



**+GF+**

# M I T T E I L U N G E N

Schaffhausen

August 1949

Nr. 32

## Personalnachrichten

Herr C. Künzi ist nach 38jähriger Dienstzeit am 30. Juni 1949 in den Ruhestand getreten; wir haben uns aber seine Mitarbeit bis auf weiteres auch für die Zukunft gesichert. Die Leitung des Patentbüros und der Literaturabteilung hat mit Wirkung ab 1. Juli 1949 Herr Ing. O. Merz übernommen.

Zu Meistern wurden befördert:

Ernst Burri, Graugießerei  
Hermann Koch, Werk I

In den Monaten Januar/Juni 1949 sind in den Ruhestand getreten:

|                                    | Dienstjahre |
|------------------------------------|-------------|
| Gottfried Gubler, Magaziner        | 34          |
| Melchior Hauser, Hobler            | 44          |
| Carl Künzi, Ingenieur              | 38          |
| Gustav Lang, Portier               | 45          |
| Otto Meier, Hilfsarbeiter          | 33          |
| Wilhelm Naef, Platzarbeiter        | 27          |
| Gina Nanni, Kontrolleurin          | 30          |
| Emil Stäheli, Formentrockner       | 31          |
| Siegfried Stalder, Hilfsarbeiter   | 40          |
| Emil Sturzenegger, Hilfsarbeiter   | 36          |
| Gottlieb Utzinger, Hilfsarbeiter   | 28          |
| Andreas Waldvogel, Magaziner       | 38          |
| Fritz Wälti, Hilfsarbeiter         | 37          |
| Alexander Weber, Kasse             | 42          |
| Johann Werner, Hilfsarbeiter       | 35          |
| Eduard Wiehl, Plattenmachergehilfe | 48          |
| Jakob Wintsch, Fakturenureau       | 42          |
| Georg Zünd, Hilfsarbeiter          | 32          |

Wir wünschen diesen treuen, bewährten Mitarbeitern einen langen, ungetrübten Lebensabend.

## +GF+ für die Glückskette

So lautete der Wahlspruch anlässlich unseres „hausgemachten bunten Abends“ vom 5./6. März 1949. Wir geben den Lesern gerne das Ergebnis bekannt. Fr. 662.90 konnten der Glückskette überwiesen werden. Wir danken allen Spendern an dieser Stelle für ihre Gebefreudigkeit. Von der Glückskette Radio Basel erhielten wir folgenden Bericht:

„Im Besitze Ihres Schreibens vom 31. März, danken wir Ihnen bestens dafür. Auch für die Überweisung des Betrages von Fr. 662.90, der inzwischen bei uns eingetroffen ist, möchten wir Ihnen unseren herzlichsten Dank aussprechen. Mit grosser Freude haben wir davon Kenntnis genommen, dass Ihrer Hausveranstaltung ein so grosser Erfolg beschieden war. Wir möchten deshalb nicht versäumen, Sie zu bitten, sämtlichen Mitarbeitern, die zu diesem grossen Erfolg beigetragen haben, unseren verbindlichsten Dank aussprechen zu wollen.“

H. Wegmann

## Besuch des Fürsten von Liechtenstein

Am 27. Juni a. c. besuchte uns Franz Josef II., Fürst von Liechtenstein, begleitet von den Prinzen Karl Alfred und Heinrich und Graf Meran. Die Besucher wurden durch unsere Werke, durch einige unserer Wohnkolonien und durch das Klostergut Paradies geführt und bekundeten ein überaus lebhaftes Interesse für unsere technischen Einrichtungen, für unsere Erzeugnisse und für unsere mannigfachen sozialen Institutionen. Bekanntlich unterhält das Fürstenhaus enge Beziehungen zu industriellen Kreisen Oesterreichs.

Die Geschäftsleitung



*Der Fürst von Liechtenstein  
(Mitte) im Klostersgut Paradies*

#### **Der Export-Kaufmann und seine „Fachsprache“**

Von der Giesserei bis zur Jagd, vom Wirtegewerbe bis zur Schifffahrt, bedient sich jeder Beruf, jedes Fach seiner eigenen „Sprache“. In erster Linie hat diese Sprache zum Zweck, die Verständigung unter den Mitgliedern der betreffenden „Zunft“ leichter und schneller zu machen. Zudem hat sie die auch für den bescheidensten Fachmann nicht immer unangenehme Wirkung, dass er gelegentlich mit diesen geheimnisvollen Ausdrücken ein wenig um sich werfen und damit seine vermeintliche Überlegenheit gegenüber ahnungslosen Mitmenschen zeigen kann. Gewiss, eine verzeihliche kleine Eitelkeit, die niemandem weh tut und manchem Freude macht.

Auch der Kaufmann, und namentlich der Export-Kaufmann, braucht solche Fachwörter, deren Zahl allerdings hinter derjenigen anderer Berufe (Ingenieure, Ärzte usw.) weit zurücksteht. Daraus soll aber durchaus nicht der Schluss gezogen werden, der Kaufmann komme sich weniger wichtig oder gar weniger geschickt vor! Es gibt sogar böse Zungen, die gerne das Gegenteil behaupten.

