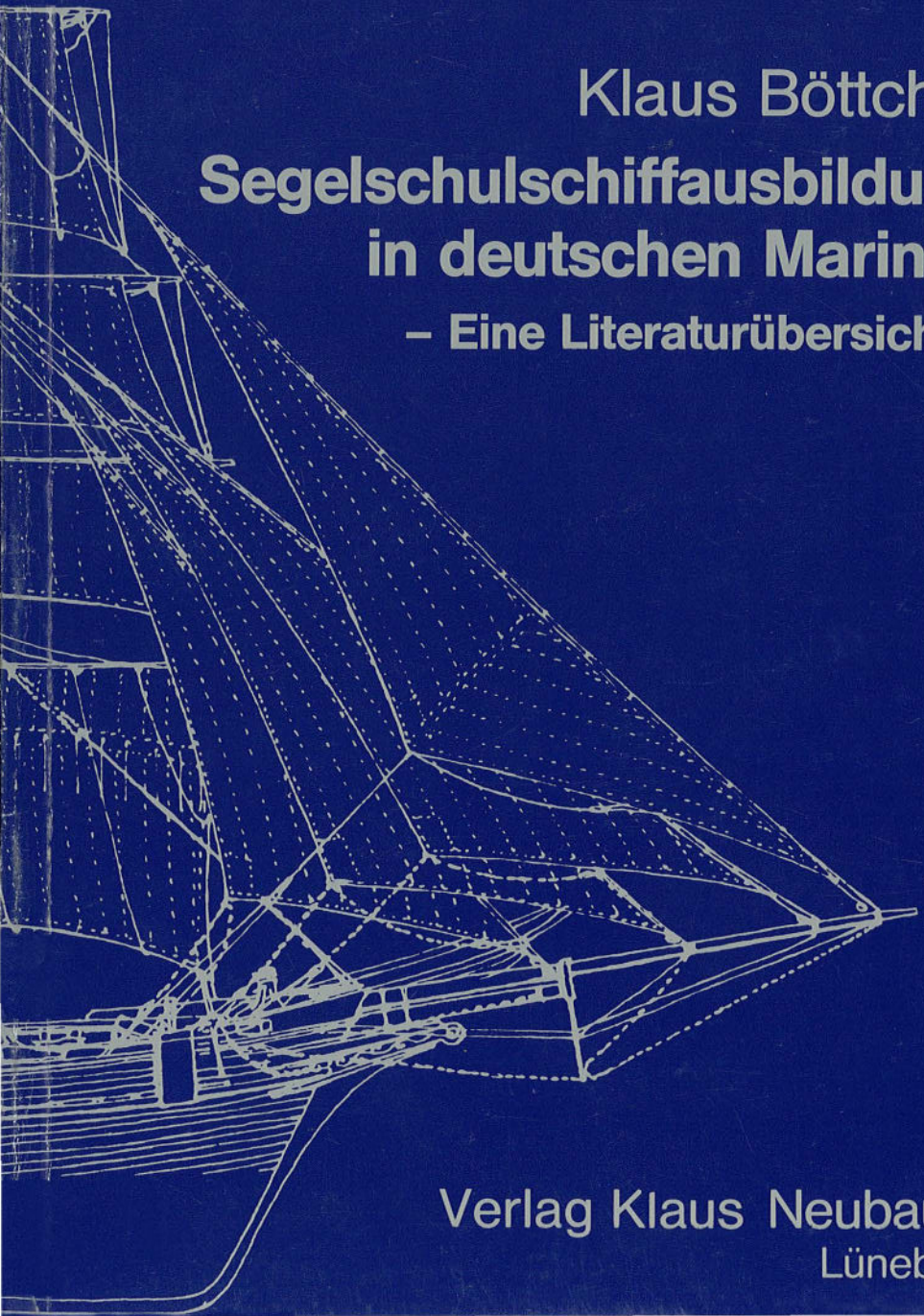
SEGELN UND SOZIALPÄDAGOGIK

BAND 3



Klaus Böttcher

Segelschulschiffausbildung in deutschen Marinen

– Eine Literaturübersicht –

Verlag Klaus Neubauer
Lüneburg

Schriftenreihe

SEGELN UND SOZIALPÄDAGOGIK

Herausgeber:

Prof. Dr. phil. habil. Jörg Ziegenspeck

Arbeitsgemeinschaft "Segeln mit Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen"
an der
HOCHSCHULE LÜNEBURG
- Fachbereich Erziehungswissenschaft -
Wilschenbrucher Weg 84 - Postfach: 2440 - D-2120 Lüneburg 1

in Verbindung mit

"JUGENDSCHONER 'HERMINE' E.V."
Als gemeinnützig und besonders förderungswürdig anerkannter Träger der freien Jugendhilfe in Niedersachsen
Fährsteg 3 - D-2120 Lüneburg 1
Mitglied im
Deutschen Paritätischen Wohlfahrtsverband (DPWV)
- Landesverband Niedersachsen -

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Böttcher, Klaus:
Segelschiffausbildung in deutschen Marinen : e. Literaturübersicht / Klaus Böttcher. - Lüneburg : Neubauer, 1984. - 80 S.
(Segeln und Sozialpädagogik ; Bd. 3)
ISBN 3-88456-020-4

NE: GT; HST

c 1984 by VERLAG KLAUS NEUBAUER - LÜNEBURG

Druck und Herstellung

DRUCK+VERLAG 04131/33337
hans-peter grunwald · auf dem meere 41 · 2120 lüneburg

SEGELN UND SOZIALPÄDAGOGIK

Band 3

KLAUS BÖTTCHER

SEGELSCHULSCHIFFAUSBILDUNG IN DEUTSCHEN MARINEN

– Eine Literaturübersicht –

VERLAG KLAUS NEUBAUER

Lüneburg

Inhalt

Vorwort ..... Seite 3
Anstatt einer Einleitung: Segelschiffe sind romantisch! 4
'Segelschiff-Philosophie' 6
Segelschulschiffausbildung: Entwicklung, Ziele 7
Die Entwicklung der Segelschulschiffahrt in den deutschen Kriegsmarinen 9
Die Preußische Marine: Neue Wege in der Marineausbildung 9
Die Kaiserliche Marine: Faszination der Technik 11
Exkurs: Die 'Crew' - Führungsmittel oder soziale Notwendigkeit 12
NIOBE II: Die Reichsmarine 15
GORCH FOCK I: Die Kriegsmarine 19
Exkurs: PAMIR - das Ende der frachtfahrenden Segelschulschiffe 22
GORCH FOCK II: Die Bundesmarine 27
Literaturübersicht 31
1864 31
1894 31
1898 31
1923 32
1924 32
1925 32
1929 33
1932 33
1933 36
1934 37
1939 38
1940 38
1942 38
1949 38
1951 39
1952 39
1954 39
1955 40
1956 40
1957 42
1958 43
1959 49
1960 51
1961 51
1962 53
1963 54
1964 54
1968 55
1969 55
1970 55
1972 56
1973 56
1974 57
1976 58
1977 67

1978 ..... Seite 68
1979 69
1980 71
1981 71
1982 72
1983 74
Verfasser- und Anonymenregister 76

Vorwort

Die vorliegende Arbeit entstand aus persönlichem Interesse am Thema 'Ausbildung, Bildung, Erziehung auf Segelschiffen'.
Eine dienstliche Arbeit zum diesjährigen GORCH FOCK II-Jubiläum*, die nur innerhalb der Bundesmarine verteilt wurde, war Anregung und Grundlage für die folgenden Ausführungen und die Literaturübersicht.

Die Arbeit ist der Versuch, auf der Basis veröffentlichter Literaturquellen die Kontinuität und die historischen Entwicklungen der Segelschulschiffausbildung in den deutschen Kriegsmarinen zu umreißen. Sie erhebt auf keinen Fall den Anspruch der Vollständigkeit, der wissenschaftlichen Ausführlichkeit und der Objektivität.

Ziel der Arbeit ist die dokumentarische Literaturinformation, der Hinweis auf einen militärgeschichtlich und -soziologisch bisher wenig behandelten Teil der Marineentwicklung und die persönliche Meinungsäußerung zu historischen Entwicklungen und deren Auswirkungen für die Ausbildung unter Segeln in unserer Zeit.

Die Literaturübersicht beschreibt eine repräsentative Auswahl von Monographien- und Periodikabeiträgen. Die Titelbeschreibungen bestehen aus der Verfasserangabe/Angabe zu beteiligten Personen oder Korporationen, der Sachtitelangabe, einer kurzen, frei formulierten Inhaltsangabe - soweit der Sachtitel nicht ausreichend spezifisch ist - und dem Impressum bzw. der Quellenangabe.

Die Literaturübersicht wurde chronologisch geordnet, um zeitbedingte Reflexionen zum Thema überschaubar und deutlich zu machen.

Weitere Erschließungshilfen sind: sachlich-inhaltlich - die Literaturhinweise zu jedem Hauptabschnitt der Einführung und formal - ein Verfasser- und Anonymenregister.

Ich danke Herrn Professor Dr. Jörg Ziegenspeck für die Möglichkeit, die Arbeit einer breiteren Öffentlichkeit vorzustellen.

K. Böttcher

2935 Bockhorn, 13.12.1983
Vor der Burg 24

*Böttcher, K.: NIOBE (II) - GORCH FOCK (I), PAMIR - GORCH FOCK (II): Zwei dt. Schiffsverluste u. ihre Wirkung auf d. Ausbildung unter Segeln/E. Literaturübersicht in Auswahl: Wilhelmshaven: Marineamt: 1983: 60 S.

Anstatt einer Einleitung: Segelschiffe sind romantisch!

Bei der Literatursichtung für diese Arbeit fiel auf, wieviel Wert die Fachleute der Handels-, besonders aber der Kriegsmarinen auf die Feststellung legten, daß die Segelschulschiffahrt nichts mit Romantik zu tun habe.

> "... hat die Marine die Frage des Segelschulschiffes jetzt erneut geprüft, sehr sachlich und nüchtern, durchaus nicht sentimental und romantisch, das sind nur die Leute, die über die See schreiben und Schlager über sie dichten. In Wirklichkeit ist die See nur selten romantisch; sie ist immer ein sehr ernst zu nehmender Gegner, mit dem man sich sehr ernst auseinandersetzen muß.
> ...
> Die Seefahrt ist nun einmal trotz aller technischen Errungenschaften nach wie vor grundsätzlich der Kampf des Menschen gegen Wind und See; ...
> ...
> See und Wind sind sehr harte Tatsachen, die der Mensch verarbeiten muß und die man nicht einfach wegdiskutieren kann.
> ... Sie (Die Segelschulschiffausbildung) zeigt ihm, wie abhängig er doch von der Natur und ihren Gewalten ist. Dadurch macht sie ihn geduldig und bescheiden.
> ..."

