



POLITIK / KOMMENTAR

Luftverkehr - der blinde Fleck ...

(SB) - Der tägliche Radius eines jeden erweitert sich auf Kosten der Möglichkeit, den eigenen Weg zu gehen. Um den Preis einer universalen Versklavung werden extreme Privilegien geschaffen. Eine Elite legt in einem Leben voller Luxusreisen unbegrenzte Entfernungen zurück, während die Mehrheit den größeren Teil ihres Daseins mit dem ungewollten Umfahren von Flug- und Parkplätzen verbringt. Die wenigen besteigen ihren Zauberteppich, um zwischen entfernten Orten hin und her zu fliegen, die sie durch ihre flüchtige Gegenwart begehrt und verführerisch machen, während die vielen gezwungen sind, weiter und schneller zu fahren und mehr ... (S. 3)

SPORT / BOXEN

Halbweltergewicht - dem Munde nach ein Superstar ...

Adrien Broner auf dem absteigenden Ast

(SB) - Das World Boxing Council (WBC) hat auf seiner 56. Jahrestagung eine Reihe von Entscheidungen getroffen, die man nicht gerade unter Geistesblitzen verbuchen kann. Darunter fällt auch die Anordnung eines Ausscheidungskampfs im Halbweltergewicht zwischen Adrien Broner und Jorge Linares ... (S. 6)

Ältester Revolutionär Vietnams im Alter von 101 Jahren verstorben

Nachruf würdigt das Wirken des ehemaligen Generalsekretärs Do Muoi für die Einheit der Partei und den Sozialismus

von Gerhard Feldbauer, 5. Oktober 2018

(Gerhard Feldbauer) - Do Muoi, ehemaliger Generalsekretär der Kommunistischen Partei Vietnams und Ministerpräsident, ist am 1. Oktober im zentralen Militärkrankenhaus von Hanoi im Alter von 101 Jahren verstorben, meldete die Nachrichtenagentur Vietnam News Agency (VNA) am Dienstag. In einem Nachruf, den die Parteizeitung Nhan Dan und die Medien des Landes wiedergeben, wird der Verstorbene, der auch weltweit einer der ältesten noch lebenden früheren Staats- und Regierungschefs war, als ein "außerordentlicher, vorbildlicher Kommunist" gewürdigt. In seinem revolutionären Werdegang habe er, "ganz gleich in welchen Funktionen, die ihm von der Partei anvertrauten Aufgaben als dem vietnamesischen Volk und seinem Land ergebener Kommunist ehrenvoll erfüllt", zitiert VNA.

In der Tat ist das Leben des jetzt verstorbenen ältesten Revolutionärs Vietnams untrennbar mit dem revolutionären nationalen Befreiungskampf des Volkes

verbunden. 1917 im Jahr der Oktoberrevolution im kolonial unterjochten Vietnam als Sohn eines Bauern geboren, stieß er mit 19 Jahren zur vietnamesischen Befreiungsbewegung und wurde 1939 Mitglied der "Dang Công san Đông Duong", der Kommunistischen Partei Indochinas, wie sich die mehrheitlich aus vietnamesischen Kommunisten bestehende, für die Unabhängigkeit der Völker ganz Indochinas vom französischen Kolonialjoch kämpfende Partei zu dieser Zeit nannte. 1941, im Jahr der Gründung der Viet Nam Doc Lap Dong Minh Hoi, der Liga für die Unabhängigkeit Vietnams, durch Ho Chi Minh, fiel er den Schergen der französischen Kolonialmacht in die Hände und wurde zu zehn Jahren Kerker verurteilt.

Im März 1945 gelang ihm die Flucht aus dem Gefängnis Hoa Lo von Hanoi. Während der August-Revolution von 1945 leitete er den bewaffneten Aufstand zur Einnahme von Duc Hoa Dong, einer Kreisstadt bei Sai

gon, der heutigen Ho-Chi-Minh-Stadt. Während des Widerstandes gegen das 1946/47 von Frankreich über die 1945 nach dem Sieg der August-Revolution gegründete Demokratische Republik Vietnam wieder errichtete und bis zum Sieg bei Dien Bien Phu 1954 existierende Kolonialregime war er in leitenden politischen und militärischen Funktionen, darunter als Mitglied der Nationalversammlung der DRV in Provinzen und Militärzonen tätig.



Nach dem Sieg in der Schlacht um Dien Bien Phu weht die Fahne Vietnams über dem Befehlsbunker der französischen Armee
Foto: By Vietnam People's Army, first published in 1954. (Vietnam People's Army museum) [Public domain], via Wikimedia Commons

1988 zum Ministerpräsidenten berufen sicherte er den zwei Jahre vorher eingeleiteten Prozess der Gestaltung einer sozialistischen Marktwirtschaft, die einen kapitalistischen Sektor zuließ

und einbezog. 1991 wurde er zum Generalsekretär der KPV berufen. Es war die Zeit, in der nach dem Zusammenbruch des Ostblocks die Beziehungen zu den ehemals sozialistischen Ländern und dem RGW wegbrachen. In dieser Funktion organisierte Do Muoi die Umstellung auf diese neuen Bedingungen und sicherte die Verteidigung des sozialistischen Weges gegen die Versuche opportunistischer Kräfte, die KPV, wie die "kommunistischen und Arbeiterpar-

teien" Osteuropas, auf den Pfad der Sozialdemokratie und damit einer kapitalistischen Restauration zu zwingen. Er baute das Erneuerungssystem der Wirtschaft aus und leitete die notwendige Zusammenarbeit mit den kapitalistischen Industriestaaten und internationalen kapitalistischen Wirtschaftsorganisationen wie dem IWF ein.

