



Psychologe Lückert, Lese-Schüler: „Anfangen, wenn die Milchzähne da sind“

ERZIEHUNG

KLEINKINDER

Rote Oma

Turnvater Jahn beherrschte mit vier Jahren das Alphabet. Pianist Walter Gieseking verstand sich im gleichen Alter aufs Lesen. Madame de Staël gar studierte mit drei Lebensjahren den Katechismus.

Was bislang Biographen als Zeichen frühentwickelten Intellekts zu rühmen wußten, möchte jetzt der Pädagoge und Psychologieprofessor Heinz-Rolf Lückert, 52, allen Kindschöpfen abfordern. Lückert, Leiter des „Instituts für Jugendforschung und Unterrichtspsychologie“ an der Pädagogischen Hochschule zu München-Pasing, entwarf ein Lesebuch für Zweijährige.

Mit etwa zwei Jahren, so glaubt der Psychologe, seien Kinder nicht nur imstande, sondern sogar begierig, lesen zu lernen. Lückert: „Wenn alle Milchzähne da sind, kann man anfangen.“ Bildungsnotständen, das hofft der Professor, ließe sich auf diese Art frühzeitig wehren. Denn: „Alle Kinder im Vorschulalter sind kulturell vernachlässigt.“

Die Idee, Kleinkinder zu Abc-Schützen auszubilden, ist nicht neu. Vor drei Jahren schrieb der Amerikaner Glenn Doman von den „US Institutes for the Achievement of Human Potential“ den Bestseller „Teach your Baby to Read“ (deutscher Titel: „Wie kleine Kinder lesen lernen“). Davon ließ sich auch Psychologieprofessor Lückert inspirieren, dessen „Leselernserien“ in einem halben Jahr im Bayrischen Schulbuch-Verlag erscheinen werden.

Lückert und seine Assistenten ergänzten die amerikanischen Ideen mit eigenen Beobachtungen. Ihr Versuchsfeld: die Fernseh-Mattscheibe.

„Kinder“, so entdeckte der Münchner Pädagoge, „zeigen ganz generell größtes Interesse am Werbefernsehen.“ Und Versuche mit Dreijährigen hätten bewiesen, daß die Hosenmätze bei ausgeschaltetem Ton sehr wohl fähig seien, ihnen zuvor akustisch und visuell eingehämmerte Werbewörter wie „Dash“,

„Coca-Cola“, „Blendax“ und sogar „Colgate“ und „Nutella“ zu lesen.

Bildschirm und Zahnpasta ersetzt Lückert durch Pappkarten im Format DIN A 4 mit schlichten Wörtern (wie Oma, Mama, Papa) und dem dazugehörigen Abbild. Die Buchstaben für die kleinen Analphabeten sind von „Bild“-Kaliber: rot und vier bis sechs Zentimeter hoch.

Hat nun der Mini-Schüler das rote Wort Oma mit dem Bild Oma gedanklich verbunden, wird das Bild zugehalten oder umgeblättert; das Wort allein bleibt stehen, und das Kleinkind liest: „Oma“. Lehrer Lückert: „Das geht so schnell, man muß bremsen.“

In einem zweiten und dritten Abschnitt des Lesebuchs, in denen „Selbstwörter“ (Hand, Finger, Zähne) sowie „Grundwörter“ (Tisch, Hund, lachen, lesen) zu erlernen sind, schrumpfen die Buchstaben auf 1,5 bis zwei Zentimeter; und im vierten Teil sind sie nur mehr schwarz statt rot. Erst im siebten Teil der Lückert-Fibel — wenn das Kind sich etwa 300 Wörter angelesen hat — kommt das Alphabet an die Reihe.

Der Lesestoff soll den Winzlingen freilich in homöopathischer Dosis verabfolgt werden: bei Zweijährigen fünf



Algerische Orangenwerbung in Hamburg
„Nur einen Kunden haben ist schlecht“

mal fünf, bei Dreijährigen vier mal zehn Minuten pro Tag. Nach spätestens einem Jahr sollen gelehrte Knirpse kleine Geschichten selbst lesen können.

