewerten wie die Praktikanten ohne eine solche Vorausbildung. Deutlich ist aber auch, dass der Unterschied in der Bewertung nicht signifikant ist und damit die handwerkliche Ausbildung ähnlich (positiv und negativ) wie in anderen Bereichen der Berufsausbildung an Land ausfällt.

1.12 Welche Bereiche sollten in der Ausbildung intensiviert werden?

(Angaben in % der Gesamtzahl der Nennungen)

	Brücke	Verwaltung	Sicherheit	Ladebetrieb	Konservierung	Metall	Reparatur	Tauwerk	sonstige
2002	12	13	10	14	5	13	14	20	
2000					0	29	22	36	13

Auffällig ist in den Daten von 2002 die beinahe gleiche Verteilung über alle Ausbildungsbereiche. Unter der Berücksichtigung der insgesamt verbesserten Bewertung der Ausbildung und der Ausbilder deutet dies darauf, dass sich die Defizite etwas nivellieren; ein Verbesserungsbedarf in nur **einem** Tätigkeitsfeld bei **allen** Praktikanten besteht nicht mehr. Indirekt ist aus der Tatsache, dass die Brückenausbildung insgesamt noch besser als 2000 beurteilt wird, damit nur zu schließen, dass die Ausbildung auch in den anderen Bereichen besser geworden sein muss; andernfalls müssten die anderen Bereiche deutlich häufiger als zu intensivierende benannt worden sein.

Ein direkter Vergleich mit den Daten aus 2000 ist schwierig, da erstens in 2000 als Antwortalternativen nicht alle derjenigen aus der Umfrage von 2002 genannt wurden und zweitens die Zuordnung einzelner Arbeiten zu den Ausbildungsbereichen (z.B. Metall und Reparatur) nicht eindeutig ist.

1.13 Wurden Sie in der Maschine ausgebildet und wenn ja, wie lange?

Ja: 55%

Bemerkung:

Eine Ausbildungszeit in der Maschine ist in der Ausbildung nicht vorgeschrieben, wird aber z.B. in Elsfleth dringend empfohlen.

1.14 Schulabschluss / vorheriger Berufs-/Studium-Abschluss:

Als mögliche Antworten waren im Fragebogen formuliert:

- Abitur/FHS-Reife
- abgeschlossene handwerkliche Lehre
- abgeschlossene andere Lehre

Antworten in Prozent der abgegebenen Fragebögen

	Abitur	Handwerk	andere Lehre
2000	k.A.	15	5
2002	94	23	25

1.15 Geplante Verweildauer im Beruf als naut. Offz/Kapt.:

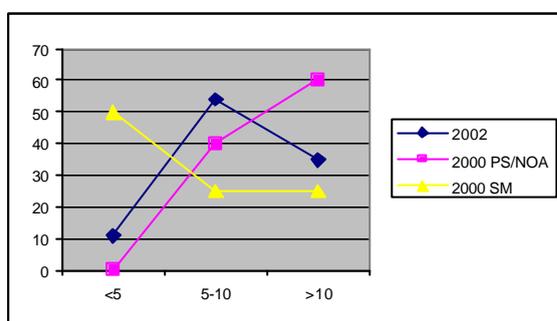
Mögliche Antworten waren:

- unter 5 Jahre nach Erwerb des Befähigungszeugnisses
- zwischen 5 und 10 Jahren nach Erwerb des Patentes
- länger

Zum Vergleich die Daten von 2000; im Gegensatz zu 2002 wurden 2000 auch SM und NOA befragt.

Antworten in % in den Jahren 1999 und 2002:

	<5	5-10	>10
2000 PS/NOA	0	40	60
2000 SM	50	25	25
2002 nur PS	11	54	35

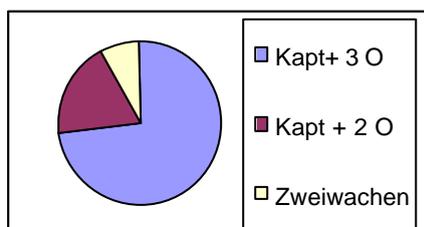


Bemerkung:

Auffällig ist der Unterschied bei der Nennung der Verweildauer bei SM und PS-Studenten. Näheres dazu findet sich in Kapitel 3, in dem auch die Antworten verschiedener Gruppen verglichen werden.

1.16 Besetzung der Ausbildungsschiffe:

	Kapt+ 3 O	Kapt + 2 O	Zweiwachen
in %	73	19	8
Anzahl der Studenten	43	11	5



Bemerkung:

Das Diagramm ist selbsterläuternd. Einige interessante Vergleiche finden sich in Anlage 2.

1.17 Welchen Eindruck machte auf Sie die fachliche und institutionell bezogene Erstberatung?

durch das Arbeitsamt:

- „Hatte keine Ahnung.“(2x)
- „Gut.“(3x)
- „Kann man vergessen.“
- „Nicht auf neuestem Stand.“ (2x)
- „Mangelhaft.“(2x)
- „3“ (2x)
- „Schlug mir vor, Bergbauingenieur zu werden. Kein weiterer Kommentar von mir.“
- „Einen sehr schlechten.“
- „Keine erhalten.“ (2x)
- „Keine Informationen!“
- „Hatten keine Ahnung (war auch in Rheinland-Pfalz).“
- „Sehr gut.“
- „Interesse geweckt, Vorfreude auf Bordleben.“
- „Lächerlich. Die Ausbildungsbeschreibung war von 1994, oder vorher. Die PS-Ausbildung war jedenfalls nicht beschreiben (Zeitpunkt der Berufsinformation 1998).“
- „Sehr schlecht in Braunschweig.“

durch die Reederei:

- „Realistisch.“
- „Gut.“ (16x)
- „Positiv.“
- „Wenig.“ (2x)
- „3“ (2x)
- „Gute Darlegung der Fakten.“
- „Sehr gut, viele Gespräche über meine Situation und weiteren Werdegang.“
- „War sehr gut, es wurde sich viel Zeit genommen, Fragen wurden durch den Personalchef (ehem. Kapitän) ausführlich beantwortet. War jederzeit für Probleme, Fragen, etc. offen und zu erreichen.“
- „Wichtige Tips und Hinweise wurden gegeben.“
- „Sehr schlechte, fast keine Beratung.“
- „Erst beim Einstellungsgespräch. Doch es wurden mehr Fragen an mich gestellt, als Fragen von mir beantwortet.“
- „Relativ gut, mit Mängeln.“
- „Könnte viel besser sein, nur unterschreiben und gut.“
- „Kompetent.“
- „Fachlich sehr gut, kompetent und interessenbezogen.“

durch den Praxissemesterbeauftragten der FH:

- „Naja“
- „?“
- „Ok.“ (2x)
- „Gut.“ (9x)
- „Positiv.“
- „Nicht vorhanden.“
- „Nicht stattgefunden (Leer).“
- „Dürftig.“
- „Keine Angabe, da vor dem 1. PS kaum Kontakt.“
- „Nicht in Anspruch genommen.“
- „Gute Beratung, offen f. alle Fragen.“
- „Hatte ich vorher wenig Kontakt.“
- „Gute Beratung.“
- „Könnte viel besser sein, nur unterschreiben und gut.“
- „Ausreichend.“
- „Allgemein gut, aber wenig spezifisch (keine Infos über einzelne Reedereien).“

2. Fragen an (SM oder NOA oder Praktikanten) ausbildende Reedereien

Vorbemerkungen:

- (i) Rücklauf:
Verschickt wurden 117 Fragebögen.
Anzahl der Rückmeldungen: 15 (!) Reedereien mit ausgefüllten Fragebögen,
30 leere Bögen wurden zurückgesandt

In Anbetracht des allseits beklagten Mangels an Nautikern und Technikern erübrigt sich ein Kommentar. Da die Ergebnisse sich aber mit denen der Umfrage 1999, bei der die Rücklaufquote bei 80 befragten Reedereien bei knapp 50% lag, im wesentlichen decken, dürfen die Ergebnisse trotz der geringern Rücklaufquote von 13% (ausgefüllte Fragebögen) bei der aktuellen Umfrage als repräsentativ gewertet werden.

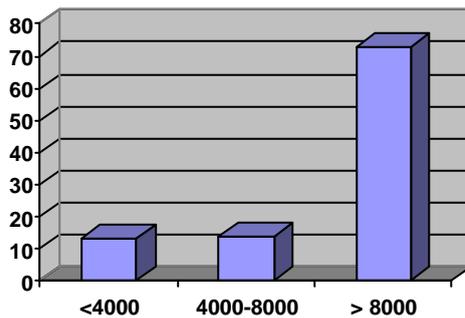
- (ii) Auswertung
Die meisten der Daten sind selbsterläuternd; einzelne Kommentare und Vergleiche folgen in Anlage 2.

2.1 Statistische Angaben zur ausbildenden Reederei:

bereederte Schiffe: 1999 gesamt: 206; davon 76% > 8000BRZ;
2002 gesamt: 193 Schiffe

Verteilung 2002:

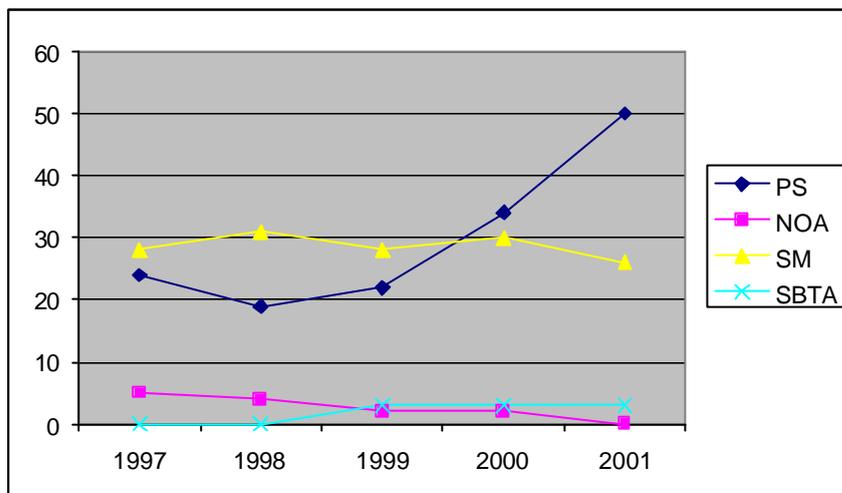
	<4000	4000-8000	> 8000
2002 (in %)	13	14	73



2.2 Statistische Angaben zur Ausbildung bei der Reederei:

Nennen Sie bitte die durchschnittlichen Zahlen von Ausbildungsanfängern in den letzten 5 Jahren (Ausbildungsanfänger pro Jahr):

	1997	1998	1999	2000	2001
PS	24	19	22	34	50
NOA	5	4	2	2	0
SM	28	31	28	30	26
SBTA	0	0	3	3	3



2.3 Weitere statistische Angaben:

Alter der Kapitäne überwiegend:

<40	40-50	>50
0	10	4

Schiffstypen überwiegend:

Container	Tanker	sonstige
7	4	4

2.4 Motivation der Besatzungen:

Frage: Wie könnte die Verweildauer im Beruf an Bord erhöht werden?

Keine Angaben: 3

Kommentare der Befragten:

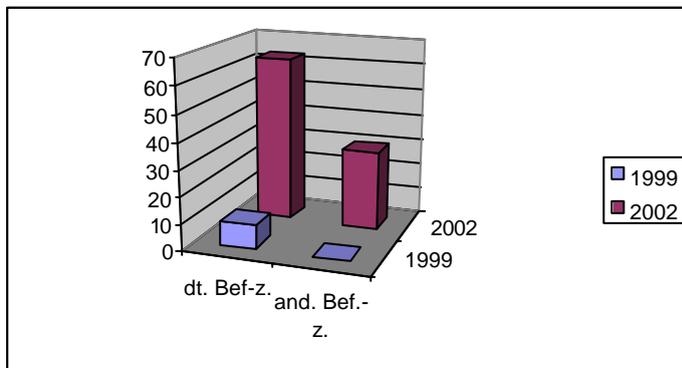
- „Höhere Heuer, besserer Mix von Nationalitäten, besserer Kontakt zur Reederei und Transparenz.“
- „EU-Besatzung> kürzere Einsatzzeiten (< 4 Monate).“
- „Verkürzung der Fahrtzeit, Erhöhung der Lebensqualität an Bord.“
- „Gute Rahmenbedingungen.“
- „Unbefristete Arbeitsverträge.“
- „Berufszufriedenheit durch anspruchsvolles Berufsbild.“
- „Kürzere Fahrtzeiten.“
- „Motivation der Besatzung, Fahrtgebiet.“
- „Jobsharing, Lebensqualität an Bord (Konstruktion des Aufbaus).“
- „Verbesserung der Konditionen: Heuern / Urlaub / Verbesserung des Berufsbildes / Images.“
- „Weniger Stress, mehr deutschsprachiges Personal, um Vereinsamung vorzubeugen.“

2.5.1 Wie viele Absolventen wollen sie im kommenden Jahr einstellen?

Genannt werden sollte die Zahl der geplanten Einstellungen in Abhängigkeit vom Befähigungszeugnis; interessant ist der starke Unterschied zur Beantwortung derselben Frage in 1999.