Er hat, heißt es im Nachruf, "die gesamte Partei mit dem Zentralkomitee, dem Politbüro und dem Sekretariat mit dem Volk und

der Armee zur Fortsetzung der Erneuerung und zur Verteidigung der von der Partei verfolgten Linie vereinigt".

Als Generalsekretär sicherte er die führende Rolle der KPV in diesem Prozess und entschied die Machtfrage zugunsten des Volkes. Deshalb wird er in den Nachrichten bürgerlichen Medien wie der Neuen Zürcher Zeitung oder der Londoner Financial Times zu den konservativen Kräften innerhalb der Führungsschicht gezählt. "Vaterland und Volk Vietnams werden Do Muoi", heißt es dagegen im Nachruf, dafür "als einen beispielhaften Kommunisten und eng mit dem Volk verbundenen und ergebenden Revolutionär ein ehrendes Andenken bewahren".

Wie Nhan Dan meldete, wurde auf einer Tagung des Zentralkomitees der KPV Generalsekretär Nguyen Phu Trong der Nationalversammlung als Kandidat für die Wahl des Präsidenten der Republik vorgeschlagen. Trong gilt als Hüter der führenden Rolle der Partei. Wenn er gleichzeitig Generalsekretär bleibt, würden erstmals seit langer Zeit wieder die Funktionen des Partei- und Staatschefs in einer Hand vereinigt.

*

Quelle:

© 2018 by Gerhard Feldbauer
Mit freundlicher Genehmigung des Autors

<http://www.schattenblick.de/infopool/geist/history/ggmm0191.html>

Luftverkehr - der blinde Fleck ...

Der tägliche Radius eines jeden erweitert sich auf Kosten der Möglichkeit, den eigenen Weg zu gehen. Um den Preis einer universalen Versklavung werden extreme Privilegien geschaffen. Eine Elite legt in einem Leben voller Luxusreisen unbegrenzte Entfernungen zurück, während die Mehrheit den größeren Teil ihres Daseins mit dem ungewollten Umfahren von Flug- und Parkplätzen verbringt. Die wenigen besteigen ihren Zauberteppich, um zwischen entfernten Orten hin und her zu fliegen, die sie durch ihre flüchtige Gegenwart begehrt und verführerisch machen, während die vielen gezwungen sind, weiter und schneller zu fahren und mehr Zeit mit der Vorbereitung für und der Erholung von ihrem Arbeitsweg verbringen.

Ivan Illich - Energie und Gerechtigkeit [1]

(SB) 6. Oktober 2018 - Läßt man die Berichterstattung dieses Sommers über die zivile Luftfahrt Revue passieren, dann ging es fast ausschließlich um die Probleme Flugreisender, ohne Wartezeiten und andere Unannehmlichkeiten ihre Urlaubsziele zu erreichen. Um etwas über die immensen sozialökologischen Belastungen zu erfahren, die vom Flugverkehr ausgehen, muß schon ganz gezielt das Internet konsultiert werden. Trotz - oder gerade wegen - der stetig ansteigenden Belastungen der Atmosphäre, die vom weltweiten Flugverkehr ausgehen, und damit des Klimas genießt gerade diese Mobilitätsform in jeder Hinsicht Protektion. Der Verdacht liegt nahe, daß der elitäre Charakter dieser Form des Reisens - bestenfalls zehn Prozent der Weltbevölkerung haben jemals eine Flugreise unternommen - die daran teilhabenden JournalistInnen und PolitikerInnen kaum motiviert, das Thema in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit zu rücken und ernstzunehmende Schritte zur Regulation und Beschränkung dieser Verkehrsform zu fordern.

Wachsende Beschleunigung, abnehmender Wirkungsgrad

In einem fundamentalen Sinne besteht die soziale Problematik des Fliegens in der anwachsenden Geschwindigkeit des Reisens und einem daraus resultierenden Zeitgewinn, der an anderer Stelle erhebliche Verluste erzeugt. Während die hohe Ressourceneffizienz eines Fahrrads auf den ersten Blick einleuchtet, verlagert sich der im Verhältnis zur zurückgelegten Strecke überproportional anwachsende Aufwand beim Automobil und beim Flugzeug immer mehr in die externalisierten Kosten der Naturzerstörung, die globale Peripherie der Rohstoffextraktion, die industrielle Herstellung der Verkehrsmittel und den Bau und Erhalt der gebauten Infrastruktur aus Straßen, Park- und Flugplätzen. Beim fossil betriebenen PKW nimmt der Treibstoffbedarf mit anwachsender Geschwindigkeit stark zu, beim Personentransport im Flugzeug multipliziert sich der Verbrauch von fossiler Energie pro Personenkilometer wie das Ausmaß der Schädigung der Atmosphäre

durch die dabei emittierten Treibhausgase um ein Mehrfaches. Während sich dieses Verhältnis beim Schienenverkehr wieder nivelliert, wird der Zusammenhang von intensiver Zerstörung durch den Flugbetrieb und Zeitgewinn für seine Passagiere bei der geplanten Wiederaufnahme des Betriebes von Verkehrsflugzeugen im Überschallbereich [2] besonders deutlich.