Jeder, der am Anfang seiner Karriere als Kaufmann, und vor allem als Export-Kaufmann stand, musste gewissermassen als Eintrittsgebühr die Sagen aus guter alter Zeit über sich ergehen lassen, wie es damals zu einem Geschäftsabschluss zwischen beliebigen Orten auf der Welt nur zweier Bedingungen bedurfte: der Käufer musste Geld haben und der Verkäufer die rechte Ware; dazu waren noch einige unbedeutende Formulare auszufüllen, und die Sache war in Ordnung. Die Geschichte, und dazu ist sie noch wahr, hört sich wunderbar an; sie könnte aber ebenso gut mit „Es war einmal“ anfangen. Wenn wir Exportleute ausnahmsweise einem relativ einfachen Geschäft gegenüberstehen, so betrachten wir es zuerst mit gesundem Misstrauen und denken uns dabei: „Hoffentlich zeigt sich der Haken nicht zu spät!“ Vielleicht denken wir auch — geben es aber nie zu: „Für solche Krämerladengeschäfte sind wir mit unserer Riesenerfahrung und unserem Sinn fürs Komplizierte doch viel zu gut!“

Nun, zu unserem verwickelten Berufe gehört auch eine „Fachsprache“. Weil aber der Export einen derart grossen Platz im Leben der Schweiz

einnimmt, finden diese Fachwörter in allen Zeitungen Eingang und mancher Laie, der sie damit täglich unter die Augen bekommt, möchte gerne wissen, was sie im Grunde heissen. Um diesem Wunsche zu entsprechen, greifen wir einige der geläufigsten heraus und wollen versuchen, sie in einfachen Ausdrücken zu erklären.

*Akkreditiv* — Durch Stellung eines Akkreditives verspricht eine Bank, in die sowohl Käufer als auch Verkäufer Vertrauen haben, den ihr vom Käufer einbezahlten Kaufpreis dem Verkäufer auszuzahlen, sobald dieser beweist, dass er die bestellte Ware gemäss den vereinbarten Kaufbedingungen abgeliefert hat.

*Clearing* — Englisches Wort für gegenseitige Verrechnung. Seitdem Gold als internationales Zahlungsmittel zum grössten Teil verschwunden ist, weil die anderen — eben kein oder zu wenig Gold haben, nimmt man mit Tauschgeschäften notgedrungen vorlieb. Diese werden in der Regel bilateral, d. h. jeweils zwischen zwei Ländern getätigt (z. B. Schweiz-Holland, Schweiz-Finnland, Schweiz-Norwegen und umgekehrt, nicht aber etwa Schweiz-Holland-Finnland-Schweiz). Die gegenseitigen Zahlungen werden auf ein Konto verbucht, und am Ende einer gewissen Zeitspanne soll kein Land dem anderen noch etwas schuldig sein. Ist das nicht der Fall, so spricht man von einer „Clearingspitze“, die gegen den Schuldner gerichtet ist und von ihm durch weitere Lieferungen abgetragen werden sollte. Wird diese Schuld nicht abgetragen, so hat das Gläubigerland ein schlechtes Geschäft gemacht. Soll der Schweiz schon passiert sein!

*Harte Währung* — Ein Landesgeld, dessen Ausfuhr und Einfuhr vom betreffenden Land unbeschränkt erlaubt ist, und das man nach Belieben gegen das Geld eines anderen Landes umtauschen kann. Beispiele: Schweizerfranken, U. S. Dollar. Treffen diese Voraussetzungen nicht zu, so spricht man von einer „weichen“ Währung.

*Gebundener Zahlungsverkehr* — Ein Zahlungsverkehr ist gebunden, wenn der Schuldner verpflichtet ist, sich bei der Begleichung seiner Schulden gegenüber einem Auslandsgläubiger an Vorschriften des eigenen Landes zu halten, z. B. bei uns die Zahlung über die Schweizerische Nationalbank gehen zu lassen. Ohne einen gebundenen Zahlungsverkehr würde beispielsweise kein Clearing funktionieren können.

*Kontingent* — Die Menge — meistens in Geldwert ausgedrückt — einer bestimmten Ware, die sich ein Land verpflichtet, von einem andern Lande zur Einfuhr oder nach diesem Lande zur Ausfuhr freizugeben. Das Handelsobjekt bei Verhandlungen zwischen Staaten: „und willst du meine Werkzeugmaschinen, so musst du auch dies oder jenes von mir abnehmen, oder mir dies oder jenes liefern“.

*Vorbescheid* — Das Versprechen der Behörde, die Ein- oder Ausfuhr einer Ware zu einem späteren Zeitpunkt zu erlauben. Bei Erzeugnissen mit längerer Lieferfrist könnte ein Geschäft mit dem Auslande ohne Vorbescheid kaum abgeschlossen werden.

