

BRÜCKENBAUER

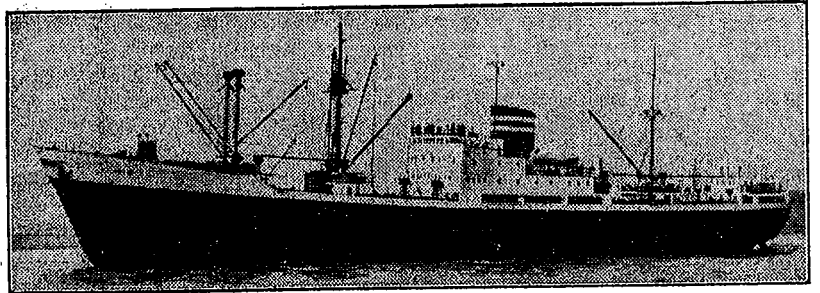
M/S «Sun-Adele» auf hoher See

Mz. Seitdem der Taufakt an «Eusem Schiff» «Sun-Adele» (Sun = Sonne) vollzogen wurde, sind kaum zwei Monate vergangen. In Tag- und Nachtarbeit ist aus der für den Laien wenig ansehnlichen rostigen Hülle einer der schnellsten, modernsten und schönsten Frachter Europas geworden. Damit war der für alle beteiligten Kreise höchst eindrucksvolle Tag der Probefahrt gekommen. Sie führte vom ausgedehnten Arbeitsareal der Stülcken-Werft in Hamburg die Elbe hinunter in die offene See.

Am 11. September schlugen die Wogen der Begeisterung in den rund 150 Wertangehörigen und Gästen auf «Sun-Adele» weit höher als die Wellen der Nordsee. Ach, hätten wir doch unsere Genossenschaftler herbeirufen können! Ach, hätten sie doch den Stolz

der Seeleute und Schiffsbauer beobachten können, daß das ungewöhnliche Werk so wohl gelungen ist.

In rascher Folge werden die Abnahmemanöver abgewickelt. Die Anker werden auf Grund gelassen, die Kompassse nach den vorhandenen magnetischen Feldern zueinander eingestellt,



«Euses Schiff» lichtet die Anker!

Aufnahme auf Deck der soeben vollendeten «Sun-Adele»

Stoppversuche gemacht, die Vor- und Rückwärtsgänge scharfen Kontrollen unterzogen, Brennstoffproben unternommen, Geschwindigkeiten aufs Genaueste festgestellt. **Einige Daten:** Leistung des Sulzer-Dieselmotors 5600 PS, Ladegewicht 6300 t, entsprechend dem Inhalt von über 600 Güterwagen. Nahezu 5000 BRT (Bruttoregister-tonnen). Länge 118 m, Ölverbrauch 22 000 kg pro Tag, Tankinhalt 750 000 Kilo, Mannschaftsbestand 37, darunter zahlreiche Schweizer. Kosten des umbauten m³ rund 550 Fr. (ein Mehrfamilienhaus in Zürich heute rund 104 Fr.!). Geschwindigkeit rund 33 km in der Stunde. Vollständige Radar-Einrichtung.

★

Wir Schweizer als Binnenländer genießen die **Seemanns-Atmosphäre** noch mehr als die andern. Ein Fluidum von Freiheit, von Abenteuerlichkeit und uralten Entdeckungsgeschichten umkreist die festlich geschmückte «Sun-Adele». Das unternehmungslustige, vor großer Fahrt stehende Schiff steht in herausforderndem Gegensatz zu unserem allzu genormten und vorausbestimmten Leben.

Wo bleiben auch die Frauen? Wir Migros-Leute sind uns — nicht zuletzt von den Genossenschaftsrats-Sitzungen her — gewohnt, daß sie im gesellschaftlichen Bilde dominieren. Heinrich von Dietlein, der oberste Leiter der Werft, erklärt mir alles. Nach einem noch heute lebendigen Aberglauben bringen Frauen auf der Probefahrt dem Fahrzeug Unglück. Doch waren einige dienstbare weibliche Geister unentbehrlich. Sie tragen aber alle lange Hosen. Der Schiffsbauer mit dem hünenhaften Wuchs bemerkt, daß man damit die angeblich schlimmen Folgen abwenden könne, die sonst der Bruch einer uralten Tradition nach sich zöge.

«Sun-Adele» ist eine Welt für sich. Auf dem geräumigen Frachter verteilen sich die Menschen so, daß ich für die Vorbereitung meines Berichtes eine große Zahl von stillen Winkeln zur Auswahl habe. Etwas unbescheiden habe ich mich in der Wohnung des Kapitäns niedergelassen. Viele Familien in Zürich hätten Anlaß, ihm um seine Häuslichkeit zu beneiden: Prächtiges Arbeitszimmer mit allen Bequemlichkeiten und einer imponierenden Aussicht ringsum, heimeliges Schlafzimmer, Toiletten und Düscheräume, reiche elektrische Installationen, anheimelnde Landschaftsbilder aus den Schweizer Bergen.