Bedarf an Nautikern im kommenden Jahr:

	mit deutschem Befähigungszeugnis	mit anderem Befähigungszeugnis
2002	63	30
1999	9	0



2.5.2 Wie hoch schätzen Sie bei Ihrer Reederei den Bedarf an Nautikern mit in Deutschland erworbenem Befähigungszeugnis innerhalb der nächsten drei Jahre ein?

Summe: 91

2.6 Wie viele der von Ihnen ausgebildeten PS/NOA/SM sind bei Ihnen als Steuerleute beschäftigt?

(gefragt wurde mit dem Hinweis „geschätzt in % der jeweiligen Anfänger“)

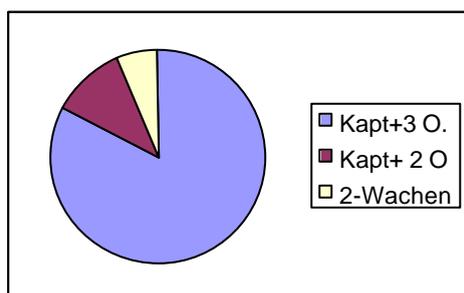
ehemalige Praxissemester-Studenten	66
ehemalige NOA	2
ehemalige SM	127 (beachte: %)

Bemerkung:

Die Frage ist von vielen anscheinend in absoluten Zahlen beantwortet worden und wegen des fehlenden Hinweises auf den Zeitraum daher nicht auszuwerten.

2.7 Besetzung der Ausbildungsschiffe:

	Kapt. +3 Offz.	Kapt.. + 2 Offz.	2-Wachenschiff
Anzahl Reedereien	9	4	1
Anzahl Schiffe	132	18	10



Bemerkung:

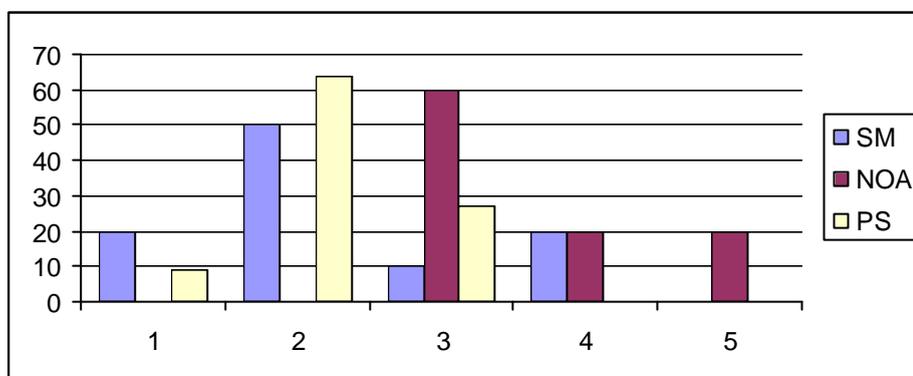
Differenz zur Gesamtzahl der Schiffe (s.o.) ergibt sich daraus, dass Schiffe von Reedereien, die nur SM oder SBTA ausbilden, nicht berücksichtigt wurden.

2.8 Seit wann bilden Sie im Bordbetrieb aus:

seit einem Jahr	1
seit 1-5 Jahren	4
seit mehr als 5 Jahren	8

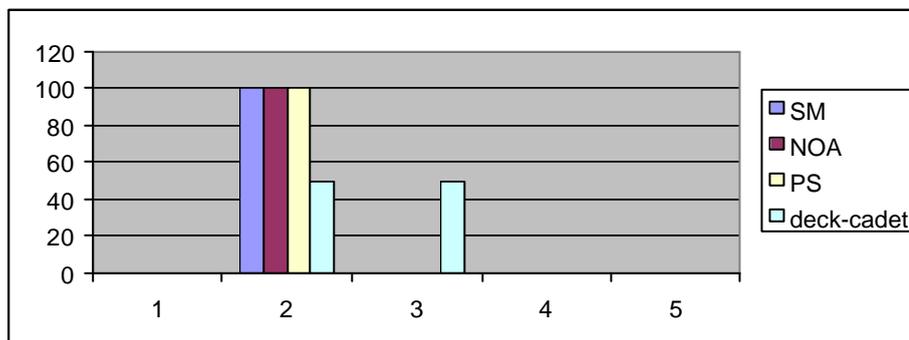
2.9 Fragen zu Einstellungskriterien / -bedingungen:

Wie beurteilen Sie die Motivation der Bewerber ?
 (1 (sehr motiviert) bis 5 (nicht motiviert); Angaben in %)



Schnitt: PS 2.1
 SM 2.3
 NOA 2.7

Zum Vergleich die Ergebnisse von 1999:



Kommentar:

Da in diese Darstellung nicht die Zahl der jeweiligen Bewerber eingeht, geben die Diagramme den Gesamteindruck der Personalchefs wieder. Deutlich ist in jedem Fall, dass sich die Personalabteilungen seit 1999 ein differenzierteres Bild gemacht haben.

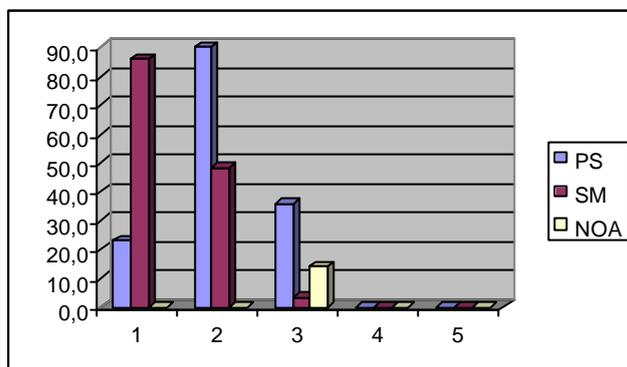
Mögliche Interpretation:

Es liegt die Vermutung nahe, dass bei den SM- und PS-Bewerbern eine ähnliche Verteilung zu finden ist, mit dem Unterschied, dass bei den SM-Bewerbern ein zweites, deutlich kleineres Maximum bei eher schlecht motivierten Bewerbern liegt.

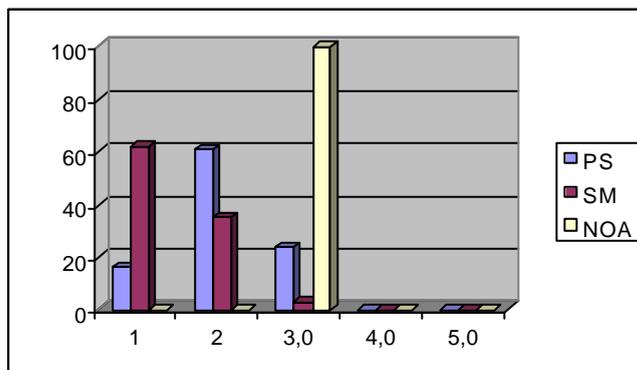
Weitere Untersuchungen:

Das Bild über die Motivation der Bewerber verschiebt sich, wenn die Anzahl der Bewerber (genauer: der in den Jahren vergebenen Ausbildungsplätze) über der Benotung der Motivation aufgetragen wird:

Motivation der Bewerber: aufgetragen in absoluten Zahlen:



Motivation der Bewerber: aufgetragen in Prozent der jeweiligen Bewerbergruppe



Auffällig ist in allen drei Darstellungsarten die relativ schlechte Motivation der NOA-Bewerber; bei den PS-Bewerbern zeigt sich eine um die Bewertung „2“ verteilte Häufigkeit, die an eine Normalverteilung erinnert und so zu erwarten war.

Mögliche Interpretation:

Die sehr gute Bewertung der Motivation der SM-Bewerber in **dieser** Darstellung ist auffällig. Besonders motivierte Bewerber ziehen **anscheinend** diese Ausbildung vor. Auch wenn das vermutlich von vielen erwartet wurde, ist die Aussage nicht verträglich mit der Aussage zur Verweildauer im Beruf (s.o.). **Wenn** die Bewerber für SM-Plätze derart gut motiviert wären, **dann** wäre aus der Verteilung zur geplanten Verweildauer im Beruf **nach** der Ausbildung

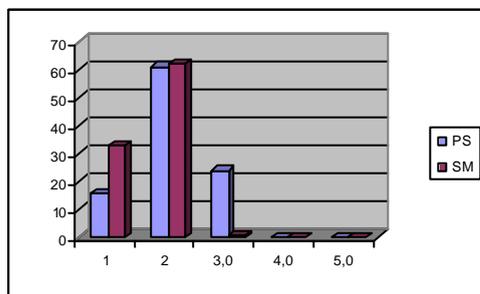
(befragt wurden die Studierenden, also nach der Ausbildungsfahrtzeit) im Gegensatz zu den PS-Studenten eine deutliche **Demotivierung** zu vermerken.

Eine weitere Möglichkeit der Interpretation wäre denkbar: Die SM-Ausbildung betreibenden Reedereien bilden (bis auf Ausnahmen) keine PS-Studenten aus. Denkbar ist daher, dass die Bewerber allein aufgrund der Bewerbung für diese Laufbahn als besonders motiviert angesehen werden; diese Annahme würde –anders als die zunächst genannte- den Antworten bei der Befragung zur Verweildauer **nicht** widersprechen.

Bemerkung:

Dass bei der kleinen Zahl der Antworten durch Reedereien die Ergebnisse sehr vage bleiben, lässt sich an zwei Beispielen erläutern:

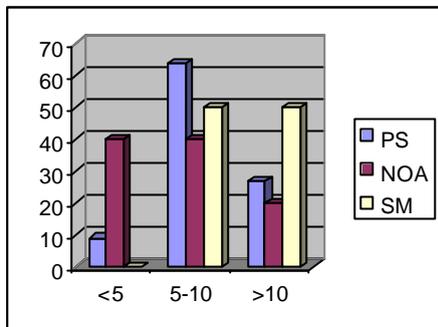
- Eine Reederei mit 10 Schiffen über 8000 BRZ hat seit 1997 nur einen (!) NOA (und keine PS-Studenten oder Schiffsmechaniker) ausgebildet, braucht in den nächsten 3 Jahren 15 Absolventen (!; woher?) beantwortet aber alle Fragen zur Durchführung der PS-Ausbildung.
- Eine einzige Reederei hat 60 (!) der insgesamt 138 genannten SM-Azubis ausgebildet, die alle mit „besser als 1“ bewertet werden. Wenn man davon ausgeht, dass die Frage hier eventuell in dem Sinne beantwortet sein könnte, dass die Motivation der **eingestellten Bewerber** angegeben (und damit im Sinne der Fragestellung falsch beantwortet) worden ist, ergäbe sich für den Vergleich der Motivation der Bewerber für die Ausbildungsgänge SM und PS folgendes Bild und eine ähnliche Verteilung bei beiden Bewerbergruppen (Angaben im Diagramm in % der jeweiligen Gruppe).



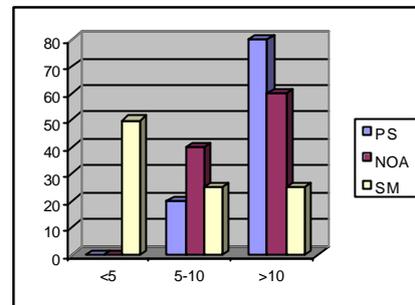
Eine sichere Aussage dazu ist aufgrund der vorhandenen Daten und der gestellten Fragen nicht möglich. Der Verfasser hält die Bewertung durch die Personalchefs (erstes Diagramm zu dieser Frage; 2.9) am realistischsten, da bei den anderen diskutierten Darstellungen die zeitliche Entwicklung, d.h. die Verschiebung der Häufigkeit der jeweiligen Ausbildungswege bei den verschiedenen Reedereien, und die mögliche Überbewertung einer einzelnen Meinung im Falle der Gewichtung mit der Anzahl der angebotenen Ausbildungsplätze nicht berücksichtigt wurde. Die Darstellung der Personalchefs ist dagegen ein Bild der derzeitigen Bewerberlage.

