

Eine Schonerbrigg symbolisierte die DDR

Einer der ersten Kursanten des Segelschulschiffes „Wilhelm Pieck“ erzählt

Wenn die heutige Schonerbrigg „Greif“ mit Heimathafen Greifswald ihre Segel setzt und in See sticht, fährt ein Stück deutscher Geschichte mit. In der 59jährigen Fahrzeit dieses 1951 in der Warnow-Werft Warnemünde auf Kiel gelegten „Schiffes der Jugend“ wurde es vier Jahrzehnte lang als Segelschulschiff „Wilhelm Pieck“ der DDR weltbekannt. Ein Jahr war die Freie Deutsche Jugend (FDJ) der Reeder, danach 39 Jahre die Gesellschaft für Sport und Technik (GST). Seit fast 20 Jahren bietet es nun als Schonerbrigg „Greif“ Tausenden jungen Freizeitseglern erlebnisreiche Tage. Reeder ist inzwischen die Hanse- und Universitätsstadt Greifswald. Beim zweimaligen Reeder-Wechsel 1952 und 1990 gehörte ich jeweils der Übergabe-/Übernahme-Kommission an. Bis heute fühle und fühle ich mich dem Schiff, seinen Kapitänen und Besatzungen verbunden.

Die wahre Geschichte anhand von Eckdaten und persönlichen Erlebnissen darzustellen, ist dringend geboten, weil sich im 20. Jahr des Anschlusses der DDR an die BRD Geschichtsschreiber und Autoren darin überbieten, die Chronik der DDR als eine einzige Kette von Verirrungen und Verwerfungen darzustellen. Das reale Geschehen muß in die historischen Zeitabläufe eingebettet und der Nachwelt überliefert werden. Auch wenn es manchen heutigen Bildungspolitikern nicht gefällt, fragen uns Enkel und Urenkel: „Opa, wie war denn das Leben in der DDR nun wirklich? Empfindest du die heutige Freiheit tatsächlich als Glück?“

Die Antwort erleichtert uns der französische Philosoph Jean-Jacques Rousseau (1712–1778): „Was nützt die politische Freiheit, wenn wirtschaftliche Sklaverei bestehen bleibt? Die Freiheit, die jeder Europäer zu genießen glaubt, ist nur die Freiheit, einen Herrn zu verlassen, um sich einem anderen anzuschließen.“

Der Austausch über Werte und Vergangenheit in Ost und West muß, wenn er fruchtbar sein soll, auf gleicher Augenhöhe erfolgen. Die Anerkennung unserer Lebensleistung als DDR-Bürger, die Würdigung unserer Biographien ist schlicht ein Gebot des Anstands und der Fairneß. „Aufgabe des Historikers ist es nicht, über die Vergangenheit zu richten, sondern zu zeigen, wie es eigentlich gewesen ist“, stellte Leopold von Ranke (1795–1886) fest.

Bereits ein Jahr nach Gründung der DDR gab es 1950 im Land Mecklenburg Überlegungen, Präsident Wilhelm Pieck zu dessen 75. Geburtstag als Geschenk der Werk-tätigen eine Staatsyacht zu bauen. Ange-sichts anderer dringender Bedürfnisse

der jungen Seeanrainer-Republik war deren Staatsoberhaupt indes gut beraten, diese redliche Initiative eher auf den Bau eines Segelschulschiffes zur Motivierung und Heranbildung des seemännischen Nachwuchses zu lenken. Für die



Die „Wilhelm Pieck“

See- und Hafenwirtschaft, die Fischerei und die maritimen Schutzinteressen der DDR wurde dringend qualifiziertes Personal gebraucht. So entstand im Januar 1951 der Gedanke, ein „Schiff der Jugend“ auf Kiel zu legen. Es sollte durch Spenden der mecklenburgischen Bürger und durch viele gute Taten finanziert werden. Der Verkauf Tausender Spendenabzeichen der FDJ, 559 Einzelspenden und beachtliche Leistungen von Kollektiven und Spezialisten sind nachgewiesen.

Auftraggeber für den ersten Neubau eines Segelschulschiffes nach dem II. Weltkrieg in einem deutschen Staat war Mecklenburgs Landesregierung. Erst sieben Jahre später, im Dezember 1958, wurde das neue Segelschulschiff der damaligen Bundesmarine, die „Gorch Fock“, in Hamburg in Dienst gestellt.

