

World Maritime University

The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University

WMU in the News

4-1-1988

WMU-Progress report

Gunther Zade

Follow this and additional works at: https://commons.wmu.se/wmu_news

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

Schiffsführung / Ship's Management

time Welt sich weiterhin in einem schweren Wetter befindet, plädiert der Deutsche Nautische Verein für ein verstärktes Ruhebewahren und ein noch engeres Zusammenstehen aller beteiligten Schiffahrtskreise. Mut und Zuversicht dürfen nicht verloren gehen. Nach wie vor hält es der DNV für unerlässlich, eine deutsche Schifffahrt mit deutschem Personal zu unterhalten, um die Versorgung der Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland in allen Situationen zu garantieren.

Im Jahresbericht des DNV 1988 heißt es u. a.: „Es sind nicht nur die finanziellen Probleme, die gemeinsam gelöst werden müssen, es ist ein Bündel von Maßnahmen zu erstellen, das für ein gesundes Überleben der deutschen Schifffahrt unerlässlich ist. Beispielsweise gilt es, einen Weg zu finden, Wissen und Leistungsfähigkeit der Besatzungsmitglieder mit den Erfordernissen moderner Technik in Übereinstimmung zu bringen. Es gilt ebenso, Wege zu finden, Aussagen aus Reederkreisen, daß keine deutschen Seefahrer aus Kostengründen mehr an Bord genommen wer-

den sollen, abzuändern. Ferner müssen Wege gefunden werden, die politischen Benachteiligungen der norddeutschen Küstenländer, die sich besonders auf die maritimen Bereiche auswirken, abzubauen. Alle diese anstehenden Aufgaben können nur in einer Gemeinschaft behandelt und in einer Lobby gegenüber der Regierung und Verwaltung vertreten werden.“

Hinsichtlich der auch heute akuten Thematik einer gut fundierten Ausbildung hatte 1875 ein Hamburger Reeder, Konsul J.G. Lund, vor dem Deutschen Nautischen Verein zur Einrichtung von Seefahrtschulen u. a. gesagt: „Wiederum sind es die Reeder, welchen der größte Nutzen solcher Schulen zugutekommt, und sie sind daher auch zuerst zur Unterhaltung solcher Schulen verpflichtet. Jedoch läßt es sich nicht leugnen, daß auch die Regierung ein Interesse hat, ihre seefahrenden Untertanen tüchtigen Schiffen anvertraut zu sehen.“ – Ein wenig hintergründige Realität ist auch nach 113 Jahren noch erkennbar.

Vor hundert Jahren hatte der langjährige DNV-Vorsitzende Kommerzienrat Sartori aus Kiel auf große Schwierigkeiten in der deutschen Schifffahrt

verwiesen, die sich durch den Umbruch von der Segel- auf die maschinengetriebene Schifffahrt ergab. Zehn Jahre später konnte er von einem blühenden Seehandel berichten. – Wünschen wir uns, daß sich eine solche Entwicklung auch in diesem Jahrhundert wiederholt.

Ungeachtet der Entwicklung ist der Deutsche Nautische Verein und sind die mit ihm verbundenen 14 Nautischen Vereine an Nord- und Ostseeküste bemüht, das Augenmerk vieler auf das Fortbestehen einer gesunden Schifffahrt zu lenken. Es sollte möglich sein, Positives zu erreichen, wenn eine starke Gemeinschaft hinter den Zielen steht. Die Geschichte der nautischen Vereine hat gezeigt, daß immer dann, wenn Veränderungen ein Umdenken erforderlich machten, Schwierigkeiten überstanden werden konnten. Und meistens hat die nautische Gemeinschaft als Ansprechpartner von Verwaltung und Regierung zu Lösungsfindungen beigetragen. Sie bemüht sich auch jetzt wieder darum, daß die deutsche Seeschifffahrt nicht einfach abgeschrieben wird. Garrit Lee m r e i j z e

World Maritime University

WMU-Progress report

85 students, who successfully completed one of the seven different two-year post graduate courses of the 1987-class, were awarded a Master of Science certificate by H.E. C.P. Srivastava, Chancellor World Maritime University (WMU) and Secretary General International Maritime Organization (IMO), during a ceremony in the city hall of Malmö, Sweden, on 7th December 1987. This brings the total number of graduates from two-year courses of four classes (inaugural, 1985-, 1986- and 1987-class) to 284.