2.10 Welche gewünschte Verweildauer im Beruf als naut.Offz / Kapt. nennen Bewerber im Vorstellungsgespräch?

Da die Zahlen sehr klein waren, zunächst die wenig aussagekräftigen Vergleiche in % der genannten Angaben:

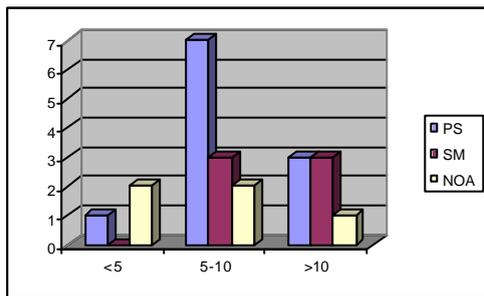


2002



1999

Die absoluten Werte (liegen nur noch von der neuen Umfrage vor):



Bemerkung:

Zur Auswertung und zum Vergleich mit den Ergebnissen bei der Umfrage unter den Studenten vgl. Teil 2.

2.11 Welche konkreten mittel- bis langfristigen Berufsperspektiven geben Sie Ihren in Ausbildung befindlichen Nachwuchskräften?

Keine Angaben: 3

Kommentare der Befragten:

- „Höhere Heuer, besserer Mix von Nationalitäten, besserer Kontakt zur Reederei und Transparenz.“
- „EU-Besatzung> kürzere Einsatzzeiten (< 4 Monate).“
- „Verkürzung der Fahrtzeit, Erhöhung der Lebensqualität an Bord.“
- „Gute Rahmenbedingungen.“
- „Unbefristete Arbeitsverträge.“
- „Berufszufriedenheit durch anspruchsvolles Berufsbild.“
- „Kürzere Fahrtzeiten.“
- „Motivatioon der Besatzung, Fahrtgebiet.“
- „Job sharing, Lebensqualität an Bord (Konstruktion des Aufbaus).“
- „Verbesserung der Konditionen: Heuern / Urlaub / Verbesserung des Berufsbildes / Images.“
- „Weniger Stress, mehr deutschsprachiges Personal, um Vereinsamung vorzubeugen.“
- „Gute Beförderungsaussichten, Deutsche Bedingungen, kurze Fahrtzeiten, regelmässige Ablösung, moderne Schiffe, gute soziale Bedingungen.“
- „Anstellung in leitender Position an Bord, Anstellung als Lotse. Mittlere Laufbahn bei der Wasserschutzpolizei, Anstellung beim BSH bzw. WSD.“
- „Sehr gute.“
- „Möglichkeit der Einstellung nach Patenterwerb, bevorzugt vor anderen Bewerbern unter Berücksichtigung der Zeugnisse während ihrer Praxiszeit bei uns.“
- „Endposition in ca. 15 Jahren.“
- „Kapitän, Leitender Technischer Offizier.“
- „Stipendien, Möglichkeit der Einstellung.“
- „Bei Arbeit an Land gut und an Bord genauso. Bei Arbeit an Bord eher schlecht, da z.Z. alle Reedereien.....“ (unleserlich)
- „PS: Nautische Laufbahn bis zum Kapitän. SM: Technisches Studium, technische Laufbahn bis zum Leitenden Ingenieur und weiter Landposition als Inspektor.“

2.12 Halten Sie Kontakt mit ihrem Nachwuchs während der Studienzeit und gewähren Sie finanzielle Studienunterstützung?

Kontakthaltung Ja:	11
Kontakthaltung Nein:	1
Kontakthaltung eventuell:	1
Finanzielle Unterstützung Ja:	1
Finanzielle Unterstützung Nein:	1

Bemerkung:

Die Auswertung ist hier schwierig, da viele mit einem „Ja“ antworteten, welches jedoch nicht annehmen lässt, dass sich dieses auch auf die finanzielle Unterstützung bezieht.

Kommentare der Befragten:

- „Ja., aber keine finanzielle Unterstützung.“
- „Kontakt ja,(z.B. Einladung Reedereitreffen); finanzielle Unterstützung (nur in Ausnahmefällen).“
- „Finanziell: Ja, durch Sponsoring von Kursen.“
- „Die Reederei ist in intensivem Kontakt mit dem Nachwuchs, dazu gehören regelmäßige Treffen in der Reederei, bzw. am Studienort. Eine finanzielle Unterstützung wird im Rahmen einer Entlohnung während der Bordzeiten gewährt.“

2.13 Wie bereiten Sie Ihre für die Ausbildung an Bord verantwortlichen Mitarbeiter vor? Besteht die Möglichkeit zur Weiterbildung und wie sehen diese Maßnahmen aus?

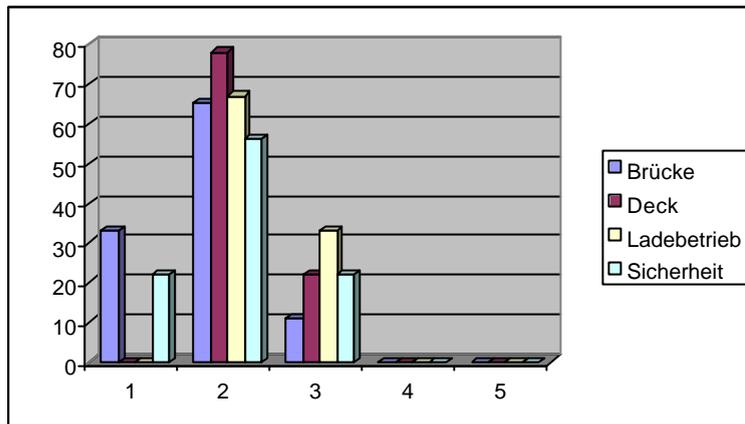
nein:	3
keine Angabe:	4
ja	7

Kommentare der 7 mit „ja“ antwortenden Befragten:

- „Einweisung und Absprache durch Bordbesuche und Officebesuche.“
- „Möglichkeit zur Weiterbildung besteht!“
- „Erhalten jeweils die Richtlinien zur Ausbildung und Lehrmaterial; in Einzelfällen telefonische Absprache über Besonderheiten.“
- „Bestellung zum Ausbildungsbeauftragten mit Aufgabenkatalog.“
- „Fachliche Weiterbildung, umfangreiche Schulungen.“
- „Positive Gespräche.“
- „Durch Bereitstellung von Lehrmaterial, die Motivation zur Ausbildung ist vorhanden.“

2.14 Beurteilungen Studenten im 2. Praxissemester:

	1	2	3	4	5
Brücke	33	65	11	0	0
Deck	0	78	22	0	0
Ladebetrieb	0	67	33	0	0
Sicherheit	22	56	22	0	0



Bemerkung:

Ein Vergleich mit der früheren Umfrage ist hier nicht sinnvoll, da 1999 nur in Ausnahmefällen bereits Studenten im 2. PS gefahren wurden. Auffällig ist neben der sehr guten Bewertung im Brückenbereich und der nicht auftretenden ausreichenden oder mangelhaften Bewertung in den Bereichen Deck und Ladung doch das Fehlen von sehr guten Bewertungen in den letztgenannten Bereichen. Da die Reedereien aber im Vergleich zu 1999 doch zunehmend Einfluss der Bewertung auf Ausbildungspläne angeben, ist davon auszugehen, dass auch hier in Zukunft eine noch bessere Bewertung auftreten wird.

3 Fragen an Absolventen der letzten 5 Jahre

Vorbemerkung:

Ausgesondert wurden 7 von 52 abgegebenen Fragebögen:

Bei drei Fragebögen von Seiteneinsteigern von der Bundeswehr fehlten eine Reihe von Daten (wegen der unterschiedlichen Ausbildung)

Ein Fragebogen musste ausgesondert werden, da der Kandidat jeden der heutigen Ausbildungsgänge ablehnt und die Ausbildung über Matrose, Fachschule und erst anschließenden „Durchstieg“ für einzig vernünftig hält. Da der Ausbildungsberuf „Matrose“ seit langer Zeit nicht mehr angeboten wird, wird diese Antwort nicht in die Wertung einbezogen.

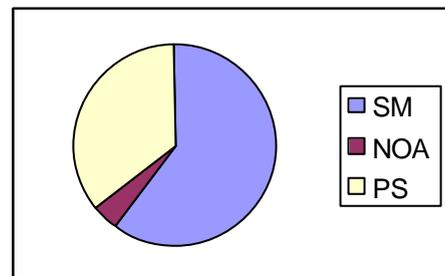
Einer wurde ausgesondert, da die Antwort, dass Praktikanten in allen Bereichen nur ein gefährliches Halbwissen hätten, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass er Praktikanten noch nicht an Bord hatte, nur polemisch gewertet werden kann.

Ein Fragebogen zeigte Unkenntnis der unterschiedlichen Ausbildungswege.

Ein Fragebogen wurde bewusst (und korrekterweise) nur unvollständig beantwortet, da keine Erfahrungen mit Praktikanten gegeben waren. Da dieser Fall tatsächlich sicher öfter aufgetreten sein wird, ist davon auszugehen, dass dadurch das Ergebnis auch (vermutlich zu Ungunsten der PS-Studenten) verfälscht sein wird.

3.0 Eigene Ausbildung der Absolventen:

	SM	NOA	PS
Zahlen	27	2	16
Prozent	60	4	36



3.1 Wer bildete Sie in erster Linie aus (Mehrfachnennungen möglich)

	Kapt	1.O.	WO	B-mann	SM	SBM	AB	OS	sonstige
Brücke	25	42	27	X	X	X	X	X	2
Deck	6	21	11	36	15	3	8	2	

3.2 Nationalität der Ausbilder

	deutsch	EU	nicht EU
Kapt	45,00	2,00	3,00
1.O.	48,00	0,00	9,00
WO	39,00	1,00	22,00

3.3 Englischkenntnisse:

3.3.1 Beurteilen Sie die Englischkenntnisse derjenigen Besatzungsmitglieder, die sich überwiegend um die Praktikanten kümmern / an die in erster Linie Teile der Ausbildung delegiert werden. (sofern diese nicht Deutsch sprechen)

1	2	3	4	5
2	49,5	29	13	3

3.3.2 Wie beurteilen Sie die Englischkenntnisse eines durchschnittlichen Praktikanten des ersten Praxissemesters bzw. eines Anfängers in der SM-Ausbildung?

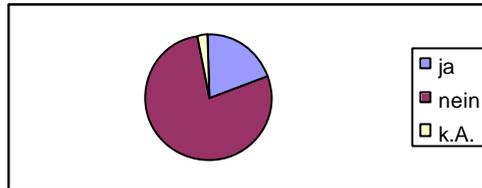
1	2	3	4	5
0	9	50	34	6

Bemerkung:

Zu diesen Bewertungen vgl. Anlage 2.

3.3.3 Halten Sie eine Ausbildung von Anfängern ausschließlich durch nicht Deutsch sprechende Ausbilder für sinnvoll?

ja	nein	k.A.
7	28	1



Kommentare der Befragten:

- Engagierte Ausbilder sind wichtig. Für deutsche Anfänger machen deutsche Ausbilder Sinn!
- Im Allgemeinen wenig sinnvoll. Gerade bei Anfängern, mehr Berücksichtigung des besonderen Arbeitsumfeldes, erscheint mir das sehr kritisch. Arbeitsstellung und Qualifikation ausländischer Arbeitnehmer müssen nicht zwangsläufig aber können leider allzu oft als wenig gewinnbringend für den Anfänger bewertet werden.
- Sprache ist zweitrangig. (nicht bewertet)
- Sofern die Auszubildenden in maritimen Englisch zuvor ausgebildet worden sind ja, aber das wird schwer fallen (bei Praktikanten), da das 1. Semester ein Praxissemester ist.
- Nicht unbedingt sinnvoll, jedoch denkbar / praktikabel! (nicht bewertet)
- Wenn die Ausbildung gut ist, spielt die Sprache keine Rolle (nicht bewertet).
- Viele Probleme und Erfahrungen lassen sich natürlich wesentlich einfacher in Deutsch erklären. Oftmals sind ausländische Mitarbeiter nicht in der Lage (schlechte Englischkenntnisse – schlechte Ausbildung) den Anfängern Erklärungen zu geben. >> Nicht sinnvoll.
- Nein, es sei denn, die Ausbilder sind in ausreichendem Maße fachlich und auch sprachlich qualifiziert, was wie ich inzwischen aus eigenen Erfahrungen sagen kann, selten der Fall ist
- Irrelevant, da nicht Sprache das Kernproblem, sondern Gage (nicht bewertet).
- Ja, denn der Beruf wird später fast ausschließlich in nicht deutscher Sprache ausgeübt werden
- Ausbildung in Englisch und Deutsch sinnvoll, ausschließlich Englisch nur, wenn Sprachkenntnisse der Ausbilder (Englisch) gut oder sehr gut (nein)
- Nein! Auch in Bezug auf meine Erfahrung mit der Ausbildung der 3 Praktikanten im Sommer 2001 auf der Beluga Satisfaction bin ich der Überzeugung, dass durch eine Ausbildung nur durch Nichtdeutschsprechende viel verloren geht!
- Nein, da erstmal Grundlagen geschaffen werden müssen und das Fachvokabular auf deutsch schon verwirrend genug sein kann.