(Ruge, F. in: Stellungnahme des Bundesministeriums für Verteidigung zur Frage der Segelschulschiffausbildung bei der Bundesmarine vor dem Verteidigungsausschuß des Dt. Bundestages)

> "... am Segelschulschiff und an der Segelausbildung festgehalten. Keine Romantik oder Sentimentalität. Marine seit 100 Jahren technisiert - unsentimental!"

(Ansprache F. Ruge zum Stapellauf der GORCH FOCK II, abgedr. in: Ruge, F.: In vier Marinen: München: 1979, 425)

Diese Aussagen sind mißverständlich. Die romantischen Aspekte der Ausbildung unter Segeln können nicht geleugnet, höchstens verschwiegen werden, wobei allerdings diese 'Romantik' wenig mit der 'Sonnenuntergangs-' oder 'La Paloma-Stimmung' zu tun hat, die einem unwissenden Publikum als seemännische Lebenswirklichkeit verkauft wird.

Unter 'Romantik' ist hier das menschliche Gefühl zu verstehen, einer nicht immer freundlichen, immer jedoch unberechenbaren und wenig beeinflußbaren Natur ausgeliefert zu sein: Romantik als Gegenstück zur Ratio, die als kollektives Zeitgefühl ganze Kulturepochen geprägt hat.

Wo kann das Gefühl menschlicher Ohnmacht gegenüber den Naturgewalten intensiver erlebt werden, als in der

Begegnung mit dem Meer?

> "Die See war dem Menschen niemals freundlich gesinnt ... Das Meer kennt kein Mitleid, keine Treue, kein Gesetz, kein Gedenken; es ist, als wäre es für menschliche Tugenden zu mächtig und zu groß."

(Conrad, J.: Spiegel der See; zitiert in: Andersch, R.: Die weißen Schwingen: 1958, 198)

Auch auf modernen, maschinengetriebenen Schiffen geht den Menschen die Romantik - im oben geschilderten Sinn - nicht vollständig verloren. Das Meer bleibt im menschlichen Gefühl immer bedrohlich und groß.

Gerade die Menschen mit lebenslanger beruflicher Seeerfahrung müssen diese Erfahrung gemacht haben. Warum sie oft trotzdem die Romantik der Seefahrt verneinen, ist nur in der Widersprüchlichkeit der Öffentlichkeit - besser: der 'Öffentlichen Meinung' zu sehen, die bedenkenlos eine vermarktete Pseudo-Romantik konsumiert, jedoch entrüstet wäre, wenn öffentliche Gelder für 'echte' Romantik als Lebenserfahrung für junge Menschen ausgegeben würden.

Das menschliche Streben nach Überwindung des Unüberwindlichen, nach Nutzung der Natur ist zutiefst romantisch, weil es die innere menschliche Zwiespältigkeit ausmacht.

Das Segelschiff ist das hervorragende Symbol der Romantik, nicht zuletzt weil es die Natur gebraucht - ohne sie zu 'verbrauchen'.

Was kann jungen Menschen - gerade in unserer Zeit - Besseres vermittelt werden, als unter dem Eindruck der mächtigen Natur in der Gemeinschaft und im Bewußtsein historischer Kontinuität sich diese Natur nutzbar machen zu können, ohne sie zu zerstören.

> "Eine Zeit, die um so lauter nach Sicherheit ruft, je mehr sie sich von allen Seiten durch unheimliche Gewalten bedroht sieht, muß das untrügliche Gefühl dafür verlieren, daß Sicherheit nur dort gegeben ist, wo man ein Wagnis auf sich nimmt.
>
> ...
>
> Nur der kann für die See im rechten Sinne erzogen, werden, der schon in jungen Jahren lernt, auf das trügerische Sekuritätsgefühl zu verzichten und sich damit die echte Sicherheit erwirbt, die das Wagnis möglich macht und damit der Wohlfahrt der Menschheit dient.
>
> ...
>
> Segelschulschiffe - ja oder nein? Die Entscheidung sollte nicht schwerfallen.
>
> Laßt doch die Adler fliegen - es sind ihrer nur noch wenige in dieser armen Welt."

(Andersch, R.: Die weißen Schwingen: 1958, 234)

'Segelschiff-Philosophie'

"...
Das Segelschiff hatte seine Antriebskraft aus dem freien Raum empfangen, und diese Kräfte standen dem Menschen nicht nach Gutdünken zur Verfügung.
...
... nur so wird man jene wundersame Tatsache begreifen, daß sich seit vorgeschichtlichen Jahrtausenden der Segler behauptet hat bis in die Zeit des Fernsehens und des Bildfunks, daß nach einer seit hundert Jahren schier unaufhaltsam fortschreitenden Mechanisierung aller Dinge der Ozeansegler noch immer lebt; gewissermaßen neben der Wirklichkeit herlebt. Und doch sehr wirklich lebt. Nicht als überwundenes Glied in der schiffbautechnischen Entwicklungsreihe ..., sondern als überzeitliches Mal einer Entwicklungsstufe, auf der der Mensch noch urtümlich schafft, aus Mitteln schafft, welche die Natur unmittelbar darbietet. Damit hat dann der Mensch das Schaffenkönnen und Schaffenmüssen deutlich als Gnade des Göttlichen erlebt. Solches Erlebnis aber ist für den Kulturmenschen wichtig zu allen Zeiten.
...
Auf Segelschiffen fahren heißt dem unmittelbaren Kampf leben. Auch dem Kampf gegen erschlaffenden Willen, ...
...
Ein Segelschiffsführer ist ein Raumüberwinder; er denkt nur in Seemeilen, ... die zu ersegeln sind, ... Und das Ziel ist fern, scheint zuweilen unerreichbar fern, weil keine Maschinenkraft hilft, sondern nur der Wind. Aber das Segelschiff hat die Windseele, der Dampfer die Kohlenseele.
...
Es wird niemandem einfallen, die Postkutsche als Sinnbild der festländischen Verkehrsmittel zu wählen. Das Segelschiff als Sinnbild der Seefahrt hingegen ist unverrückbar im Bewußtseinsinhalt des Zeitgenossen geblieben. 'Das freie Meer befreit den Geist'. Und das freie Meer schuf das Segel. Darin besteht das Geheimnis seiner ewigen Jugend."

(Römer, E.: Das Segelschiff als Wirklichkeit und Idee, abgedr. in: Marine-Rundschau, 47(1942), 442-448)

Die Zeitentwicklung brachte dem Segel als Schiffsantrieb zwar bisher noch keine Renaissance, aber doch in höherem Maße Beachtung und intensive Beschäftigung mit dem Prinzip des Windantriebs. Dazu wäre es bei unserer auf dem Verbrauch der Naturgüter basierenden Technik-Kultur ohne 'Energie-Krisen' kaum gekommen.

Die Besinnung auf die unverbrauchbaren Naturkräfte als Energiequellen - Wind, Sonne, Wasserkraft etc. - bringt dem Menschen jedoch keine ihm früher eigene Naturbindungen zurück, wie sie zum Beispiel beim Seemann früherer Jahrhunderte vorhanden war. Mit seiner Gewißheit über die Ungewißheit von Wind und See lebte er in einer gefühlsmäßigen Sicherheit, in gefühlsmäßiger Einheit mit seiner Lebensumgebung und konnte versuchen, mit ihrer Hilfe zu überleben. Diese Fähigkeit zur inneren Sicherheit ist uns durch Wissenschaft, Technik und Gewinnstreben verlorengegangen und mit ihr das Naturgefühl. Die mögliche Hilfs-Besegelung auf einem Frachtschiff der Zukunft wird nicht der Erfahrung oder Wetterfühligkeit des Kapitäns oder Steuermanns wegen gekürzt werden, sondern weil der Bordcomputer die einer bestimmten Schiffssituation am besten entsprechende Antriebskombination errechnet hat.

Die Faszination der erlebten Natur ohne Filterung durch einen Bildschirm ist uns aber geblieben. Nicht zuletzt darum ist Sport- und Freizeitsegeln so beliebt, nicht zuletzt darum ist es nicht übertrieben, heute von einer 'Hohen Zeit' der Segelschulschiffahrt moderner Art zu sprechen. Jährlich entstehen neue Großsegler, werden alte Schiffe instandgesetzt und werden neue sozialpädagogische Projekte mit Hilfe von Segelfahrzeugen verwirklicht.

Literaturhinweis: 32, 33, 34, 51, 131b, 131i, 139, 170

Segelschulschiffausbildung: Entwicklung, Ziele

"...
Die fachlichen Fertigkeiten als Ergebnis einer Ausbildung auf Windjammern sind ohne Zweifel auch unter den Bedingungen der Gegenwart praxisadäquat. Für sich alleine wären sie immer noch keine Rechtfertigung der Nützlichkeit der Segelschulschiffsausbildung, denn diese Funktion könnte mit dem erforderlichen Aufwand durchaus anderen Ausbildungssystemen, vielleicht sogar Simulationseinrichtungen, auferlegt werden. Nein! - Den Wert des Seglers für die Ausbildung kann man nur ermessen, wenn die moralische, psychologische und physische Seite nicht übersehen, der Wert progressiver Traditionen erkannt und das große 'E' - die Emotion - nicht unterschätzt wird. Dienst auf Segelschiffen, das ist Erlebnis und Bewährung unter Segeln. Das verlangt Beherrschung der Takelage mit ihrer strengen, sinnvollen Ordnung. Das ist Arbeiten in luftiger Höhe oder auf

> brecherüberspültem Deck. Das bedeutet gewissenhaftes Rudergehen. Das heißt, an jedem Platz Verantwortung für das gesamte Schiff, seine Sicherheit und die der Kameraden zu tragen.
> ...
> Und alles zwingt zur Körperbeherrschung, Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit. Dazu ist manche menschliche Schwäche zu überwinden, unter Segeln schneller als anderswo, denn hier kann man sie nicht so lange verborgen halten. Das Ziel, auf das alles Training gerichtet ist, das den ganzen Einsatz der Persönlichkeit fordert, bedarf keiner erklärenden Lektion.