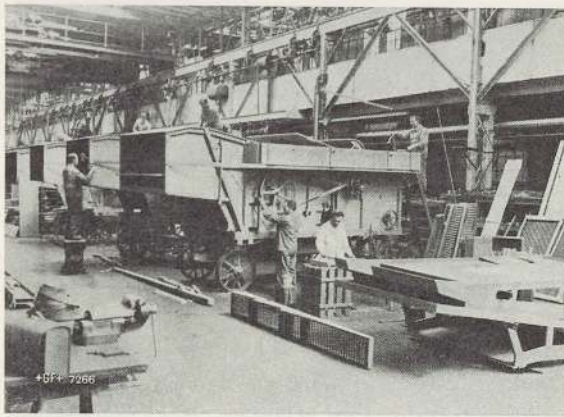
*Export-Risiko-Garantie* — Eine mit der Eidgenossenschaft abgeschlossene Versicherungsart, wonach der Bund für einen Teil des Verlustes aufzukommen verspricht, der für den Lieferanten entstehen würde, wenn das Land des Käufers die Überweisung der Schuld nach der Schweiz verunmöglichen sollte. Dagegen wird die Nichtzahlung durch den Kunden als normales kaufmännisches Risiko von der Export-Risiko-Garantie nicht gedeckt, ausgenommen wenn der ausländische Staat selbst der Kunde ist. Diese sehr nützliche Einrichtung hat bei ganz geringen Kosten die Annahme vieler Auslandsaufträge ermöglicht und damit der Arbeitsbeschaffung eine grosse Hilfe geleistet.

Den Posten eines Briefkastenonkels in Wirtschaftsfragen begehrt der Autor nicht. Er ist jedoch bereit, ihm gestellte Fragen — am liebsten mündlich oder telephonisch — nach bestem Wissen zu beantworten.

G. N. Zweg

#### **Die Montagehalle der Maschinenfabrik in den Jahren 1934 bis heute**

Ein Mensch, der diesen ganzen Zeitabschnitt lang in der Montagehalle mit den fortwährenden Umgestaltungen Schritt gehalten hat, könnte leicht in Versuchung kommen, als Untertitel „Der Millimeter wird Grossvater“ zu setzen. Nun taucht sofort die Frage auf: „Wer ist denn sein Kind?“ Besser gefragt ist: „Welches sind seine Kinder und Enkel?“ Jene, die heute mit den modernen Messgeräten zu tun haben, werden uns sofort die richtige Antwort erteilen. Der hundertste, ja tausendste Teil des ehrwürdigen Millimeters ist heute keine seltene Genauigkeitsforderung mehr.



Montagehalle um 1934

Sicher wird es viele interessieren, wie diese Umgestaltung überhaupt zustande kommen konnte. Es ist deshalb nützlich, wenn wir diesen Zeitabschnitt in der erwähnten Halle als „Film“ vor uns abrollen lassen.

Ein „guter“ Vortrag beginnt ja oft bei den alten Römern. Soweit kann man hier allerdings nicht zurückgreifen. Es war im Jahre 1936, als das alte Proberlokal vom Werk III in die Maschinenfabrik übersiedelte. Eine kleine Ecke wurde ihm zur Verfügung gestellt, wo die dringenden Arbeiten für die Werke III und Singen ausgeführt wurden. Wer hätte damals geahnt, dass aus dieser kleinen Ecke eine „grosse Halle“ entstünde? Es war ein erdrückender Anblick. Eingeengt von einer grossen Übermacht, gebildet aus Rübenbröcklern, Dreschmaschinen, Heuwendern, Rüttlern und Formmaschinen, standen einige Werkzeugmaschinen betäubt in einem Winkel. Aber die Zeit für sie sollte noch kommen. Eben war die Herstellung von Dieselmotoren am Erlöschen. Von ihnen zeugten nur noch einige Gruben und Generatoren. Langsam waren sie verdrängt worden durch Gieserei- und Holzbearbeitungsmaschinen. Damals ging eben noch alles langsam. Auch die landwirtschaftlichen Geräte büssten an Beliebtheit ein, da doch keine Vorzugsstellung gegenüber ausländischen Firmen garantiert war.

Es kam die Zeit, in der eine intensive Verbindung mit englischen Werkzeugmaschinenfabriken unseren Werkzeugmaschinen einen raschen Aufschwung ermöglichte. Eine weitblickende und tatkräftige Leitung konnte diese günstige Lage entsprechend ausnützen, sodass schon nach verhältnismässig kurzer Zeit die ersten Schleifmaschinen Typ 16-G nach Coventry geliefert wurden. Das Zeugnis, das uns die englischen Fachleute damals ausstellten, war alles andere als lobend. Angespornt durch

diese Rügen, brachten es die unsrigen bald auf eine bemerkenswerte Genauigkeitsstufe. Bereits nach den ersten 40 Maschinen konnten die +GF+ Vertreter in England mitteilen, dass unsere Qualität zu der englischen aufgeschlossen habe. Das war die erste Belohnung für mühevollen Arbeit. Es sollte aber noch besser kommen.