Bemerkung:

Interessant und aufschlußreich ist dabei insbesondere die Feststellung, dass **alle** mit „ja“ antwortenden eine SM-Ausbildung absolviert und als Ausbilder **ausschließlich** Deutsche angegeben haben. Die Antwort „ja“ kann daher eindeutig als Reaktion auf mangelnde Ausbildung in Englisch zurückgeführt werden.

**3.4 Bewertung der Ausbildung:
In welchen Bereichen bestehen Defizite in der Durchführung der Ausbildung?**

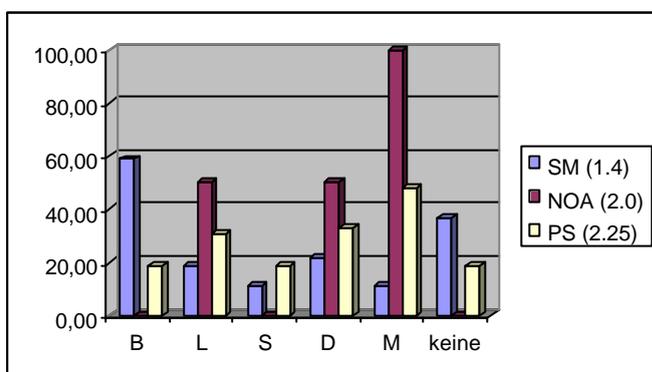
B	L	S	D	M	Nennungen insgesamt:
---	---	---	---	---	-------------------------

Weitere Untersuchungen:

Interessanter als diese allgemeine Betrachtung ist allerdings **die Bewertung des je weils selbst durchlaufenen Studienganges**. Aufgeführt sind i.f. wieviel Prozent der Studenten im eigenen Ausbildungsweg die einzelnen Defizite erkennen:

	B	L	S	D	M	keine
SM (1.4)	59,00	19,00	11,00	22,00	11,00	37,00
NOA (2.0)	0,00	50,00	0,00	50,00	100,00	0,00
PS (2.25)	19,00	31,00	19,00	33,00	48,00	19,00

In Klammern: Nennungen pro Student



Zum Vergleich noch die absoluten Zahlen dazu:

	B	L	S	D	M	keine	Anzahl Nennungen:
SM	16,00	5,00	3,00	6,00	3,00	10,00	33
NOA	0,00	1,00	0,00	1,00	2,00	0,00	4
PS	3,00	5,00	3,00	9,00	13,00	3,00	33

Weiter ist interessant die Gesamtzahl der Defizit-Nennungen im jeweiligen Ausbildungsbereich pro Student:

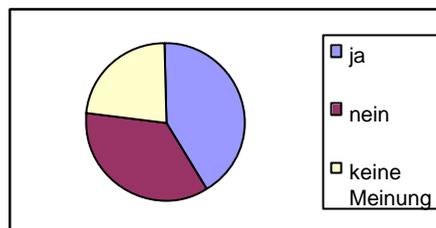
	Nennungen pro Absolvent	Nennung pro Absolvent OHNE MASCHINE:
SM	1,4	1,1
NOA	2	1
PS	2,25	1,25

Auffällig ist, dass nur unter Berücksichtigung des Bereiches Maschine ein signifikanter Unterschied bei der Anzahl der Defizit-Nennungen besteht; würde dieser Bereich nicht berücksichtigt, fiel das Ergebnis bei den Ausbildungswegen nahezu gleich aus. Es sei noch einmal darauf hingewiesen, dass den Ergebnissen der NOA wegen der äußerst kleinen Zahl keine Bedeutung beigemessen werden kann.

3.5 Beurteilung der Absolventen

Unterscheiden sich die Beurteilungen von Steuerleuten durch die Schiffsführung signifikant bei der Trennung nach Patentinhabern mit SM- bzw. PS-Ausbildung?

ja	nein	keine Meinung
41 %	36 %	23 %



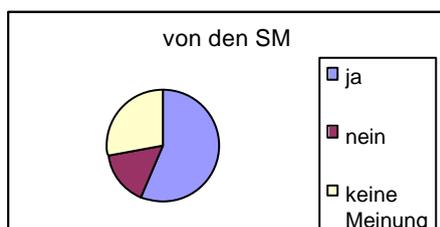
Bemerkung:

Die Aussage „keine Meinung“ kann im Rahmen der Frage nur als ein NICHT-SIGNIFIKANTER Unterschied gewertet werden. In diesem Sinne sehen 64% der Absolventen keinen Unterschied in Ihrer Bewertung durch die Schiffsführung.

Weitere Untersuchungen:

Auch hier ist die Aufschlüsselung nach dem eigenen Ausbildungsweg interessanter:

	ja	nein	keine Meinung
von den SM	58	16	29
von den NOA	100	0	0
von den PS	18	35	47



Bemerkung:

Auffällig ist, dass die SM sich selbst deutlich besser beurteilt fühlen, wobei die PS-Absolventen sich nur in wenigen Fällen schlechter beurteilt fühlen.

Mögliche Interpretation:

Da die Studenten dieser Jahrgänge bisher in den seltensten Fällen zusammen mit Absolventen des jeweils anderen Ausbildungsweges gefahren sein dürften (selten sind an Bord 2. und 3. Offizier deutsch); sind die Antworten eher subjektiv zu deuten. Die Vermutung liegt nahe, dass eher im Sinne der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten geantwortet wurde. Grund könnte sein, dass die Steuerleute mit SM-Ausbildung, die sicherlich zum Teil schon Studenten des 1. PS, seltener wohl welche des 2. PS, erlebt haben, ihre eigenen Fähigkeiten mit denen der noch in Ausbildung befindlichen Praktikanten verglichen haben.

Gegen eine in der Realität tatsächlich ungleiche Bewertung spricht auch die Bewertung der Studenten im 2. PS durch die Reedereien (s.o. 2.13); diese Bewertungen sind auf Bewertungen durch die Schiffsführungen zurückzuführen und müssten bei signifikant anderer Bewertung sicher anders aussehen.

3.6 Fahren Sie noch zur See?

ja	nein
50	6

Bemerkung:

Von den 6 mit „nein“ Antwortenden haben die Frage, ob sie eine Ausbildung in der Seefahrt wieder beginnen würden, beantwortet:

mit „ja“: 4 (1 Planner, 2 Inspektoren, 1 x „ja, aber nur bei einer anderen Firma“)

mit „nein“: 1 würde dringendst abraten von der Seefahrt

mit „jein“: 1

Mögliche Interpretation:

Die weit verbreitete Vermutung, dass alle Seeleute „gefrustet“ seien, scheint nicht zuzutreffen.

Diese Vermutung wird auch durch das nächste Ergebnis gestützt:

3.7 Wenn Sie zurückblicken:

(i) **Würden Sie wieder eine Ausbildung in der Seefahrt beginnen?**

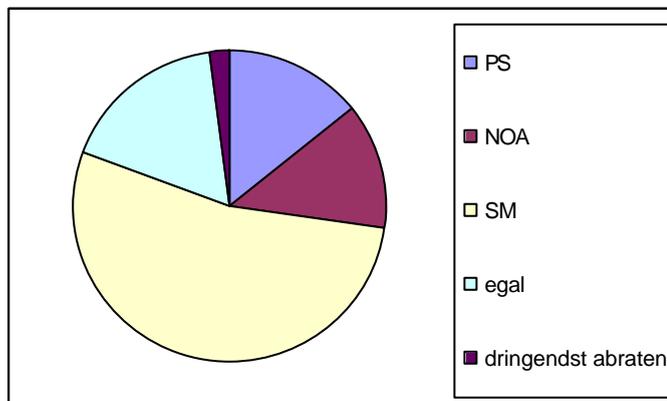
Die Antworten sind getrennt nach dem eigenen Ausbildungsweg in Prozent aufgelistet:

	ja	nein
von den SM	90	10
von den NOA	100	0
von den PS	94	6

Die Zahlen sprechen für sich selbst.

(ii) **Welchen Ausbildungsweg würden Sie neuen Bewerbern empfehlen?**
 (Angaben in %)

PS	NOA	SM	egal	dringendst abraten
15	13	55	18	2



Bemerkung:

Die Antworten scheinen auf den ersten Blick eindeutig.

Weitere Untersuchung:

Sortiert man aber nach den eigenen Abschlüssen, erhält man folgendes Bild, das ja auch die Zufriedenheit mit der eigenen Ausbildung repräsentiert:

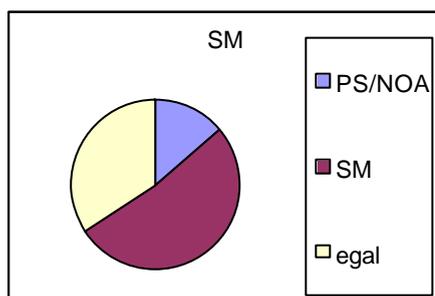
Weitere Untersuchung:

	empfohlener Weg: PS/NOA	SM	egal	dringendst abraten
Absolvent ist: SM	13,00	50,00	33,00	1
NOA	100,00	0,00	0,00	0
PS	63,00	18,00	25,00	0

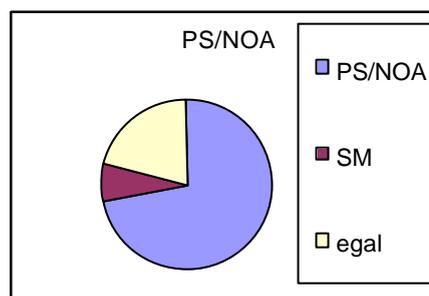
Wenn man NOA und PS-Studenten zusammen berücksichtigt (da die Ausbildungen sich faktisch in keiner Weise unterscheiden und bei der Nennung des empfohlenen Ausbildungsweges auch zwischen diesen meist nicht getrennt wurde), ergibt sich folgendes Bild:

Getrennt nach eigener Ausbildung antworteten auf die Frage nach einer Empfehlung für eine Ausbildung (die eine Nennung „dringendst abraten“ eines SM wurde vernachlässigt):

von den SM:



von den NOA/PS



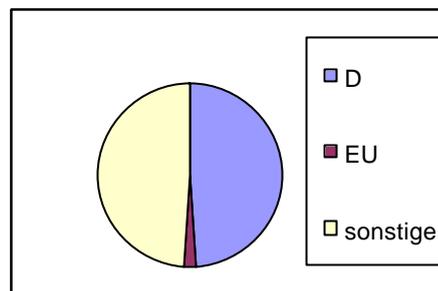
Nur etwas mehr als die Hälfte der SM-Absolventen raten zu einer SM-Ausbildung, und nur knapp ein Viertel der PS-Absolventen empfiehlt die SM-Ausbildung; im Gegensatz dazu raten signifikant deutlich mehr Absolventen des PS-Studienganges als Absolventen mit SM-Brief zu dem jeweils eigenen Ausbildungsweg. Dieses Ergebnis ist verträglich mit dem subjektivem Empfinden der eigenen Bewertung durch die Schiffsführung (s.o. 3.5) .

Die Annahme, dass die NOA/PS-Ausbildung von Absolventen in der Berufspraxis als Nachteil empfunden wird, ist zu verwerfen.

4 Fragen an die Ausbilder

4.1 (i) Ausbildungsstätte Schiff:

	D	EU	sonstige
Flagge	22	1	22

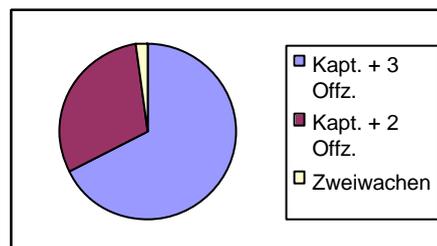


(ii) Fahrtgebiet

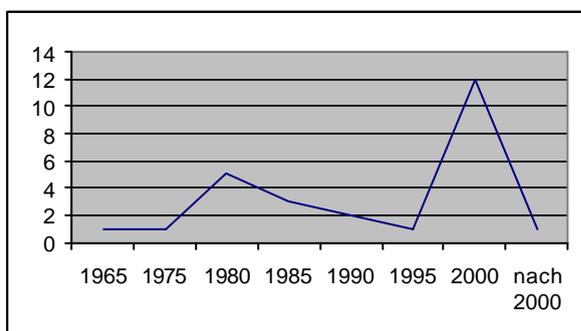
	Grosse F.	Mittlere F.	Kleine F.	Fährschiffahrt
Fahrtgebiet	22	5	2	1

(iii) Besetzung des Ausbildungsschiffes:

Kapt. + 3 Offz.	Kapt. + 2 Offz.	Zweiwachen
31	14	1



4.2 Seit wann bilden Sie im Bordbetrieb aus? (Angaben: Anzahl der Nennungen)



4.3 Welche Ausbildung haben Sie selbst durchlaufen?

Patent erworben an einer	FH	33
	FS	10

Bemerkung:

Die Antworten zur Frage nach der Ausbildung (mögliche Antworten: Matrose, SM, NOB/NOA, PS) lassen sich nicht auswerten, da zu viele Ausbilder mehrere Ausbildungswege angegeben haben; die überwiegende Mehrheit hat als eigene Ausbildung „Matrose“ angegeben (39); die restlichen Antworten sind wegen Doppelnennungen unklar.