(Rickert, H.: Erlebnis und Bewährung unter Segeln, abgedr. in: Marinekalender der DDR, 1980: 1979, 56-57)

Ausbildung, Bildung, Erziehung auf Segelschiffen ist so alt, wie die Nutzung der Windenergie als Schiffsantrieb. Als einzig mögliche Ausbildungsform für den seemännischen Nachwuchs war sie unumstritten, solange das Schiff als Transportmittel für Menschen und Güter vom Wind vorangetrieben wurde. Die gefühlsmäßige Einheit mit der Meeresumwelt prägte den Seemann.

Die technisch-wissenschaftliche Entwicklung schuf alternative Energiequellen und ließ neue Seemannsberufe entstehen. Sie verdrängte bisher selbstverständliche Berufs- und Lebensbilder und: Die Ausbildung unter Segeln stand und steht seither zur Disposition - wenigstens für denjenigen, dem die Naturgewalten durch Technik vollkommen beherrschbar erscheinen und für den menschliche Leistungsfähigkeit und -bereitschaft ausschließlich organisatorisch-theoretische Probleme sind; die Motivation in sich geschlossener Lebens- und Berufsbereiche schien durch Technologie ersetzbar. Hier ist der Grund für die seither nicht abgerissene kontroverse Diskussion über die Ausbildung auf Segelschiffen zu erkennen.

Diese Diskussion verhalf aber nicht zuletzt auch dazu, das Segelschiff als Ausbildungs- oder Erziehungsmittel im Bewußtsein der interessierten Öffentlichkeit zu erhalten und ihm bis heute die Existenz zu sichern.

Das Segelschiff hat funktional die Entwicklung vom Ausbildungsplatz zum Erlernen praktischer Seemannschaft (Frachtschiff mit 'Auszubildenden') zur Erziehungsstätte für soziales Verhalten (Erziehungsschiff z.B. für straffällig gewordene Jugendliche) vollzogen. Zwischen beiden Polen steht das Kadettenschiff als Ausbildungsstätte für praktische Seemannschaft und Erziehungsstätte für Gruppenerziehung.

Literaturhinweis: 2, 3, 4, 11, 13, 18a, 21, 29e, 32, 33, 34, 35, 41, 43, 46, 46a, 47, 63, 67, 68, 72, 80, 91, 98, 102, 104b, 105, 107, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 118, 119a, 119b, 125, 126, 127, 128, 129a, 129b, 131a, 131c, 131d, 131e, 131f, 131g, 131j, 132, 133, 134a, 134b, 135a, 135b, 135c, 135d, 135e, 135f, 135g, 135h, 135i, 135j, 135k, 135l, 135m, 135n, 135o, 135p, 135q, 135r, 136c, 137, 137a, 139, 141b, 148, 151, 153, 154, 158, 161, 166, 168, 171

Die Entwicklung der Segelschulschiffahrt in den deutschen Kriegsmarinen

Die Preußische Marine: Neue Wege in der Marineausbildung

> "...
> Das Kadettenschiff kreuzt während des Sommers in der Ost- und Nordsee, begiebt sich gegen Ende des Sommers nach südlichen Gegenden, wo es den Winter über verbleibt, und kehrt Anfangs des Monats Mai des nächsten Jahres nach der Station zurück.
>
> Die Kadetten erhalten hier die seemännische Erziehung, die dienstliche Ausbildung und den Unterricht in den Berufswissenschaften für die Beförderung zum Seekadetten.
> ..."

(Aus: Verordnung über die Ergänzung der Offizier-Corps der Königlichen Flotte, veröffentl. in: Allgemeiner Marine-Befehl, Nr. 108: 1864, 92-93)

Das Scheitern der gesamtdeutschen Bemühungen, eine deutsche Kriegsflotte dauernd zu unterhalten - 1852 wurde die erste deutsche Reichsflotte versteigert -, führte in den folgenden Jahren zum Ausbau und zur Entwicklung der Kriegsmarine der derzeitigen norddeutschen Vormacht Preußen.

Ihr Vordenker und tatkräftiger Förderer Adalbert, Prinz von Preußen beschritt beim Aufbau dieser Marine aber nicht nur der Zeit gemäße Wege, die besonders von der See- und Großmacht England vorgegeben waren, sondern entwickelte gerade im Bereich der Ausbildung und Inneren Führung eigene Vorstellungen. Er prägte damit zunächst die Entwicklung im Personalbereich der Preußischen und in ihrer Folge der Kaiserlichen Marine, wirkte darüber hinaus aber erkennbar auch auf die weitere Entwicklung deutscher Kriegsmarinen in Ausbildung, Erziehung und Bildung - auf die Reichsmarine, die ihr folgende

Kriegsmarine, aber auch auf die Entwicklung in der Bundesmarine.

Prinz Adalbert ging in seinen Vorstellungen über die Ausbildung und Erziehung des Marinenachwuchses von der in anderen Marine üblichen 'Lehrlingsausbildung' ab - der Ausbildung im praktischen Dienst an Bord von Kriegsschiffen im militärischen Einsatz. Diese Ausbildungsform stellte sowohl den Führungs- als auch den Unterführer- und Mannschaftsnachwuchs weitgehend ohne theoretische Vorbereitung in den praktischen seemännischen und militärischen Dienstbetrieb und zwang ihn, weitgehend ohne pädagogische Begleitung, in einer überaus harten Schulung, sich in den neuen Lebensraum und das neue, oft erschreckend fremde Tätigkeitsfeld einzufügen.

Es ist unbestreitbar Adalberts Verdienst, in bis dahin nicht vorhandener Konsequenz die Schulschiffausbildung - in einer Zeit, wo das Segelschiff noch gegenüber dem maschinengetriebenen Schiff dominierte - in einer Kriegsmarine eingeführt zu haben.

Seine Vorstellungen wirken bis in unsere Zeit - nicht nur in Deutschland und nicht nur in Kriegsmarinen.

Die Dominanz des Segelschiffs erhielt zur Zeit der Preußischen Marine noch die Einheit von Ausbildung, Bildung und Erziehung. Erst die Vorherrschaft des Maschinenantriebs machte eine Aufsplitterung in einerseits Erziehung und Bildung auf Segelschiffen und andererseits Ausbildung auf maschinengetriebenen Schiffen erforderlich. Die Praxis der Offizieranwärterausbildung in der Bundesmarine verdeutlicht dieses Prinzip: Die erziehungs- und bildungsorientierte Zeit an Bord des Segelschulschiffes GORCH FOCK II und das ausbildungsorientierte 'Praktikum Schulschiff' an Bord des Schulschiffes DEUTSCHLAND.

Literaturhinweis: 1, 15, 31, 77, 119a, 119b, 136b, 136c, 136v, 141a, 141b, 148, 167a, 169

> "...
> Die Leute müssen so viel seemännisches Gefühl haben, daß sie diesen Dienst auch ohne Kontrolle ihrer Vorgesetzten mit größter Gewissenhaftigkeit versehen und sich bewußt bleiben, wie eine Unaufmerksamkeit ihrerseits die ernstesten Folgen für Schiff und Mannschaft haben kann. Hierzu sei bemerkt, daß gerade dieses Achten auf Alles, das damit verbundene rasche Zuspringen oder Zugreifen im richtigen Moment den guten Seemann kennzeichnet und nicht nur eine höchst schätzenswerthe, sondern auch heute noch durchaus nöthige Eigenschaft des Berufes ist.
> ...
> Es ist nicht das Segelexerzitium an sich oder allein, welches diese guten seemännischen Charaktereigenschaften hervorbringt, sondern das ganze Leben und Fahren auf einem Segelschiff. Der stete Kampf mit Wind und Wetter, das Gefühl, ganz auf eigene Kraft angewiesen zu sein und sich durchkämpfen zu müssen, das ist es, was den guten Seemann bildet und einen berechtigten, für den Dienst garnicht hoch genug zu schätzenden Berufsstolz bei ihm hervorruft.
> ..."

(Arenhold, L.: Gute Seemannschaft kein überwundener Standpunkt, abgedr. in Marine-Rundschau, 9(1898), 1749/1750)

Die Entwicklung von 1871 brachte der Marine zunächst nur einen neuen Namen, im Ausbildungsbereich aber keine Abweichung vom bisherigen Prinzip. Die Ausbildung des Nachwuchses auf speziellen Kadettenschiffen erfolgte bis 1890 - bis zur Außerdienststellung der Fregatte NIOBE (NIOBE I) auf reinen Segelschiffen. Von der Zeit an wurde dem Zeitgeist entsprechend das Segel immer stärker durch die Maschine ersetzt, zunächst durch Segelschiffe mit Hilfsmaschine, dann durch maschinengetriebene Schiffe mit Hilfsbesegelung bis schließlich mit der Indienststellung von S.M.S. HANSA als Schiffsjungen- und Seekadettenschulschiff für die Ausbildung ausschließlich maschinengetriebene Schiffe Verwendung fanden.

Die Marine verzichtete damit schließlich auf den einen Teil der Einheit 'Ausbildung, Bildung, Erziehung' besonders zu Ungunsten der Menschenführungsqualifikation ihres Führungspersonals. Ursache mag der Mangel an geeigneten Schiffen oder der Zeitmangel gewesen sein, um im Ausbildungsgang inzwischen notwendig gewordenes Spezialwissen zu vermitteln.

Schiffe hätte man bauen können, und Ausbildungsgänge lassen sich neu organisieren und wenn nötig verlängern. Für die Abschaffung der Segelschulschiffausbildung in der vorletzten Phase der Kaiserlichen Marine sind die wahren Gründe an anderer Stelle zu suchen: In der uns ebenso vertrauten Überbewertung der technischen Entwicklung und der an Überheblichkeit grenzenden 'Wachstums-Mentalität' sowie in dem Macht- und Elitebewußtsein einer Führungsschicht, die die traditionelle Grundlage ihres Elitetums, das Dienen zum Anspruchsdenken pervertieren ließ.

Die letzte Phase der Kaiserlichen Marine - nicht der Weltkrieg, sondern der totale Zusammenbruch jeglicher formaler Führung in den Revolutionen und Marinemeutereien am Ende des Krieges - ist nicht zuletzt auf mangelnde Persönlichkeitsbildung und Erziehung eines großen Teils des militärischen Führungspersonals zurückzuführen.

Literaturhinweis: 3, 4, 11, 15, 31, 41, 45a, 119a, 119b, 136c, 141a, 141b, 146a, 148, 164, 167a, 167b, 169

Exkurs: Die 'Crew' - Führungsmittel oder soziale Notwendigkeit?