Den ehrgeizigen Wachstumsprognosen der internationalen Luftfahrtindustrie gemäß befinden sich zur Zeit weltweit 1200 neue Flughäfen oder Erweiterungen bestehender Anlagen im Bau oder sind geplant. Die damit einhergehenden Konflikte betreffen in vielen Fällen die Vertreibung von Menschen, die auf den dazu erforderlichen Flächen leben, und die Belastung der umliegenden Wohnbezirke durch den Fluglärm. Von vielen Industriebetrieben und Agrarfabriken, die Atemluft und Trinkwasser kontaminieren, sind unterprivilegierte Minderheiten besonders stark betroffen. Wenn Flughäfen in Stadtteilen errichtet werden, wo die

Wohnlage billig ist und die dort lebenden Menschen nicht zu den Kunden der Reiseunternehmen gehören, die sie in Anspruch nehmen, kann durchaus von umweltbedingtem Rassismus gesprochen werden. Der britische Zweig von Black Lives Matter legte 2016 mit seinen Protesten auf dem London City Airport [3] den Finger in die Wunde einer Verkehrsform, deren Passagiere sich wortwörtlich über die Köpfe ihrer Mitmenschen erheben und nach Belieben in alle Welt reisen, während der freien Bewegung der Menschen am Boden durch immer höhere Grenzzäune und brutale Formen der Flüchtlingsabwehr Einhalt geboten wird.

Großflughäfen sind häufig nationale Prestigeprojekte, die aufstrebende Metropolregionen in den Rang von Global Cities erheben und Regierungen zu mehr Ansehen verhelfen sollen. Jüngstes Beispiel für die negativen Folgen derartiger verkehrs- und industriepolitischer Investitionsprojekte sind die Arbeitskämpfe, die beim Bau des Istanbul Grand Airport aufgrund der ausbeuterischen Arbeitsbedingungen und der bis Februar rund 400 tödlich endenden Arbeitsunfälle entbrannt sind. Sie wurden vom türkischen Despoten Präsident Erdogan, der sich persönlich mit diesem Mammutbau schmücken will, mit massiver Repression beantwortet. Das Baukonsortium unterhält enge Verbindungen zur türkischen Regierung, und die Deutsche Post AG ist als Großinvestor mit an Bord [4].

Bis heute muß die Flugverkehrsbranche keine Steuern für das Flugbenzin Kerosin zahlen. Die Tickets für internationale Flüge sind von der Mehrwertsteuer aus-

genommen, staatliche Mittel beim Bau von Flughäfen und der dazugehörigen Verkehrsinfrastruktur fließen reichlich, und die wichtigste Fluggesellschaft Deutschlands, die Lufthansa, hätte ohne jahrzehntelange staatliche Anschubhilfe nicht zugunsten kapitalstarker Anleger privatisiert werden können. Laut Umweltbundesamt kommt die Luftverkehrsbranche in den Genuß von 11,8 Milliarden Euro direkter und indirekter Subventionen im Jahr. EU-weit werden die luftfahrtbedingten Steuerverluste auf 30 bis 40 Milliarden Euro geschätzt.

Die politische Begünstigung der Luftfahrtindustrie ist ein Wesensmerkmal kapitalistischer Gesellschaften, die ihre Konkurrenzfähigkeit am Weltmarkt über die staatliche Förderung besonders innovativer Industrien zu sichern versuchen. Hinzu kommt die Bedeutung des Luftkrieges als militärische Seite ökonomischer Expansion. Die meisten Flugzeugbauer sind im zivilen und militärischen Bereich aktiv und besitzen den Status besonders sicherheitsrelevanter Schlüsselindustrien. Es ist kein Zufall, daß dem Schutz gegen terroristische Anschläge im zivilen Luftverkehr weit mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird als etwa im Reiseverkehr mit Zügen oder Automobilen.

Brandspuren im Himmel

Die weder im Klimaabkommen von Kyoto noch von Paris in die Pflicht genommene Luftfahrtindustrie wird globaladministrativ durch die UN-Organisation International Civil Aviation Organization (ICAO) vertreten. Die im Oktober 2016 beschlossene Klima-

strategie Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) basiert wesentlich auf der Kompensation der beim Flugverkehr freigesetzten klimaschädlichen Treibhausgase durch Emissionszertifikate oder den Einsatz von Agrartreibstoffen anstelle des fossilen Kerosins. In beiden Fällen handelt es sich um Formen bloßer Verlagerung der beim Flugbetrieb entstehenden Schäden in andere Bereiche.

Fiktive Einsparpotentiale werden in geldwerte Verschmutzungsrechte umgewandelt, um die Brennwirkung des Luftsauerstoffes weiterhin in Anspruch nehmen zu können. Ob irgendwo anders ein Wald als Schutzgebiet ausgewiesen oder ein Wasserkraftwerk gebaut wird, was insbesondere für indigene Bevölkerungen katastrophale Auswirkungen haben kann, ändert nichts an den zerstörerischen Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Atmosphäre des Planeten. Ob das eine mit dem anderen langfristig gegengerechnet werden kann, ob CO₂-Äquivalente überhaupt miteinander vergleichbar sind, wie objektiv verifizierbar die dem Emissionshandel zugrundegelegten Projektionen sind, das alles sind Fragen, die vielleicht KlimaaktivistInnen beschäftigen, aber nicht die Luftfahrtindustrie. Das einzig sinnvolle Ziel einer objektiven Reduktion klimaschädlicher Praktiken wird absichtsvoll umgangen, um mit dem abstrakten Wechselspiel der CO₂-Äquivalente Nebelwände zu errichten, hinter denen die ehrgeizigen Pläne der Luftfahrtindustrie vorangetrieben werden können.

