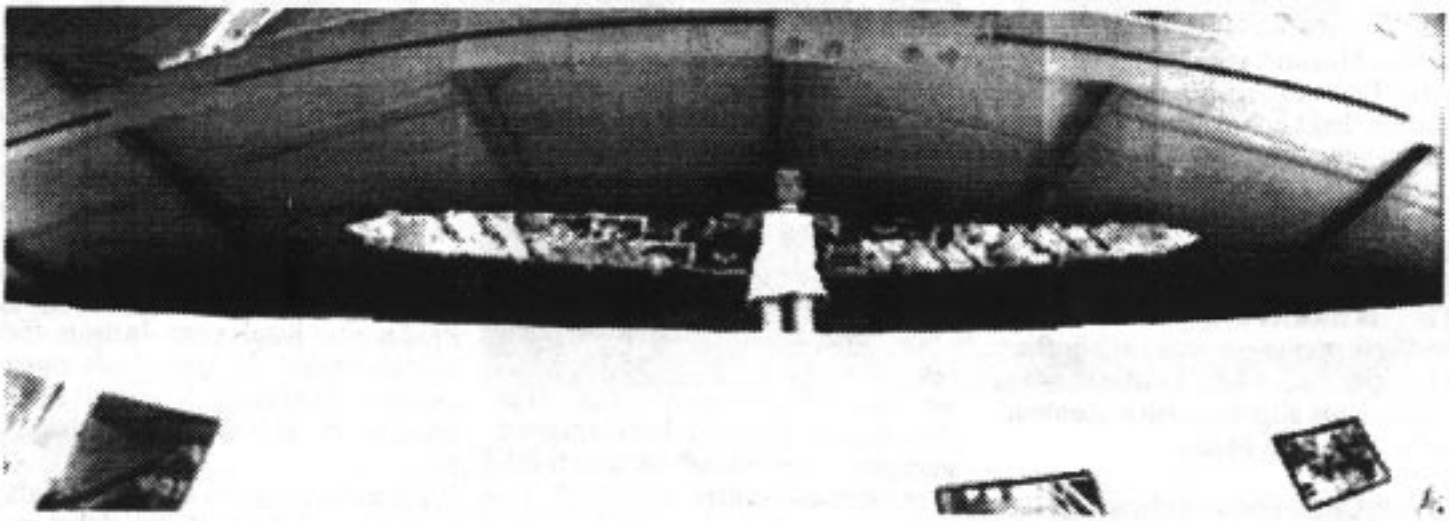
Der Stillstand

Nr.2 Juli 1992, 1.Jahrgang Organ der Staufreunde n.e.V. (nicht erforderlicher Verein)

Claudia Pütz, Enno Stahl, Dr.med.Heinrich Kies, Betty Stürmer, Fernando Bryce, Prof.Dr.Reiner Edelweis, Johannes Deimling, Roland Kerstein, Inge Broska, Hans-Jörg Tauchert, Anna Wolpert, Gisela Kies, Juan Morales, Dr.Stefan Gasgeber, Boris Nieslony, Rolf Kirsch

Kunststau I in der Kolbhalle



Beeindruckende Aktion von Daniela Hussel

Foto: Michael Krämer

TATA WEST `92

Die 2.Ausgabe vom Stillstand steht noch ganz im Banne des Kunststaus 1,der ein fabelhaftes Gesamtstauereignis wurde.
Gestärkt mit neuen Ideen werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den verdienten Stauurlaub fahren.

Hier der Bericht unseres Heimatkritikers, Kollege Prof.Dr.Reiner Edelweis:

Für die Veranstaltungsreihe "Tata West" lud der Ehrenfelder Kunstverein Leipziger Künstler nach Köln ein, wo in der Zeit vom 25.6.92 bis zum 28.6.92 an vielen Orten ihre Bilder, Installationen, Performances und Musik zu sehen und zu hören waren.
Beim 1.Kunststau=Kunst+Auto in der ehemaligen Kolbhalle in Ehrenfeld waren z.B. alle Kunstbereiche vertreten.
Auf einer Fläche von ca.800m^2 wurde ein Autostau simuliert.
Dazu hatte Christine Kaul einen Mittelstreifen aus originalen Leitplanken auf einem Kunstrasen vorbereitet, der sich diagonal durch die Halle zog und zum sitzen einlud; eine gute Anregung für Leitplankenkonstrukteure endlich angenehme Sitzbänke auf den Leitplanken zu bauen.

Christoph Steeger bei der Vorführung seiner Staudusche

Zu beiden Seiten des Mittelstreifens stauten sich die Autos, wobei jedes seine eigene Kunstausstellung auf dem Dach mitbrachte, denn auch die Kunst staut sich immer mehr.
Inge Broska zeigte auf dem Autodach eine große Torte, während auf dem Dach des Autos von Lucia Dellefant aus München Staubilder zu sehen waren.
Rolf Hinterecker staute mit einem Wohnwagen, in dem sich Stauobjekte und eine schreckliche Staubibliothek befanden.
Die Leipziger Gruppe Mogollon (Günther Huniat, Jens Keil, Tai Nuh, und Heiner Ulrich), Daniela Hussel und Arne Reinhardt benutzten die Wände und den Luftraum, um ihre Werke zu zeigen.
Heiner Ulrichs Flugobjekt bestand aus einer Aluminiumkonstruktion mit Holzpropeller, der zur Erde wies.
Ein Auto als Wurfbude konstruierten Andreas Vieth und Malfitani.
Es gab dann ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm durch das Wolfert Kaul sehr geschickt führte.