Am 2. Februar 1951 unterbreitete Chefkonstrukteur Wilhelm Schröder den Generalplan für den Bau der Schonerbrigg. 25 Tage später erfolgte die Kiellegung. Es begann eine Zeit intensiver Arbeit. Neben vielen Gewerken der mit dem Bau beauftragten Warnow-Werft waren Takler der Schiffswerft Wismar beteiligt. Ausrüstungen und Einzelteile wurden durch Zulieferbetriebe

und Handwerker bereitgestellt. Für die beteiligten Arbeiter und Ingenieure war der Neubau dieses ersten Stahlschiffes in Niet- und Schweißkonstruktion eine Herausforderung. 156 Tage von der Kiellegung bis zur Jungfernfahrt galten unter den damaligen Produktionsbedingungen nur sechs Jahre nach dem Ende des II. Weltkriegs als beachtliche Leistung. Sie wurde im zweiten Jahr des Bestehens der DDR erbracht.

Taten dieser Art beruhen auf der Schöpferkraft mit der Technik vertrauter Menschen, und diese wiederum wird von ihrer Denk- und Verhaltensweise maßgeblich beeinflusst. Kein Geringerer als Friedrich Schiller hat uns die Erkenntnis hinterlassen, man müsse „eine Handlung nicht nur vollbringen, sondern auch wollen. An den Gedanken, an den Quellen der Gedanken liegt uns in der Bewertung einer Sache ebensoviel wie an den Folgen der Tat.“

Wer aber waren jene, die 1951 von der Schonerbrigg Besitz ergriffen? Der betagte erste Kapitän des Schiffes Ernst Weitendorf sah in der Übernahme dieser ehrenvollen Aufgabe eine Erfüllung seines ganzen Seemannslebens. Das galt auch für seinen Bootsmann Wilhelm Kaiser. Gemeinsam mit der neuen Generation von Nautikern, den ersten Absolventen der Seefahrtsschule der DDR Klaus Heiden, Herbert Jark und Rolf Schilling vermittelten sie uns Kursanten Wissen, Können und Verhaltensweisen, die uns ein Leben lang prägen sollten.

Wir hatten Hunger auf Erkenntnisse, um eine friedliche Zukunft zu gestalten. Die DDR gab uns die Möglichkeit für eine solide berufliche Ausbildung. Ehemalige Kursanten und Stamm-Matrosen des Segelschulschiffes haben sich später in vielen Tätigkeitsbereichen und Berufen bewährt. Von 1951 bis 1990 erhielten über 7000 junge DDR-Bürger auf der „Wilhelm Pieck“ eine seemännische Grundausbildung mit vielen Erlebnis- und Bewährungssituationen. Über 4000 wurden Offiziere und Maate der Volksmarine der DDR. Über 50 Kapitänspatentträger waren in der Handels-schiffahrt tätig. Auch Chefinspektoren und Seelotsen befanden sich unter den Absolventen der Schonerbrigg.

Die Indienststellung des Schiffes hat damals in den Wasserfahrsport-Gemeinschaften der FDJ und dann in den Seesportsektionen der GST große Begeisterung ausgelöst. An den Wasserfahrsport-Schulen und späteren Seesport-Schulen Rechlin, Altrupin, Lauenhain und Seeburg wurden die Kursanten für das Segelschulschiff „Wilhelm Pieck“ ausgewählt. Aus Kapazitätsgründen konnten nicht alle Bewerber berücksichtigt werden. Neben

den Seesportprüfungen A-B-C war der Erwerb des Hochseeleistungsabzeichens der „Wilhelm Pieck“ gefragt.

Die Strecke vom Kursanten zum Stamm-Matrosen und Bootsmann, vom nautischen Patenterwerb zum Steuermann und Kapitän galt damals als ein heiß begehrt Weg ins Leben. Darüber hinaus bot das Schiff von Beginn an ehren- und hauptamtlichen Funktionsträgern im Seesport die Möglichkeit, ihre theoretischen und praktischen seemännisch-nautischen Kenntnisse aufzufrischen, sich weiterzubilden und neue Kraft für ihre engagierte Tätigkeit an den maritimen Ausbildungszentren der Bezirke und Kreise der DDR zu schöpfen.