Der Einsatz von Biomasse als Energieträger ist nicht nur abzuleh-

nen, weil die Einspareffekte an CO₂ bei sogenannter Bioenergie geringer sind als bei anderen Formen erneuerbarer Energie. Die dazu erforderlichen Maschinen, Düngemittel und Ackergifte sind in einem Maße von fossilen Ressourcen abhängig, daß ein aus Feldfrüchten erzeugter Treibstoff sogar klimaschädlicher sein kann als sein fossiles Äquivalent. Vor allem geht der dafür erforderliche Flächenverbrauch zu Lasten von Millionen Menschen, deren Hunger durch die Verknappung für den Anbau von Nahrungsmitteln verfügbaren Bodens noch größer wird.

Die von der ICAO geplante Entwicklung neuer Technologien bei der Bauweise der Flugzeuge und ihrer Antriebssysteme steht in Anbetracht der notwendigen Entwicklungszeit und des 25 Jahre umfassenden Zyklus, in dem die Flugzeugflotten der Luftverkehrskonzerne ausgetauscht werden, in krassem Mißverhältnis zu dem sich weiter beschleunigenden Klimawandel. Vor 2050 bis 2060 sind keine nennenswerten Neuerungen zu erwarten, die die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs auch nur annähernd kompensierten. Derartigen Projektionen stehen Wachstumsprognosen der internationalen Luftfahrtindustrie gegenüber, bei denen von einer Verdopplung des weltweiten Passagieraufkommens bis 2035 oder gar einem Zuwachs des Flugaufkommens um 500 Prozent bis zum Jahre 2050 ausgegangen wird.

Stay Grounded ... der Luftfahrtindustrie bläst der Wind ins Gesicht

Völlig ungerührt vom Widerspruch zwischen Klimapolitik und Flugverkehr erklärte Bundes-

verkehrsminister Andreas Scheuer am 5. Oktober auf dem Luftfahrtgipfel in Hamburg vor einem vorwiegend aus Managern der Luftfahrtindustrie und Flughafenbetreibern bestehenden Publikum: "Wir können Luftverkehr, und das wollen wir unter Beweis stellen" [5]. Es ging ausschließlich darum, wie das "Flugchaos", also das anwachsende Passagieraufkommen, organisatorisch und logistisch in den Griff zu bekommen sei.

Zwei Tage zuvor waren auf dem European Aviation Summit in Wien EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc, hochrangige PolitikerInnen der EU-Mitgliedstaaten und Vorstandsvorsitzende von Airlines und Flughäfen zusammengekommen, um über die EU Aviation Strategy zu beraten. Auch bei diesem Plan der EU-Kommission stehen Wachstumsperspektiven, Handelsfragen und Probleme bei der Organisation und Sicherheit des Flugverkehrs im Mittelpunkt. Während die weitere Einebnung regulatorischer Hindernisse großgeschrieben wird, fristet der Klimaschutz ein Mauerblümchenda-sein. Das offizielle Vorhaben, ein angeblich kohlenstoffneutrales Wachstum bis 2020 und eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 50 Prozent bis 2050 auf das Niveau von 2005 im Rahmen des CORSIA-Planes zu verwirklichen, ist aufgrund von Kompensationsmechanismen, die Destruktivpotentiale durch marktbasierende Mechanismen lediglich verlagern, aber nicht beseitigen, Augenwischerei und auch sonst so glaubwürdig, wie es etwa die Klimaschutzziele der deutschen Bundesregierung sind.

Es ist den AktivistInnen des neu-

Netzwerkes Stay Grounded zu verdanken, daß die sozialökologischen Probleme des Luftverkehrs auf dem Wiener Gipfel überhaupt zur Sprache kamen und kritisch gewürdigt wurden [6]. Stay Grounded hat am 1. Oktober eine zweiwöchige Phase mit Protestaktionen begonnen und zugleich ein Positionspapier veröffentlicht, in dem die Gründe und Perspektiven der Kampagne gegen die klimaschädlichen und sozialfeindlichen Auswirkungen dieser Verkehrsform dargelegt werden [7]. Da das Positionspapier von zahlreichen umweltpolitischen Organisationen und Initiativen unterstützt wird, könnte die Zeit demnächst vorüber sein, in der die internationale Luftfahrtindustrie ihre Geschäfte ungestört im Schatten anderer sozialökologischer Kämpfe vollziehen konnte. Wie das Beispiel der Antikohlebewegung in Deutschland gezeigt hat, ist die Zeit für soziale Bewegungen überreif, die um eine lebenswerte Zukunft kämpfen - nicht nur für sich und ihre Familien, sondern alle Lebewesen.

Anmerkungen:

[1] Ivan Illich: Fortschrittsmythen. Reinbek bei Hamburg, 1978, S. 84

[2] RAUB/1141: Flugverkehr - soziale Last und Klimafracht ... (SB) <http://www.schattenblick.de/info-pool/politik/kommen/raub1141.html>

[3] RAUB/1091: Black Lives Matter ... nicht im internationalen Flugverkehr (SB) <http://www.schattenblick.de/info-pool/politik/kommen/raub1091.html>

[4] <https://www.jungewelt.de/artikel/340951.repression-gegen-arbeiter-in-tuerkei-erdogans-arbeitslager.html>

[5] <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/luftfahrt-gipfel-beschliesst-25-massnahmen-gegen-flugchaos-15822923.html>

[6] <https://www.eu-umweltbue-ro.at/inhalt/european-aviation-summit-protestaktion-gegen-greenwashing>