> "...
> Erstens bestand zwischen den Angehörigen eines Einstellungsjahrgangs für die Offizierlaufbahn (Crew) eine sehr enge und zumeist das weitere Leben über fortdauernde persönliche Verbundenheit.
> ...
> Zweitens stellten mehrjährige Kommandos auf einer Schiffskategorie oder in homogenen Verbänden, aber auch der Dienst an Land, und hier besonders in Stäben wichtige Integrationsmittel dar.
> ..."

(Dülffer, J.: Die Reichs- und Kriegsmarine 1918 - 1939, abgedr. in: Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648 -1939. VIII: 1979, 384)

> "...
> Erziehung und Ausbildung sollen einander ergänzen. Das Wichtigste bleibt jedoch stets die Erziehung, sie muß besonders während der ersten Dienstjahre bewußt in den Vordergrund gerückt werden.
> ...

(Aus: Raeder, E.: Erziehungsfragen in der Reichs-

marine: 1929, 3)

> "...
> 1957 forderte Vizeadmiral Friedrich Ruge, erster Inspekteur der Marine, der werdende Offizier müsse die Grundlagen der Kunst erlernen, Menschen und Schiffe zu führen, das habe in einem 'Studium navale generale' zu geschehen.
> Das 'generale' bedeutete jetzt gemeinsame seemännische, technische und geistige Ausbildung, Erziehung und Bildung aller Offizieranwärter. In der Bildung sollten die Grundlagen für die 'Menschenführung an Bord' breiten Raum haben, nicht als 'Lehrgebiet', sondern im Sinne der Bildung als dem Prozeß, in dem der Mensch seine geistig-seelische Gestalt gewinnt.
> ..."

(Güth, R.: Menschenführung in der Geschichte der deutschen Marine, abgedr. in: Truppenpraxis, 27 (1983)6, 462)

> "...
> Die Primärgruppe kennzeichnet eine gewisse Intimität, die auf engen persönlichen Gefühlsbeziehungen beruht. Die Größe der Gruppe erlaubt eine dauernde soziale Kontrolle und ein lebendiges Bewußtsein der Einheit. Die Gruppenangelegenheit ... überragt in der Bedeutung die persönlichen Angelegenheiten. Daraus resultiert ebenfalls ein ausgeprägtes Verantwortungsgefühl für das Gedeihen und die Zielsetzung der Gruppe.
> Zweifellos war die Identifikation des Einzelnen mit der Sache der Marine nicht grundsätzlich bereits vorhanden, sondern mußte in aller Regel erst geweckt und entwickelt werden. Dazu diente die Crew.
> ..."
> (Schmitz, M.: Der Crewgedanke in der Marine, abgedr. in: Truppenpraxis, 24(1980)5, 430)

Bevor die Betrachtungen über die Segelschulschiffausbildung in den deutschen Kriegsmarinen fortgeführt wird, erscheint gerade an dieser Stelle im chronologischen Ablauf der Entwicklung die Frage nach Sinn und Ziel des 'Crew-Wesens' als spezifischem sozialem Phänomen im Bereich des Führungspersonals in der deutschen Marine folgerichtig. Eine ausreichende Antwort kann und soll in diesem Rahmen nicht gegeben werden, zumal das Thema bisher in der maritimen Fachliteratur kaum behandelt wurde; sei es, weil - wie Vizeadmiral a.D. Ruge sich äußerte - es sich dabei um bisher so Selbstverständliches handelte, daß Untersuchungen darüber nicht angestellt wurden (s. Schmitz: Der Crewge-

danke ... , in: Truppenpraxis, 24(1980)5, 429) oder auch weil die öffentliche Auseinandersetzung über ein nützliches Führungsmittel bisher nicht unbedingt im Sinne der für die Führung der Kriegsmarinen Verantwortlichen war.

Die Ursprünge des Crew-Wesens sind - ähnlich anderen sozialen Gruppen - im gemeinsamen Beruf zu sehen; besonders in einem Beruf, der in Deutschland einerseits nie mit der gleichen Selbstverständlichkeit wie zum Beispiel in England im Bewußtsein der Öffentlichkeit verankert war, sondern - sei es zu Zeiten der Preußischen Marine oder später - wohl eher 'exotisch' wirkte. Preußen oder Deutschland als historischer Kontinentalmacht lag das Heer sicherlich näher als die Marine. Die Bildung einer Standesgemeinschaft der Marinesoldaten, besonders aber der Marineoffiziere mag so einerseits eine gewisse Schutz- und Abwehrfunktion nach außen gegen eine allzu kritische, wenig marinebegeisterte Öffentlichkeit gehabt haben, und andererseits dem einzelnen Mitglied dieser Gemeinschaft sozialen Halt und persönliche Bestätigung gegeben haben. Die Entwicklung eines eigenen Standesbewußtseins, eines Standesstolzes oder sogar eines Elitebewußtseins mag eine Folge der geschilderten Ausgangssituation sein, besonders in Zeiten, wo hohe und höchste Persönlichkeiten der gesellschaftlichen und politischen Führung besonderen Anteil an der Entwicklung der Marine nahmen.

Eine an der Marine interessierte politische und militärische Führung erkannte natürlich sehr schnell, daß diese Integration in Standesgruppen mit zugehörigem Standesbewußtsein ein hervorragendes Mittel der Inneren Führung war und förderte deshalb diese Bestrebungen durch Einbindung in das Dienstreglement.

Und wo ließ sich besser die Basis für eine solche Gemeinschaft legen, als in der Zeit der grundlegenden Ausbildung, als in der Zeit, in der die jugendlichen Berufsanwärter noch hinreichend beeinflußbar, aber auch begeisterungsfähig sind?
Die Segelschulschiffausbildung wurde sicherlich in allen Abschnitten der Entwicklung der deutschen Kriegsmarinen nicht zuletzt deswegen an den Anfang der Ausbildung des Führungspersonals gestellt.
Die Selbsterfahrung und Selbstbestätigung in geistigen und physischen Belastungen innerhalb der Gemeinschaft verbunden mit einer Portion jugendlicher Romatik sind unter entsprechender Anleitung für die Entwicklung langfristiger sozialer Bindungen förderlich.

Durch die gezielte Förderung des Crew-Wesens als Führungsmittel erfolgte aber auch zwangsläufig die Lösung von seinen ursprünglichen Inhalten, ohne ihm einen neuen inneren Wert als Ersatz zu geben. Es wurde zur Form ohne Inhalt; wenn man nicht seine Funktion als Forum für Beziehungsanknüpfungen zum Vorteil der eigenen Karriere oder für die Bedarfsdeckung gesellschaftlicher und standesmäßiger Selbstdarstellung als neuen Inhalt akzeptieren will.

Jeder Neubeginn im Bereich der deutschen Kriegsmarinen - 1919/20 und 1955/56 brachte auch eine Restauration des Crew-Wesens mit sich. Am zeitgemäßen, positiven Inhalt mangelt es ihm bis heute.

Literaturhinweis: 146a, 155, 167a, 167b, 169

NIOBE II: Die Reichsmarine

"...
Der damalige Chef der Marineleitung, Admiral Paul Behncke, traf die Entscheidung erst, nachdem er persönlich am 13. Januar 1921 das Schiff eingehend auf seine Eignung für den neuen Zweck besichtigt hatte, zusammen mit einer Kommission. Schon am 1. April 1921 nahm das auf den Namen des früheren Segelschulschiffes der Kaiserlichen Marine getaufte Schiff NIOBE seinen Dienst auf, nachdem die ersten notwendigen Umbauten vorgenommen worden waren. (Das Schiff lief zunächst unter der Bezeichnung Segeltender und stand unter dem Kommando des bekannten Kapitänleutnants Graf Felix v. Luckner.) Auf Grund der ... gemachten Erfahrungen und da die See- und Manövriereigenschaften anfangs noch nicht befriedigten, wurde das Schiff im Winter 1921/22 umgebaut, sowie die Geldmittel es zuließen. Der endgültige Umbau erfolgte im Winter 1922/23. Weitere Änderungen am Schiffskörper zur weiteren Vervollkommnung der See-Eigenschaften wurden während der jährlichen Winterreparaturzeiten vorgenommen.

Es ist selbstverständlich nach jedem Umbau und größerem Einbau (Ballast) durch Krängungsversuche geprüft worden, ob die Stabilität allen Anforderungen genügte. Die Prüfungen sind stets erfolgreich verlaufen.
..."

(Ausführungen des späteren Generaladmiral Saalwächter aus dem Jahr 1932, abgedr. in: Peter, K.H.: Der Untergang der NIOBE: 1976, 26)

"...
Der Ausbildungsgang zum Offizier blieb im Kern weitgehend unverändert. Vor der Offizieranwärterprüfung mußten allerdings die sechsmonatige Grundausbildung und eine sechsmonatige Bordzeit in der Flotte absolviert werden. Die nautische Ausbildung auf der Marineschule wurde durch mehrwöchige Einschiffungen auf dem Segeltender NIOBE vertieft. Daraus entwickelte sich ein Bordpraktikum, das später zum festen Bestandteil der Ausbildung vor dem Fähnrichslehrgang wurde. Die Lehrgänge auf der Marineschule verliefen zunächst in gewohnten Bahnen.
..."
(Rahn, W.: Die Ausbildung zum Marineoffizier an der Marineschule Mürwik 1910 bis 1980, abgedr. in: Die deutsche Marine: 1983, 156)

"...
Das vom Gericht mit größter Sorgfalt durchgeführte Verfahren und dessen Ergebnis waren für mich doppelt wichtig, weil ich vor der Entscheidung stand, ob die Segelschiffsausbildung, die wir sofort nach dem Kriege wieder eingeführt hatten, in Zukunft beibehalten werden sollte. Die Frage der Notwendigkeit und der Vorteile einer Segelausbildung sind in den Kriegsmarinen der verschiedenen Nationen unterschiedlich beantwortet worden. Wir haben damals erneut und mit größter Gründlichkeit das Problem geprüft. Nach gewissenhafter Vorbereitung der Entscheidung und in Übereinstimmung mit sämtlichen sachverständigen Beratern habe ich schließlich bestimmt, es bei dieser Form der Ausbildung zu belassen. Die Festigung des Charakters, des Mutes und der Entschlossenheit ist bei der Segelschulschiffsausbildung am besten gewährleistet.
Der Untergang der NIOBE und das Schicksal seiner Besatzung hatten das deutsche Volk sehr bewegt, und zeigten, wie groß die Anteilnahme der Öffentlichkeit an dem Geschehen in der Marine war. Das bewiesen auch die zahlreichen Spenden, die der Marine zum Bau eines neuen Segelschulschiffes zur Verfügung gestellt wurden.