Graduates

41% of all students graduated from the (now) two courses in General Maritime Administration, 28% from one of the two courses in Maritime Safety Administration (Nautical or Marine Engineering), 16% from the course in Technical Management of Shipping Companies. 15% of all graduates attended the two courses for maritime lecturers (Maritime Education and Training, Nautical or Marine Engineering).

Students from Africa (except Arab States) represent the largest single groups of the first four above-mentioned classes. They contribute by 33% to the total number of graduates of all seven courses. Students from Asia and Pacific form the largest single group in the two courses for maritime lecturers and 23% of all graduates – as many percent as graduates from Latin America and Caribbean. 17% of the graduates come from the Arab States and 4% from European countries who are supported by the United Nations Development Program (UNDP). For the first time, students from developed countries (Canada, Spain, Sweden) have joined WMU in 1987 (1988-class). Students from the inaugural to the 1988-class have come from altogether 89 countries.

The majority of graduates is well used in maritime operations of their countries. 178 of the 199 students who graduated until December 1986 have already replied to a recent

Captain Günther Zade,

Malmö
Vice Rector World Maritime University

questionnaire or made information about their professional career available through other channels. 55% of the 178 have been promoted. 75 have returned to their previous positions of whom 44 were entrusted with additional responsibilities; 38 have been transferred to other maritime organizations and duties. Senior positions of graduates include a.o. head of department in a maritime administration, director of a maritime safety administration, harbour master, principal nautical or engineering surveyor, academic dean, head of nautical or engineering department in a maritime academy, manager and head of department in a shipping company or in a port. Several graduates have participated in international maritime meetings as e.g. Committees or Subcommittees at IMO and international conferences and seminars. Twelve graduates took part in the IMO Assembly in November 1987 of whom two acted as speakers of their country.

Students

The 1988-class with 102 students is the largest class since inauguration. The number of students in the courses in General Maritime Administration has, compared to previous classes, remained about the same (39 in the

1987-, 40 in the 1988-class). The number of students in the other five, more technical courses has increased from 46 to 62. The average age of students at the beginning of their studies has been constant over the years and is 35.

Nearly all students have gained professional experience before joining WMU and many of the students have held positions with some responsibility. Whilst it might be difficult for them to adapt to a student's life again, they show a remarkable motivation for their studies. Age, life and professional experience, maturity are the main reasons for the serious and committed attitude to studies. Selection for studies at WMU is seen as a privilege and helps to create the conviction of representing one's country. It is obvious in this context of commitment and felt obligation that students are afraid of the ignominy of failure. Last but not least, students have normally been carefully selected by the sponsoring organizations.

Staff and academic programme

WMU has already undergone its first change of staff. 4 of the 7 professors have retired with whom WMU began on 4th July 1983. 4 new professors have been recruited and an eighth professor will join in early 1988. In addition, six positions for lecturers have been created of which five are occupied since 1987. A sixth lecturer will be employed in 1988. No more than a professor or a lecturer comes from one country, i.e. the present 7 professors and 5 lecturers have twelve different nationalities. Rector Erik Nordström and the majority of support staff are Swedish. Adding the countries represented in both academic and administrative staff, which are not among the 89 countries of the students, amounts to 103 countries, i.e. 79% of IMO member states (132, including an Associate Member). This figure will likely increase by 3 to 106 with the students of the 1989-class who

will take up studies on 14th March 1988. Adding countries where visiting professors come from and which are not represented among the 106, the total number of countries involved in WMU operations of students, staff and visiting professors amounts to 111 or 85 % of IMO member states.