Dass insgesamt die Anzahl der Ausbilder mit Matrosenausbildung überwiegt und diese vermutlich schon allein wegen des anzunehmenden Alters als Kapitäne fahren werden, ist davon auszugehen, dass der Fragebogen in den meisten Fällen von den Kapitänen ausgefüllt wurde, auch wenn unter 4.4 andere Besatzungsmitglieder als die hauptsächlich Auszubildenden benannt werden.

Haben Sie ggf. eine schifffahrtsbezogene oder eine allgemeine Ausbildereignung nachgewiesen?

ja	nein
3	26

4.4 Wer bildet in erster Linie die Praktikanten aus?

(Angaben in %; Restanteile : „sonstige“)

	Kapt.	1. Offz.	WO
Brücke	34	34	17

	Kapt.	1. Offz.	WO	B-mann	SM	AB	OS
Deck	11	30	10	28	3	5	1

4.5 Nationalität der jeweiligen Ausbilder:

	Kapt.	1. Offz.	WO	B-mann
D	49	10	7	7
EU	0	0	0	2
sonst.	4	9	28	29

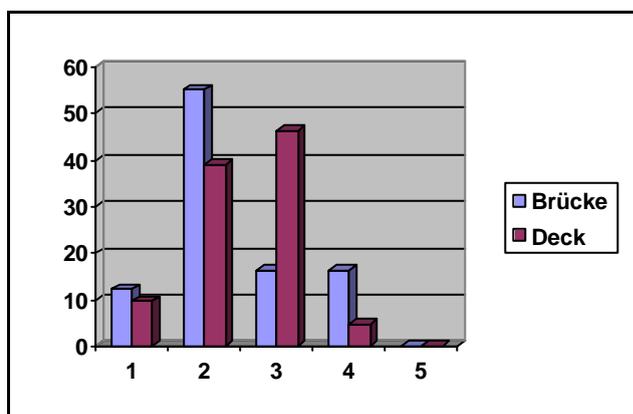
4.6 Englischkenntnisse:

4.6.1 Beurteilen Sie die Englischkenntnisse derjenigen Besatzungsmitglieder, die sich überwiegend um die Praktikanten kümmern / an die in erster Linie Teile der Ausbildung delegiert werden: (sofern diese nicht in Deutsch ausbilden)

	1	2	3	4	5
Brücke	6	27	8	8	0
Deck	4	16	19	2	0

in Prozent:

	1	2	3	4	5
Brücke	12,2	55,1	16,3	16,3	0
Deck	9,8	39	46,3	4,9	0



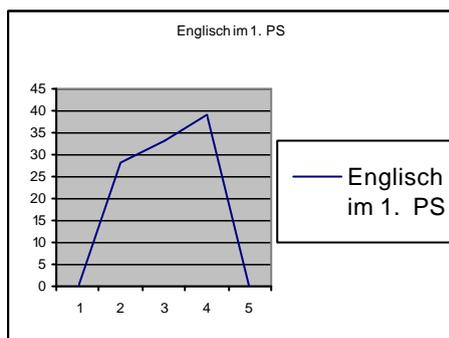
Bemerkung:

Nicht alle haben geantwortet

4.6.2 Wie beurteilen Sie die Englischkenntnisse der Praktikanten des ersten Praxissemesters?

(Angaben in %)

1	2	3	4	5
0	28	33	39	0



Bemerkung:

Auffällig ist die schlechte Bewertung der Praktikanten des ersten Semesters, auch im Vergleich zur Bewertung der Englischkenntnisse der an Deck ausbildenden Besatzungsmitglieder.

Mögliche Interpretation:

Dies deckt sich in keiner Weise mit den Erfahrungen der Praxissemesterbeauftragten in Gesprächen mit Reedereivertretern, die zunehmend auf die Englischkenntnisse bei den Bewerbern achten. Der Verfasser kann sich diese schlechte Bewertung nur dadurch erklären, dass hier der für die Ausbildung wesentliche Mangel an Fachvokabular bewertet wurde. Wenn dies der Fall ist, muss die Beantwortung der Frage im Sinne einer Frage nach der praktischen Ausbildungsmöglichkeit in Englisch verstanden werden. Der Mangel an Fachvokabular kann für einen Ausbildungsanfänger nicht entscheidend sein; dies steht ihm in der Regel auch in der Muttersprache nicht zur Verfügung.

4.6.3 Halten Sie eine Ausbildung ausschließlich durch nicht Deutsch sprechende Ausbilder für sinnvoll?

ja: 11
 nein: 31

Weitere Untersuchung:

In der folgenden Aufstellung sind die Bewertung der Englischkenntnisse (zu 4.6.1) in Abhängigkeit von der Beantwortung der Frage, ob eine Ausbildung ausschließlich in Englisch stattfinden sollte, aufgeführt:

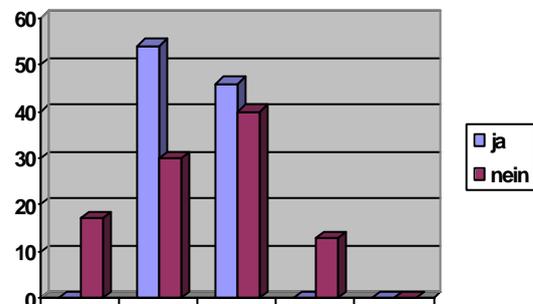
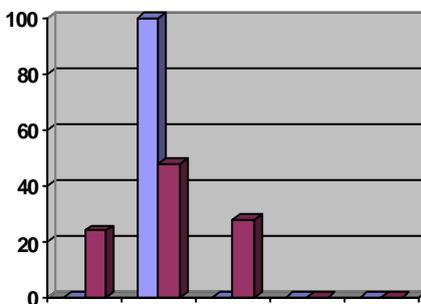
(Angaben in % der Antworten der jeweiligen Gruppe; z.B. bewerteten von denjenigen, die eine Ausbildung ausschließlich in Englisch für sinnvoll halten, die Englischkenntnisse der auf der Brücke Auszubildenden zu 100% mit gut))

Brücke	1	2	3	4	5
ja	0	100	0	0	0
nein	24	48	28	0	0

ungültig: 6,7

Deck	1	2	3	4	5
ja	0	54	46	0	0
nein	17	30	40	13	0

ungültig: 6,5



Die Diagramme (links Bewertung der Englischkenntnisse der Ausbilder im Brückenbereich, rechts im Decksbereich) zeigen deutlich, dass die Bewertung der Englischkenntnisse bei denjenigen, die auf die Frage ob die Ausbildung ausschließlich in Englisch stattfinden solle mit „nein“ antworteten, deutlich differenzierter ausfällt. Die zunächst naheliegende Erklärung, dass eben alle, die die Englischkenntnisse mit mindestens „gut“ bewerten, für eine ausschließlich englischsprachige Ausbildung seien, muss verworfen werden, da nur (!) bei denjenigen, die gegen eine solche Ausbildung sind, eine Bewertung der Kenntnisse mit „sehr gut“ auftrat. Wahrscheinlicher ist die Erklärung, dass diejenigen, die sich mit der Frage differenzierter auseinandersetzen, eine differenziertere Bewertung vornehmen; sie führt zur Ablehnung der ausschließlich englischen Ausbildung.

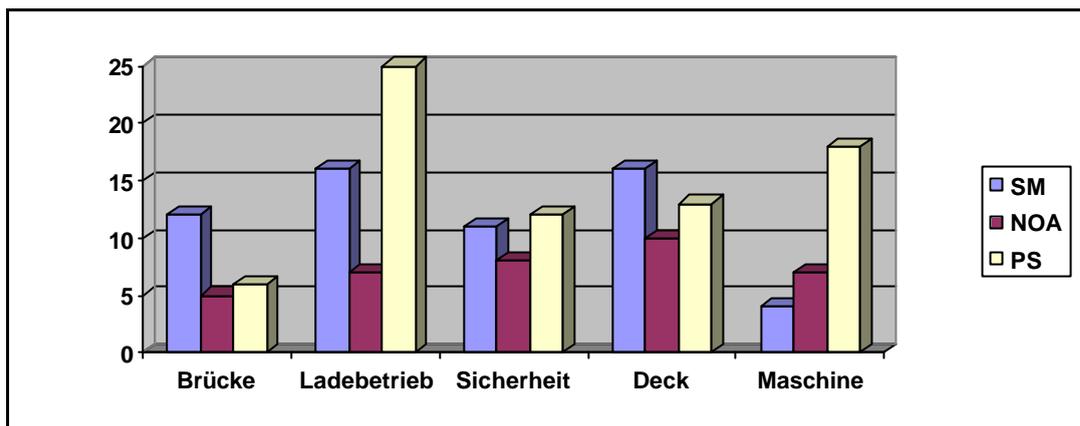
Insofern müssen die Antworten derjenigen, die mit „nein“ geantwortet haben, als auch als qualitativ aussagekräftiger gewertet werden.

4.7 Bewertung der Ausbildung:

In welchen Bereichen bestehen Defizite in der Durchführung der Ausbildung?

(Angaben: Anzahl der Nennungen des jeweiligen Ausbildungsbereiches)

	Brücke	Ladebetrieb	Sicherheit	Deck	Maschine
SM	12	16	11	16	4
NOA	5	7	8	10	7
PS	6	25	12	13	18



Bemerkungen:

Interessant wäre die Bewertung in Abhängigkeit von der eigenen Ausbildung darzustellen; dies ist jedoch wegen der geringen Zahl der Ausbilder mit SM- und NOB/NOA-Ausbildung nicht aussagekräftig (vgl. oben 4.3). Zur Bewertung im Ausbildungsbereich „Ladebetrieb“ vgl. die Bemerkungen in Anlage 2, 2.2.

4.8 Beurteilung der Absolventen:

Beantworten Sie diese Frage bitte nur, wenn Sie sowohl mit Absolventen mit SM-Ausbildung als auch mit Praxissemester-/NOA-Ausbildung auf Ihrem Schiff gefahren sind:

Unterscheiden sich die Beurteilungen von Steuerleuten durch die Schiffsführung signifikant bei Trennung nach Patentinhabern mit SM- bzw. PS-Ausbildung?

(Wenn ja, bitte Stichworte nennen)

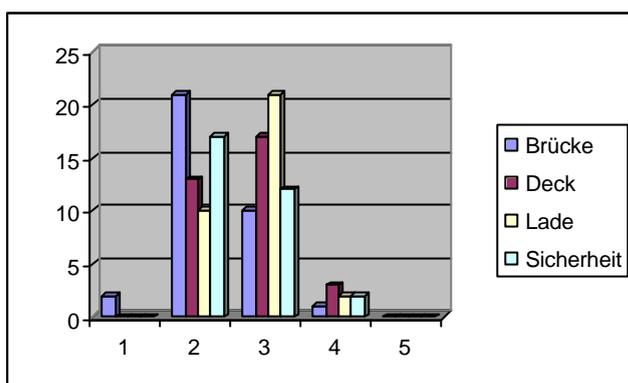
Antworten:

ja	nein
0	4

Auch wenn die Anzahl derjenigen, die mit Absolventen beider Ausbildungswege bereits gefahren sind, sehr klein ist, ist die Aussage dieser Daten eindeutig: Es gibt keinen Unterschied in der Bewertung. Dies deckt sich auch mit der subjektiv empfundenen Beobachtung der PS-Absolventen (dazu vgl. oben: 3.5)

4.9 Beurteilung der Studenten im 2. Praxissemester:

	1	2	3	4	5
Brücke	2	21	10	1	0
Deck	0	13	17	3	0
Ladebetrieb	0	10	21	2	0
Sicherheit	0	17	12	2	0



Bemerkung:

Die Beurteilung wird Anlage 2 unter 2.2 mit der der Reedereivertreter verglichen.

4.10 Haben diese Bewertung Einfluss auf die Ausbildungspläne an Bord?

ja	nein
18	14

Bemerkung:

Vgl. Anlage 2 unter 2.3.

4.11 Information über die Ausbildung und Vorbereitung:

Wurden Sie von der Reederei über die Ausbildung der Praktikanten an Bord unterrichtet und vorbereitet?

umfangreich	in Ansätzen	gar nicht
14	22	4

Bemerkung:

Eine deutliche Besserung gegenüber der Anfangszeit dieser Ausbildung, aber noch nicht zufriedenstellend.