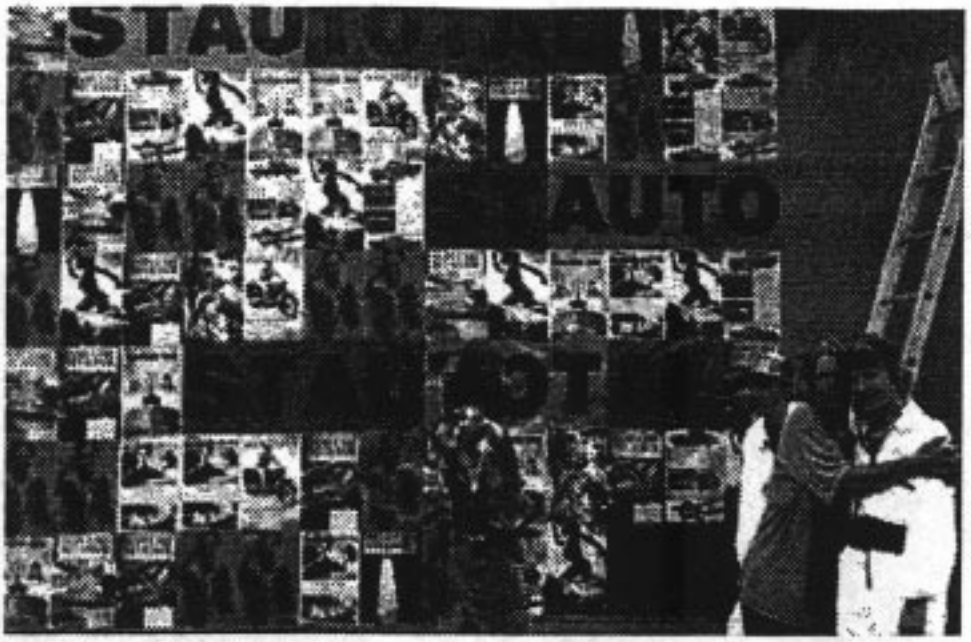
Fortsetzung Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Christoph Steeger bestieg einmal mit- und einmal ohne Unterhose sein Autodach und stellte dort seine Staudusche vor. Er demonstrierte, daß die Scheibenwaschanlage auch zur Körperpflege umgerüstet werden kann. Bei 40 Grad Celsius und 100 km Staulänge wie es beim Ferienanfang zwischen Frankfurt und Nürnberg sich ergab, werden Tausende von Staufreunden seine Erfindung schmerzlich herbeigesehnt haben.
Zwischendurch spielte die Band Brutus Mastino von der Ladefläche eines Transporters herab. Über dem ganzen hektischen Stauprogramm und in scharfen Kontrast dazu stand Daniela Hussel mit ausgebreiteten Flügeln unter dem Hallendach (siehe Foto oben) und zeigt den puren Stillstand.
Theresa Stoffel demonstrierte in ihrer Performance, wie der zukünftige Mensch auf die Welt kommen wird, nämlich als abgewandelter Zentaur, halb Auto halb Mensch.

Eine Pflanzaktion von Christine Kaul und Inge Broska hatte erotischen Inhalt: phallische Objekte wurden eingepflanzt.

Christiene Kaul und Inge Broska bei ihrer Pflanzaktion



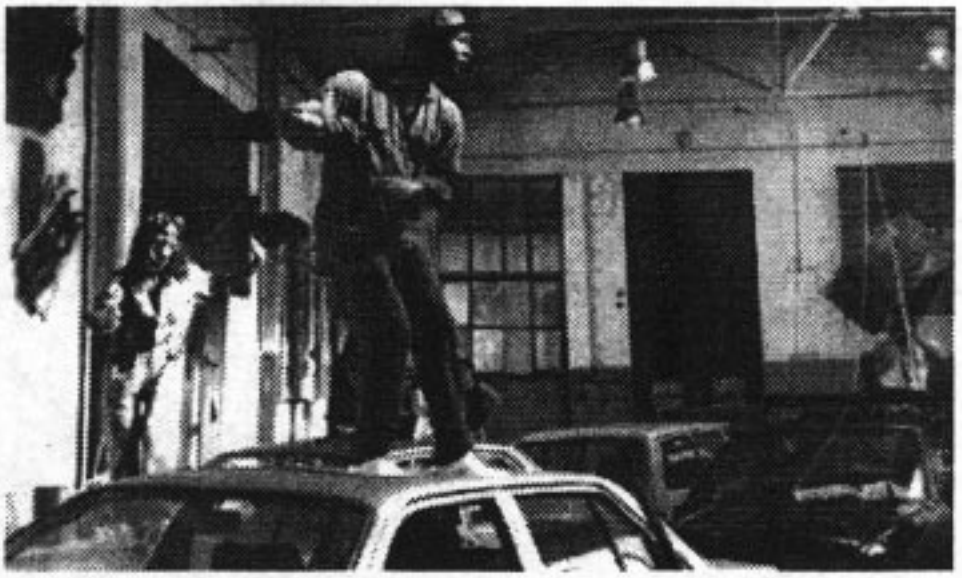
STAU TOTAL : Copyplakatwand von Yola Berbesch und Pietro Pellini

Höhepunkt der Aktivitäten war dann der "Stau-Step" von Andres, Kleine und Waltermann auf drei Autodächern, deren hervorragend geeigneter Resonanzboden sich immer mehr einbeulte.

Eine Reihe von Vorträgen beleuchteten den Stau theoretisch.
So sprach Pfarrer Engelbert Gotthelf das "Wort zum Stau".
Gisela Kies berichtete über Artenschutz durch Stau und Heinrich Kies gab Auskunft über neue Wege der Staumedizin. Beide Vorträge finden sie in dieser Zeitung abgedruckt.

Prof.n.e.h. Kaul vom Institut für Mittelstreifenforschung hielt einen aufschlußreichen Vortrag über lineare Strukturen am Mittelstreifen.
Während der ganzen Zeit waren Yola Berbesz und Pietro Pellini dabei, an der Zufahrtsstraße eine Copyplakatwand zu kleben.
Prominenter Gast war Al Hansen der im Chevrolet, Baujahr 56 seines Onkels vorfuhr (schon mit Staufreundeaufkleber ausgerüstet).