WMU would not be in a position to offer its present academic programme if it would not be supported by about 100 visiting professors who are highly qualified experts in various maritime sectors. They come from institutions of higher education, from administrations and the shipping industry and offer their services free of charge for a week or a few weeks annually.

Another important contribution to the academic programme are field studies during which students gain practical experience. Depending on the course, students receive **on-the-job training** in a.o. maritime administrations, port authorities, classification societies and shipping companies, attend courses in maritime academies where expensive equipment as e.g. simulators are available or visit countries with an advanced maritime infrastructure. All receiving organizations and institutions provide tuition free of cost.

Gesundheit an Bord

Die zahnärztliche Versorgung der deutschen Hochseefischer

H. Bäter, Hamburg

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges, seitdem deutsche Fischereifahrzeuge wieder internationale Fangplätze besuchen, wurden die Zähne der Hochseefischer wiederholt untersucht und ihre zahnärztliche Versorgung analysiert.

So untersuchte im Sommer 1950 Gudmundsson 61 Angehörige der deutschen Loggerflotte am Fangplatz und fand von 14752 möglichen Zähnen 1904 (18 %) bereits extrahiert und 398 (2,7 %) kariös bis tief zerstört. Er faßte diese ersten Untersuchungsergebnisse zusammen: „Überdurchschnittlich hohe Parodontosewerte, hohe Gingivitis- und Zahnsteinwerte und eine große Zahl prothetikberührender Gebisse.“

Während der 43. Einsatzfahrt des Fischereischutzbootes „Frithjof“ 1977, als Galizien mitfuhr und erneut den Gebißzustand der Fischer untersuchte, fand er bei 164 Seeleuten 780 (4,8 %) fehlende Zähne und 247 (1,5 %) kariös. 47,6 % der untersuchten Hochseefischer litten unter Parodontitis und 37,2 % unter Zahnstein. Er nannte dies die Spitze eines Eisberges und forderte, die Zunahme der Zahnerkrankungen bei Fischern mit großem Ernst zu betrachten.

1978 untersuchte Bäter 550 Angehörige der deutschen Hochseefischer und stellte fest, daß mehr als die Hälfte aller untersuchten Gebisse, nämlich 50,6 %, nicht saniert war.

Die letzte Erhebung fand dann 1980 statt, als Wianz die 15. Einsatzfahrt des Fischereischutzbootes „Meerkatze“ mitmachte und 422 Fischer untersuchte. Er fand . . . die Zahngesundheit bei den deutschen Fischern nicht verbessert. Zum Teil ergeben sich sogar schlechtere Werte als bei den Voruntersuchern.“ (20 % fehlende Zähne, 1,7 % kariöse Zähne, 64 % Gingivitiden)

Academic and financial support from FRG

Nearly 10 % of all visiting professors come from Bremen, Flensburg and Hamburg. These are also the destinations where students of various courses participate in field study programmes. The Federal Minister of Economic Co-operation (BMZ) provides, through the Carl Duisberg Society (CDG) in Cologne, scholarships for about 20 % of all WMU students. This makes **FRG the most important single national supporter** of WMU in terms of scholarships. The contribution amounts to about 9 % of the annual budget of more than 5 million US Dollar. One third of the entire budget is provided by the host country Sweden, about 20 % by UNDP and about 10 % by Norway. Additional financial contributions are made by Canada, Denmark, Finland, France, Italy, Japan, UK, USA and a few other countries, organizations and institutions.