[7] <https://stay-grounded.org/position-paper/position-paper-de/>

<http://www.schattenblick.de/infopool/politik/kommen/raub1159.html>

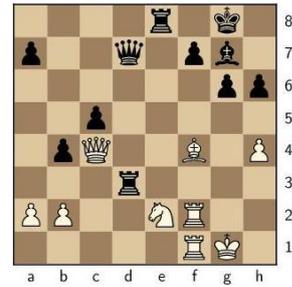
SCHACH - SPHINX

Kein Freund seichten Arrangements

(SB) - Kompromißlosigkeit zeichnet die meisten Partien des deutschen Großmeisters Eric Lobron aus. Er liebt den Kampf, meidet ruhige Geplänkel und fürchtet sich auch vor großen Namen nicht. Es gehört schon eine Menge Selbstvertrauen dazu, beispielsweise einem Anatoli Karpow die Friedenspfeife sprichwörtlich aus der Hand zu schlagen und weiterzuspielen. Aber der Wiesbadener ist kein Freund des seichten Arrangements. Und auch wenn er sich selbst häufig in seinen Möglichkeiten überschätzt und das Geschehen auf dem Brett ins Unübersichtliche verkompliziert, bis auch er den Faden verliert, so bleibt er sich doch treu in seinen Grundsätzen. Schach ist für ihn ein Abenteuer, so könnte man es übertiteln. Eine geringe Beständigkeit in seinen Leistungen verhinderte, daß er mit an der Spitze spielte. So geht es vielen Angriffsspielern. Sie wollen stets

mehr erreichen, als eine Partie hergibt. Dann flirten sie mit den Unmöglichkeiten, und nicht immer wird dieser Wagemut belohnt. Im heutigen Rätsel der Sphinx allerdings war die Göttin Caissa dem Angriffsspiel Eric Lobrons wohlgesonnen. Er hatte beim Mitropa-Cup-Wettbewerb gegen seinen französischen Kontrahenten Kouatly früh im Eröffnungsstadium eine Figur geopfert. Sehr riskant und wohl auch nicht ganz astrein, aber in den Verwicklungen behielt Lobron schließlich doch die Oberhand und konnte die Partie mit einer sehenswerten Opfersinfonie beenden. Also, Wanderer, Lobron führte die schwarzen Figuren: Mit welchem Zug warf er den Blitz in die Stellung?

<http://www.schattenblick.de/infopool/schach/schach/sph06707.html>



Kouatly -
Lobron
Rovinj
1980

Auflösung letztes Sphinx-Rätsel:

Es gab für Richard Réti nach 1...Te8-e3! einen Weg vom Abgrund weg, nämlich mit 2.Lh1-f3! Lg4xf3 3.e2xf3. Sogar ein zweiter Weg war denkbar mit 2.Kg1-h2 Ta8-a3! 3.Sc5-b3, wenngleich Alexander Aljechin hier noch genügend freie Angriffswut hätte bewahren können. Es ist für Schachmeister indes während einer Partie nicht leicht, dem Schwindelerregenden zu trotzen.

SPORT / BOXEN / MELDUNG

Halbweltergewicht -

dem Munde nach ein Superstar ...

Adrien Broner auf dem absteigenden Ast

(SB) 5. Oktober 2016 - Das World Boxing Council (WBC) hat auf seiner 56. Jahrestagung eine Reihe von Entscheidungen getroffen, die man nicht gerade unter Geistesblitzen verbuchen kann. Darunter fällt auch die Anordnung eines Ausscheidungskampfs im Halbweltergewicht zwischen Adrien Broner und Jorge Linares, dessen Sieger neuer Pflichterausforderer des Weltmeisters Jose Ramirez werden soll. In formaler Hinsicht ist

zwar nichts dagegen einzuwenden, da der Interimschampion Regis Prograis und der Ranglistenbeste Josh Taylor an der World Boxing Super Series teilnehmen und deshalb nicht zur Verfügung stehen. Broner wird an Nummer zwei geführt und ist folglich der bestplatzierte Kandidat für diese Qualifikation, doch ist er dafür bekannt, sich nicht nach den Wünschen der Verbände zu richten, sondern nach eigenem Ermessen zu entschei-

den, mit wem er in den Ring steigen will.

Der in 23 Kämpfen ungeschlagene Ramirez hat seinen Titel zuletzt am 14. September in Fresno, Kalifornien, freiwillig gegen Antonio Orozco verteidigt, der sich einstimmig nach Punkten geschlagen geben mußte und nach 27 Erfolgen die erste Niederlage bezog. Für den 29-jährigen Adrien Broner aus Cincinnati stehen 33 Siege, drei Niederlagen sowie ein Unentschieden zu Buche, wobei er seit Februar 2017 keinen Kampf mehr gewonnen hat. Damals setzte er sich knapp und umstritten gegen Adrian Granados durch, worauf im Juli eine einstimmige Niederlage gegen Mickey Garcia folgte. Broner hielt sich in den ersten sechs Runden zurück, als wolle er nur ja kein Risiko eingehen, und als er später beherzter zur Sache ging, war es zu spät, um den Rückstand noch wettzumachen. Als er dann im April 2018 auf den früheren Champion Jessie Vargas traf, ging er abermals in der ersten Hälfte des Kampfs so wenig engagiert zu Werke, daß am Ende gerade noch ein Unentschieden dabei herausprang.