Ein Hemmnis für seinen Kleinkind-Kurs sieht Lückert in dem „falschen Konzept“ vieler Eltern, die meinen, jegliches Geistestraining gehe zu Lasten des Gemüts und Gewissens. In Wirklichkeit, so behauptet der Psychologe, sei „eindeutig nachgewiesen, daß intelligente Menschen moralisch wertvoller sind“. Ein Beweis: „Schauen Sie sich nur mal die Intelligenzquotienten von Dirnen an.“

Gleichwohl befürchtet Lückert, daß allzu fortschrittsfreudige Eltern ihren Kleinen die Kindheit durch übertriebenen Ehrgeiz trüben könnten. So wird ein Begleitheft zur Leseserie Väter und Mütter auffordern, „nicht lehrhaft“ vorzugehen, „immer abzubrechen, bevor das Kind aufhören will“, und das Erlernete „niemals vorzuführen“.

Lückerts Leseserie ist Teil eines umfangreichen „Vorschuldidaktik“-Programms, das an seinem Institut entwickelt wird und Begabungsreserven bereits im Kleinkindalter ausfindig machen soll.

Weil Ministerien und andere Geldgeber, etwa die Stiftung Volkswagenwerk, seine Ideen gar nicht oder nur knauserig unterstützen, kommt Lückert bei der heimischen Industrie um Spenden ein. So ist es lokalen Zuschüssen zu danken, daß die Leselernserie demnächst herauskommen kann.

Bereichern will sich der Professor an seiner Fibel nicht, obwohl er „ein Vermögen verdienen“ könnte. Der Preis des Lesewerks soll so knapp kalkuliert werden, daß es auch für Kindergärten und finanzschwache Eltern erschwinglich ist.

HANDEL

ORANGEN

Hand an der Gurgel

Bislang bekamen nur die Hamburger Cora zu sehen. Ihr bis auf die Augen verschleiertes Konterfei erschien 44mal in hanseatischen Zeitungen und heischte Aufmerksamkeit für Produkte aus dem „fernen Sonnenland“ Algerien.

Von Norden her wollen sich die Algerier den westdeutschen Markt erschließen, diesmal nicht als Waffenkäufer, sondern als Lieferanten von Orangen und Wein. Von diesen beiden Produkten sowie von Frühgemüse lebt Algeriens Export.

Frankreich nimmt seinem ehemaligen Kolonialgebiet 90 Prozent des Weins, 95 Prozent der Apfelsinen ab. Aber, so Aïssa Abdessemed vom algerischen Landwirtschaftsministerium: „Es ist nicht gut, nur einen großen Kunden zu haben. Der kann einem zu leicht die Gurgel zudrücken.“

Frankreichs Winzer wehren sich schon heftig gegen die Weinimporte aus Nordafrika, und spanische Orangen könnten die algerischen aus Frankreich verdrängen. Wein- und Orangen-Importeur Westdeutschland bot sich als Ausweichkunde an.

Allerdings mußten die Afrikaner auf harte Konkurrenz gefaßt sein. Im ver-

gangenen Jahr pumpen allein Franzosen und Italiener rund zweieinhalb Millionen Hektoliter ihres eigenen Weinüberschusses nach Westdeutschland.

Als führende Orangenlieferanten haben sich fest etabliert:

- ▷ Spanien mit 450 000 Tonnen jährlich,
- ▷ Marokko mit 120 000,
- ▷ Israel mit 70 000 und
- ▷ Italien mit 50 000 Tonnen.

Deshalb heuerten die Algerier, als sie Ende 1965 die ersten Teillieferungen von insgesamt rund 30 000 Tonnen Orangen nach Hamburg verfrachteten, westdeutsche Werbeberater an. Für 400 000 Mark sollte die Essener Agentur „Die Werbe“ den Hamburger Hausfrauen die Südfrüchte als Markenartikel präsentieren.

In Essen wurde der Markenname Cora geboren. Die Hamburger Hausfrau Edith Schweikert, 25, posierte als verschleierte Apfelsinenfrau. Sie schritt auch orientalisch gewandt durch die Straßen der Hansestadt und verteilte 6000 Gratisfrüchte.