Zu meinem Entschluß trug nicht unwesentlich bei, daß die Werft Blohm & Voss den Entwurf für ein neues Segelschulschiff vorlegte, der alle überhaupt denkbaren Sicherheitseinrichtungen vorsah. In den nächstjährigen Haushaltsplan wurde ein neues Segelschiff - später GORCH FOCK benannt - eingesetzt und nach Bewilligung durch die gesetzgebenden Körperschaften bei Blohm & Voss in Auftrag gegeben. Wie hoch die Qualität

> dieses und der ihm nachfolgenden Segelschulschiffe eingeschätzt wurde, geht daraus hervor, daß sie sämtlich nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges von anderen Kriegsmarinen übernommen und in Dienst gestellt wurden.
> ..."

Raeder, E.: Mein Leben. 1: 1956, 268-269)

Das Ende der Kaiserlichen Marine war ein totaler Zusammenbruch, der nicht nur durch den äußeren Druck, die Kriegsereignisse hervorgerufen wurde, sondern der ebenso gewichtige Gründe hatte, die marineintern zu suchen sind. Die Meutereien und Revolten der Marinesoldaten gegen die militärische und politische Führung sind nicht zuletzt das Resultat eines Versagens der Inneren Führung in der Kaiserlichen Marine. Innere Führung kann immer nur das Produkt der Bildung und Erziehung, der Persönlichkeitsbildung und Erziehung zum Führen des Führungsnachwuchses sein.
Die fundierte Ausbildung ist nicht nebensächlich, aber auch nicht das Vorrangige. Die Kaiserliche Marine hatte die entgegengesetzte Entwicklung durchgemacht. Sie hatte die Spezial- und Fachausbildung in den Vordergrund gestellt - die Abwendung von der Segelschulschiffausbildung ist Indiz dafür. In der Folge verlor ihr Führungspersonal in einem übersteigerten Elite- und Standesbewußtsein die Verbindung zur Basis. Die Reaktion der Basis war, informelle Führung in ihren Reihen zu suchen und die Führung selbst zu übernehmen; im militätischen Sprachgebrauch: Meuterei.

Der Führung der nach 1920 vorhandenen 'Rumpf-Marine', der neuen 'Reichsmarine' mußte es in erster Linie daran liegen, das Führungspersonal wieder in die Lage zu versetzen, Innere Führung zu verwirklichen. Die Wiedereinführung bewährter persönlichkeitsbildender Erziehungsmittel und -abschnitte lag nahe. Eines dieser Hilfsmittel war und ist die Segelschulschiffausbildung.

Die Marineführung erkannte aber auch, daß ein Segelschiff nicht nur nach innen emotional gemeinschaftsprägend und sozial förderlich wirken kann, sondern daß ebenso eine emotionale Wirkung nach außen, gegenüber der nicht-maritimen Umwelt vorhanden ist. Diese marinefreundliche Außenwirkung war für das Überleben und den Fortbestand der Reichsmarine bitter nötig. Denn der innere Zusammenbruch der Marine hatte die kaisertreue Marineverehrung einer breiten Öffentlichkeit ebenfalls zusammenbrechen lassen - eine Existenzfrage für die Marine, die den Ruch des Exotischen bis heute

nicht verloren hat.
Rückschauend kann festgestellt werden, daß das Werbemittel Segelschiff von der Öffentlichkeit angenommen und die gewünschte Wirkung erzielt wurde. Die Anteilnahme der Öffentlichkeit nach dem Untergang der NIOBE II legt beredtes Zeugnis ab.

Beide Funktionen eines Segelschulschiffs, die Bildungs- und Erziehungsfunktion nach innen und die Werbefunktion nach außen oblagen und obliegen allen der NIOBE II folgenden Segelschulschiffen in deutschen Kriegsmarinen.

NIOBE II war das zweite Segelschulschiff dieses Namens in der deutschen Marinegeschichte. Sie lief als dänischer Frachtsegler - Viermastschoner - am 2. April 1913 unter dem Namen MORTEN JENSEN vom Stapel, fuhr ab 1916 als TYHOLM unter norwegischer Flagge und ging 1917 als Prise in deutschen Besitz über.
Nach mehrmaliger Umbenennung - ALDEBARAN, NIOBE und SCHWAN -, unterschiedlicher Verwendung - Charterschiff und Segeltender -, sowie nach dem Umbau in eine Schonerbark - auch Polka- oder Jackassbark - wurde das Schiff ab 1923 als Segelschulschiff der Reichsmarine eingesetzt.
NIOBE II kenterte und sank am 26. Juli 1932 während einer Ausbildungsfahrt in einer Gewitterbö im Fehmarnbelt. Wegen des raschen Unglücksablaufs konnte sich ein großer Teil der zu der Zeit im Schiffsinneren befindlichen Besatzung nicht retten und ging mit dem Schiff unter.
Der Schiffsrumpf wurde noch 1932 gehoben und am 19. September 1933 in der Ostsee in Gegenwart der gesamten Flotte durch Torpedoschuß endgültig versenkt - einer in der deutschen Marine ungewöhnlichen Form der Wrackbeseitigung - mit Öffentlichkeitswirkung.
Gegen den Kommandant des Unglücksschiffes wurde ein Kriegsgerichtsverfahren eingeleitet, in dem er von jedem Verschulden freigesprochen wurde.

Literaturhinweis zu
'Die Lage der Reichsmarine und die Segelschulschiffausbildung'
12, 18a, 18c, 18e, 21, 29e, 34, 44, 45b, 119b, 122a, 130a, 136c, 146a, 148, 165, 167b, 169, 172

'Schiffsbeschreibungen und -biographien der NIOBE II'
5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 18a, 22, 23, 24, 25, 28, 29, 46f, 68, 136c, 136d, 136f, 136u, 136v, 162a, 165

'Untergang der NIOBE II und Rettungsaktion'
15, 16, 18, 18c, 18d, 19, 29, 29a, 29b, 50, 78, 122a, 123, 136b, 136c, 136e, 163a, 165, 166

'Die Kriegsgerichtsverhandlung über den Untergang der NIOBE II'
18, 29, 45b, 121, 136g, 136h, 136i, 136j, 136k, 136l, 136m, 136n, 136o, 136p, 136q, 136r, 136s, 136t, 163a, 165

'Reaktion der Öffentlichkeit auf den Untergang der NIOBE II'
18, 18b, 18c, 18d, 18e, 20, 22, 23, 26, 29, 45b, 122a, 136a, 136t, 165

GORCH FOCK I: Die Kriegsmarine

> "...
> Er (Der Dank) gilt aber auch in ganz besonderem Maße weitesten Kreisen des deutschen Volkes, die auf die Anregung deutscher Frauen hin, trotz der Not der Zeit, Groschen an Groschen gefügt haben, um uns bei dem Bau dieses Schiffes zu helfen. Was für die Marine und für die deutsche Wehrmacht das Wertvollste und Wesentliche an der Volksspende für die "Ersatz-NIOBE" ist, ist ihr Bekenntnis zur deutschen Volksgemeinschaft, die die deutsche Wehrmacht fest umfaßt, ihr Bekenntnis zur Wehrhaftigkeit des deutschen Volkes, das unserem Wahlspruch, "Seefahrt ist not", in hochherziger Weise Ausdruck gegeben.
> ..."

(Raeder, E.: Taufrede ... beim Stapellauf des Segelschulschiffes der Reichsmarine GORCH FOCK, abgedr. in: Die Reichsmarine, (1933)6)

> "...
> Seemannschaft ist die Grundlage jeder Flotte, und diese Seemannschaft kann nur auf einem Segelschulschiff - von dem Gorch Fock sagt, daß es ein lebendes Wesen ist - erworben werden. Aus diesem Grund hat die Marineleitung für die Soldaten, die Vorgesetzte und Führer werden sollen, an der Segelausbildung festgehalten, und unsere Aufgabe hier an Bord unserer schönen GORCH FOCK wird es sein, unseren angehenden Offiziers- und Unteroffiziersnachwuchs im Kampf mit Wind und Wetter zum Mann zu erziehen. Hier soll er lernen, auf der Rahe und in der Takelage anzupacken, und zwar fest und im richtigen Augenblick anzupacken. Hier soll er erkennen, wie ein Arbeitsrad in das andere greift, wie wichtig und notwendig schneller Entschluß und sofortiges Handeln in der Zusammenarbeit der Crew für die Führung des Schiffes sind, hier soll er unabhängig von den technischen Errungenschaften der

Neuzeit vertraut werden mit seinem eigentlichen Berufselement, mit Wind und See. Hier soll er Schiffahrt und Schiffertugend begreifen, die, wie Gorch Fock sagt, sich auch Gegenwind und Seitenwind dienstbar zu machen versteht. Kurz: Hier soll er ein Seemann, ein Kerl werden. Das soll und wird die Aufgabe dieses neuen Schiffes sein.

Der Chef der Marineleitung hat seinerzeit dem Herrn Reichspräsidenten vorgeschlagen, diesem Schiff den Namen GORCH FOCK zu geben, um die Verbundenheit der Marine mit dem Manne zum Ausdruck zu bringen, der als Dichter und Soldat mit der Seefahrt und der Marine so eng Fühlung hatte, ..."

(Mewis, : Ansprache des Kmdt. der GORCH FOCK I zur Indienststellung, abgedr. in: Busch, F.O.: NIOBE - GORCH FOCK: 1933, 71-72)

"...
In den Kommandantenbefehlen der Segelschulschiffe heißt es einleitend:

'Das Segelschulschiff hat die Aufgabe, den seemännischen Offizier- und Unteroffiziernachwuchs zur Einsatzbereitschaft, Geistesgegenwart, Härte, zu Selbstvertrauen und zum Stolz auf die eigene körperliche und geistige Leistung zu erziehen. Die Anwärter sollen sich durch praktische Erfahrung das Rüstzeug erwerben, das der seemännische Führer und Unterführer braucht. Zur Führung von Soldaten Ungeeignete sollen erkannt und ausgemerzt werden.'