Es wehte schon ein kühler Seewind, als wir Teilnehmer eines Vorbereitungslehrgangs der FDJ für die erste Besatzung des Segelschiffes am 26. Mai 1951 auf dem Gelände der Warnow-Werft an dessen Stapellauf teilnahmen. In dunkelblauem Rollkragenpullover und Khakihose standen wir mit Flaggen Spalier, um Präsident Wilhelm Pieck mit einem traditionellen Winkspruch zu begrüßen. Unter den Klängen der DDR-Nationalhymne wurde das Schiff seinem Element übergeben. Wilhelm Pieck rief uns zu: „Übt Euch im Kutter-Pullen, im Kutter-Segeln und in der Handhabung seemännischer Geräte. Gedenkt der revolutionären Matrosen Reichpietsch und Köbis, pflegt die fortschrittlichen seemännischen Traditionen!“

Am 2. August 1951 stand ich dann an Deck in der Reihe der ersten Schülerbesatzung der „Wilhelm Pieck“, in neuer Matrosenuniform zur Indienststellung des Schiffes und zur Jungfernfahrt.

Die erste Eintragung in das Gästebuch hatte der Mann vorgenommen, dessen Namen die Schonerbrigg trug: „Dem Schiff der Jugend, dem Kapitän und seiner Besatzung alle Zeit gute Fahrt im Dienste unserer Deutschen Demokratischen Republik.“

Wenige Monate danach, am 25. Januar 1952, gehörte ich zur Delegation der Besatzung, die Wilhelm Pieck in seinem Berliner Amtssitz besuchte. In Erinnerung sind mir besonders der Optimismus und die große Sachlichkeit, mit welcher der Präsident über die neuen Anforderungen und Ansprüche der Seefahrt und die maritime Ausbildung der Jugend sprach. Er machte uns bewußt, daß hohes Wissen und Können, Disziplin und Begeisterung nun eine völlig neue Bedeutung erhalten hätten. Die DDR müsse sich als Seeanrainer-Staat exportorientiert entwickeln, Rohstoffe einführen und Schätze des Meeres heben, weshalb die Handelsschiffahrt und die Fischerei großes Gewicht besäßen. Außerdem seien maritime Sicherheitsinteressen der DDR wahrzunehmen. Diese Gedanken haben mein Verhalten in späteren Lebensabschnitten bestimmt.

Im März 1952 – ich war gerade 20 – meldete ich mich bei Kapitän Weitendorf, um im Auftrag des Zentralrats der FDJ eine Vertretung als Politoffizier des Schiffes zu übernehmen. Der „Alte“ staunte nicht schlecht, wie schnell sich damals die



Kapitän Ernst Weitendorf

Entwicklung eines seiner Kursanten, der noch vor kurzem an Bord gewesen war, vollzogen hatte. Vier Monate segelte ich in dieser Funktion unter Kapitän Weitendorf um Bornholm, Gotland und zu einem ersten Besuch der „Wilhelm Pieck“ in Wismar. Beim Kommando „Klar zum Segel-Manöver ...“ beobachtete ich unsere Kursanten. Starke Willenseigenschaften wurden gefordert. Schnell und sicher mußten die Befehle ausgeführt sein. Unter großem körperlichem Einsatz wurden die



Wenn das Schifferklavier erklingt ...

Segel gesetzt. Einige bissen die Zähne zusammen. Jeder empfand sich als Teil eines Kollektivs. Beim Festmachen der Segel in den Rahen wuchs jene Gemeinschaft, die dann in der Abendsonne auf der Back saß und zu Akkordeonklängen sang. Meine Aufgabe war es, für den Kapitän Reden auszuarbeiten und für gute Stimmung zu sorgen.

Nach Übergabe des Schiffes von der FDJ an die neu gegründete GST im August 1952 nahm ich – inzwischen Sektorleiter für Schulen und Schulschiffe des GST-

Zentralvorstandes – einen Monat darauf an der ersten Auslandsfahrt der „Wilhelm Pieck“ nach Polen teil. Diese Reise war nicht nur ein wichtiges Ereignis in den neuen Beziehungen guter Nachbarschaft beider Länder, sondern auch Ausdruck der sich abzeichnenden gemeinsamen maritimen Interessen.

Dann vergingen fünf Jahre, in denen ich als Leiter der zentralen Seesportschule der GST Rechlin und anschließend als Leiter des zentralen Marineklubs Rostock-Gehlsdorf tätig war. Nun ging ich wieder an Bord der „Wilhelm Pieck“, dieses Mal unter Kapitän Artur Friedrich. Das Schiff unternahm eine große Schwarzmeerreise.

Am 29. Mai 1957 passierten wir Portugals Cabo S. Vicente. Meine Stationen beim Setzen der Segel waren die Fock und die Mars. Mein nautisches Praktikum einschließlich astronomischer und meteorologischer Beobachtungen absolvierte ich als Wachoffiziersassistent. Wir fuhren in 99 Tagen über sieben Meere.