Die erste Massenslieferung wurde glatt abgesetzt. Dennoch waren die Algerier mit dem Unternehmen nicht ganz zufrieden: Sie hatten an dem Export kaum etwas verdient. Da ihre Häfen von deutschen Frachtschiffen noch nicht im Liniendienst angelaufen werden, hatten sie teuren Schiffsraum chartern müssen.

Überdies blieb zweifelhaft, ob Frau Cora bei Hamburgs Verbraucherinnen wirklich ein dauerhaftes Verlangen nach algerischen Zitrusfrüchten hatte wecken können. Denn aus Angst, unguete Erinnerungen an vergangene Agententätigkeit zu wecken, hatten die Werbeleute in den Cora-Anzeigen den Namen Algerien stets nur kleingedruckt erscheinen lassen.

BUNDESMARINE

CITY OF HAVANA

Leicht angefressen

Vier Jahre lang lag die „City of Havana“ untätig an den Kais von Bremerhaven, Hamburg und Kiel. Das Schiff, 1962 von der Bundesmarine als künftiges Kommandofahrzeug ihrer amphibischen Verbände für rund drei Millionen Mark angeschafft, blieb Ratten und Rost überlassen.

Jetzt soll der maritime Ladenhüter wieder veräußert werden: Am Dienstag nächster Woche kommt er in Kiel unter den Hammer — für schätzungsweise ein Drittel seines Anschaffungspreises.

Damit endet fürs erste die Karriere eines Schiffes, das seinen zahlreichen Eignern nur selten Nutzen, dafür aber um so häufiger Verdruss brachte. Zunächst wehten die Stars and Stripes über dem 3431 Bruttoregistertonnen großen Dampfer, der 1943 im amerikanischen Newport News als Landungsboot-Mutterschiff zu Wasser gelassen worden war.

Schon bald darauf ging das Schiff im Rahmen des Pacht- und Leihabkommens an die verbündeten Engländer über und transportierte unter der taktischen Bezeichnung LSD (Landing ship dock) 11 während der Invasion der Alliierten in der Normandie Landungsboote und Kriegsmaterial über den Englischen Kanal.

Doch die aktive Militärzeit währte nur ein paar Wochen. Dann blockierte das ebenso häßliche wie überflüssige Schiff nur noch Liegeplätze, und die Engländer waren froh, als die Amerikaner den zigarrenkistenförmigen Veteranen 1947 über den großen Teich zurückholten und daheim-einmotteten.

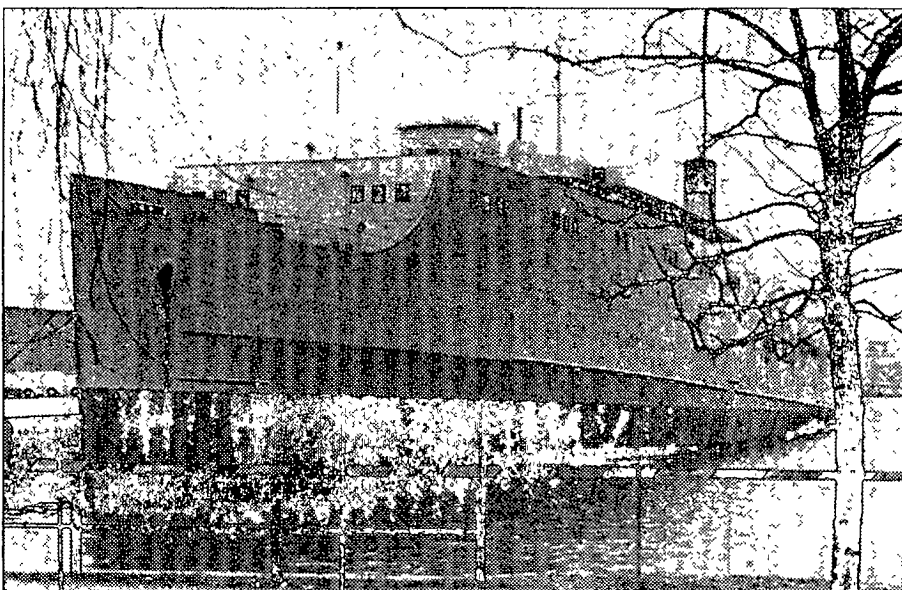
Eine glückhafte Zukunft schien sich anzubahnen, als die West India Fruit & Steamship Incorporation Mitte der 50er Jahre das Schiff erwarb, Auto-decks in seinen Rumpf einzog und es unter dem neuen Namen „City of Havana“ als Fähre zwischen Jacksonville in Florida und der kubanischen Hauptstadt Havana pendeln ließ. Aber schon am 28. Oktober 1960 machte die „City of Havana“ ihre letzte Reise unter der Sonne Westindiens: Kubas Fidel Castro hatte mit den Amerikanern gebrochen. Einmal mehr wurde der Weltkrieg-II-Veteran seinem Eigner zur Last.