4.12 Ausbildungsmöglichkeiten an Bord:

4.12.1 Wie beurteilen Sie Ihre eigene Motivation zur Ausbildung?

die vorgegebenen Antworten waren:

Ausbildung macht mir Freude: 28

mache ich nicht so gern, gehört aber zur Arbeit dazu 10

die Studenten lernen in erster Linie durch Zusehen und Arbeiten an Deck 6

4.12.2. Wie beurteilen Sie ihre Motivation als Ausbilder im Hinblick auf den zeitlichen Aufwand?

	Brücke	Deck	Ladung	Sicherheit
finde genügend Zeit zur Ausbildung	37	14	17	24
würde gern intensiver ausbilden, aber die Arbeit lässt das nicht zu	5	27	21	15
schaffe es kaum	1	3	4	5
Keine Angaben		2		

4.13 Sind Sie mit den derzeit möglichen Werdegängen zum nautischen Schiffsoffizier vertraut?

ja: 24

nein: 4

4.14 Ist von der Reederei offiziell ein für die Ausbildung zuständiger Schiffsoffizier bestimmt worden?

ja: 12

nein: 16

Bemerkung:

Diese Zahlen zeigen (leider), dass ein großer Teil der Ausbilder von der Reederei nicht über die Nennung des Ausbilders im PS-Vertrag unterrichtet wurde.

Anlage 2

Vergleichende Auswertung

- 0 Vorbemerkung:
- 1 Direkter Vergleich grundlegender Daten
- 2 Bewertung der Ausbildung
- 3 Einfluss der Flagge des Ausbildungsschiffes auf die Ausbildung
- 4 Einfluss der Besetzung des Ausbildungsschiffes auf die Ausbildung
- 5 Einfluss des Ausbildungsschiffes auf die geplante Verweildauer im Beruf an Bord
- 6 Problem der möglichen Zulassung der Ausbildung durch ausschließlich nicht deutschsprachige Ausbilder

0 Vorbemerkung:

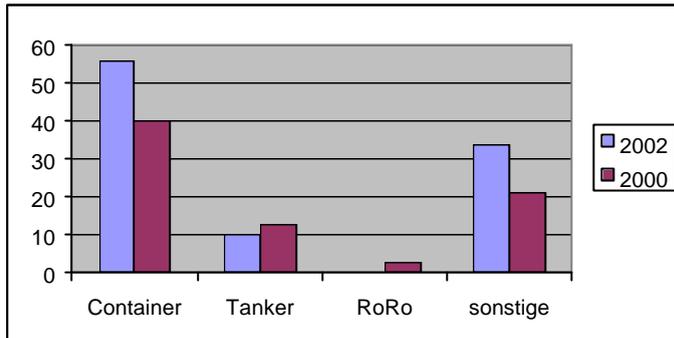
In den folgenden Kapiteln werden jeweils zunächst die Angaben der verschiedenen Gruppen einander gegenübergestellt und anschließend miteinander verglichen oder genauer analysiert.

Folgerungen, die aus den Antworten ausschließlich einer Gruppe von Befragten zu ziehen sind, wurden im ersten Teil der Auswertung diskutiert.

1 Direkter Vergleich grundlegender Daten

1.1 Schiffstypen:

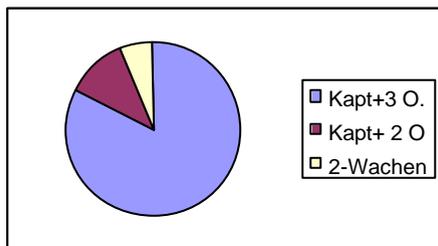
Angaben der Studenten:



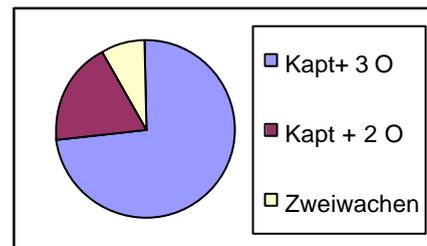
1.2 Besetzung der Ausbildungsschiffe:

Zunächst Daten zum Anteil der Schiffe, die mit Kapitän und 3 Offizieren, Kapitän und 2 Offizieren oder als Zweiwachenschiff besetzt sind:

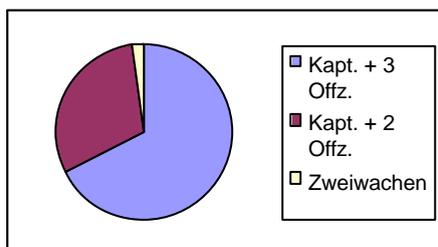
Angaben der Reedereien:



Angaben der Studenten:



Angaben Ausbilder:



Bemerkung:

Bei den Angaben der Reedereien ist der Anteil der Schiffe, die mit Kapitän und drei Offizieren besetzt sind, am höchstens. Das liegt daran, dass bei den Reedereiangaben die Anzahl der Schiffe der jeweiligen Reederei berücksichtigt wurde. Da unter diesen Reedereien einige mit sehr vielen Schiffen waren, scheint die Anzahl der möglichen Ausbildungsschiffe mit dieser Besetzung sehr hoch.

Interpretation:

Der Unterschied zwischen den Angaben der Studenten und der Ausbilder ist nach Ansicht des Verfassers darauf zurückzuführen, dass es sich bei den Angaben der Ausbilder um Daten zum Zeitpunkt des Versendens der Fragebögen, also um eine Momentaufnahme handelt. Bei denen der Studenten ist dagegen ein zeitlich gemittelter Wert anzunehmen, da Studenten aller Semester befragt wurden.

Da die Unterschiede der Daten unter Berücksichtigung der insgesamt kleinen Zahl aber als klein gelten müssen, ist von der Verlässlichkeit der Daten auszugehen.

Insbesondere ist festzustellen, dass die manchmal kritisierte Ausbildung auf Zweiwachenschiffen offensichtlich ein Randphänomen darstellt, das zahlenmäßig kaum ins Gewicht fällt. Interessanter ist die Frage, wie die Ausbildung auf diesen Schiffen im Vergleich zur Ausbildung auf anderen Schiffen bewertet wird; dazu vgl. Kapitel 4.

2 Bewertung der Ausbildung

- 2.1 Veränderungen gegenüber der Umfrage von 1999
- 2.2 Vergleich Bewertung der Studenten durch die Reedereien und Bewertung der Ausbildung durch die Studenten
- 2.3 Einfluss der Bewertung auf die Ausbildung

2.1 Veränderungen gegenüber der Umfrage von 1999

Zunächst seien nur die Werte der Bewertungen durch die Reedereien in 1999 und 2002 genannt. Die Daten beschränken sich auf die bei **beiden** Umfragen genannten Ausbildungsbereiche.

Brücke	1	2	3	4	5
1999	17	28	39	22	0
2002	33	65	11	0	0

Deck	1	2	3	4	5
1999	0	33,3	11	0	55,3
2002	0	78	22	0	0

Ladebetrieb	1	2	3	4	5
1999	0	44,3	0	22	33,3
2002	0	67	33	0	0

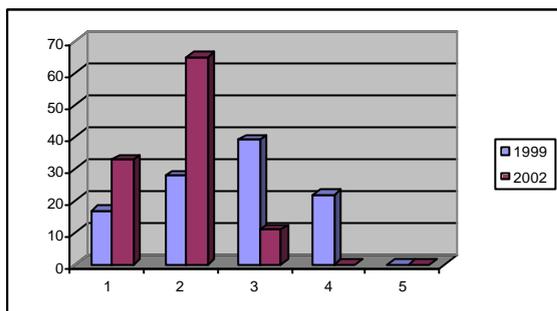
Bemerkungen:

Bei den Daten zur Umfrage von 1999 ist zu berücksichtigen:

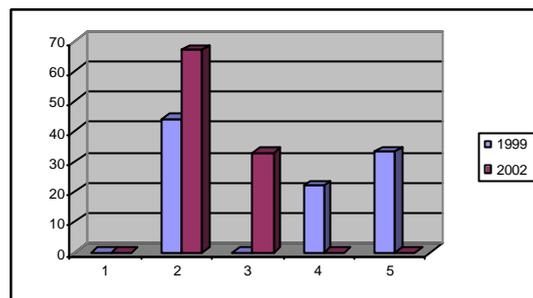
- Eine Trennung der Antworten nach SBTA und PS erfolgte nicht.
- Die Häufung bei guten und schlechten Bewertungen ließ sich eindeutig auf unqualifizierte Beantwortungen zurückführen: Die Bewertung durch die Reedereien fielen damals signifikant unterschiedlich aus: In den Fällen, in denen die Reedereien selbst ausbildeten oder in den letzten Jahren ausgebildet hatten (und zwar SM, PS, NOA oder SBTA) fielen die Bewertung mit einer Häufung bei 2-3 signifikant besser aus als bei denjenigen Reedereien, die in den letzten Jahren nicht ausgebildet hatten.

Trotz dieser schlechten Vergleichbarkeit seien die Ergebnisse auf der folgenden Seite einander gegenübergestellt:

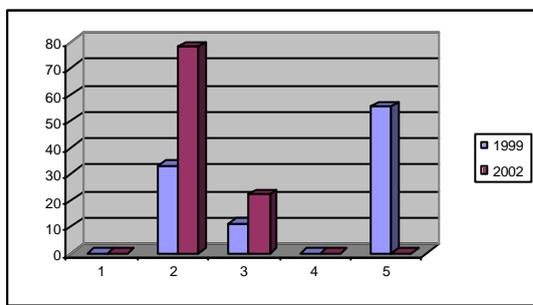
Brücke:



Ladebetrieb:



Decksbetrieb:

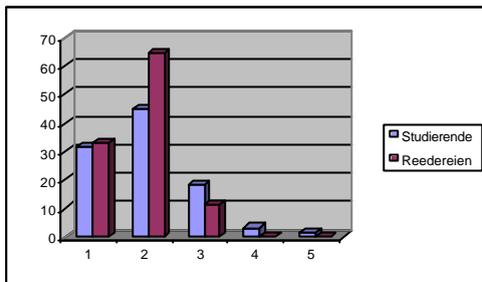


Auch wenn die Verschiebungen aufgrund der oben gemachten Bemerkungen hier nicht überbewertet werden dürfen, ist doch mit zunehmender Erfahrung in der Ausbildung klar eine Verbesserung zu beobachten; besonders auffällig ist, dass Bewertungen mit 4 und 5 bei der aktuellen Umfrage nicht mehr auftraten. Dies gilt insbesondere auch unter Berücksichtigung der in der Auswertung von Frage 1.12 im Vergleich zur Umfrage bei den Studenten in 2000 festgestellten Nivellierung bei den Nennungen von defizitären Ausbildungsbereichen.

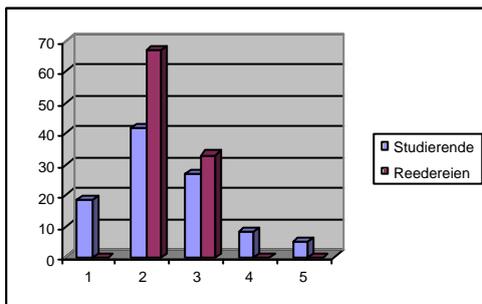
2.2 Vergleich der Bewertung der Studenten durch die Reedereien und der Bewertung der Ausbildung durch die Studenten

Zunächst seien wieder nur die Daten der gegenseitigen Beurteilung einander gegenübergestellt (rot: Bewertung der Studenten des 2. PS durch die Reedereien (Frage 2.14); blau Bewertung der jeweiligen Ausbildungsbereiche durch die Studenten (1.9):

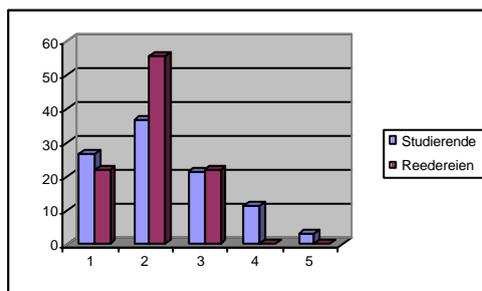
Brücke:



Ladebetrieb



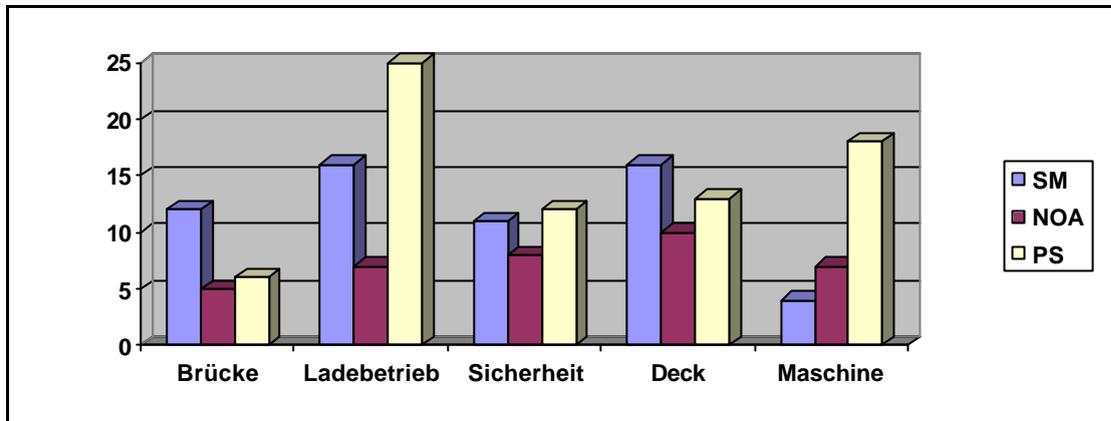
Sicherheit



Bemerkung:

Auch wenn die Zahl der Meldungen durch Reedereien recht klein ist, zeigen die Gegenüberstellungen jedoch eine ungefähre Entsprechung. In den Bereichen „Sicherheit“ und „Brücke“ beurteilen die Studenten die Durchführung der Ausbildung tendenziell schlechter als die Reedereien das Ergebnis der Ausbildung. Im Bereich Ladung werden die Studenten schlechter beurteilt, obwohl die Studenten die Durchführung der Ausbildung als recht gut bewerten.