«Sun-Adele» hat auch in der Gestaltung der Mannschaftsräume einen geradezu **entscheidenden Fortschritt in der Sozialpolitik zur See** verwirklicht. Fast ein jeder hat seine schmucke Einzelkabine, viele mit besonderen Dusche- und Toilettenräumen. Nur die paar Schiffs-Jungen sind beieinander. Bei stürmischer See fühlen diese sich so wohler. Für Hamburg, den größten Hafen Deutschlands, bedeutet unsere Umsorgung des Personals eine Sensation, und die Zeitungen berichten begeistert davon.

Ich spreche mit einem der hervorragendsten Förderer unserer Schiff-fahrtsaktion darüber. Er nennt neben den menschlichen auch wirtschaftliche Gründe für die augenfällige Freigiebigkeit.

Die tüchtigen Leute, sagt er, sind fast immer etwas **Individualisten**. Sie brauchen zuweilen ihre Einsamkeit. Hier können sie wieder zu sich. Die glänzend ausgestattete «Sun-Adele» braucht eine vorzügliche Mannschaft, die den schönen Dingen Sorge trägt. Jedem Einzelnen müssen wir deshalb sein Refugium verschaffen. Diese Largheit macht sich bezahlt. Die Kunde von der Reform im Schiffsbau hat sich denn auch bei den Seeleuten rasch herumgesprochen. Die Rekrutierung der Besten war so erleichtert.

★

Jetzt naht der große Augenblick des Tages. In feierlicher Stimmung erfolgt die Uebergabe des Schiffes an den Besteller, die Reederei Zürich AG. Man merkt die Rührung bei Gästen und Besatzung. Es ist, wie wenn besorgte

Eltern ein Kind in die weite Welt entlassen. Man denkt an das kommende ungewisse Schicksal. Man denkt an Sturm und Regen, an Eismeer und tropische Hitze. Einzelne besinnliche Leute mögen in all der Heiterkeit des Tages und inmitten einer wieder von unermüdlicher Schaffensfreude erfüllten Hafensphäre sich einen ganz kurzen Augenblick auch dessen erinnern haben, daß man an anderen Orten der Welt leider wieder ebenso emsig arbeitet an neuen und noch furchtbareren Zerstörungsmitteln für das, was hier Großes geschaffen wird ...

Heinrich von Dietlein spricht für die Werft; Direktor Heinrich Rengel für die Zürcher Reederei. Beide eindrucksvoll und in schöner nationaler Ausprägung. Die Werftflagge wird heruntergeholt. An ihre Stelle tritt das **Weisse Kreuz im roten Feld** und daneben, kleiner, die blau-weiße Flagge der Reederei Zürich AG. Ich habe einen Augenblick tatsächlich ein wenig unser Migros-Symbol vermisst, die Brücke mit dem Herz darüber. Aber diese Flagge war im Grunde gar nicht nötig. M/S «Sun-Adele» verrät auch ohne sie — innen und außen — den Geist guten Willens und treuen Dienens.

Wenn diese Zeilen in Druck gehen, befindet sich der stolze Frachter bereits auf hoher See. Ueber Rotterdam/London geht es jetzt zunächst nach Venezuela. Ein höchst wertvolles Glied ist der Kette von Maßnahmen zugunsten unserer **wirtschaftlichen Landesverteidigung** angefügt.

★

Kapitän und Mannschaft unterstehen der Reederei Zürich AG, an welcher der Migros-Genossenschafts-Bund zur Hälfte beteiligt ist. Ueber die Fahrten kreuz und quer durch die Meere entscheidet aber der Charterer, der «Mieter» des Schiffes, für das nächste halbe Dutzend Jahre.

Wir sind also quasi «Hausbesitzer», haben einen «Dauermieter» und daneben einen «Hausverwalter», einen angesehenen Privat-Reeder aus Kopenhagen. Der versteht das Schiffsgeschäft aus langer Erfahrung vom Matrosen über den Kapitän bis zum Schiffsreeder. Auch er ist der Reederei Zürich AG unterstellt und verantwortlich. Dann haben wir auch, wie auf einem Haus, eine I. Hypothek von 75 Prozent, gewährt von der Schweizerischen Eidgenossenschaft; dafür steht unser Schiff dem Bund jederzeit zur Verfügung im Falle von Versorgungsschwierigkeiten und insbesondere im Kriegsfall.

Die besten Sulzer-Motoren, eine der währschaftesten Werften, eine fachmännische Ueberwachung des Schiff- und Motorenbaues vom ersten Tag an bis in alle Details, die beste erhältliche technische Ausstattung, wie Navigationsinstrumente und moderne Radareinrichtung, mit der man durch allen Nebel «sieht», das schnellste und namentlich wendigste Schweizer Schiff mit der schönsten Innenausstattung — ein Schiff, das unseren Charterer in jedem Punkt hoch befriedigt.

Wir alle, die 250 000 von der «Familie M» sind zuversichtlich, daß das Schiff die Probezeit erfolgreich bestehen und dem wackern und fairen «Mieter» ebensoviel Freude wie uns bereiten wird.