Da erbarmte sich Bonn, seinen amerikanischen Verbündeten finanziell gern

Kommandoschiff notwendigen Mittel nicht frei; dann strich es der Marine aus Sparsamkeitsgründen das gesamte amphibische Aufbauprogramm zusammen. Für das neue Konzept, das nur noch einige kleinere Landungsfahrzeuge vorsah, erwies sich der voluminöse Kasten als ungeeignet.

Anderthalb Jahre lag die „City of Havana“ in Bremerhaven. Dann diente sie vorübergehend in Hamburg Zerstörerbesatzungen als Schlafstelle. Schließlich ließ die Marine verschämt die Kennzeichnung „WS I“ (Wohnschiff I) auf ihr Prunkstück malen und verholte es nach Kiel. Aber in den Kasernen konnten die Matrosen preisgünstiger nächtigen als auf dem ehemaligen Kuba-Fahrer, dessen Maschinen regelmäßig gewartet werden mußten und der zudem noch wertvolle Liegeplatz-Fläche verspernte. Anfang letzten Jahres wurde der Dampfer endgültig ausgesondert.

Die bundeseigene Frankfurter Verwertungsgesellschaft mbH (Veveg) erhielt den Auftrag, die „City of Havana“ zu veräußern. Sie schickte den Hamburger Schiffssachverständigen Dr. Ackermann an Bord; der über die Stahlkonstruktion des Schiffes urteilte, sie sei „im allgemeinen gesehen zufriedenstellend, wenn auch an einigen Stel-



Außer Dienst gestellte „City of Havana“: Ratten und Rost unter dem Hammer

gelegig, der langsam dahinrostenen Stahlschachtel. Die Bundesmarine erwarb die „City of Havana“ Anfang 1962 als Kommandoschiff für ihre gerade im Aufbau begriffenen amphibischen Streitkräfte (Kaufpreis einschließlich Überführung: 2,95 Millionen Mark).

Die „City of Havana“ wechselte zwar ihren Liegeplatz, und statt amerikanischer Ratten bezogen nun deutsche Nager in ihrem Rumpf Quartier. Sonst aber geschah nichts. Denn der rostige Exote war kaum in Bremerhaven festgemacht, als die Bundesmariner merkten, daß sie mit dem Gelegenheitskauf ihr bis dahin schlechtestes Geschäft gemacht hatten:

Erst gab das Verteidigungsministerium die für den Umbau zum amphibischen

len leicht angefressen“, und tat sich per Inserat nach einem Käufer um.

Die Veveg fand ihn in Gestalt des griechischen Kreuzfahrt-Unternehmers Typaldos. Doch Reeder Typaldos blieb die Raten schuldig; die griechische Regierung hatte ihm für den Schiffskauf die Devisen gesperrt. Gemäß Handelsrecht mußte die „City of Havana“ nunmehr unter den Hammer.

Bei dem Kieler Rechtsanwalt und Notar Dr. Fritz Prause, der von der Veveg mit der Versteigerung beauftragt wurde, haben sich unterdessen schon acht Interessenten gemeldet — darunter ein Schwede. Er will das verhinderte Prunkstück der Bonner schwimmenden Wehr unverzüglich als Schrött in einen Hochofen stecken.