

„Polen konnte man noch retten, Juden nicht.“

Gerade diesen Standpunkt will Wulf bei einem Mann nicht gelten lassen, der nachweislich über die Vernichtung der Juden genau informiert war. Schrieb Hagen am 7. Dezember 1943 an den Führer Adolf Hitler: Er habe von dem Plan gehört, mit den Polen „so zu verfahren wie mit den Juden, das heißt, sie zu töten“. Dies sei nicht verantwortbar.

Schrieb Wulf-Anwalt Dr. Reichardt an Hagen-Anwalt Dr. Redeker: „Was Ihr Mandant als gegenüber der polnischen Bevölkerung nicht mehr ‚verantwortbar‘ bezeichnet, begründet gegenüber dem jüdischen Bevölkerungsteil im Warschauer Getto eine persönliche Mitschuld und damit seine Helfershelferschaft im weitesten Sinne.“

An dieser Stelle zeigt sich, daß der Fall Hagen weit komplizierter ist als Hagen-Anwalt Redeker in seinem Schriftsatz an Wulf wahrhaben möchte, und daß der bevorstehende Zivilprozeß Hagen gegen Wulf fern von der Schwarz-Weiß-Malerei üblicher Strafprozesse ge-

Er läßt vielmehr darum bitten, die bereits angedrohte gerichtliche Auseinandersetzung nach Möglichkeit alsbald einzuleiten.“

Der quellenkundige Joseph Wulf, der sich in seiner Berliner Forschungsklausur auf das Verfahren präpariert, bekräftigte: „Ich suche den Prozeß.“

## VERKEHR

### BINNENSCHIFFFAHRT

#### Stopp am Sonntag

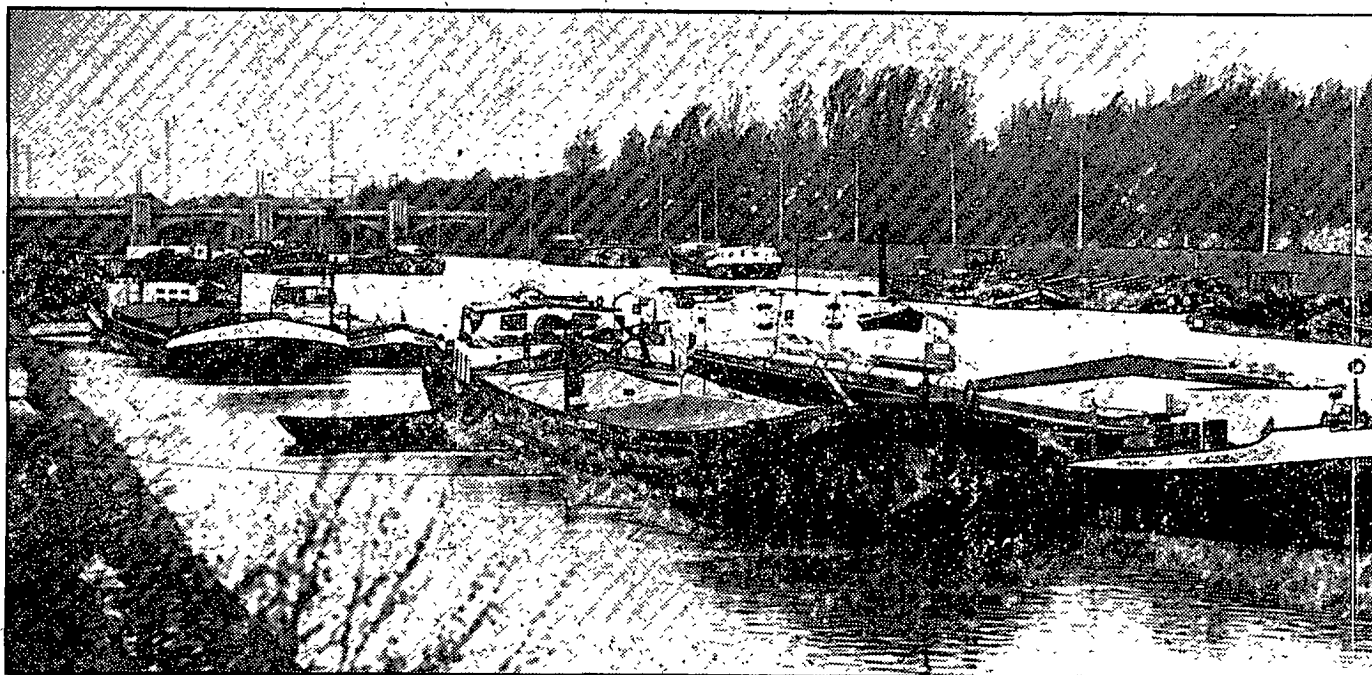
An jedem letzten Wochentag kollidieren deutsche Binnenschiffer seit viereinhalb Jahren mit einem Schifffahrtshindernis, das Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm's Schifffahrtsbehörden im nordwestdeutschen Kanalnetz ausgelegt haben:

Während die Süßwasserkapitäne auf allen übrigen bundesdeutschen Wasserstraßen ihr Gewerbe auch sonntags

bis Sonnabend, 12.30 Uhr, einholen muß, machte sich kürzlich der Bremer Binnenschiffs-Großreeder Bernhard Dettmer, 48, daran, die Feiertagsblockade zu brechen.