Nachdem die Montagearbeiten an den Fräsmaschinen, deren Vorbilder auch in England standen, in Gang gekommen war und die letzten Schleifmaschinen fertiggestellt wurden, genügte kaum mehr die Hälfte der Halle, die damals ausschliesslich für Werkzeugmaschinen bestimmt war. Eine neue Epoche im Leben dieser Halle hatte ihren Anfang genommen mit dem Beginn der Herstellung der ersten SDM-Starrdrehbänke. Das ganze Hallenareal wurde von diesen Werkzeugmaschinen erobert. Es entstanden ganze Reihen vom gleichen Maschinentyp. Die alte Fabrikromantik war endgültig verschwunden. Vielfach wurde auch an Sonntagen gearbeitet. Ganz neue Fachgebiete mussten erschlossen werden. Die hydraulische Steuerung der Konsolen steckte noch in den Anfängen. Von den Arbeitern verlangte diese Arbeit höchste Konzentration und vor allem Ausdauer. Wenn die Fabrikhallen sich früher ganz entleerten nach dem Sirenenenton, und nur noch der Nachtwächter schlürfenden Schrittes seinen Kontrollgang ausführte, da war nun ein Zischen, Heulen und Dröhnen. Die Zeit verlangte das. Ganze Nächte durch wurde gearbeitet. Was für Augen hätte da wohl ein Rübenbröckler gemacht?

Die Zeit war gekommen, wo wir sowohl durch Qualität wie auch durch Quantität überall im Ausland ein gern gesehener Lieferant waren. Arbeit war in Hülle und Fülle vorhanden. Jahrelang das gleiche Bild. Hinten in der Halle standen



Serienmontage von Werkzeugmaschinen, 1948

die nackten Ständer, die sozusagen bis nach vorn immer mehr „bekleidet“ wurden. Vorn stand die fertige Maschine, die nun noch in der Malerwerkstätte ihr endgültiges Aussehen erhielt, um nachher irgendwo in den Fabrikationsprozess eingereiht zu werden.

Wer nach Kriegsschluss geglaubt hatte, die Zeit der Entspannung für unsere Leute sei nun angebrochen, der hatte sich gründlich getäuscht. Die Schweiz musste so schnell als möglich wieder andere Länder bedienen. Dies war sicher die beste Gelegenheit, die Leistungsfähigkeit unserer Industrie aufrecht zu erhalten. Auch jetzt noch wurden unsere Drehbänke SDM-10 und SDM-7 wegen ihrer Leistungsfähigkeit und hohen Präzision viel verlangt. Es drängte aber unsere Konstrukteure, noch etwas Besseres zu schaffen. So wurde bereits im Jahre 1945 mit den ersten Versuchen der KDM-18 begonnen, deren Produktion heute steil angestiegen ist.

Die für unsere Verhältnisse ungewohnt grosse Werkzeugmaschine, das CWB/+GF+ Bohrwerk, stellte neue riesige Anforderungen an die Arbeiter. Viele Monate beschäftigte uns allein der Prototyp A1-130. Besonders die Schabarbeiten verlangten gute Kräfte und eine peinlich genaue Kontrolle. Beinahe wie ein Ungeheuer verschlang dann dieses Bohrwerk im Serienbau den Hallenraum. Den grossen Typen folgten die kleineren A1-80, die für den Laien weniger imposant als der Bruder, aber dafür gefälliger wirken konnten. Neue Bestellungen lassen das Bild der Halle für das kommende Jahr voraus beschreiben. Das Bild wird in der nächsten Zeit von Bohrwerken und den KDM beherrscht werden. Gerade hier kann der Arbeiter beweisen, dass er imstande ist, mit dem Kopf zu arbeiten. Er ist heute auch sein eigener Kontrolleur. Erfreulicherweise zeigt er grösstenteils grosse Freude für eine solche Arbeitsweise. Und wenn wir am Anfang von einem „Film“ gesprochen haben, so darf natürlich das „happy end“ nicht fehlen. Aber welches soll es nun sein? Es wird schwer sein eines zu finden, denn dieser Film wird, wenigstens soweit wir das beurteilen können, kein Ende finden. Die Filmbilder sind auf einem Band, das auf dem Rad der Zeit abrollt. Dass aber dieses Rad nie stille steht, das braucht nicht erst jedem klar gemacht zu werden. Wir wollen aber hoffen, dass der Filmstreifen nicht abreisst und dass es immer wieder alle mit Stolz und Freude erfüllt, wenn er jeweils von neuem vor uns abrollt.

A. Maag

## Considerazioni di un lavoratore italiano

Meditando sulla situazione attuale determinatasi nella maggioranza degli stabilimenti svizzeri e particolarmente in quelli di Sciaffusa, mi sono venute spontanee queste domande:

- 1<sup>a</sup>) Si rendono coscienti tanto gli operai stranieri che, per cause diverse, devono lasciare il paese che li ha ospitati, quanto gli operai svizzeri che vedono, impotenti, diminuire il lavoro nei loro stabilimenti, di che natura sia questo assestamento che si prepara per il loro paese?
- 2<sup>a</sup>) Si rendono consapevoli gli operai stranieri che hanno dato il loro contributo di lavoro e tutti i cittadini svizzeri, quale compito hanno assolto durante questi anni del dopo guerra?

A queste domande personalmente rispondo in breve. Le condizioni in cui si è trovata l'Europa subito dopo la guerra erano delle più disastrose. Quasi tutti i paesi avevano le industrie completamente distrutte e mancavano di ogni cosa, avendo la guerra distrutto o paralizzato ogni attività, lasciando per di più le lotte politiche ad imperare là, ove anche in misura limitata ci sarebbe stata la possibilità di sopperire agli urgenti bisogni della vita.