Der gebürtige Venezolaner Jorge Linares hatte im Mai nach einem hochklassigem Kampf im Leichtgewicht gegen Wassyl Lomatschenko verloren, der sich für einen Niederschlag revanchierte und ihn in der zehnten Runde auf die Bretter schickte. Da der bei Top Rank unter Vertrag stehende Ukrainer als einer der besten Akteure aller Gewichtsklassen gilt und Linares sich ausgezeichnet gehalten hatte, war dies ungeachtet der Nie-

derlage und des Titelverlusts eine respektable Vorstellung. Er stieg danach ins Halbweltergewicht auf, wo er bei seinem Debüt am 29. September den überforderten Puertoricaner Abner Cotto in der dritten Runde besiegte und seine Bilanz auf 45 gewonnene und vier verlorene Auftritte ausbaute. [1]

Sollte es Broner ablehnen, gegen Linares anzutreten, was recht wahrscheinlich ist, müßte der Verband WBC schon weit in der Rangliste nach hinten gehen und den an achter Stelle geführten Sergej Lipinets nominieren, da alle anderer Kandidaten eingebunden sind.

Adrien Broner wäre indessen eine mögliche Option für Floyd Mayweather oder Manny Pacquiao, sofern diese tatsächlich eine Revanche austragen und zuvor noch einen Aufbaukampf bestreiten wollen. Er würde eigenen Angaben zufolge gegen jeden der beiden antreten, verlangt aber absurderweise 100 Millionen Dollar für seinen Auftritt. Sollte es ihm ernst mit dieser Forderung sein, hätte er sich damit selbst aus der Kandidatenkür geworfen, ehe sie überhaupt begonnen hat. Wollte man überhaupt einen Sinn hinter dieser Äußerung vermuten, so vielleicht das Interesse Broners, sich mit solchem Gerede ins Gespräch zu bringen und Mayweather auf sich aufmerksam zu machen, der die treibende Kraft hinter einem möglichen Revival des Duells mit dem Philippiner ist.

Der in 50 Kämpfen ungeschlagene Floyd Mayweather scheint sich tatsächlich mit dem Gedan-

ken zu tragen, nach einem Jahr im sportlichen Ruhestand die Boxhandschuhe noch einmal anzuziehen, 100 Millionen Dollar einzustreichen und dann wieder ins Privatleben und zu seinen sonstigen Aktivitäten zurückzukehren. Gerüchten zufolge hat er die vielen Millionen Dollar aus den Kämpfen gegen Manny Pacquiao und Conor McGregor aufgrund seines höchst aufwendigen Lebensstils verbraucht und ist dringend auf Nachschub angewiesen. Solche Mutmaßungen machen allerdings schon seit Jahren dann und wann die Runde, so daß kein Außenstehender mit Sicherheit sagen kann, ob sie Hand und Fuß haben oder bloße Spekulationen sind.

Was Adrien Broner betrifft, so ist er definitiv nicht in der Position, Mayweather und Pacquiao welche Bedingungen auch immer zu stellen. Legt man seine eher schwachen Auftritte gegen Adrian Granados und Jessie Vargas zugrunde, hat er im Grunde seine letzten drei Kämpfe nur deswegen nicht verloren, weil er sich wegen seines bekannten Namens einer gewissen Gunst der Punktrichter erfreut. Er zehrt nun schon seit mehreren Jahren vom guten Ruf aus erfolgreicherer Tagen und bringt sich eher durch sein provozierendes Auftreten als durch überzeugende Leistungen im Ring weiterhin ins Gespräch.

Natürlich könnte Mayweather oder Pacquiao auf die Idee kommen, daß Adrien Broner als guter Selbstvermarkter, aber inzwischen allenfalls durchschnittlicher Boxer ein passender Kandidat für einen relativ leichten Aufbaukampf wäre. Es

ist jedoch zweifelhaft, ob sich mit ihm im Pay-TV noch viel Geld verdienen ließe, da dem Publikum nicht entgangen sein kann, daß es mit ihm bergab geht. Wer ihn gegen Jessie Vargas, Mikey Garcia, Adrian Granados, Shawn Porter, Emmanuel Taylor, Marcos Maidana und Paulie Malignaggi gesehen hat, wird das wohl bestätigen. Daher würde sich die Begeisterung sicher in Grenzen halten, Mayweather oder Pacquiao mit ihm in den Ring steigen zu sehen und dafür eine Menge Geld zu bezahlen. [2]

Floyd Mayweather diktiert die Bedingungen und ist der Garant eines lukrativen Geschäfts. Dennoch braucht er dafür einen sorgsam ausgewählten Partner, den er zum hochkarätigen Widersacher aufbauen und dennoch relativ sicher besiegen kann. Zusammen mit Manny Pacquiao hat er den einträglichsten Boxkampf aller Zeiten auf die Beine gestellt und dabei geschätzte 500 Millionen Dollar verdient. Als ein Kampf gegen Conor McGregor ins Gespräch kam, höhnte alle Welt, das sei ein schlechter Witz und eine Nullnummer. Dennoch gelang es Mayweather und McGregor mit vereinten Kräften, einen Kampf zu bewerben und zu organisieren, der die

zweithöchste Ernte einfuhr, welche die Branche jemals verbuchen konnte. Die beiden verstanden es meisterhaft, sowohl die Boxfans als auch die Zuschauer der Mixed Martial Arts zu mobilisieren, wobei letztere für den Löwenanteil der Beute gesorgt haben dürften. Mayweather wäre ein schlechter Geschäftsmann, wüßte er Adrien Broners Marktwert als Boxer und mögliche Besetzung des Widerparts nicht einzuschätzen. Er müßte sich schon ein sehr ausgefallenes Drehbuch einfallen lassen, um dem Publikum einen Kampf gegen Broner schmackhaft zu machen.