Zum Vergleich seien die Ergebnisse der Bewertung aus Anlage 1, 4.7 noch einmal dargestellt:



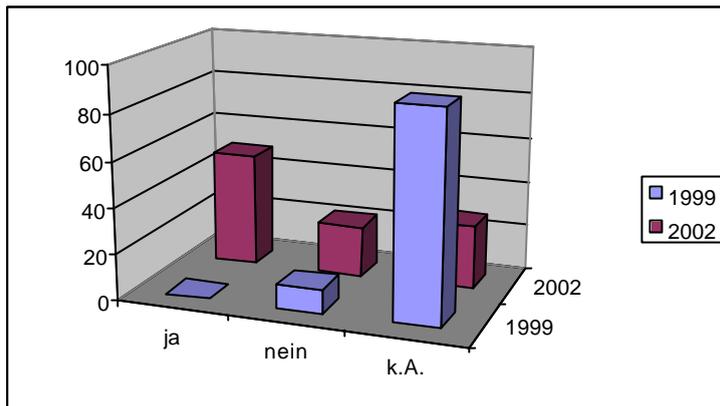
Mögliche Interpretation:

Ein Grund dafür ist nicht zu erkennen. Denkbar wäre einerseits, dass im ersten Teil der Ausbildung die Schwerpunkte im Ausbildungsbereich „Ladung“ anders gesetzt werden, als dies im zweiten Praxissemester erwartet wird. Ein weiterer Anteil der schlechteren Bewertung in diesem Bereich könnte darauf zurückzuführen sein, dass nach den Erfahrungen des Verfassers ein großer Teil der Studenten sich für das zweite Praxissemester bewusst einen anderen Schiffstyp wählt (häufig ist z.B. der Wechsel von Tanker auf Container, von Container auf Tanker und von Containerschiffen auf Schwergutschiffe). Die ungleiche Bewertung in diesem Fall wird nur durch einzelne Evaluation der PS-Berichte der Studierenden im Rahmen des QM möglich sein.

2.3 Haben die Bewertungen (der Studenten durch die Reedereien) Einfluss auf die (reedereiinternen) Ausbildungspläne und/oder die Hinweise an die ausbildenden Schiffsführungen?

Einfluss Beurteilungen auf Ausbildung:

	ja	nein	k.A.
1999	0	10	90
2002	50	22	28



Hier ist eindeutig zu erkennen, dass im Gegensatz zu 1999 die Bewertung der Studenten einen Einfluss auf den reedereiinternen Ausbildungsplan hat. Diese Tatsache lässt eine weitere Verbesserung in der Zukunft annehmen.

Nach Ansicht des Verfassers sollte der Bereich Ausbildung von Studierenden (und genauso von SM) daher bei allen Reedereien in das QM miteingebunden werden.

3 Einfluss der Flagge des Ausbildungsschiffes auf die Ausbildung

Die Frage nach der Ausbildungsqualität auf Schiffen unterschiedlicher Flaggen wird häufig diskutiert; aktuell ist diese Diskussion auch im Hinblick auf eine in Zukunft u.U. mögliche Ausbildung von SM auf Schiffen unter fremder Flagge. Folgende Fragen zu diesem Themenbereich sollen hier untersucht werden:

Frage 1:

Bestehen Unterschiede in den Defiziten zwischen der Ausbildung auf Containerschiffen und auf anderen Schiffen?

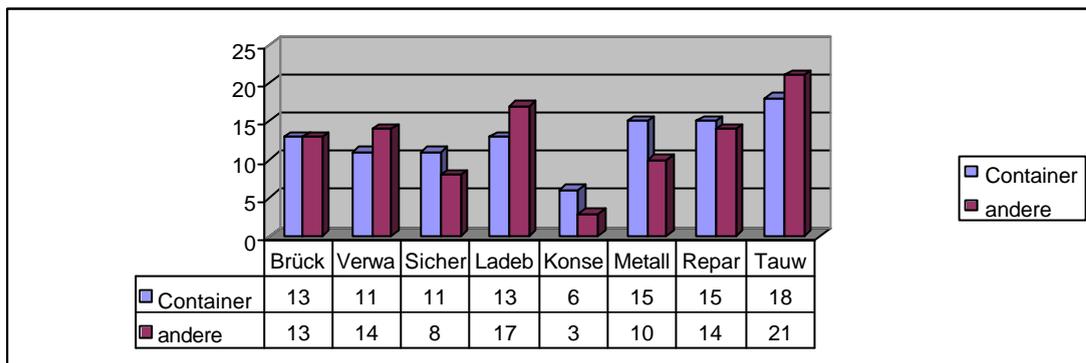
Frage 2:

Bestehen Unterschiede in den Defiziten zwischen der Ausbildung auf Schiffen unter deutscher Flagge und der auf ausgeflaggten Schiffen?

**Frage 1:
 Bestehen Unterschiede in den Defiziten zwischen der Ausbildung auf Containerschiffen und auf anderen Schiffen? ¹**

Bemerkungen:

Aufgetragen ist im folgenden Diagramm, wie oft die verschiedenen Bereiche als zu intensivierende benannt wurden; die Zahlen sind angegeben in Prozent der gesamten Nennungen.



Interpretation:

Bei der Umfrage 2002 gab es wie schon in 2000 (vgl. Neelsen) keine wesentlichen Unterschiede in der Verteilung der verschiedenen zur Ausbildung verwandten Schiffstypen. Klar ist auch, dass alle Bereiche (abgesehen von Konservierung und Tauwerk) bei den Studenten im wesentlichen gleich beurteilt werden.

Die Aussage spiegelt sich auch in folgendem Verhältnis wieder:

Verhältnis Anzahl der gesamten Nennungen / Anzahl der jeweiligen Ausbildungsschiffe:

Container: $103/33 = 3.1$ Nennungen pro Schiff
 Sonstige: $63/26 = 2.4$ Nennungen pro Schiff

Im Rahmen der insgesamt kleinen Zahl (insbesondere der nicht auf Containerschiffen Ausgebildeten) kann dies als gleich gewertet werden.

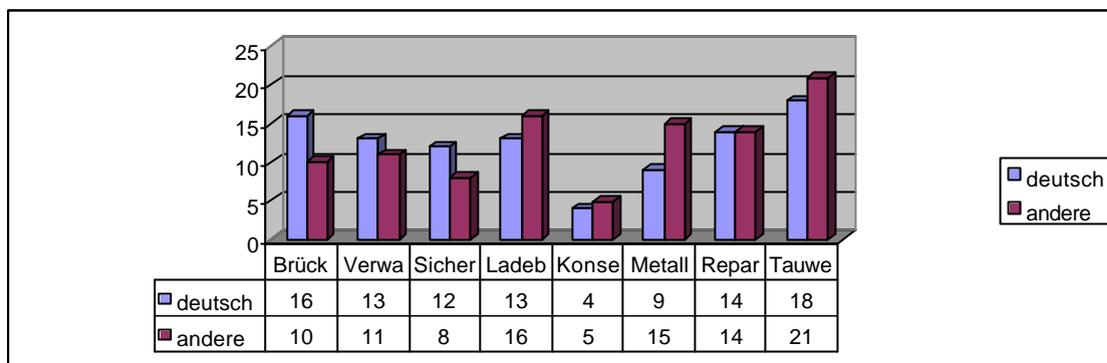
Eine Abhängigkeit der Qualität der Ausbildung vom Schiffstyp lässt sich in beiden Umfragen nicht erkennen.

¹ Die in der Tabelle zur Formatierung abgekürzten Ausbildungsbereiche sind:

- Brück Brückendienst
- Ver Verwaltung
- Sich Sicherheit
- Lade Ladebetrieb
- Kons Konservierungsarbeiten
- Metal Metallarbeiten
- Repa Reparatur- und Wartungsarbeiten
- Tau Tauwerksarbeiten

Frage 2:

Bestehen Unterschiede in den Defiziten zwischen der Ausbildung auf Schiffen unter deutscher Flagge und der auf ausgeflaggten Schiffen?



Bemerkungen:

Aufgetragen ist im obigen Diagramm, wie oft die verschiedenen Bereiche als zu intensivierende benannt wurden; die Zahlen sind angegeben in Prozent der gesamten Nennungen.

Interpretation:

Zu erkennen ist auch hier eine in beiden Fällen gleichverteilte Nennung der verschiedenen Bereiche. Dass die Qualität der Ausbildung damit nicht von der Flagge abhängt, ist auch im Hinblick auf die Diskussion bei der SM-Ausbildung zu bedenken. Dies war eigentlich zu erwarten, da die Besetzung der Schiffe im ISR sich von der eines Schiffes unter fremder Flagge kaum unterscheidet.

Gestützt wird dies auch durch die in etwa gleiche Anzahl der Defizit-Nennungen pro Student:

76 Nennungen bei 25 Studenten auf deutschen Schiffen: 3.0
 92 Nennungen bei 33 Studenten auf ausgeflaggten Schiffen: 2.8

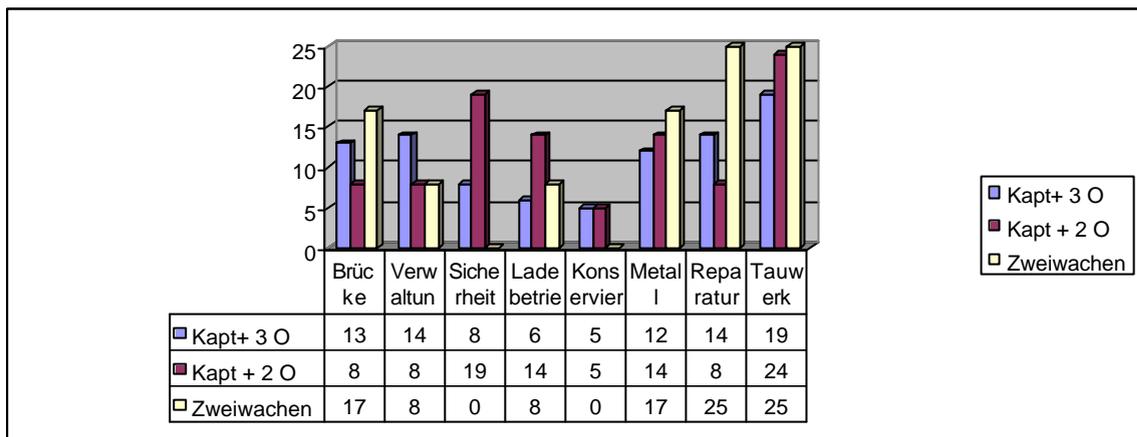
Allenfalls kann vermutet werden, dass auf ausgeflaggten Schiffen die Ausbildung im Brückenbereich gegenüber der im Bereich Metall einen höhere Priorität genießt.

4 Einfluss der Besetzung des Schiffes auf die Ausbildung

Folgende Frage soll untersucht werden:

Bestehen Unterschiede in den Defiziten bei der Ausbildung in Abhängigkeit von der Besetzung des Ausbildungsschiffes?

Aufgetragen sind die Antworten der Studenten zu den **in der Ausbildung gesehenen Defiziten** getrennt für die jeweilige Studentengruppe, die auf einem Schiff des jeweiligen Typs gefahren ist:



Bemerkungen:

Hier streut das Ergebnis relativ stark, eine eindeutige Abhängigkeit von der Anzahl der Patentinhaber ist jedoch nicht zu erkennen. Besonders deutlich wird dies z.B. im Bereich Sicherheit: Am besten schneidet hier die Ausbildung auf Zweiwachenschiffen ab, am schlechtesten die auf Schiffen mit 2 Offizieren.