Ora che il compito eccezionale svolto dalla Svizzera sta per finire, credo opportuno rammentare ai protagonisti, specialmente stranieri, affinché quando saranno a casa loro abbiano un'idea esatta, che la Svizzera non ha approfittato delle disgrazie altrui per lavorare o conquistare mercati, ma era l'unico paese che fosse in grado di aiutare gli altri popoli vittime della guerra. E' stato naturale che per così gigantesco compito abbia cercato mano d'opera straniera, e chi ha avuto la fortuna di collaborare ad un simile compito può essere doppiamente contento. Infatti ritornando al suo paese, comincerà a trovare condizioni migliori di quando è partito e favorevoli per una ripresa del lavoro (e spero che porti a casa anche la serietà con la quale si lavora in Svizzera) e soprattutto ha la gioia di aver lavorato non per la guerra come si era stati costretti a lavorare nei nostri paesi, ma per lavori di pace, e per di più di soccorso.

Il popolo svizzero può essere fiero del compito che ha assolto. Naturalmente dovrà ancora affrontare e risolvere molti problemi che sono venuti creandosi con lo sviluppo industriale, e se il lavoro diminuisce qui in Svizzera, gli Sviz-

zeri non si preoccupino troppo e siano contenti; è il segno più sicuro che la vita riprende negli altri paesi i quali devono molta riconoscenza al popolo svizzero per quanto ha fatto in questi anni.

Aprà Antonio

#### Noi della Filodrammatica

Colla seconda rappresentazione alla Casa +GF+ non abbiamo, di certo, esaurito tutte le nostre possibilità e, tantomeno, non vorremmo troncarle giacché la constatazione avuta del grande interesse, da parte dei lavoratori di lingua italiana ed anche di quelli di lingua tedesca, sarà per noi un incentivo a perseverare sempre in meglio affinché la nostra cooperazione alla diffusione della lingua di Dante sia realmente effettiva.

Approfittiamo intanto della istituzione della Pagina italiana, che la Redazione ha voluto intelligentemente inserire nelle +GF+ Mitteilungen, per rivolgere un grato pensiero alla Direzione della +GF+ e a chi per essa, ringraziando dell'appoggio morale e materiale datoci e per aver voluto immettere, per la prima nel Cantone, nel ciclo delle sue manifestazioni culturali a favore dei suoi dipendenti, anche la parte rappresentativa italiana.

Se l'aiuto e l'interesse dimostrati dalla Direzione della +GF+ sono stati una delle cause principali del rafforzamento della filodrammatica, l'instabilità di permanenza dei suoi componenti, dovuta a cause di lavoro, permessi di soggiorno, ecc., ci pone, d'altra parte, di fronte ad un grave problema di continuazione e perciò, approfittando di questa occasione, rivolgiamo agli appassionati del teatro ed a tutti quelli a cui la propagazione della lingua italiana sta a cuore, l'invito di voler concorrere a far sì che la filodrammatica viva e sia l'araldo della lingua italiana in questo ospitale Cantone di Sciaffusa.

C. Lazzeri

#### Der Aufzug

Gemeint ist, um Zweifel auszuschliessen, der „Lift“. Der Amerikaner nennt ihn „elevator“, der Franzose „ascenseur“. Führt man aufwärts, ist es ein Aufzug, abwärts darf man gar nicht fahren, sonst wäre es ein Abzug. Im Sprachgebrauch ist das Abwärtsfahren also in keiner Sprache vorgesehen, wenn es auch in Wolkenkratzern nicht zu umgehen sein wird. In unserem Verwaltungsgebäude sind es aber nur 6 Stockwerke, sodass dieses Problem nicht schwierig zu lösen ist.

Als meine Gehwerkzeuge streikten, musste ich ihn viel benützen und kam zu Beobachtungen erstaunlicher Art. Ich war der Meinung, so ein Aufzug sei eigentlich für die Mitarbeiter der obersten Stockwerke bestimmt, musste dann aber feststellen, dass er richtig missbraucht wird.

Oder darf man das nicht so nennen, wenn der leere Aufzug zum 4. Stock hinauf befördert wird, um ein meist junges, ach so schwaches menschliches Wesen in den 5. Stock zu heben oder, was noch schlimmer ist, einige Treppen abwärts in den 3. Stock zu bringen? Oft sind es sonnengebräunte Gestalten, die übers Wochenende unter Aufwendung unzähliger PS sich im Gebirge tummeln. Ist es Gedankenlosigkeit, Faulheit? Nennen wir es vorläufig Gedankenlosigkeit. Eile und Arbeitseifer können es nicht sein, denn oft warten diese Aufzügler mehrere Minuten, also viel länger als sie zu Fuss brauchen würden.

Es liessen sich noch viele solcher Fälle des Missbrauches anführen, aber da es hier nicht ums Zeilenhonorar geht, können wir uns kürzer fassen. Der Aufzug ist überlastet. Ein zweiter kann nicht eingebaut werden, sollte auch gar nicht nötig sein. Wir Büroleute leiden alle mehr oder weniger an Zirkulationsstörungen wegen zu wenig Bewegung. Lassen wir also den Aufzug den obern Stockwerken, den Älteren und Gebrechlichen!