Ganz auszuschließen ist das bei Mayweather nie, zumal die beiden auf gemeinsame Vorerfahrungen in diesem Metier zurückblicken können. So kämpfte Broner im April 2016 gegen den Briten Ashley Theophane, der bei den Mayweather Promotions unter Vertrag stand. Dem Auftritt in Washington D.C. war ein öffentlich ausgetragener Streit mit Floyd Mayweather vorausgegangen, als verbinde ihn eine Art Haßliebe mit dem Vorbild. Er nannte ihn oftmals seinen "großen Bruder", eiferte ihm in vielerlei Hinsicht nach und erklärte sich zeitweise sogar vollmundig zu dessen Nachfolger.

Da Theophane nun aber Mayweathers Boxer war, entspann sich über Tage ein Wortgefecht, das dem Augenschein nach an Erbitterung zunahm. Mayweather bezeichnete ihn als Schlange, die den Gönner hinterrücks beiße, worauf sich Broner bitter beklagte, ein von ihm bewundertes Vorbild rede schlecht über ihn. Er habe definitiv eine Fehde mit Floyd, da er von ganz unten komme und niemandem gestatte, ihn respektlos zu behandeln. Diese Kontroverse trug die Handschrift einer Inszenierung zur Bewerbung des Kampfs, die insofern erfolgreich war, als die Kritik an der Wahl eines weithin unbekanntem Herausforderers fast vollständig von dem öffentlich ausgetragenen Gezänk der beiden Diven übertönt wurde.

Anmerkungen:

[1] www.boxingnews24.com/2018/10/wbc-orders-adrien-broner-vs-jorge-linares-final-eliminator/

[2] www.boxingnews24.com/2018/10/adrien-broner-wants-100-million-to-fight-mayweather-or-pacquiao/

<http://www.schattenblick.de/infopool/sport/boxen/sbxm2304.html>

*Liste der neuesten und tagesaktuellen Nachrichten ... Kommentare ... Interviews ...
Reportagen ... Textbeiträge ... Dokumente ...
Tips und Veranstaltungen ...*

<http://www.schattenblick.de/infopool/infopool.html>

MUSIK / VERANSTALTUNGEN / POP-ROCK

Kulturcafé Komm du - November 2018

Alice Rose feat. Jamie Collier: "What To Do In The Rain" | Folk-Pop aus Dänemark

**Support: Jamie Collier -
Sänger und Liedermacher aus Neuseeland**

*Konzert am Mittwoch, den 21. November 2018,
20:00 bis 22:00 Uhr im Kulturcafé Komm du*

*Platzreservierungen per Telefon: 040 / 57 22 89 52 oder
E-Mail: kommdu@gmx.de*

Eintritt frei / Hutspende

Die dänische Sängerin, Songwriterin und Produzentin, Alice Rose hat in ihrem Leben schon nahezu auf allem gespielt: auf Instrumenten wie Ukulele, Klavier, Violine, Cello. Auf kleinen Bühnen wie OpenStages oder auf großen wie dem Roskilde Festival. Anfang November erscheint ihr neues Album "What To Do In The Rain", das eine neue musikalische Seite der inspirierenden dänische Musikerin zeigt: handgespielte Musik mit Gesang und Autoharp, welche sich deutlich von ihrem bisherigem Genre der elektronischen Musik und computergenerierter Pop-Musik absetzt. Mit dem Sänger und Gitarristen Jamie Collier aus Neuseeland an ihrer Seite stellt Alice Rose am Mittwoch, den 21. November 2018 im "Komm du" ihr zärtliches und atmosphärisches Album vor.

Support: Jamie Collier - Sänger und Liedermacher in der Tradition von Neil Young, Gillian Welch und Tom Waits.

Über die Musiker
Alice Rose

Als Alice Rose 2015 damit begann, in Amsterdam auf der Straße zu spielen, platzierte sie sich mit Loop-Station, Drum Machine und Bratsche an

den schönen Locations dieser pittoresken Stadt und spielte Kopfhörer-Konzerte. "Ich wollte raus aus dem Studio", sagt sie, "und die Leute dort treffen, wo sie sind, mitten im Alltag. Ich wollte mit meiner Musik Lichtblicke schaffen." Ein Jahr später zog die Kosmopolitin weiter nach Berlin, der Welthauptstadt der elektronischen Musik. Aber statt Drum Machine nahm sie nun ein neues Instrument auf die Straße mit: eine Autoharp, ein akustisches Instrument, das aus der amerikanischen Bluegrass-Musik stammt. Ihr Konzept war einfach und wirkungsvoll: Gesang plus Autoharp. Diese Kombination erzeugte eine berührende Authentizität und fand sofort Gefallen bei ihren Zuhörer. "In Berlin geht alles schnell, und man ist leicht überreizt. Ich will die Menschen mit meiner Musik berühren, inspirieren und ermutigen, weiter ihren Weg zu gehen."