Ich habe auf dem Segelschiff im Laufe der Jahre Rost geklopft, Reinschiff und Backschaft gemacht, meine zugewiesenen Rollen an Deck, bei der Schiffssicherung, in der Takelage, als Rudergänger und in der Schiffsführung ausgeübt, heiße Sonne, Sturm und Gewitter erlebt, Lieder gesungen sowie Disziplin und Kameradschaft gelernt.

Von 1958 bis 1972 war ich als Leiter der Seesportschule – später Marineschule – Greifswald-Wieck, zu deren Bestand die „Wilhelm Pieck“ gehörte, verantwortlich für den Einsatz, die Ausbildungsplanung und die personelle Besetzung des Schiffes. Ich bemühte mich nach bestem Wissen und Gewissen um ein gutes Verhältnis zu den Kapitänen und Besatzungen, sorgte auch für deren fachliche und pädagogische Weiterbildung. Das „Schiff der Jugend“ hatte für mich und für jene, die es führten und damit in See stachen, auf all seinen Reisen Symbolkraft für eine solide maritime Ausbildung.

Die Ostseeländer-Reisen nach Schweden, Dänemark, Finnland, Polen, der RSFSR und den baltischen Sowjetrepubliken sollten dem Gedanken des Friedens und der Völkerverständigung im Ostseeraum dienen. Beim Besuch von Marineschulen und Marineclubs, von Partnerorganisationen der GST in Leningrad, Riga, Gdynia, Gdańsk, Szczecin und Kołbrzeg wurden freundschaftliche Kontakte gepflegt und einschlägige Erfahrungen ausgetauscht. Die erste Teilnahme der „Wilhelm Pieck“ am Internationalen Segelschiffstreffen „Operation Sail 72“ in Kopenhagen und Gdynia war gleichsam der Start in die bis heute gewachsene Familie der großen Windjammer.

1971 schenkte mir Kapitän Ernst Weitendorf, der Nestor der deutschen Segelschiffahrt, sein autobiographisches Werk „Aus dem Logbuch meines Lebens“. Hinein schrieb er die Widmung: „Schiffe sinken, doch der Stern meines ehemaligen Schülers Helmut Sieger möge niemals untergehen.“

Dr. paed. Helmut Sieger, Strausberg

Haltet den Dieb!

Wie Somalias Fischer zu „Piraten“ wurden

Piraten! Wie gut klingt dieses Wort und welche Erinnerungen an unsere Kindheit birgt es in sich. Inzwischen sind es allerdings erbarmungslose Wesen ohne alle Skrupel, schlau und sogar mit Repetiergewehren ausgerüstet.

Wir in Spanien können es gar nicht mehr abwarten, sie zu sehen, wenn sie uns in Handschellen einen Besuch abstatten, also hierzulande vor Gericht gestellt werden. Sollen sie uns doch die tatsächlichen Seeräuber im Städtebau und in der Finanzspekulation sowie die Freibeuter in den politischen Parteien vom Hals schaffen!

Im Unterschied zu den Kleinstpiraten befinden sich die ganz großen natürlich weiterhin auf freiem Fuß, obwohl sie völlig ungeniert immer wieder im Fernsehen auftreten und somit jedermann bekannt sind. Es scheint nicht so, daß die demgegenüber absolut unbekannteren Armutspiraten den wackeren Richtern unseres Staates entkommen. Sie haben alles gegen sich: Sie sind schwarz, finanziell pleite und obendrein noch Muslime, die es wagen, Spanier anzugreifen.

Wenn man recht überlegt, dann sind die am Horn von Afrika Aufgebrachten vielleicht gar nicht so bekümmert, wie es den Anschein haben könnte. Sie erhalten jetzt im spanischen Knast dreimal täglich eine Mahlzeit und bekommen möglicherweise zum ersten Mal in ihrem Leben einen Arzt zu sehen. Überdies sind sie vor den immer mal wieder auf ihr Land abgefeuerten US-Raketen ebenso sicher wie vor den Schüssen der Äthiopier und einiger ihrer vom Imperialismus ausgehaltenen Landsleute. Ob es jenen, welche sich mit der Entsendung von Kriegsschiffen und Flugzeugen vor die Küsten Somalias ihr Geld verdienen, paßt oder nicht: Es trifft nicht zu, daß Spanien durch in unseren Gewässern operierende somalische Piraten bedroht wird, die allein auf Reibach aus sind, sondern das Gegenteil ist natürlich der Fall.