E. Arnold

#### Vertreter-Konferenz

Die Giessereimaschinen-Abteilung hat, in Fortsetzung einer früheren Gepflogenheit, erstmals nach dem Kriege wieder ihre sämtlichen Auslandsvertreter zu einer gemeinsamen Konferenz (4.—9. Juli 1949) nach Schaffhausen eingeladen. Obwohl der Zeitpunkt dieser Zusammenkunft rechtzeitig, d. h. einige Monate vorher angesetzt wurde, ist es einzelnen unserer Vertreter doch nicht gelungen, innerhalb dieser Zeit die Reisepapiere (Pass, Ausreisegenehmigung usw.) zu erhalten. So konnten wir leider die Vertreter aus einigen Oststaaten, aber auch unsern spanischen Vertreter an dieser gemeinsamen Tagung nicht willkommen heissen. Dies sind immer noch deutliche Mahnzeichen, dass die Welt noch nicht zur Ruhe gekommen ist und dass politische Faktoren noch heute weitgehend ins wirtschaftliche Leben hineinspielen.

Die Konferenz selbst ist in aller Minne verlaufen. Technische und kommerzielle Probleme



*Die Teilnehmer der Giessereimaschinen-Vertreterkonferenz im +GF+ Haus Garten*

wurden behandelt. Menschliche Beziehungen zwischen den Vertretern unter sich und uns sind erneuert und vertieft worden.

Ein guter Geist, frei von allen politischen oder nationalen Tendenzen, lag über der Konferenz. Das obenstehende Bild zeigt die Vertreter aus zwölf europäischen Ländern, einträchtig versammelt und vom Wunsche beseelt, für unsere +GF+ Werke das Beste zu leisten. E. Wickli

#### **Gewitterflug nach Skandinavien**

. . . . Jetzt sind wir direkt über Schaffhausen. Links sieht man den Rheinfall und glaubt sein Brausen zu hören, rechts unter dem Flügel erkenne ich Langwiesen, mein liebes „Dörfli am Rhy“. Rasch kontrolliere ich die Zeit; was, 17<sup>05</sup> zeigt die Uhr? In fünf Minuten legten wir die Strecke vom Flugplatz Kloten bis Schaffhausen zurück, das „Flugi“ muss eine mächtige Geschwindigkeit haben! Kaleidoskopartig rasen unter uns Häuser und Dörfer vorbei. Schon taucht aus dem Duster der einzeln vorbeiflitzen den Wolken die stiefelförmige Fläche des Bodensees auf. Rasch wird es trüber, noch kann

man Singen unterscheiden. Der Hohentwiel und besonders der Höhenkrähen nehmen sich wie zwei grosse Ameisenhaufen aus. Immer häufiger werden die bizarren Wolkenfetzen und bald darauf verschwinden wir ganz hinter dem „Vorhang“. Noch einmal sehen wir kurz auf die Erde hinunter, die Donau zwischen Tuttlingen und Donaueschingen zieht sich in weitem Bogen durch den schwäbischen Jura, dann leuchtet der Neckar bei Rottweil auf und dann kommt unsere Stewardess und wundert sich, dass wir nicht angeschnallt sind. Denn eben sind wir ganz gehörig geschüttelt worden, etwas hastig legen wir uns in die „Riemen“. Die beiden Motoren arbeiten sich in schnellem Takte in die drohenden Wolkenmassen hinein, Blitze zucken auf und unaufhörlich schreit das dunkelhäutige Kind aus dem fernen Indien. Die Hoffnung auf einen interessanten Schönwetterflug müssen wir begraben, denn unter und über uns liegen dicke Wolkenmassen. Wir müssen recht hoch fliegen, denn der verstellbaren Frischluftdüse entströmt eiskalte Luft. Um 18<sup>00</sup> kommt das erwartete Positionsbulletin, das uns verrät, dass wir uns in 5400 m Höhe befinden, bei einer Geschwin-

digkeit von 450 km/Stunde. Etwas ist uns jedoch verhüllt, nämlich der Zustand der Passagiere. Wie ich mich einmal umsehe, entdecke ich angsterfüllte Gesichter, welche, nach der Farbe zu schliessen, eher Chinesen angehören dürften, so gelb sind sie. Die Zwischenverpflegung wird nicht von allen Reisenden eingenommen, doch mir sagen die saftigen Früchte und die schmackhaften belegten Brötchen sehr zu.