Bei der Verwaltungsgerichtsbarkeit, von der er das amtliche Schifffahrtshindernis unter moralischer Rückendeckung der im „Schifffahrtsverband für das Wesergebiet e.V.“ organisierten Eigner der insgesamt 500 000 Tonnen großen Weserflotte überprüfen ließ, erzielte er jedoch bislang nur einen Teilerfolg.

Während das Verwaltungsgericht Hannover Dettmers Klage in der vorletzten Woche ganz zurückwies, befand das Verwaltungsgericht Münster immerhin, das Feiertagsfahrverbot zwischen den Schleusen entbehre einer rechtlichen Grundlage. Wann die Wärter den Binnenschiffern die Schleusentore zu öffnen hätten, liege jedoch allein im Ermessen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen. Wenn diese es aus organisatorischen und personellen Gründen für gut hielten, könnten sie ihre Schleu-



Wartende Binnenschiffe vor einer Schleuse bei Hannover. Am Wochenende 740 Kilometer gesperrt

gen NS-Größen erstmals die tragische Situation vieler NS-Gegner aufzeigen wird: Das Regime war diabolisch genug, in den Augen der Opfer auch den Widerständler als Teufel erscheinen zu lassen.

Rechtfertigt sich Wulf: „Es ist doch nicht meine Schuld, wenn es eine Zeit gab, in der ein für seine Mordaktionen mit dem EK I ausgezeichnete Globocnik und Herr Professor Hagen den Juden gegenüber dasselbe Deutschland repräsentierten.“

Anwalt Redeker hat dem Zeithistoriker angekündigt, daß eine gerichtliche Auseinandersetzung unvermeidlich sei, wenn Wulf und der Arani-Verlag nicht bis zum 1. Mai 1963 auf seine — Redekers — Forderungen, die „Vollstrecker“ zu purgieren, eingegangen seien.

Wulfs Anwalt Reichardt schrieb zurück, sein Mandant sei nicht gewillt, „in irgendeiner Weise zur Rehabilitation Ihres Auftraggebers beizutragen.

ausüben dürfen, müssen sie ihre Kähne am Ufer festmachen, sobald sie am Wochenende ein Gewässer im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster und Hannover angesteuert haben.

Auf Anweisung der beiden Direktionen erfüllen die Wärter von rund 45, vornehmlich im frommen Westfalen-land gelegenen Schleusen seit Ende 1958 das dritte Gebot besonders streng: Sie halten sonn- und feiertags die Schleusentore geschlossen, sofern ein Schiffer keine Sondergenehmigung vorweisen kann.

Seit knapp vier Jahren ist überdies auf einer Gesamtstrecke von rund 740 Kilometer sonntags auch die Fahrt von Schleuse zu Schleuse verboten. Der Grund: Am Montagmorgen verstopften stets dicke Pulk wartender Schiffe die Schleuseneinfahrten.

Der Ausnahmelizenzen überdrüssig, die er für jede einzelne Sonntagsreise

senmänner mithin sehr wohl ins freie Wochenende entlassen.

Dettmer — Reeder von 120 eigenen und gecharterten Binnenfrachtern und -tankern — argwöhnt allerdings, daß die Wasserstraßenbehörden die Sonntagsblockade nicht nur verhängt haben, um ihren Bediensteten Kirchgang und Wochenendvergnügen zu ermöglichen.

Hinter dem behördlich angeordneten Schifffahrtshindernis vermutet er einen „wirtschaftspolitisch dirigistischen Eingriff“, durch den „uns von Staats wegen vorgeschrieben werden soll, wann wir zu fahren haben“.

Im Hinblick auf den schärfsten Konkurrenten seiner Branche, die Deutsche Bundesbahn, deren oberster Beauftragter ebenfalls Hans-Christoph Seebohm heißt, fragt sich Dettmer denn auch: „Wer käme schon auf die Idee, die Schrankenwärter sonntags nach Haus zu schicken und den Eisenbahnverkehr stillzulegen?“