Prof.Dr.Reiner Edelweis



"STAU-STEP" auf dem Autodach

Im Stau

Von Enno Stahl

Also: nichts geht mehr. Wir hocken auf den heißen Motorhauben & jammern. Weil: wir wollen ja nach da & dort. Dann: gehts weiter. Alle springen in die Kisten & fahren 15 m. Danach wieder Schluß.O.K.-nichts läuft mehr. Eis-& Pizzaverkäufer. Sie schreien & reiben sich die Hände,die anderen stöhnen; weil die einen verdienen Geld, die anderen müssen. Das geht lange so fort. Nichts passieert.
Einige bekommen allmählich 1 Rappel & bringen sich um, ein zwei andere töten, wen sie gerade sehen. Schließlich weiß keiner mehr,wo er/sie ist. Sie essen, sterben, schrein & ficken auf der Autobahn. Niemand glaubt mehr ,daß es weitergeht & wahrscheinlich ist das auch so. Alle hassen richtig alle - wie es eben schon immer war & endlich wird es Abend. Also Sonne unter, 11 Tote, das Radioprogramm läuft & und manche LEUTE HABEN ECHT NOCH 1 Hoffnung.

Enno Stahl

Anzeige

DISCOUNT-ART'92

Jeden Samstg und vor Feiertagen findet der SUPERKUNSTMARKTSTAU vor den Kassen in allen Supermärkten statt.
Auf Wunsch senden wir Ihnen gerne eine Liste mit den staufähigsten Märkten aus dem In- und Ausland.

WIR STAUEN GUT,
DAMIT SIE GUT STAUEN

ERIKA, Der KUNST-SUPERMARKT

BBB

E
ERIKA

Ein Reisebericht

Am 27.7.92 wollten wir nach Köln und standen morgens an der Autobahn Berlin-Wannsee. Es waren schon 16 Tramper da. Nach kurzer Zeit hielt ein großer, vollkommen leerer Reisebus an. Der Busfahrer lud uns alle ein, mitzufahren bis nach Dortmund. Etwa 12 Tramper sind mitgefahren. Sie hatten den ganzen Bus für sich allein. Der Name der Busgesellschaft war sehr originell, soll hier aber verschwiegen werden.
Fernando Bryce, Juan Morales

Al Hansen im Chevrolet, Baujahr 1956

Drei Paraphrasen über ein brisantes Thema :

Oben eine Veranstaltung der NVA in der Mitte der 80er Jahre, darunter Rabbiner, die den Tod von Rabbi Alter beklagen, 1992 -
und unten die Tour de France.

Wie wir wissen braucht der Mensch Zerstreuung und Orientierung, mal wechselweise, mal simultan.
In den abgebildeten Beispielen sehen wir drei Stadien diese Verhältnisses.
Oben strengstes, geordnetes Nebeneinander, darunter eine offene Ordnung mit leichtem Hang zum Durcheinander, unten Durcheinander im Ringen um Ordnung.
Ordnung und Durcheinander stehen sich reziprok gegenüber und vermitteln den Teilnehmern einer solchen Veranstaltung in der Bilanz immer ein gleichwertiges Erlebnis.
Aber trotz verschiedener Ausgangslagen schafft keine solche Großveranstaltung jenes Klima, wie wir es in einen Auto-Stau erleben.
In einem Stau bringt jeder Teilnehmer seinen eigenen privaten Lebensraum mit, um aus einem Gefühl der Sicherheit heraus dennoch den Geschmack von Anarchie zu vernehmen.

Rolf Kirsch

Anzeige

Anna Wolpert

ERSTE-HILFE KASTEN

Auflagenobjekt

zu beziehen über den

VILTER
VERLAG

HIER STAUT

Boris Nieslony

Stau oder die Geburt der Freizeit

Ein Gedankengang von Dr. Stefan Gasgeber,
Kölner Institut für naheliegende Wirklichkeitsbereiche / KInfWi

Prolog

HAMBURG, 4. Juni (AP).

Jetzt ist es durch eine Umfrage belegt : Die heimliche Lust am Stau ist keine Legende - es gibt sie anscheinend wirklich. Das Hamburger BAT-Freizeit-Forschungsinstitut hat März bis April insgesamt 2483 Personen ab 18 Jahre aus Ost- und Westdeutschland repräsentativ zum neuen Freizeitleiden " Staufieber " befragt.
Dabei kam heraus, daß über elf Millionendeutsche Autofahrer meinen : " Ein bißchen Chaos darf ruhig sein."
Wenn im Wochenend- und Urlaubsverkehr nichts mehr läuft, bricht der am Donnerstag veröffentlichten Umfrage zufolge bei Millionen von Autofahrern eine Art "Staufieber" aus: 32 Prozent der Bundesbürger reagieren nervös, wenn der Verkehr zum Stehen kommt, 18 Prozent werden aggressiv, und 16 Prozent fühlen sich plötzlich unwohl.
Andere dagegen fiebern dem Stau geradezu entgegen. Bereits jeder fünfte Deutsche (19 Prozent) sieht einem Verkehrsstau geradezu genußvoll entgegen, heißt es über die Umfrage.

Hintergrund

Immer wieder mit unbegreiflichen Ereignissen in der Welt konfrontiert, sehen wir uns oft geneigt, das Unverstehbare dem Glauben, den Religionen oder höchstens der Philosophie und ihren Fakultäten anzuvertrauen. Sobald ein volkswirtschaftlicher Nutzen oder Schaden denkbar oder spürbar wird, fühlen sich auch die naturwissenschaftlichen Disziplinen angesprochen und sehen sich gefordert ihr jeweils festgefügtes Weltbild durch einige Denkgewohnheiten zu erweitern, nicht zuletzt, um die daraus erfolgten Neueinschätzungen der Technik und damit der Gesellschaft zu Verfügung zu stellen.
Und angesichts der Enge , in der wir uns in Zukunft auf dieser Welt einzurichten haben,
müssen wir feststellen, daß alle "romantischen Rettungsversuche" zum Scheitern verurteilt
sind, einzig die Einsicht in die physikalische Endlichkeit unserer Population eine Handlungslinie zu bestimmen hat, die Probleme zu verwalten, die wir uns aus Überheblichkeit selber eingehandelt haben. Vor diesem Hintergrund stellt eine Auseinandersetzung mit dem Phänomen Stau, und vor allem mit dem automobilen Stau eine zentrale Bemühung dar, Licht in die Grundlagen unserer heutigen Existenz zu bringen.