18<sup>30</sup> zeigt meine Uhr, als plötzlich ein Motor aussetzt, sich wieder fängt, wieder aussetzt, einige Male hintereinander. Auch mein Nachbar neben mir hat gemerkt, dass etwas nicht in Ordnung sein muss. Wir gucken uns gegenseitig mit prüfenden Augen an. Dann fällt das Flugzeug wohl einige hundert Meter in einem Atemzuge. Dann surren beide Motoren von neuem ihr regelmässiges Lied und wir beide atmen zuversichtlich auf. Weit über eine Stunde fliegen wir durch eine riesige Gewitterzone. Grässliche Blitze zucken immer wieder auf. Anhaltend werden wir wie von einer Titanenfaust zünftig geschüttelt und fortwährend schreit das Kind, welches sich krankhaft an der Mutter festhält. Frl. H. gibt sich alle erdenkliche Mühe, die gewittergeladene Stimmung nicht unter Null fallen zu lassen. Sie kommt mit Zeitungen, kontrolliert dauernd die Gürtel, ob dieselben ordentlich geschlossen sind. Dass es draussen unter Null sein muss, zeigen die dickvereisten Fensterscheiben an. Endlich geht das Schreien des angstgequälten Kindes in ein stilles Klagen über und es schläft vor Ermattung ein. Es ist gut, so haben wir eine Panikkomponente weniger. Noch immer stecken wir im grauschwarzen Gewölke drin. Hin und wieder züngelt ein schwefelgelber Blitz auf, aber das Flugzeug schwankt nicht mehr so oft. Orientieren kann man sich absolut nicht, denn eine dicke Wolkenschicht verhindert jegliche Bodensicht. Unermüdlich geht Frl. H. hin und her und redet den meist Mitgenommenen aufmunternd zu. Es ist 19<sup>00</sup> Uhr, der Funker bringt die zweite Positionsmeldung. Wir befinden uns direkt über der deutschen Küste vorgelagerten Insel Fehmarn, 100 km nordöstlich von Hamburg, immer noch in 5200 m Höhe bei 450 km Stundengeschwindigkeit. Weiter besagt das Bulletin, dass wir voraussichtlich schon um 19<sup>20</sup> Uhr in Kastrup landen werden, statt erst 19<sup>40</sup> Uhr. Wir müssen demnach eine phantastische Geschwindigkeit gehabt haben, um bei einem um 15 Minuten verspäteten Start doch 20 Minuten früher an der ersten Zwischenlandungs-

stelle zu sein. Doch das Erlebnis mit dem ha-varierenden Motor will mir nicht aus dem Kopf. Der Flugcaptain gab mir nachher folgende Erklärung: „Wir wollten dem Gewitter nach oben ausweichen und kamen auf 6200 Meter und dann vereiste eben der Motor, was uns veranlasste, wieder tiefer zu fliegen“.

Max Schroeder

#### Ferien in Devon

Zu meinen schönsten England-Erinnerungen gehören die Ferien in Teignmouth/Devon. Von meinen Verwandten dorthin eingeladen, war die Vorfreude denn auch schon eine grosse, ist es doch ein herrliches Gefühl, Ferien machen zu dürfen, ohne sich um das „Finanzielle“ kümmern zu müssen. So kam der 9. Juni, der ersehnte Reisetag. Von Paddington Station schlängelte sich der Cornish Riviera-Express aus der Millionenstadt hinaus, passierte die Suburbs und rollte durch die Grafschaften Middlesex, Buckinghamshire, Berkshire, Wiltshire und Somerset, die mit ihren ausgedehnten Äckern, Wiesen und Weiden, den riesigen Eichen, als dem englischen Nationalbaum, und den grasenden Kühen, Pferden und Schafen ein Bild der Harmonie und des Friedens boten. Wir passierten Exeter, wo mich mein Onkel auf die vom Zug aus gut ersichtliche Kathedrale mit ihrem langen Schiff und den beiden Seitentürmen aufmerksam machte, und kaum eine halbe Stunde später befanden wir uns am Ziel.

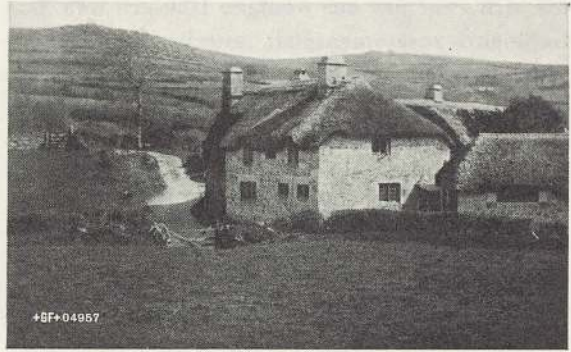
Teignmouth liegt an der Mündung des Flusses Teign und ist eine interessante kleine Hafenstadt. Transportschiffe von Norwegen, Holland, Schweden, Dänemark, Frankreich und auch eines von Deutschland waren abwechselungsweise im Hafen. Sie bringen Güter aller Art und nehmen dafür die berühmte Tonerde mit, die in Newton Abbot gewonnen wird. Die Tonerde wird durch Lastwagen in den Hafen gebracht und durch eine Ladebrücke direkt in die Schiffe umgeladen. Dann warten die Schiffe auf die Flut, damit sie ein kundiger Lotse sicher aus dem Hafen, zwischen den Sandbänken auf der einen und den roten Klippen des Ness auf der andern Seite, in die Fluten des Ärmelkanals bringt. Das gleiche gilt für die Schiffe, die in den Hafen einfahren wollen. Auch sie müssen manchmal einige Stunden warten, bis der Lotse mit seinem kleinen Boot hinausfährt, um sie durch die Teignmündung zu steuern. Dieser Vorgang ist interessant und kurzweilig, und man freut sich daher über jedes am Horizont sichtbare Schiff.