Auch aus der Anzahl der Defizit-Nennungen pro Student (bzw. Schiff) lässt sich kein Unterschied in der Ausbildung schließen:

Schiff besetzt mit:	Kapt. + 3 Offz.	Kapt. + 2 Offz.	Kapt. + Stm.
Nennungen:	2.7	3.1	3.0

Gerade unter Berücksichtigung der Tatsache, dass nur wenige Studenten auf Zweiwachenschiffen ausgebildet wurden, ist die Hypothese, dass die Ausbildung dort schlechter sei, durch die vorliegenden Zahlen zu verwerfen.

Für den Bereich der PS-Ausbildung stellt diese Variante kein zu diskutierendes Problem dar, zumal aufgrund der Änderungen in den gesetzlichen Arbeitszeitregelungen sich ein auf einigen Schiffen möglicherweise vorhandenes Problem relativieren dürfte.

Ergänzende Bemerkung:

Daten von **SBTA**, die vermutlich zu größeren Zahlen auf Zweiwachenschiffen ausgebildet werden, liegen nicht vor.

5 Einfluss des Ausbildungsschiffes auf die geplante Verweildauer im Beruf an Bord

Die Auswertung wird weitergeführt mit der Frage nach der Zufriedenheit mit dem Beruf auf Schiffen unter den verschiedenen Flaggen; Maßstab soll dabei die Angabe der Verweildauer im Beruf sein.

Zunächst sollen die Angaben zur Verweildauer bei den Antworten der Studenten und der Reeder verglichen werden; anschließend werden folgende Fragen untersucht:

Frage 1:

Bestehen Unterschiede in der geplanten Verweildauer im Beruf nach der Ausbildung auf deutschen bzw. ausgeflaggten Schiffen?

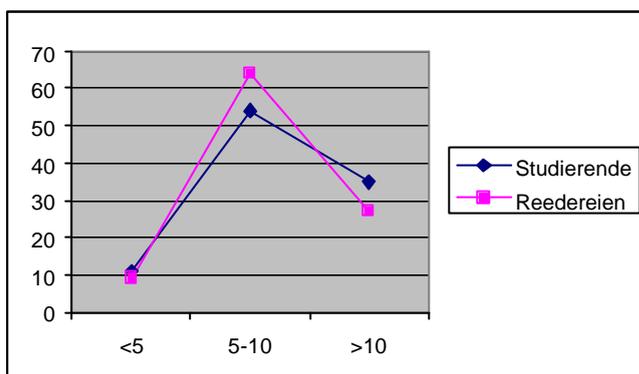
Frage 2:

Bestehen Unterschiede in der geplanten Verweildauer im Beruf in Abhängigkeit von der Besetzung des Ausbildungsschiffes?

Geplante Verweildauer im Beruf: Vergleich der Angaben von Reedereien und Studenten:

Da Daten nur von Studierenden im PS-Studiengang und von Reedereien erhoben wurden, beschränkt sich der Vergleich auf die Antworten dieser Gruppen. Eine eindeutige Korrelation ist erkennbar. Zu beachten ist, dass die den Reedereien genannten Daten die Antworten **vor** der ersten Seereise wiedergeben; die Antworten der Studenten in der Umfrage repräsentieren deren Planung **nach** 6 bzw 12 Monaten Seefahrtzeit.

	<5	5-10	>10
Studierende	11	54	35
Reedereien	9	64	27



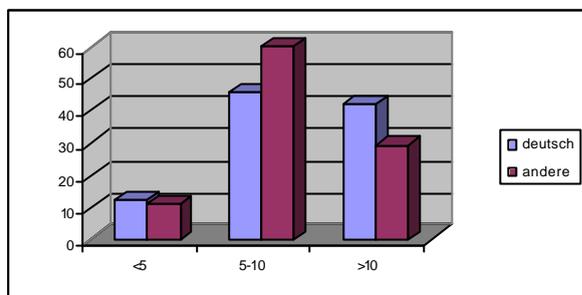
Bemerkung:

Einige Reedereien fragen bei den Einstellungsgesprächen nicht nach der geplanten Verweildauer im Beruf, da diese Frage für suggestiv gehalten wird. Die Korrelation zeigt aber, dass in den Fällen, in denen danach gefragt wurde, auch ehrliche Antworten gegeben wurden. Besonders deutlich wird sich dies auch bei der Untersuchung der Frage 2 dieses Kapitels zeigen.

Frage 1:

Bestehen Unterschiede in der geplanten Verweildauer im Beruf nach der Ausbildung auf deutschen bzw. ausgeflaggten Schiffen?

Übersicht: Angaben der Verweildauer in Abhängigkeit von der Flagge:

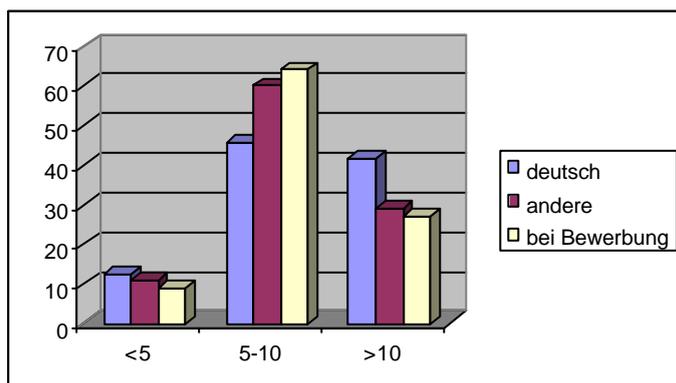


Mögliche Interpretation:

Wenn man die Angabe der Verweildauer als Maßstab für die Zufriedenheit an Bord wählt, scheint diese aber doch –also offensichtlich anders als die Qualität der Ausbildung– von der Flagge abzuhängen.

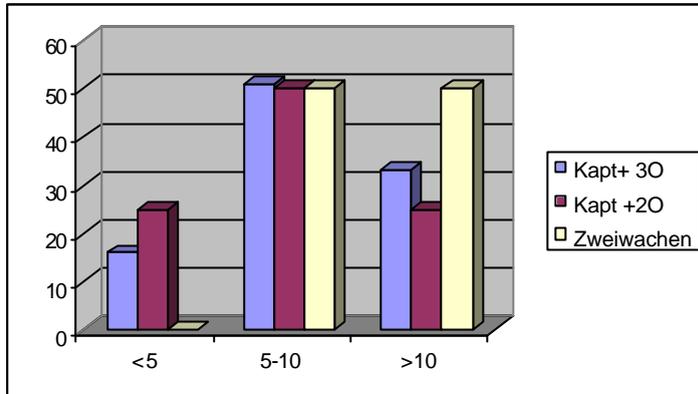
Der Vergleich der Nennungen zu „5-10 Jahren“ und zu „> 10Jahre“ legt die Vermutung nahe (die sich aber (wegen der insgesamt kleinen Datenmenge) statistisch nicht sicher nachweisen lässt) dass von denjenigen, die eine längere Verweildauer in der Seefahrt planen, diese Planung unter deutscher Flagge gefördert und unter fremder Flagge eher verworfen wird.

Diese Vermutung wird gestützt, wenn man zum Vergleich die Beantwortung derselben Frage bei Reedereien, d.h. die Beantwortung derselben Frage durch Studenten bei der Bewerbung vor dem ersten Einsatz heranzieht:



Auch wenn schon die Angaben der Reedereien und der PS-Studenten ähnlich verteilt sind (vgl. oben), wird die nahezu identische Verteilung der Nennungen bei dem Einstellungsgespräch (Antwort der Reedereien) mit den Nennungen der Studenten, die auf ausgeflaggten Schiffen ausgebildet wurden, deutlich. Die deutsche Flagge scheint demgegenüber den Entschluss zu einer längeren Verweildauer nahe zu legen.

Frage 2:
Bestehen Unterschiede in der geplanten Verweildauer im Beruf in Abhängigkeit von der Besetzung des Ausbildungsschiffes?



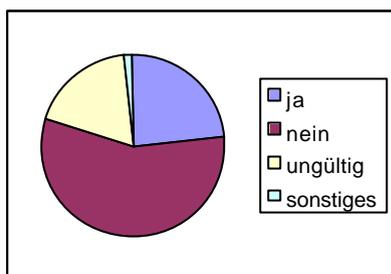
Bemerkung:

Auch wenn die Anzahl der Praktikanten auf Zweiwachenschiffen sehr klein war, ist dennoch auf den ersten Blick erstaunlich, dass hier **keiner** (!) weniger als 5 Jahre fahren will.

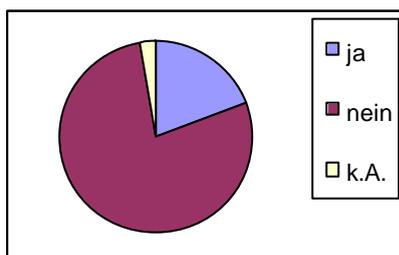
6 Problem der möglichen Zulassung der Ausbildung durch ausschließlich nicht deutschsprachige Ausbilder

Zunächst die Antworten aller befragten Gruppen im Überblick; Bemerkungen zu den einzelnen Diagrammen vgl. Anlage 1:

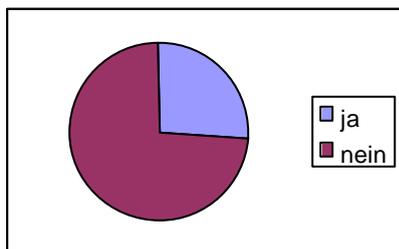
Angaben der Studenten



Angaben der Absolventen:



Angaben der Ausbilder



Bemerkungen:

Bei den folgenden Bemerkungen ist zu berücksichtigen, dass es um die Frage einer möglichen Ausbildung **ausschließlich** in Englisch geht. Dass die Ausbildung aller Praktikanten (wie der SM) ohnehin aufgrund der Besetzung der Schiffe zum größten Teil in Englisch stattfindet, ist davon unberührt. Interessant ist die Frage ausschließlich in der Hinsicht, ob auf die Forderung nach einem deutschsprachigen Ansprechpartner an Bord verzichtet werden sollte.

Die Aussagen der Betroffenen zur Frage, ob eine Ausbildung ausschließlich durch nicht deutsch sprechende Ausbilder zugelassen werden sollte, sind eindeutig. Der Verzicht auf die Forderung eines deutschsprachigen Ausbilders wird von einer großen Mehrheit bei allen befragten Gruppen als unangemessen angesehen.

Nach den Erfahrungen des Verfassers ist die Kontrolle der Englischkenntnisse der Bewerber sowie der Ausbilder durch die Aufsicht führende Fachhochschule praktisch nicht möglich. Die Regelung, dass in Ausnahmefällen eine Ausbildung **ausschließlich** in Englisch stattfinden kann, sollte daher auf echte Ausnahmefälle beschränkt bleiben, in denen erstens die Englischkenntnisse des Praktikanten sehr gut sind und zweitens der Ausbilder aus einem Land mit bekanntlich sehr guter Ausbildung in Englisch (z.B. Skandinavien) kommt.

Das fehlende Fachvokabular der Praktikanten im ersten Praxissemester, das oft als Grund für diese Forderung genannt wird und das vermutlich auch zu der schlechten Bewertung der Englischkenntnisse bei der Praktikanten geführt hat (s.o. Anlage I, 4.6.2), kann als Grund nicht herangezogen werden, da das Fachvokabular bei Anfängern im Deutschen auch nicht vorhanden ist und die Begriffe aus der deutschen Umgangssprache auch nicht abgeleitet werden können. Ein Lernen des Fachvokabulars ist damit in jedem Falle Teil des Ausbildungsbeginns (wie in allen Berufen).

Nach Gesprächen mit Studenten ist der Grund für die Forderung nach einem deutschsprachigen Ausbilder zum einen in der Möglichkeit zu sehen, dass es den Studenten leichter fällt, in der Muttersprache Erklärungen zu folgen und umfangreichere Fragen zu stellen. Vor allem aber fällt es in der Muttersprache den Ausbildern leichter, Zusammenhänge und Hintergründe zu erklären. Da dies in den sonst an Bord üblichen Gesprächen nicht erwartet oder gefordert wird (Es besteht im Umgang mit Kollegen sonst kein Bedarf z.B. nach Hintergrundwissen zur Funktionsweise von Radargeräten), ist eine solche Sprachkompetenz bei den Steuerleuten nicht vorauszusetzen. Studenten berichten auch öfter, dass sie auf Nachfragen nur unzulängliche Erklärungen erhalten, die sie sich dann durch den deutschsprachigen Ausbilder später ergänzen lassen.

Nachteile sind bei den Studenten durch die Forderung nach einem deutschsprachigen Ausbilder nicht zu erkennen, da der gewöhnliche Schiffsbetrieb ohnehin in Englisch läuft und die Studenten hier schnell die notwendige Sprachkompetenz für die Arbeitssprache an Bord erwerben.