Statistik und ihre dummen Gesichter

Wir wissen nicht, wann der erste Stau von seiner Bedeutung her als symptomatisch für die Entwicklung der menschlichen Zivilisation begriffen, ja überhaupt als denkwürdiges Ereignis wahrgenommen wurde. Aber so, wie der Stau selbst ein typisches Häufungsphänomen darstellt, muß sich auch die Wahrnehmung seiner Bedeutung und seines Stellenwertes auf Häufung verlassen.
Es wird wohl nie einen *ersten* Stau gegeben haben und wahrscheinlich auch keinen letzten geben, denn wir haben es hier mit einem jener Ereignisse zu tun, die die Statistik gerne mit Kurven beschreibt, die nirgendwo anfangen und nie aufhören.
Festzustellen bleibt aber, daß alle Teilnehmer eines Staus unfähig sind, auch nur annähernd das Gefühl zu entwickeln, in irgendeiner Weise am Zustandekommen beteiligt gewesen zu sein. Und in dem Maße allen Beteiligten vor Ort jede Verantwortung abgeht, scheinen alle von Berufswegen damit befaßten Experten mit entsprechen der Entscheidugsgewalt nicht gewillt zu sein, ihren guten Namen mit möglicherweise unpopulären Entscheidungen in Frage zu stellen. Entscheidungen die etwa darauf abzielen, Freizügigkeiten zu beschränken, die mit der Entstehung von Stauereignissen verbunden sind.

Anzeige

Für den Stau Daheim
Kartonautos in allen Größen
Betty Stürmer

Bestellungen unter:
Betty Stürmer, Berlin, Telefon 030 - 216 85 21

Selbstorganisierende Prozesse

So setzten Politiker wie alle übrigen Verkehrsteilnehmer auf selbst-organisierende Entscheidung. Ein Verfahren, daß sich in den letzten Jahren angesichts zunehmender Komplexität zivilisatorischer Prozesse als das einzig gangbare erwiesen hat und zu unrecht mit evolutionären Entscheidungsprozessen gleichgesetzt wird, in denen nämlich in Anlehnung an die "tatsächlichen" Verhältnisse direkt auf Veränderung gedrängt wird, sobald eine Entwicklung bedenkliche Folgen heraufbeschwören könnte.
Diese als dem Leben kongeniale Entscheidungsprinzip unterscheidet sich nun von selbstorganisierenden Entschei-dungsprozessen dadurch, daß letzteres keinen agierenden Sachverwalter benötigt, sondern daran festhält, daß die Dinge immer besser informiert sind als jeder Politiker (vgl. hierzu die Front des neuen Daimler-Benz Roadster mit dem Gesicht von Günter Krause).
Von der Qualität selbstorganisierender Prozesse konnte ich mich übrigens vor einigen Wochen in einem anderen Bereich selbst überzeugen, als mir ein Freund , ein Künstler, die Röntgenaufnahme einer Beckenfraktur zeigte, auf dem ein vermutlich parkendes Auto einen Reifenabdruck derart hinterließ, daß sich die Struktur des Reifens harmonisch in das Knochengefüge integrierte.
Nur nebenbei teilte er mir mit, daß er schon seit geraumer Zeit in regelmäßigen Abständen Röntgenbilder auf der Straße fände, in dieser Hinsicht mittlerweile äußerst sensibilisiert sei (vgl. hierzu auch die KInfWi-Studie: Das Bild als Müll. Wodurch unterscheidet sich eine Fotografie von der abgebildeten Umwelt)
Es war schon außerordentlich interessant, wie hier ohne ein weiteres Zutun eine ''künstlerische'' Äußerung entstand, in der unsere aktuelle Verkehrslage treffend kommentiert wird.

Anzeige

VILTER
VERLAG

Marx und das Reich der Freizeit

Um nun die tiefere Motivation aufzudecken, die jedem Autofahrer den Stau als unverzichtbar erscheinen läßt , ungeachtet der Unzahl von Stunden, die täglich dafür geopfert werden, der daraus folgenden Verspätungen und Tragödien, Verpaßtheiten und gesundheitlichen Folgen, muß man wahrscheinlich auf Postulate des historischen Materialismus zurückgreifen, in denen Karl Marx seine Utopie als das Reich der Freiheit seinem innersten Wesen nach beschrieben hat. Und zu diesem Reich der Freiheit gehörte natürlich zuallererst die Emanzipation von der Notwendigkeit der Arbeit als reinen Broterwerb, das heißt, die Arbeit muß zur Selbstverwirklichung des Arbeitenden führen.
Wo dieser Anspruch Ende des 19. Jahrhunderts noch in Arbeitskämpfen gegen die Vereinnahmung durch die Kapital- und Machtinteressen einiger weniger Großindustrieller erreicht werden sollte, hat sich mittlerweile schon längst herumgesprochen, daß diese Utopie, wenn überhaupt, nur in Einklang mit diesen Interessen zu erreichen ist.
Je mehr die Gegensätze zwischen Arbeitenden und Kapital ausgependelt wurden, wurde das Reich der Freiheit zwangsläufig zu einem Reich der Freizeit. Denn, wie sich in der Geschichte der gewerkschaftlichen Auseinandersetzungen gezeigt hat, ist die Verringerung der Arbeitszeit das letzthin wichtigste Ziel (selbstverständlich bei gleichbleibender Entlohnung) und somit ein fundamentales Kriterium zur Bestimmung von steigender Lebensqualität.
Und da in einer Gesellschaft, die sich durch Arbeit und der dazugehörenden Ethik begreift, die Zeit, in der nicht gearbeitet wird, nicht als Freiheit zu erleben ist, sondern sich nur als Komplement der Vollbeschäftigung versteht, wird schnell deutlich, welches Konfliktpotential dem Reich der Frei(z)(h)eit mitgegeben ist. Denn alle Bewohner sehnen sich zurecht nach Zerstreuung und Orientierung. Die Erfüllung dieser Wünsche stellt eine Aufgabe dar, die die Gesellschaft trotz vieler Versuche bis heute nur unzureichend gelöst hat.
Zwar haben Sport, Fernsehen, Tourismus hier schon einiges geleistet, aber wir hätten es sicher schon längst wieder mit revolutionären Aktivitäten der verschiedensten Richtungen zu tun, gäbe es da nicht jene, wiederum selbstorganisiernede Maßnahme, die man als die "Geburt der Freizeit" bezeichnen muß.