Auf dem Segelschulschiff soll also dem Anwärter nicht allein die Grundlage seemännischen Könnens, des seemännischen Gefühls vermittelt werden, sondern es wird bei aller Ausbildungstätigkeit und jedem Dienst das Hauptaugenmerk stets auf das Erkennen und Entwickeln der Persönlichkeit, des Charakters gerichtet.

So ist das Segelschulschiff in erster Linie mit eine Ausbildungsstätte, auf der: die charakterliche Schulung und Erziehung, die Bildung zu einer selbständigen Persönlichkeit und die charakterliche Sichtung der Anwärter erfolgt.
...
Das Leben auf einem Segelschiff auf See bedeutet weiter eine dauernde Auseinandersetzung zwischen Mensch und Natur, wobei der Mensch versucht, Sieger zu bleiben, dabei kann es aber sein, daß er einmal unterliegt. Er darf dann deswegen nicht zetern und hadern, sondern muß sich eingestehen, daß es eben Dinge gibt, die trotz allen Fortschritts in der Welt nicht von Menschen allein zu meistern sind.
..."

(Rogge, B.: Warum Segelschulschiffe?, abgedr. in: Marine-Rundschau, 45(1940), 605-606)

Der Untergang der NIOBE II und der Bau der 'Ersatz-NIOBE', der GORCH FOCK I fielen in eine Zeit politischer und innerer Instabilität in Deutschland und in die Zeit der sogenannten 'Machtergreifung' einer politischen Gruppierung, die mit ihrer nationalistischen Ideoligie den Kampf mit einer feindlichen Umwelt, aber auch die Beherrschung dieser Umwelt aufgrund rassischer Überlegenheit zum pseudo-romantischen Ziel und Inhalt der Volksgemeinschaft und jedes einzelnen Individuums dieser Gemeinschaft erhob. Diese Ideologie mußte natürlich gerade die ständige Auseinandersetzung des Seemanns mit den Naturgewalten - besonders auf einem Segelschiff - in ihrem Sinne, für ihre Zwecke zu pervertieren versuchen. Es ist nicht verwunderlich, daß gerade in den zwölf Jahren des 'Tausendjährigen Reiches' in Deutschland mehr Segelschulschiffe für den eigenen Erziehungsbedarf gebaut wurden, als in Deutschland und anderen Ländern in einem entsprechenden Zeitraum je vorher und je danach.

Von der Marineführung, der irrationales Denken sicher nicht unterstellt werden kann, war der Verlust der NIOBE II bestimmt nicht gewünscht worden, sie erkannte aber ohne Verzug und nutzte den Umstand ebenso unverzüglich, daß die Katastrophe die kritische Einstellung der Öffentlichkeit zur Marine nicht etwa verstärkte, sondern vielmehr sich in einer Welle nationaler und internationaler Anteilnahme die Stellung der Marine festigte.

In dieser Lage war der Entschluß für die Führung der Reichsmarine und Reichswehr naheliegend, die Segelschulschiffausbildung im vollen Maß beizubehalten und später sogar im Zuge der allgemeinen Aufrüstung und dem daraus resultierenden höheren Personalbedarf zu steigern.

Die Intentionen der Segelschulschiffausbildung - Erziehung, Bildung, Ausbildung - blieben in der schließlich in 'Kriegsmarine' umbenannten Marine die Gleichen, die Schwerpunkte verlagerten sich jedoch ideologiebefrachtet nach und nach zugunsten der Erziehung mit einer häufig militärisch überzogenen Härte-Schulung. Hier liegt ein Grund für die in der Bundesmarine bei Marinesoldaten, die zur Zeit der Kriegsmarine in die Marine eintraten, nicht selten anzutreffende ablehnende Haltung gegenüber der Segelschulschiffausbildung.

Die Bark GORCH FOCK I lief am 3. Mai 1933 bei Blohm & Voss in Hamburg vom Stapel. Sie wurde als

reines Kadettenschulschiff als Ersatz für die 1932 untergegangene NIOBE II im Auftrag der Reichsmarine konzipiert und in kurzer Zeit gebaut (100 Tage). Sie kann als Typschiff einer Reihe von sechs annähernd gleichartigen Segelschulschiffen angesehen werden, von denen fünf in Dienst gestellt wurden und heute noch ihrer ursprünglichen Bestimmung entsprechend genutzt werden.

GORCH FOCK I fuhr von ihrer Indienststellung am 27. Juni 1933 bis zum 1. Mai 1945 unter deutscher Flagge. An diesem Tag wurde sie von der Besatzung bei Stralsund versenkt. Nach Hebung und Instandsetzung für die sowjetische Kriegsmarine fährt das Schiff seither unter dem Namen TOVARIŠČ.

Die übrigen Schiffe der GORCH FOCK I-Klasse sind die HORST WESSEL, heute unter amerikanischer Flagge als EAGLE der US-Küstenwache, die ALBERT LEO SCHLAGETER, zunächst unter brasilianischer Flagge als GUANABARRA, später für Portugal als SAGRES II, die MIRCEA II der rumänischen Handelsmarine, die HERBERT NORKUS, die wegen der Kriegsereignisse nicht in Dienst gestellt, sondern mit Gasmunition in der Ostsee versenkt wurde und die GORCH FOCK II der deutschen Bundesmarine.

Literaturhinweis zu
'Die Segelschulschiffausbildung in der Kriegsmarine'
24, 29, 29c, 32, 33, 34, 69, 119b, 148, 167b, 169, 172

'Schiffsbeschreibungen und -biographien der GORCH FOCK I'
24, 29, 29c, 29d, 46c, 69, 143a, 153, 157a

'Der Bau der GORCH FOCK I und das öffentliche Interesse'
26, 29, 45b, 122a, 136a

'Stapellauf und Indienststellung der GORCH FOCK I'
27, 29, 29f, 29g, 30

'Die GORCH FOCK I-Klasse'
46d, 46e, 55, 61, 81, 95, 98, 107, 110, 131j, 131m, 136c, 142a, 163a

Exkurs: PAMIR - das Ende der frachtfahrenden Segelschulschiffe

> "...
> Jedenfalls waren soziale Spannungen auch auf den Segelschiffen nichts Ungewöhnliches mehr. Manche Reeder und manche Eltern dachten, es sei besser, wenn die gerade schulentlassenen und leicht beeinflußbaren Jungen nicht gleich

in dieses Spannungsfeld gerieten, sondern auf einem Schulschiff dagegen abgeschirmt wurden. Es ging um die Lehrer- und Pastorensöhne, um die Sprößlinge von Richtern und Regierungsräten, die aus dem Elternhaus drängten. Das Fernweh trieb sie zur Seefahrt, aber die Eltern schreckte der Gedanke an das Matrosenlogis, in dem ihren bisher wohlbehüteten Söhne die 'sittliche Verrohung' drohte. Das Schulschiff hingegen nahm den Eltern diese Sorgen für die ersten Jahre ab. Dort wußten sie ihre Jungen unter zuverlässiger Aufsicht im passenden sozialen Milieu mit schmucker Uniform. Da stimmten sie schon eher zu und waren auch bereit, die erforderlichen Unterhaltszuschüsse zu zahlen. Und sie hofften, daß das Schulschiff ihre Söhne auch vor den Gefahren der Hafenstädte bewahren würde.

Ein weiteres Argument in der Diskussion über die Nützlichkeit von Segelschulschiffen betraf die geistige Entwicklung der Jungen. Jedes Segelschiff fördert ohne Zweifel die körperliche Entwicklung; aber wenn die jungen Menschen zwischen dem 15. und 20. Lebensjahr vier Jahre 'vor dem Mast' fuhren, so wurde die in diesen Jahren besonders große Lernfähigkeit nicht voll genutzt. Die Befürworter des Schulschiffs sagten, daß nicht nur auf Dampfern, sondern auch auf großen Seglern die Schiffsjungen mindestens ein Jahr lang nur Arbeiten verrichteten, die an Land von Laufburschen und Hausknechten getan wurden. Auf dem Segelschulschiff dagegen konnte man Lehrer und ausgewählte Offiziere für eine sinnvolle Ausbildung zur Verfügung stellen. Die zahlenmäßig starke Besatzung des Schulschiffs erlaubte eine Diensteinteilung, bei der neben dem Arbeits- und Wachdienst genügend Zeit für Unterricht in seemännischen und allgemeinbildenden Fächern übrig blieb.
..."

(Burmester, H.: Segelschulschiffe rund Kap Horn: 1976, 23)

"...
1950 ließ die Lage Deutschlands noch recht wenig Hoffnung auf Indienststellung eines reinen Schulschiffes aufkommen. Dennoch machte sich eine Art von 'Aufbruchstimmung' bemerkbar. Kapitän Helmut Grubbe und Professor Preuss, Leiter der Seefahrtsschule Bremen, nahmen sich der Sache an, wandten sich über Rundfunk und Presse an die Öffentlichkeit, die positiv und freundlich reagierte.

Das Schicksal führte Grubbe, der, wie Reeder Erikson von sich sagen durfte, daß er nur auf Segelschiffen gefahren sei, den Reeder Schliewen über den Weg.

Die beiden kamen auf die Nachwuchssorgen der Handelsschiffahrt, und das Hin und Her der Diskussion lief darauf hinaus, daß Grubbe den Auftrag bekam, sich die ehemaligen Laiesz-Schiffe PAMIR und PASSAT in London anzusehen. Grubbe erfuhr in London, daß beide Schiffe schon auf dem Weg zur Abwrackwerft nach Antwerpen seien. Schrott brachte damals hohe Preise. Es gelang Grubbe, beide Schiffe vor dem Schneidbrenner zu retten.

Am 20. Juni 1951 liefen sie im Schlepp in Travemünde ein.

...

Es war ein letzter Versuch. Das Ende kennen wir. Als die PAMIR im September 1957 durch Übergehen der Schüttladung am Rande eines Hurrikans unweit der Azoren kenterte und mit fast der ganzen Besatzung verlorenging, setzten sich die Gegner dieser Art, Frachtfahrt und Ausbildung zu verbinden, durch. Rückblickend kann man ihnen wohl nicht widersprechen. Schon das Fast-Kentern des Lloyd-Schiffs KOMMODORE JOHNSEN und die Krisenlage, in die die PASSAT bald nach dem Untergang der PAMIR aus dem gleichen Grund geraten war, waren Signale. Doch auch wenn das alles nicht so tragisch ausgegangen wäre, hätte der Versuch an der wirtschaftlichen Lage scheitern müssen. Es war nur eine Frage der Zeit!