Academic review

The academic programme of WMU will be evaluated for the first time in early 1988 by an international group of experts. Chairman of the Academic Review Team is P. Bauchet, professor of economics at the

Sorbonne, deputy chairman of the Conseil Supérieur de la Marine Marchande and former Director of Studies at the Ecole Nationale d'Administration in Paris. Members are Admiral M. Benkert, US Coast Guard (ret.), Dr. J. Cowley, Surveyor General, United Kingdom and chairman of the Marine Environment Protection Committee of IMO, E. Gold, professor of maritime law at Dalhousie University, Halifax, Canada, G. Livanos, a leading Greek shipowner and Captain D. Waters, principal of the Australian Maritime College. Advisor to the team is Professor E. Frankel of the Massachusetts Institute of Technology (M.I.T.) and former advisor to the World Bank in shipping and ports. The USSR has been offered a position in the Review Team too.

The consistence of the Academic Review Team reflects the broad range of studies covered by the academic programme of WMU as well as its practical bias. The academic review will help to further improve the quality of the academic programme that was developed in 1982 and 1983 without any example to follow. The programme has been improved and refined ever since. To a considerable extent it has already had the desired effect as shown by the performance of the graduates.

Aus dem Bernhard-Nocht-Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten – Abteilung für Schiffahrtsmedizin – (wissenschaftlicher Direktor Prof. Dr. med. W. H. G. Goethe)

Für keine andere Berufsgruppe sind bisher ähnliche Gebißanalysen erstellt worden. Allerdings ist auch keine andere Berufsgruppe oftmals monatelang von jeder zahnärztlichen Versorgung abgeschnitten und muß unter so extremen Lebensbedingungen arbeiten wie die Hochseefischer. Nur dem tatkräftigen Einsatz der Fischereischutzärzte ist es zu verdanken, daß oftmals harmlos erscheinende Mund- und Kiefererkrankungen sich im Laufe der Fangperiode nicht zu lebensbedrohlichen Prozessen auswachsen oder sogar letal enden.

Alle Untersuchungen haben ergeben, daß die zahnmedizinische Versorgung der Hochseefischer völlig unzureichend ist. Daher ist auch nicht verwunderlich, daß die Gebisse der untersuchten Fischer deutlich schlechtere Werte als die der Landbevölkerung aufweisen. Einige Autoren berichten von so stark vernachlässigten Gebissen bei Fischern, wie sie nur noch bei einigen sozialen Randgruppen zu sehen seien. Infolge der im-

mer längeren Fangperioden und der immer kürzeren Hafentagezeiten beschränkt sich die zahnmedizinische Versorgung der Fischer in den letzten Jahren nicht selten auf die gelegentliche Behandlung seitens einiger besonders ausgebildeter und engagierter Fischereischutzärzte. So ist erklärlich, daß Fischer viel schneller ihre Zähne einbüßen und größere unversorgte Zahnlücken aufweisen als vergleichbare Altersgruppen an Land. Im Not Einsatz der Schutzboote wird zudem oft die Extraktion eines schmerzenden Zahnes als die einzige praktikable Hilfe angeboten.

Weil sich also an der zahnmedizinischen Versorgung der Hochseefischer trotz der Verbesserungsvorschläge früherer Jahre nichts geändert hat, die Noteinsätze der Fischereischutzboote sogar noch zugenommen haben, wäre eine erneute Reihenuntersuchung der deutschen Fischer nicht sinnvoll. Sie würde mit größter Wahrscheinlichkeit nur die bekannten Ergebnisse bestätigen. Daher soll mit dieser Arbeit der Einsatz der Fischereischutzärzte auf zahnmedizinischem Gebiet vorgestellt und gewürdigt werden. Sie verwenden heute auf einigen Fangplätzen mehr Zeit für die Behandlung erkrankter Zähne als für jede andere Erkrankung. Unfälle eingeschlossen, obwohl sie von ihrer Ausbildung und von ihrem Dienstauftrag her dazu nicht berufen sind. Deutlicher noch als durch die Gebißanalysen der letzten Jahre soll mit dieser Arbeit gezeigt werden, daß die zahnärztli-