Glück

Im Stau sind alle Menschen gleich (wir erinnern uns an Marx), im Stau ist das Bedürfnis nach Effizienz und Bewegung mit der Muße versöhnt.
Der Autofahrer möchte zwar den universalen Bestimmungen unserer Gesellschaft, Mobilität und Leistunsfähigkeit folgen, sieht aber, daß es nicht geht.
Seine Schuld ist es nicht, und um ihn herum stehen alle Automarken, die ebenfalls gescheitert sind. In diesem Klima der allgemeinen Einsicht, daß der Stillstand für dem Moment des Stau "unverschuldet" und "unumgänglich" ist, sieht er die Legitimation, sich endlich einmal zurückzulehnen und sich den wahren Werten des Lebens zuzuneigen.
Er tauscht sich aus, lebt Geselligkeit, findet Zeit für seine Lieben und weiß, warum er auf der Erde ist. Er erlebt die "Geburt der Freizeit".

Epilog

Sternsinger

"Medizin im Stau"....."Staumedizin"....

oder die

"morphologische Psychologie einer gestauten Medizin".

Wir Staumediziner haben es uns zur Aufgabe gemacht, den schulmedizinischen Ansatz der modernen Autobahnmedizin mit Rettungshubschraubern, Reanimationsmaschinen und fahrenden Operationssälen-sogenannten Klinomobilen- weiter zu entwickeln.
Wir Staumediziner nehmen den Trend ernst; jeder fünfte Bundesbürger steht gerne im Stau! Dabei denken wir auch an den gesetzlich verbrieften Sicherstellungsauftrag, den stehenden Verkehr auf der "Ökoautobahn" umfassend medizinisch zu versorgen.
Hierbei lassen wir uns im Wesentlichen von drei Aspekten leiten:
1.Volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Gründe
2.humanmedizinische und gesellschaftliche Gründe
3.tiefenpsychologische Erfahrungswerte

Zunächst zum wirtschaftlichen Aspekt: Jeder von Ihnen kennt die Stausituation in unseren Wartezimmern, drei Wochen Terminabsprache beim Orthopäden, drei Stunden Wartezeit und drei Minuten Behandlung; hier bieten sich auf dem Feld der Staumedizin enorme wirtschaftliche Einsparungsmöglichkeiten.
Volkswirtschaftlich müßte man die Fehlzeiten der gesundheitlichen Versorgung Arztbesuch, Warten auf Rezept und Behandlung etc. nicht mehr dem Gesundheitswesen anlasten, sondern der Autoindustrie! Voraussetzung wäre, wir Ärzte würden unsere Ambulancen in die Stauzentren verlegen und auf der Autobahn Sprechstunde abhalten. Natürlich müßten den Spezialisten - Kardiologen, Phlebologen und Proktologen - entsprechende Verkehrsnadelöhre mit hohem Verkehrsaufkommen vertraglich zugesichert werden.
Betriebswirtschaftlich könnte Praxismiete, Heizung, Renovierung etc. wesentlich gesenkt werden und so manche Arztpraxis könnte wirtschaftlich überleben.
Der zweite humanmedizinische Aspekt: Es ist verkürzt zu meinen, wir Staumediziner könnten nur Kreislaufkollaps, Hitzeschlag oder Kälteschock notfallmäßig auf der Autobahn behandeln; -weit gefehlt, die Staumedizin ist die Weiterentwicklung des gesamten schulmedizinischen Lehrgebäudes, sie ist eine wesentliche Innovation zur Aufdeckung und Verhinderung von Krankheitsursachen.
Gerade der konkret erfahrene Kommunikationszwang im Stau, die erzwungene, zwanghafte Überwindung der Vereinzelung und Vereinsamung birgt enorme Therapiemöglichkeiten und Vorbeugung von Krankheiten.

Ein Beipiel: In einer Zeit, da sich Nachbarn in Hochhäusern alle fünfzig Jahre bei einem Erdbeben kennenlernen, da Tote wochenlang in ihren Wohnungen verwesen, da für viele Zeitgenossen die Couch des Psychiaters zur einzigen zwischenmenschlichen Kontaktaufnahme wird, ist der Autobahnstau das Kommunikationszentrum schlechthin!!! Und da sollen wir Mediziner das Feld den Stauberatern vom ADAC überlassen ? Hier sind Fachleute gefragt !
Einen Stauteilnehmer, der infolge Hitze, Abgase, Kindergeschrei und Überholmanöver genervt ist und zu "brüllen" anfängt, so daß ein Sprachwissenschaftler seine Freude hätte, würde von uns Staumedizinern phonetisch beraten; gleichzeitig aber auch durch aufdeckendes begleitendes Therapiegespräch zeitnah verhindern, daß eine psychosomatische Erkrankung des Kehlkopfes z.B. Heiserkeit entsteht!!
Zweites Beispiel: HWS-Syndrom-Verspannungen der Nackenmuskulatur mit Kopfschmerzen und Armbeschwerden.
Nehmen Sie den Stauteilnehmer, der wollüstig entspannt in seiner Mercedes-Kopfstütze liegt, Klimaanlage, Radio, Bordbar, eventuell Fernseher -und sich genüßlich darüber freut, wie die umstehenden Stauteilnehmer in ihren japanischen Reisschüsseln (Kleinwagen) schwitzen, -dieser Teilnehmer löst Aggressionen aus und ihm wird plötzlich, gerade als er autogen die Augen schließt, aufs Autodach geschlagen mit der freundlichen Bitte, doch weiter zu fahren, da der Verkehr weiter gehe.....
Meine Damen und Herren:
Ist hier nicht sofortige notfallmäßige, medizinische Hilfe erforderlich? Quaddeltherapie! aber auch ZEITNAHES aufdeckendes Gespräch, um einer Somatisierung vorzubeugen!-.... Denn der leidgeprüfte Mercedesfahrer trägt eh die Welt auf seinen Schultern.
Wir kommen zum letzten Aspekt: die Tiefenpsychologie.
Meine Damen und Herren, ich erwähnte es schon, wesentliches Kriterium der Staumedizin ist die Möglichkeit der zeitnahen, auf konkrete Stauerfahrungen basierenden Therapiemöglichkeiten.
Verdrängungsmechanismen können in ihrem Kern erstickt werden, spätere langjährige Psychotherapien erübrigen sich, wenn wir Staumediziner vor Ort sind.
Als Beispiel möchte ich hier den Sexualstau oder Samenkoller anführen: Er bietet dem sexualmedizinisch orientierten Staumediziner geradezu eine Fundgrube wissenschaftlicher und therapeutischer Erkenntnisse. Nehmen Sie eine konkrete Situation: Student im 2CV, Fahrtrichtung Braunschweig -attraktive Mitvierzigerin im geleasten BMW-Cabrio, Fahrtrichtung Köln, Still-