Die Zukunft gehört den reinen Auxiliar-Segelschulschiffen."

(Engel, H.: Unvergessene Schiffe, abgedr. in: Das große Buch der Windjammer: 1976, 208-209)

"...

Sicher ist, daß das Risiko der Segelschiffe ... im Durchschnitt etwas größer ist, als das maschinell angetriebener Schiffe. Aus einem Durchschnitt zwischen den Kriegen ... ergibt sich ganz klar, daß die deutschen Segelschiffe etwas größere Verluste durch Schiffsunfälle hatten als die maschinengetriebenen Schiffe. Aber der Durchschnitt der deutschen Segelschiffe lag z.B. etwas unter dem Durchschnitt mancher ausländischer Dampferflotte - auch das ist ganz interessant - sicher unter dem Durchschnitt der Fischerei; die Verluste bei der Fischerei sind ziemlich erheblich.

Die Seefahrt ist überhaupt immer ein gewisses Risiko.

...

Von 1946 bis 1957 sind über 2000 Schiffe der

> Welthandelsflotte mit 3,2 Millionen Bruttoregistertonnen verlorengegangen. Das entspricht fast unserer gesamten Handelsflotte.
> ...
> Das Problem erscheint daher zu sein, ob die Vorteile und Notwendigkeiten der Ausbildung das Risiko rechtfertigen.
> ..."

(Ruge, F. in Stellungnahme des Bundesministeriums für Verteidigung zur Frage der Segelschulschiffausbildung bei der Bundesmarine vor dem Verteidigungsausschuß des Dt. Bundestages)

Die Viermastbark PAMIR lief am 29. Juli 1905 für die Reederei Laeisz vom Stapel. Bis zum Ende des 1. Weltkrieges fuhr sie als Frachtschiff unter der Flagge dieser Reederei in der Südamerika-Fahrt. Sie ging dann als Reparation an Italien und wurde 1924 von Laeisz zurückgekauft. 1931 erwarb der finnische Reeder Erikson das Schiff und setzte es bis 1941 in der Australien-Fahrt ein. Von 1941 bis 1943 war das Schiff als neuseeländische Prise in Wellington aufgelegt, fuhr danach unter britischer Flagge und wurde schließlich in England Lagerschiff.
Vor dem Abwracken rettete sie der deutsche Reeder Schliewen, um sie mit ihrem Schwesterschiff PASSAT als frachtfahrendes Segelschulschiff unter deutscher Flagge wieder in Dienst zu stellen. Nach dem Konkurs der Reederei Schliewen wurden die beiden Schiffe von einer 'Stiftung PAMIR und PASSAT' deutscher Reeder übernommen und für die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses der deutschen Handelsmarine eingesetzt.
PAMIR kenterte und sank am 21. September 1957 im Hurrikan 'Carrie' im Atlantik.

Der Verlust der PAMIR beendete die Epoche der frachtfahrenden Segelschulschiffe - nicht nur in Deutschland. Diese Form der praktischen Ausbildung des seemännischen Nachwuchses verschwand damit von den Meeren; genauso, wie bereits in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts die ursprüngliche Ausbildungsform auf Segelschiffen - die 'Lehrlingsausbildung' im praktischen Einsatz - verschwunden war.
Übrig blieb nur noch das Kadettenschulschiff.

Die Zeit war wohl reif für die Beendigung dieser Epoche der Segelschulschiffahrt. Zwar war die Öffentlichkeit durch die Katastrophe ebenso betroffen, wie seinerzeit durch den Untergang der NIOBE II. Schiffsunfälle und Schiffsverluste, auch bei den Segelschulschiffen, waren vorher schon häufig zu beklagen. Stellvertretend seien hier für die Zivilschiffahrt nur die Totalverluste der ADMIRAL KARPFAN-

GER und der KØBENHAVN und für die Kriegsmarinen die Totalverluste der AMAZONE und natürlich der NIOBE II genannt.
Die öffentliche Situation in Deutschland zur Zeit des PAMIR-Untergangs entsprach jedoch nicht der der Zeit des NIOBE II-Untergangs, in der die Beibehaltung der Segelschulschiffausbildung von einer breiten Öffentlichkeit befürwortet wurde.
Die politische und technisch-wirtschaftliche Entwicklung des deutschen Teilstaates Bundesrepublik, dem einerseits ein nationales Selbstbewußtsein versagt war und der sich andererseits in einer übersteigerten wirtschaftlichen und technologischen Wiederaufbauphase befand, war gegenüber der Entwicklung der Weimarer Republik zur Zeit des NIOBE II-Untergangs grundlegend anders. Die Öffentlichkeit reagierte darum auf den Untergang der PAMIR nicht 'national' sondern zeitgemäß 'kommerziell'. Das Unternehmen 'Ausbildung auf Frachtseglern' war wegen des zu hohen Unfallrisikos unwirtschaftlich und wurde darum eingestellt.

Es ist unbestreitbar das Verdienst der Marineführung der Jahre 1957/58 - insbesondere das des ersten Inspekteurs der Bundesmarine, Vizeadmiral Ruge -, gegen die öffentliche Meinung den Weiterbau und die Indienststellung eines Großseglers für die Ausbildung in der Bundesmarine durchgesetzt zu haben.
Mit PAMIR ging eine Epoche der Segelschulschiffahrt unter, aber nicht die Segelschulschiffahrt selbst.

Literaturhinweis zu
'Die Entwicklung der Segelschulschiffausbildung in der Handelsmarine'
36, 39, 42, 47, 49, 51, 54, 64, 90, 91, 93, 99, 116, 131a, 131h, 131j, 131k, 134, 134a, 134b, 135e, 135i, 135k, 135n, 135o, 135q, 144, 145, 147, 156

'Schiffsbeschreibungen und -biographien der PAMIR'
36, 37, 38, 40, 46b, 47, 51, 53, 53a, 68, 70, 73, 83, 89, 116, 131k, 1311, 138, 144a, 144b, 144c

'Untergang der PAMIR und Rettungsaktion'
49, 52, 53, 53a, 71, 83, 100, 120a, 159

'Seeamtsverhandlungen und öffentliche Diskussion über den Untergang der PAMIR'
48, 54, 56, 57, 59, 60, 65, 71, 74, 75, 76, 82, 84, 85, 86, 88, 89, 92, 97, 103, 108, 109, 124, 144d, 152a

GORCH FOCK II: Die Bundesmarine

"...
An der Spitze des Aufbaues und im Mittelpunkt der Ausbildung steht der Mensch. Die jungen Offiziere sollen lernen, Menschen zu führen, Waffen zu bedienen, Schiffe zu handhaben; sie müssen Persönlichkeiten werden. Segelausbildung holt solche Werte besonders heraus:
- macht vertraut mit Wind und Wetter
- entwickelt besonderes Gefühl für Abhängigkeit von den Elementen, macht geduldig und bescheiden, andererseits beweglich und aufmerksam;
- erzieht zur Gemeinschaft, Partnerschaft, prägt Charaktere.

Aus diesen Überlegungen am Segelschulschiff und an der Segelausbildung festgehalten. Keine Romantik oder Sentimentalität. Marine seit 100 Jahren technisiert - unsentimental!
..."

(Ansprache des Inspekteurs der Marine, Vizeadmiral Ruge zum Stapellauf der GORCH FOCK II, als Konzept abgedr. in: Ruge, F.O.: In vier Marinen: 1979, 425)

"...
Der Bau der GORCH FOCK hat natürlich auch in den Reihen der Bundesmarine zu Diskussionen über den Wert oder Unwert der Segelschulschiffsausbildung geführt. Die sehr kleine Gruppe der Gegner einer solchen Ausbildung stützt sich auf die Überlegung, ob unsere hochgezüchtete Technik derartiger untechnischer, see-handwerklicher Ausbildung noch bedarf bzw. ob wir uns den zeitraubenden Luxus dieser 4-Monats-Ausbildung leisten können.
...
Der sogenannte Fortschritt der Technik produziert am laufenden Bande Charaktere, die uns auf allen Landstraßen begegnen und denen nichts mehr mangelt, als persönliche Bescheidenheit und die Selbsterkenntnis, wie arm und wie hilflos sie wären, wenn diese Technik plötzlich versagen würde.
..."

(Wallrodt, E.: GORCH FOCK, abgedr. in: Soldat und Technik, (1958)10, 500)

"...
Ihre Hauptaufgabe, die praktisch-seemännische Ausbildung der Offizier- und Unteroffizier-Anwärter der Marine - und ich möchte hier betonen - in der Gemeinschaft der Bordcrew, hat

gerade heute in einer Zeit der komplizierten Technik und des überbetonten Individualismus ganz besonderes Gewicht erhalten, weil auch die modernsten Schiffe nach wie vor nicht wie Robotter automatisch funktionieren, sondern von Menschen gefahren und geführt werden müssen. Dieses Geschäft der Seefahrt und Führung kann der Einzelne nicht allein bewerkstelligen; das Element verbietet dies ebenso wie die komplexe Vielfalt der Funktionen an Bord eines Schiffes. Niemand wird auch bezweifeln, daß Entbehrungen seelischer und körperlicher Art, aber auch Anforderungen an Geist und Mut (man kann das auch Charakter nennen) an Bord, besonders auf See, unvermeidlich sind. Auf Dauer sind solche Belastungen nur in der Gemeinschaft zu ertragen.

...

... das ist das entscheidende Erlebnis für jeden Einzelnen. Draußen, im Privatbereich, mag und muß man manches alleine schaffen, aber hier zählt allein die Crew! Das Erlebnis, einen Großsegler mit Windkraft und der gemeinschaftlichen Arbeit der Hände über den Atlantik gebracht zu haben, fördert das Zusammengehörigkeitsgefühl außerordentlich. Aber noch ein Weiteres: Beengte Lebensverhältnisse an Bord, Schlafen in Hängematten Mann neben Mann in überfüllten Decks, das Fehlen jeglicher Intimsphäre, Mangel an Frischwasser und wenig Freizeitgestaltung, dazu die tägliche Selbstüberwindung bei jedem Wetter mit schwieligen wunden Händen in die bis zu 45 Meter hohen Masten zu entern und zu arbeiten, das alles führt den Matrosen mitunter an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit.

...

Aber vergessen wir nicht die ureigene Seemannschaft, deren Grundkenntnisse am besten immer noch in der Auseinandersetzung mit Wind und See auf einem Segelschulschiff hautnah erfahren werden.