Vielleicht könnten die spanischen Fischer den Somaliern verzeihen, daß sie nicht zwischen jenen zu unterscheiden wissen, welche ohne vorherige Ankündigung oder entsprechende Erlaubnis in ihre Meere eindringen – ob sie nun aus dem baskischen Hafentätchen Bermeo kommen, ob sie in militärischer Mission auftauchende „Seeleute“ aus den USA oder Zivilbeschäftigte einer italienischen Firma zur Versenkung nuklearer Abfälle vor ihren Küsten sind.

zählt. Seuchen, Unterernährung und das Fehlen von Trinkwasser gehören zu den Gründen dafür. Nur 37 % der Bevölkerung Somalias haben Zugang zu elementarer Hygiene.

Vielleicht könnten die Somalier den spanischen Fischern verzeihen, daß sie nicht den Unterschied zwischen ungesetzlichem Fischen vor ihren Küsten und denen Norwegens kennen, folglich also auch nicht wissen, daß jedes Land ihm entsprechende Formen gefunden hat, das Seinige zu verteidigen.

Am 20. November 2005 brachte die norwegische Marine ein aus der spanischen Provinz Galicien stammendes Schiff wegen illegalen Fischens in küstennahen Gewässern auf. „Während der Inspektion entdeckten wir, daß das mit Schleppnetz fischende spanische Schiff große Mengen blauen Heilbutts illegal gefangen und an Bord versteckt hatte. Außerdem stellten wir fest, daß die Besatzung Fisch über Bord warf“, erklärte Kommandant-Kapitän Steve Olsen, Chef des nördlichen norwegischen Küstenschutzes. In



Vergiß uns nicht, Mr. Obama!

Karikatur: Ben Heine („Tlaxcala“)

Dem UN-Entwicklungsprogramm ist zu entnehmen, daß die somalischen Fischer in einem der ärmsten Länder der Welt ihr Dasein fristen müssen. Dessen Bewohner haben nur eine Lebenserwartung von etwa 48 Jahren. Es handelt sich um ein Land mit mehr als 60 % Analphabeten, ohne obligatorischen Schulunterricht, wo 36 % der Kinder unter fünf Jahren nicht das ihrem Alter entsprechende Gewicht haben; ein Land, das eine halbe Million Flüchtlinge und eine Million innerhalb der eigenen Grenzen Vertriebene aufweist, wo eklatanter Mangel an allem herrscht, besonders aber an Menschenrechten. Der Internet-Seite von UNICEF ist zu entnehmen, daß sich die Chancen eines somalischen Kindes, das Erwachsenenalter zu erreichen, unter den weltweit geringsten befinden. Hinzu kommt, daß die Müttersterblichkeitsrate während der Schwangerschaft und bei der Geburt zu den höchsten auf der Erde

der Digital-Tageszeitung „Aftenposten“ ging Olsen so weit, die Besatzung des mit Schleppnetz fischenden Schiffes als „Piraten“ zu bezeichnen.

Vielleicht könnte man den Norwegern ihr lästiges Vorgehen verzeihen, denn am Tag nach dem ersten Zwischenfall mit einem spanischen Schiff brachte ihre Marine auch noch den zweiten galizischen Fischdampfer auf.

„Die mit Schleppnetz operierende ‚Garoya Segundo‘ wird verdächtigt, blauen Heilbutt gefischt zu haben“, teilte die norwegische Marine mit. Das Kommuniké enthält die Feststellung, der Kapitän sei angeklagt worden, dem Direktorium des Fischfangs – einem verantwortlichen Organ in Bergen – unrichtige Angaben gemacht und im Logbuch die Fangmenge manipuliert zu haben.

Vielleicht könnte man den spanischen Medien verzeihen, daß sie es unterließen, ausgerechnet in diesen Tagen das Drama bis jetzt aufgebracht eigener

Schiffe zu kolportieren, das sich auf den sieben Meeren abspielt und in dessen Verlauf Patrouillen auch aus Marokko, Irland, Kanada, Südafrika, Großbritannien und von anderswo unsere Fischdampfer mit Beschlag belegt haben.

In Somalia gibt es seit Anfang der 90er Jahre keine Regierung mehr, die diesen Namen verdient. Zufällig handelt es sich um jenen Zeitabschnitt, in dem der damalige Besitzer der Meere, des Landes und des Weltraums, der größte Pirat aller Zeiten USA-Präsident George W. Bush, eine militärische Intervention in Somalia anordnete, die ihm endgültig das Genick brach.