stand im Verkehr, wunderbares Sommerwetter -natürlich aufkommende zwischenmenschliche Begehrlichkeiten infolge äußerer Reize....tatsächlich vorhandene Zeit infolge des Autobahnstau und Kommunikationszwang.....ein psychologisch abgrundtiefer Konflikt tut sich auf, der von einem sexualmedizinisch orientierten Staumediziner optimal zeitnah angegangen werden kann. Frustrationen, die nach Verdrängung schreien, werden zeitnah erfaßt, intrapsychische Verklemmungen können gelöst werden..... die Aufzählung der praktischen Therapiemöglichkeiten sind an dieser Stelle der Zensur zum Opfer gefallen, allerdings sollte eine letzte Möglichkeit doch genannt werden: tiefenpsychologisch orientiertes Gruppengespräch mit Birch Benner Müsli im Praxismobil des Staumediziners.

Erwähnen möchte ich an dieser Stelle, daß wir Staumediziner selbstverständlich auch seuchenhygienisch ausgebildet sind.

Sie sehen, meine Damen und Herren, die Gesellschaft für Staumedizin n.e.V. geht neue Wege in der ambulanten Medizin, sie nimmt die dem Stau innewohnenden Kräfte ernst und auf, und wendet sie zeitgerecht gegen die veralterten und "gestauten" Verhältnisse in der traditionellen Medizin.

Unterstützen Sie uns auf diesem Wege - Stauen Sie sich !!!!

Dr.med.Heinrich Kies

READYMADE
RUBBERMAID
ULTIMATE

DAS ULTIMATE AKADEMIE MULTIPLE DEPOT
BIETET

KLEINOBJEKTE & MULTIPLES

11.09.'92 / 19.00h	Editionsparty
18.09.'92 / 18.30h	Handauflegungen
02.10.'92 / 19.00h	Auch Künstler machen Feierabend
	Arbeiten auf Frühstücksbrettchen
bis 20.09/	Jeden Dienstag 11.00h-13.30h
	Elektronischer Ausstellungsbetrieb / Piazza Virtuale - Documenta-Kassel

Telefon 0221-23 85 83 / Fax 0221-23 88 53

Ein Vortrag

TATA WEST, Kunststau I

Vortrag: Naturschutz durch Stau, von Gisela Kies

Ich möchte aus der Sicht des Naturschutzes zum Thema Stau sprechen.

Erinnern wir uns zunächst an die Zeit des Mittelalters der Autogesellschaft, an die sog. schreckliche, die rollende Zeit.
Unser Land war damals bereits flächendeckend erschlossen mit breiten Straßen, in der Mitte der Mittelstreifen, rechts und links Fabriken, Deponien, Ortschaften, z.T. auch inselartige grüne Landschaften. Der entscheidende Unterschied zu heute war jedoch: der Verkehr rollte und rollte, ein Auto nach dem anderen sauste über den Asphalt. Was war die Folge?
Die Folge war bestialisch: Millionen von Tieren, die auf der Suche nach Nahrung, nach einem Liebespartner/in oder einfach nach einem neuen Lebensraum ihren Geburtsort verließen, sie wurden überfahren, zermalmt, zerquetscht, wurden in ihren letzten Zuckungen von den folgenden Autos an den Straßenrand geschleudert, oder sie endeten als Staßenbelag, der von immerfort rollenden Räder zu Staub zermahlen wurde. Myraden von Insekten, deren komplizierter Aufbau ein Meisterwerk der Natur darstellt, zerschellten an Windschutzscheiben. Und auch Menschen, die ja ebenfalls im Blickwinkel des Naturschutzes stehen, sollen damals in nicht geringer Zahl verunfallt sein.
Weiter Folgen des Auto-geschichtlichen Mittelalters, dieser dunklen rollenden Zeit, war die Vergiftung von Luft, Boden, und Wasser, hervorgerufen durch Millionen Tonnen von Schadstoffen aus den Auspuffrohren. Das Waldsterben nahm bedrohliche Ausmaße an, nur die Roten Listen der ausgestorbenen Tiere und Pflanzen wuchsen. Glücklicherweise hatte dieses Horrorszenario ein Ende, die Rettung hatte einen Namen: DER STAU.
Der Stau, um es auf den Punkt zu bringen, brachte das Leben in dieses unser Land zurück.
Munter tollen heute die Hasenjungen und spielen Verstecken unter den stillstehenden Autos; Schmetterlinge tanzen über den Straßen im Widerschein der blinkenden Windschutzscheiben; grummelnd wechselt der Igel die Straßenseite und sicher schnürt der Fuchs auf seiner nächtlichen Route.
Auf den Autobahnen trällern die Singvögel, Spinnen überziehen die Kühlerhauben mit ihrem silbrigen Geflecht, und in den Auspuffrohren brüten die Eisvögel. Im Schatten unter den Autos huschen Asseln und Tausendfüßler, und die Ameisen bauen auf dem Mittelstreifen ihren Ameisenhaufen.
Die Stausteher säen Wildblumen und pflanzen Obstbäume auf dem Mittelstreifen, sie befestigen Blumenkästen an der Heckscheibe, kurz: Ein jeder füllt eindrucksvoll seine Freizeit mit praktischem Naturschutz. An den Staukiosken werden überflüssige Ersatzreifen als Nisthilfen für Störche angeboten, auf dem Gepäckträger zu befestigen, Kletterpfanzen ranken um ausgediente Verkehrsampeln, die Seitenplanken dienen als Kletterhilfen für edle Weinpflanzen.
Schon sollen einzelne Stausteher begonnen haben, den Asphalt um ihr Auto aufzureißen, um Platz zu schaffen für weiteres Leben.