Für Alice Rose und ihre neue Musik ist Berlin von fundamentaler Bedeutung. Geteilt, wiedervereint, ruhig, wild, reich, arm, grau, bunt, Metropole, Dorf: aus all dem destilliert die dänische Musikerin eine erstaunliche Essenz. Mit ihrer kristallklaren Stimme, ihrem minimalistischen Sound und ihrer tief empfundenen Poesie,



ALICE ROSE

"What To Do In The Rain"
Singer/
Songwriter
Folk-Pop
aus
Dänemark

Support und
Begleitung:
Jamie Collier
Country und
Americana aus
Neuseeland

Mittwoch, 21. November 2018, 20.00 Uhr
Kulturcafé Komm du
Buxtehuder Str. 13, 21073 Hamburg-Harburg, www.komm-du.de
Eintritt frei / Hutspende



Am Mittwoch, den 21. November 2018 stellt die dänische Musikerin Alice Rose zusammen mit Jamie Collier im "Komm du" in Hamburg-Harburg ihr neues Folk-Pop-Album "What To Do In The Rain" vor.

*Foto i.B. oben: © by Martin Menke,
Foto rechts: © by mtmsphoto 2017*

kreiert sie ein hochgradig relaxtes Album - eine Art Gegenentwurf zu der hektischen und widerspenstigen Welt um sie herum. Eingespielt wurde "What To Do In The Rain" mit akustischen Instrumenten, einem alten Synthesizer und den Drums eines Hip-Hop Samplers. Selbst alte

Kochtöpfe kamen perkussiv zum Einsatz. Gesanglich unterstützt wird Alice Rose von Jamie Collier aus Neuseeland. Der talentierte Musiker spielt einige Instrumente und wirkt als Co-Produzent mit.

Alice Rose - Homepage
<http://www.alicerosemusic.com/>

Alice Rose bei Facebook
www.facebook.com/alicerosemusic

Zum Reinhören & Anschauen:

Alice Rose & Jamie Collier: "Song Of A Million Things" vom Album "What To Do In The Rain"
<https://www.youtube.com/watch?v=IvgPI3ZNtKE>

Alice Rose: "Berlin is for Dreamers" on the Prachtwerk stage, Sept. 2017
<https://www.youtube.com/watch?v=6KoJn02ojds>

Alice Rose: "21" @ berlin live tv - feat. Veronika Zvereva
<https://www.youtube.com/watch?v=eLJARifCTUI>

Support: Jamie Collier

Jamie Collier ist Sänger und Liedermacher in der Tradition von Neil Young, Gillian Welch und Tom Waits. Er begleitet einen gefühlvollen Bariton mit klassischer Western Gitarre im Picking-Stil. Jamie stammt ursprünglich aus Neusee-

land, seine musikalische Reise hat ihn um die halbe Welt getragen. Viele Alben und unzählige Auftritte haben sein Songwriting einzigartig geprägt. Musik und Lyrik verfeinert er zu einer komplexen Einheit - starke Melodien werden mit den Texten verwoben und machen die Kompositionen zu einem fesselnden Erlebnis. Jamie Colliers Stil lehnt sich an Folk, Alt-Country und klassische Americana an. Sein neuestes Album "Scene By Scene" wird Ende des Jahres 2018 erscheinen.

Kontakt:
Kulturcafé Komm du
Buxtehuder Straße 13
21073 Hamburg
E-Mail: kommdu@gmx.de
Telefon: 040 / 57 22 89 52
<http://www.komm-du.de>
<http://www.facebook.com/KommDu>

Jamie Collier bei Facebook
www.facebook.com/jamiecolliermusic

Zum Reinhören & Anschauen:

Jamie Collier: Album "Bunker Sessions"
<https://jamiecollier.bandcamp.com/>

Jamie Collier - If I Were A Spot Of Dust
<https://www.youtube.com/watch?v=DHT9tBPZPqU>

Jamie Collier - The Garden Over
<https://www.youtube.com/watch?v=0BiMVwcH5H0>

Komm du-Eventmanagement:
Telefon: 04837/90 26 98
E-Mail:
redaktion@schattenblick.de

<http://www.schattenblick.de/infopool/musik/veranst/pop-5302.html>

DIENSTE / WETTER / AUSSICHTEN

Und morgen, den 7. Oktober 2018

+++ Vorhersage für den 07.10.2018 bis zum 08.10.2018 +++



© 2018 by Schattenblick

Trocken
und kein Haus am See
locken
Jean ins Waldcafé.

IMPRESSUM

Elektronische Zeitung Schattenblick
Diensteanbieter: MA-Verlag Helmut Barthel, e.K.
Verantwortlicher Ansprechpartner: Helmut Barthel, Dorfstraße 41, 25795 Stelle-Wittenwuth
Elektronische Postadresse: ma-verlag@gmx.de
Telefonnummer: 04837/90 26 98
Registergericht: Amtsgericht Pinneberg / HRA 1221 ME
Journalistisch-redaktionelle Verantwortung (V.i.S.d.P.): Helmut Barthel, Dorfstraße 41, 25795 Stelle-Wittenwuth
Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 10 Absatz 3 MDSStV: Helmut Barthel, Dorfstraße 41, 25795 Stelle-Wittenwuth
ISSN 2190-6963

Urheberschutz und Nutzung: Der Urheber räumt Ihnen ganz konkret das Nutzungsrecht ein, sich eine private Kopie für persönliche Zwecke anzufertigen. Nicht berechtigt sind Sie dagegen, die Materialien zu verändern und / oder weiter zu geben oder gar selbst zu veröffentlichen. Nachdruck und Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages. Wenn nicht ausdrücklich anders vermerkt, liegen die Urheberrechte für Bild und Text bei: Helmut Barthel
Haftung: Die Inhalte dieses Newsletters wurden sorgfältig geprüft und nach bestem Wissen erstellt. Bei der Wiedergabe und Verarbeitung der publizierten Informationen können jedoch Fehler nie mit hundertprozentiger Sicherheit ausgeschlossen werden.