Der seinerzeitige Staatschef Somalias, Siad Barre, stand in den 70er Jahren zunächst der Sowjetunion nahe, was für die USA aber kein Hindernis war, ihn ein Jahrzehnt später an Land zu ziehen. Als sich das Weiße Haus dann in den 90er Jahren für ein Paktieren mit den somalischen Warlords entschied, um die Islamisten zu bekämpfen, hatte Barre auch damit kein Problem. Man könnte dem Westen verzeihen, sich einzig an den Tod jener 19 US-Marines zu erinnern, die an der seinerzeitigen Militäroperation von Mogadischu teilnahmen – Hollywood machte einen Film daraus –, aber die Somalier vergaßen nicht, daß dabei Tausende ihrer Landsleute von Bushs Soldaten umgebracht wurden.

Trotz seiner blutigen Diktatur durfte Siad Barre jahrelang auf Entwicklungshilfe aus den USA rechnen, was hauptsächlich Waffenlieferungen bedeutete, damit sich die so Versorgten untereinander umbringen konnten. Zur politischen Rechtfertigung der vielen Opfer, welche die „Hilfsaktion“ forderte, wurden altbekannte Standardvokabeln ins Spiel gebracht: Bedrohung durch den Kommunismus, islamistischer Extremismus, Stammeskämpfe und Drogenhandel. Dieser typischen Art von US-„Entwicklungshilfe“ folgte die Überschwemmung des somalischen Nahrungsgütermarktes mit subventioniertem Getreide aus den Vereinigten Staaten und andere Eingriffe, die der Jagd nach Öl und geopolitischen Interessen geschuldet waren. Das Ergebnis ist eine physisch und moralisch

zerstörte Nation, in der allein der Kampf ums nackte Überleben geführt wird, den logischerweise der jeweils Stärkste gewinnt. – Auch die somalischen

fischenden Spaniern und den in Spanien diesen Fisch Verzehrenden könnte ebenfalls verziehen werden, weil sie eigentlich nur in Frieden arbeiten oder

Meere entkamen nicht dem ausländischen Zugriff. Wie Johann Hari Anfang 2009 in seinem von der Zeitung „The Independent“ veröffentlichten Artikel „Sie werden über die Piraten belogen“, bewies, nutzten mehrere westliche Länder das Fehlen einer intakten Staatsmacht in Somalia aus, um ihren gesamten nuklearen Müll in dessen Ozeane zu versenken. Die fatalen Konsequenzen für die Bevölkerung sind denen der Kriegsschäden und Verluste durchaus vergleichbar.

Um das Maß vollzumachen: Somalische Fischer beobachteten von der Küste aus enorme Schiffsfabriken unter fremden Flaggen, die tonnenweise gefangenes Seegetier wegschleppten, ohne den Einheimischen zu gestatten, dem Meer mit ihren simplen Schuppen auch nur einige Kilo zu entreißen.

Vielleicht könnte man den Somaliern vergeben, wenn sie sich dagegen zur Wehr setzen, weil sie nicht wollen, daß die eigenen Kinder vor ihren Augen aus Mangel an elementaren Nahrungsgütern sterben, während andere fette Beute für die ihren machen.

Den in somalischen und benachbarten Gewässern fischenden Spaniern und den in Spanien diesen Fisch Verzehrenden könnte ebenfalls verziehen werden, weil sie eigentlich nur in Frieden arbeiten oder dringend benötigte Proteine essen wollen. Es könnte ihnen sogar nachgesehen werden, daß sie Politikern die Stimme geben, die ihnen um jeden Preis, auch den des Lebens anderer Völker, Arbeit und Essen versprechen.

Überdies könnte man solchen Führern Spaniens die Allianz mit ihren Nachbarn verzeihen, die von Kampfflugzeugen unterstützte Kriegsschiffe entsenden, um den verelendeten Somaliern das Existenzminimum streitig zu machen, ohne die Inanspruchnahme der Fischereirechte zu bezahlen. Was aber keineswegs zu entschuldigen ist, dürfte die Tatsache sein, daß man sehenden Auges auf unerbittliche Weise die Somalier zermürbt, beschuldigt und verfolgt, obwohl sie sich doch nur gegen die wahren Piraten verteidigen.

Agustín Velloso

Übersetzung: Isolda Bohler †



Karikatur: Paolo Lombardi



Karikatur: George Riemann