Mit einem Wort: Der Stau hat uns allen das Leben wiedergegeben.
Er ist der Naturschutz an sich im umfassenden Sinn,.

Ich bedanke mich.

Gisela Kies

Stautisch

Anzeige

STAUKÄSTEN

ab 01.01.1993 Pflicht
in jedem Auto

liefert

CLAUDIA PÜTZ

zu beziehen über

Krash-Verlag Köln

Haushälterische Empfehlungen

X-2 aus :

"Kleines Staukochbuch"

von

Inge Broska

Wie zerlege ich ein Wildbret (Hase) auf dem Mittelstreifen?[0]

Allgemeines über Wildbret

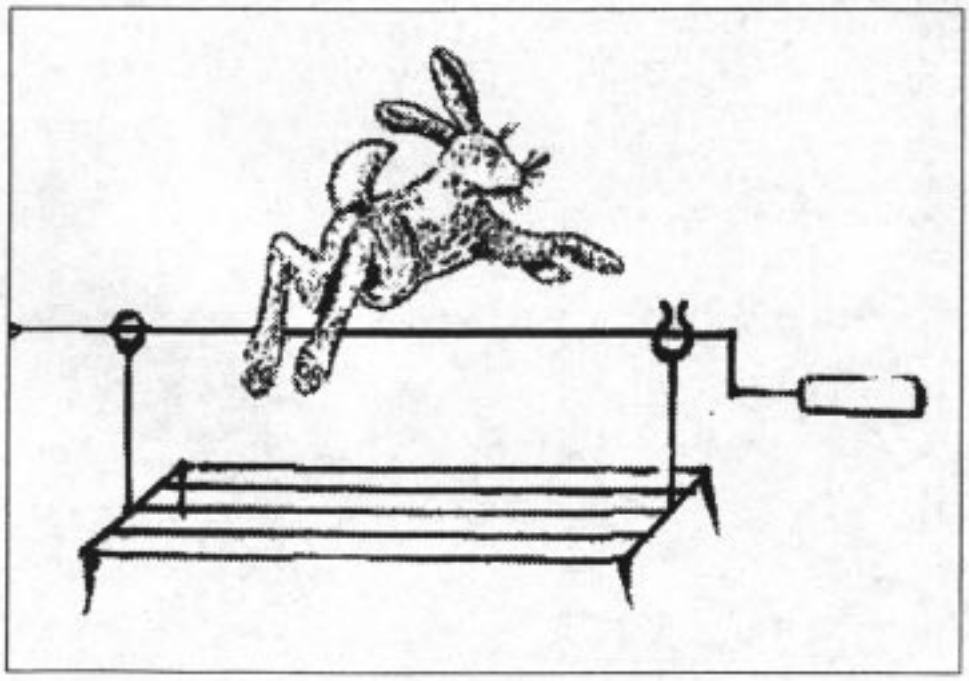
Ein wesentlicher Vorteil bei der Beschaffung des Wildbrets im Stau besteht darin, daß z.B. die Schonzeit sowohl für weibliches als auch für männliches Wild entfällt. Auch besteht nicht die Gefahr, daß dasselbe bei der Jagt zu sehr zerschossen wird.
Ein Wildbret darf nicht zu alt sein oder zu lange gelegen haben, den dies beeinträchtigt den Hautgout.[1]
Die blutigen Teile wäscht man mit kaltem Wasser aus dem Reservekanister vorsichtig ab, dem man etwas über mangansaures Kali zugesetzt hat.
Mit Speck und Zwiebeln wird das Wild gespickt.
Der Kopf ist der schlechteste Teil des Wildes, die Zunge ist jedoch sehr gut.
Das Brustfleisch ist besonders gut, wenn der Hase ausgeblutet ist. Der Ziemer[2] ist das beste Stück zum braten.

Einen jungen Hasen z.B. kann man daran erkennen, daß die Vorderbeine sich leicht zerbrechen und die Ohren sich leicht einreißen lassen.
Zum Abziehen legt man den Hasen mit dem Rücken auf die Erde und schneidet mit einem spitzen, scharfen Messer die Haut von den Pfoten bis zum Verschluß[3] und streift dem Hasen dann die Haut über den Kopf.
Der Hase wird bis zur Brust aufgeschlitzt, die Organe herausgenommen.
Nachdem man die Brustknochen durch die Halshaut bis zum Kopfe aufgeschnitten und die Luftröhre herausgerissen hat, werden zuletzt die Rippen auf beiden Seiten abgestutzt.
Sodann wird der Hase auf einen kleinen Grill gelegt, wobei eine mitgeführte Ersatzantenne als Spieß dienen kann. Sollte der Hase bereits durch unachtsame Autofahrer zu sehr zerstört worden sein, ist zu überlegen, ob man ihn zu Hasenpfeffer oder -brei verarbeitet.

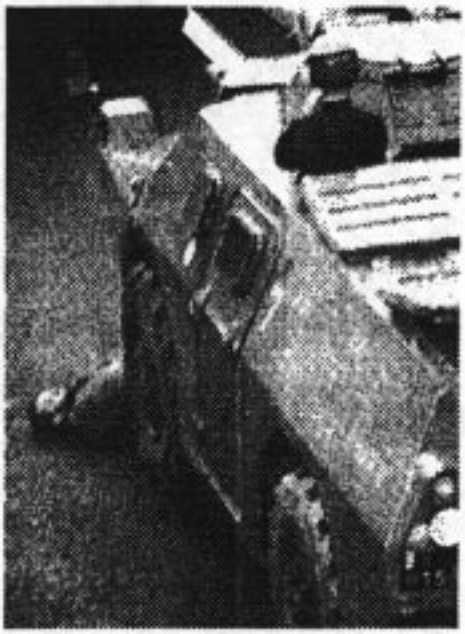
In der nächsten Folge:
Wie behandeln wir Haushälterisch die Aussage:

"Haben Tiere eine Seele"?