...

Der Aufgabenteil Öffentlichkeitsarbeit und Repräsentation hat sich nach und nach ergeben, weil offensichtlich von vielen Seiten in der Öffentlichkeit ein erkennbares Interesse vorhanden ist. Deshalb finden das Schiff und seine Aktivitäten auch ein breites Echo in den Medien.

..."

(Geffers, H./Haastert, H.: 'Hier zählt allein die Crew' - Interview mit dem Amtschef des Marineamtes, Konteradmiral Dr.-Ing. H. Geffers - , abgedr. in: Marineforum, 58(1983)11, 366-368)

Die Bark GORCH FOCK II lief am 23. August 1958 als sechstes Schiff der GORCH FOCK I-Klasse bei Blohm & Voss für die deutsche Bundesmarine vom Stapel.
Sie ist baugleich mit den Schwesterschiffen EAGLE ex HORST WESSEL und SAGRES II ex GUANABARRA ex ALBERT LEO SCHLAGETER sowie der als Hulk versenkten HERBERT NORKUS. Das Schiff wurde unter Berücksichtigung der derzeit neuesten Schiffssicherheitserkenntnisse gebaut und wird laufend modernisiert.

Am 17. Dezember 1958 stellte es als Segelschulschiff der Bundesmarine in Dienst und dient seither als Ausbildungsschiff für den seemännischen und Offizier-Nachwuchs und der nationalen Repräsentation der Bundesrepublik nach innen und außen.

GORCH FOCK II hat sich in 25 Jahren Fahrenszeit ideell und schiffstechnisch als leistungsfähiges Schiff erwiesen. Sie bewährte sich auf 70 Ausbildungsreisen und legte dabei 350 000 Seemeilen, ca. 210 000 davon unter Segeln zurück. Rund 8 500 Offiziere und Unteroffiziere sammelten auf diesen Reisen erste seemännische Erfahrungen. Bei der Teilnahme an 13 Großseglerregatten war sie bisher sechsmal schnellstes Schiff.

Die in der Aufbauphase der Marine getroffene Entscheidung der Marineführung für ein Segelschulschiff erscheint nach 25 Jahren Segelschulschiffausbildung voll gerechtfertigt, auch wenn sie zu Beginn und im Laufe dieser 25 Jahre immer wieder als Anachronismus bezeichnet wurde. Die Zeitentwicklung mit neuen Großseglern in Polen, in Mexiko und anderen Ländern zeigt vielmehr, daß andere Marinen der Bundesmarine auf dem eingeschlagenen Weg folgen.

Die GORCH FOCK II repräsentiert aber nicht nur die weitsichtige Entscheidung der Marineführung, die unter widrigen Umständen gegen die öffentliche Meinung durchzusetzen war, sondern sie ist derzeitiger Endpunkt und wohl auch Höhepunkt einer historischen Entwicklung, die in dem im besten Sinne progressiven Entschluß des Prinzen Adalbert und seiner Zeitgenossen in der Führung der Preußischen Marine ihren Ursprung hatte, die Ausbildung des Marinenachwuchses auf speziellen Schulschiffen durchzuführen.
Die Ausbildung, Bildung, Erziehung des deutschen Marinenachwuchses wurde bis auf die Unterbrechung in der Endphase der Kaiserlichen Marine seit der Zeit der Preußischen Marine bis heute auf Segelschulschiffen begonnen. Es ist zu hoffen, daß die folgenden Gedanken des langjährigen Kommandanten der GORCH FOCK II, Kapitän zur See Hans Frhr. von Stackelberg auch in Zukunft Gültigkeit haben:

"...
Wie immer von maßgeblicher Seite heute oder in späterer Zukunft die Argumente für oder wider den Großsegler bewertet werden mögen: wer sich den Sinn für das Besondere bewahrt hat und wer weiträumiges Denken als fortschrittliche Notwendigkeit erkannt hat, wird auch stets dafür sein, die großen Segler als modernes Ausbildungsmittel zu erhalten, und

die Welt wäre plötzlich sehr viel ärmer, wenn

es keine rahgetakelten Segelschiffe mehr gäbe."

(Stackelberg, H. Frhr. v.: Die Bedeutung der Segelschulschiffausbildung im Zeitalter der Technik, abgedr. in: Jahrbuch der Marine, 15: 1981, 94)

Literaturhinweis zu
'Segelschulschiffausbildung in der Bundesmarine'
48, 55, 62, 67, 68, 87, 91, 102, 104b, 104c, 104d, 106, 110, 114, 115, 117, 125, 120, 127, 128, 129a, 129b, 137a, 140, 148, 150, 152a, 152b, 158, 160, 161, 167b, 168, 169, 172

'Schiffsbeschreibungen und -biographien der GORCH FOCK II'
48, 58, 61, 66, 68, 72, 81, 94, 95, 96, 101, 102, 104, 106, 110, 131m, 136c, 150, 152a, 157b, 160, 171, 172

'Schiffssicherheit'
41, 64, 68, 81, 94, 95, 100, 104b, 114, 116, 136b, 145, 147, 156, 164

'Stapellauf und Indienststellung der GORCH FOCK II'
55, 558, 61, 72, 79, 81, 104a, 152a, 152b

'SEGELN UND SOZIALPÄDAGOGIK'

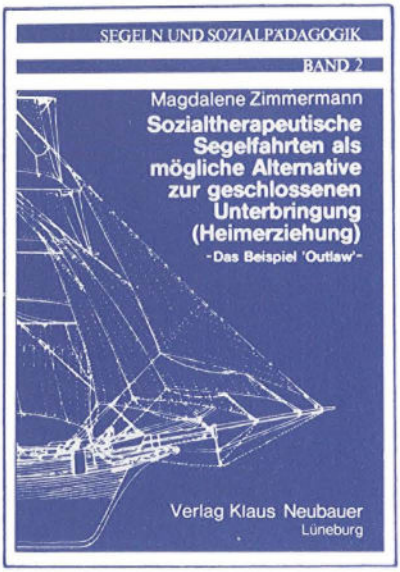
BAND 1:

Ausgangspunkt des Berichts ist eine Segelfahrt, die der Autor mit einer Gruppe von 6 Jugendlichen eines süddeutschen Jugendheimes des Landeswohlfahrtsverbandes (LWV) Baden-Würtemberg mit einer Yacht im Mittelmeer durchführte. Die dabei gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse werden - von der Vorbereitung bis zur Auswertung - transparent gemacht.

Der Autor geht auf die institutionellen Bedingungen eines Segelschiffs ein, wobei er sich insbesondere auf soziologische Studien bezieht, in denen das Schiff als 'totale Institution' begriffen wird: "Eine totale Institution läßt sich als Wohn- und Arbeitsstätte einer Vielzahl ähnlich gestellter Individuen definieren, die für längere Zeit von der übrigen Gesellschaft abgeschnitten sind und miteinander ein isoliertes, formal reglementiertes Leben führen."

Pädagogisch wichtig wird es, die institutionellen Bedingungen zu nennen, die Voraussetzungen zu reflektieren und das soziale Lernen in den Mittelpunkt zu stellen. Die Teilnehmer sollen in der geschlossenen Gruppe durch Selbsterfahrung, Einsicht und Initiative befähigt werden, Verantwortung zu tragen - für sich und andere.

BAND 2:



Die Autorin dieses Buches läßt ihre Aussagen ebenfalls auf profunden praktischen Erfahrungen basieren.

Über das sozialpädagogische Segelschiff-Projekt 'Outlaw' und seine fünfjährige Praxis ist bereits mehrfach berichtet worden. Mit dieser Studie liegt aber erstmals ein in sich geschlossener Bericht vor, mit dem auf wichtige Erfahrungen aufmerksam gemacht wird, der aber auch zum Nachdenken Anlaß gibt.

'Outlaw' - das Segelschiff als Heim, als schwimmende Jugendeinrichtung - fordert heraus: Gleichermaßen jene - Zöglinge, Erzieher und Seeleute -, die an Bord arbeiten, aber auch jene, die sich mit den Problemen alternativer Heimerziehung praktisch und theoretisch auseinandersetzen.

Ergebnis: Eine fakten- und aspektreiche Arbeit, die bei der Diskussion um die Veränderung der geschlossenen Unterbringung von Jugendlichen berücksichtigt werden sollte; ein Buch, das aber gleichzeitig die Bedeutung des Segelns als sozialpädagogisches und -therapeutisches Medium betont.

Benutzen Sie bitte die beigelegte Bestellkarte!

...zum Inhalt:

Militärische Segelschulschiff-Ausbildung ist militärische Ausbildung, also nicht zu trennen vom Militär selbst. Von ihm wird sie bestimmt und seinen Zielen dient sie.

Sie ist aber ebenso eine Ausbildungs-, Erziehungs- und Bildungsform, die auf allgemeinen pädagogischen Grundlagen basiert und selbst in historischer Kontinuität auf die Entwicklung des Segelns zum zeitgemäßen Ausbildungs- und Erziehungsmittel einwirkte. - Zeitbedingte Emotion sollte diese Realität nicht verdrängen.

Segelschulschiff-Ausbildung hat eine lange, fast ununterbrochene Tradition in deutschen Kriegsmarinen. Die feste Integration der Ausbildung auf speziellen Kadetten-Schulschiffen ist sogar als spezifische deutsche Entwicklung anzusehen.

Der Verfasser dieses Buches - Diplom-Bibliothekar einer Informations- und Dokumentations-Einrichtung der Bundesmarine - versucht auf der Basis veröffentlichter Literaturquellen die historische Entwicklung der Segelschulschiff-Ausbildung in deutschen Kriegsmarinen zu umreißen. Die verzeichneten Literaturquellen sind ein repräsentativer Querschnitt durch die Fülle themenrelevanter Veröffentlichungen.

Ziel der Arbeit ist es, durch Literaturinformation auf einen militärgeschichtlich und -soziologisch bisher wenig behandelten Teil der Marine-Entwicklung hinzuweisen und den mit pädagogischer Verantwortung betrauten Praktikern und Wissenschaftlern - militärischen und zivilen - die ähnlichen Ziele der Ausbildung unter Segeln zum besseren gegenseitigen Verständnis zu verdeutlichen.

ADRESSATEN:

- Pädagogen aus Wissenschaft und Praxis
- Historiker
- Soziologen
- Mitarbeiter interessierter Institutionen und Verbände

SEGELN UND SOZIALPÄDAGOGIK

ISBN
3-88456-020-4