Anmerkungen:
(0) unter Verwendung von Henriette Davidis-Holle''Praktisches Kochbuch'' Leipzig 1901
(1) frz. Geschmack gut abgehangenen Wildbrets; im übtr. S.: Anrüchigkeit.
(2) Rückenbraten vom Wild; männl. Glied vom Ochsen u.a.: Prügelwerkzeug.
(3) die Stelle, wo der Hase ausgenommen wird



Wann endlich auch in Deutschland?



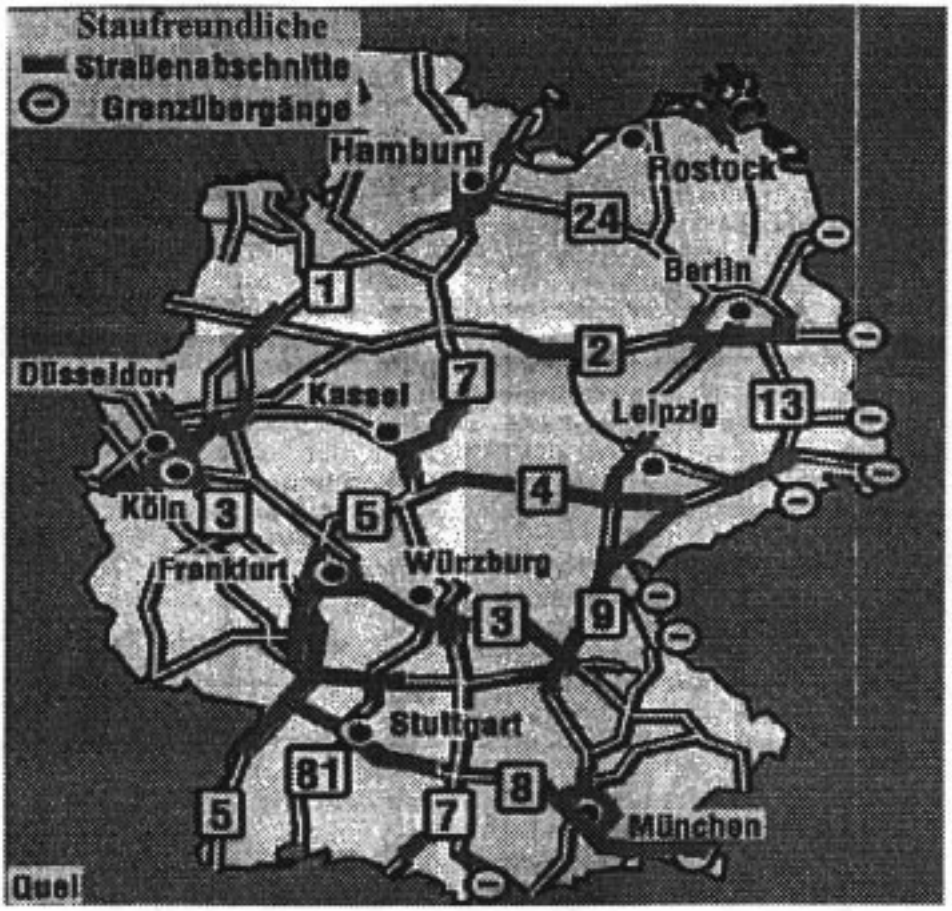
Im Juli 1992 gab es in Frankreich intensive Staus, durch Streik der Lkw-Fahrer. Ihnen paßte das übernommene Flesburger Punktesystem nicht.

Ihre Meinung

Leserbrief

Wie schon Rolf Kirsch in seinem Staubüroartikel (Der Stillstand, Nr.1) die Beziehung zwischen Stau und Unfall erläutert hat, möchte ich an dieser Stelle noch auf den Massenunfall hinweisen, der verkehrsphänomenologisch eine Verdichtung von Stau und Unfall in einem darstellt (prominentes Beispiel, der Auffahrunfall im Herbst 1987 auf der A57, bei den mehr als 110 Fahrzeuge teilnahmen).
Natürlich können solche Ereignisse nie die Länge eines Normalstaus erreichen, was sicherlich auch zum Teil auf die sukzessive Verkeilung der Teilnehmer zurückzuführen ist, letztlich aber doch für die Intensität solcher Veranstaltungen spricht.

Hans Koffer, Karlsruhe



Noch immer weißt die Staukarte von Deutschland empfindliche Lücken zwischen staufreundlichen Abschnitten auf.
Geschlossene Staustrecken umkreisen nur die Städte Köln und München, gefolgt teilweise von Frankfurt, weil hier ohne Zweifel die aufgeklärtesten Staufreunde Zuhause sind.
Einen fast geschlossenen großen Staukreis ergibt sich aus A5, A4, A9 und A3.
Interessante Strukturen lassen sich ablesen:so entsteht demnächst ein gigantisches Blechkreuz aus einer Nord-Süd und und einer Ost-West Achse.
Staus, die von Grenze zu Grenze verlaufen, werden Transit- oder Totalstaus genannt. Der waagerechte Teil des Kreuzes beginnt im Westen mit der A4 und endet über die A1 und A2 an der polnischen Grenze. Der senkrechte Teil des Kreuzes beginnt im Süden mit der A5 und endet mit der A7 an der dänischen Grenze.
Nur dem Schachweltmeister Garri Kasparow soll es unmöglich gewesen sein,in der Karte einen Schädel zu entdecken, wobei Berlin auf dem Hinterkopf liegt, Köln die Nase bildet und Frankfurt den Mund. Dagegen fiel es ihm leicht, die Karte aus dem Kopf exakt nachzuzeichnen.
Für den diesjährigen Stau-Urlaubssommer hat die DEUTESCHE BUNDESPOST KÖLN auf Anregung der "STAUFREUNDE n.e.V." eine Sondermarke herausgegeben, die die Stausituation nochmals wiedergibt.

Schon früh dabei

Konditionstraining für den Staufreunde-Nachwuchs n.e.V., im Staubüro Köln c/o
Ultimate Akademie

Anzeige

JETZT LENIN LESEN

Impressum:
Organ der Staufreunde n.e.V.
"Der Stillstand"
V.i.S.d.P. Hans-Jörg Tauchert
Weyertal 84
5000 Köln 41

Satz und Druck:
Roland Kerstein / Köln