Zwischen den Klippen des „Ness“ zur Rechten und denjenigen des „Parson und Clerk“ zur Linken erstreckt sich eine ca. 2 Meilen lange herrliche Sandbeach, auf der immer ein reger Badebetrieb herrscht. Segelregatten finden statt, und in der Morgenfrühe kann man auch die Fischerboote sehen, die mit ihrem Fang ans Ufer treiben. Das Grün der Bäume und Sträucher, die die Cliffs bis zum äussersten Rande schmücken, das tiefe Blau des Himmels, das sich im Meer widerspiegelt, geben der Landschaft eine solche Schönheit, dass man sich nicht genug daran sattsehen kann und jeden Ferientag als ein neues Geschenk mit Dankbarkeit hinnimmt. Teignmouth ist aber nur ein Teil der Schönheit von Devon. Geht man für eine Wanderung landeinwärts, dann freut man sich über die weiten Felder und die frischgepflügten, dunkelroten Äcker, die meist durch die typischen 2—3 Meter hohen Hecken voneinander getrennt sind. Kommt man durch ein Dorf oder einen Weiler, dann fallen einem die sauberen, weissgetünchten Häuser mit ihren dicken Strohdächern, den sog. „thatched roofs“ auf, wie auch die kleinen Fenster, um die sich Kletterrosen in allen Farben schlingen. Hat man das Glück, durch ein offenes Tor einen Blick auf den Garten zu werfen, dann staunt man über die Menge und Farbenpracht der Blumen und das gepflegte Lawn, auf dem das Bird-bath zur Tradition geworden ist. Ich will versuchen, kurz zwei von den vielen Ausflügen, die ich machen durfte, zu beschreiben: einen nach Torquay, der englischen Rivierastadt des Luxus und Reichtums, und eine Fahrt ins Dartmoor, in die Stille und Einsamkeit.

Torquay liegt ca. eine Stunde südlich von Teignmouth, und man gelangt dorthin per Boot, per Bahn oder per Bus. Wir wählten den Bus, der über Shaldon und Maidencombe führt. Man hat während dieser Fahrt abwechslungsweise einen



*Badeort Teignmouth*



*Haus in Devonshire*

Ausblick ins Land hinein, sieht einige der Tors (Hügel) von Dartmoor und hat zur Linken die Sicht auf das Meer. Torquay ist gross und verzweigt sich gegen Nordosten in die sog. Suburbs, mit ihren langweiligen viktorianischen Häuserreihen, die man, von Teignmouth herkommend, zuerst durchquert. An diese schliessen Pensionen und unzählige kleine und grössere Hotels an. Unten am Quai sind elegante Verkaufsläden, kühle Tearooms, Ice-Cream Kiosks, Kinos, Theater, der Pier mit seinen verschiedenen Attraktionen und natürlich ein Konzertpavillon. Die Quaianlagen mit ihren südlichen Pflanzen und blühenden Palmbäumen, der interessante Rockgarden, der Public-garden mit seinem kleinen Weiher, in dem weisse, gelbe, rosa und dunkelrote Seerosen blühen, sie alle laden den Besucher zur Rast ein. Auf den beiden Sand- und einer Steinbeach herrscht meist lebhafter Badebetrieb, und in den innern und äussern Hafenanlagen befinden sich unzählige Segel- und Motorboote, die gemietet werden können. Torquay liegt in einer Bucht, ist sehr geschützt und weist ein echt südliches Klima auf. Wohin man auch kam, überall wimmelte es von Menschen, sodass ich froh war, am Abend wieder nach Teignmouth zurückkehren zu dürfen. Torquay ist interessant für einen Ausflug, Teignmouth aber ladet zum Verweilen ein.

Dartmoor ist ein ziemlich ausgedehntes Gebiet, das sich in nordsüdlicher Richtung von Okehampton über ca. 24 Meilen nach Buckfastleigh und in ost-westlicher Richtung von Bovey-Tracy über 18 Meilen nach Lydford erstreckt. Wer glaubt, im Moor eine Wüste anzutreffen, der täuscht sich. Kleine Flüsse schlängeln sich durch mysteriöse Schluchten und herrliche Wälder, und da und dort stösst man auf Weiler mit spärlichem Ackerland. Auch ein Dorf, Widecombe in the Moor, und die kleine Stadt Prince Town,

die sich zwar nur aus wenigen Häusern und dem Gefängnis zusammensetzt, unterbrechen die ausgedehnten Strecken, wo nur Farnkraut und Erika gedeihen. In diesem Hügelland mit seinen Tors, den höchsten Punkten, befindet man sich abseits vom Verkehr, in der Einsamkeit, jedoch auf historischem Boden. Man stösst auf Steinkreise, die sog. „Grey Wethers“, die nach Aussagen der Einheimischen auf die Zeit der Druiden und ihrer mysteriösen Gebräuche zurückzuführen sind. Dann wieder findet man Überreste aus der Bronzezeit und bemerkt da und dort noch Hünengräber. In diesem Heideland weiden die wilden, schwarzen Dartmoor Ponies und vereinzelt auch die kleineren, langhaarigen Shetland Ponies. Sie sind jahraus, jahrein unter freiem Himmel, kommen jedoch in der strengen Winterszeit in die Nähe der Weiler, um dort etwas Nahrung zu finden. Alte, originelle Brücken spannen sich über die Flüsse und rohe Granitkreuze dienen als Wegweiser und Grenzsteine. Eine Wanderung oder Fahrt durch das Moor wird zu jeder Jahreszeit zum Erlebnis, muss aber wohl am schönsten sein im August, wenn die Erika blühen und ein rotes Leuchten sich über diese Einsamkeit ausdehnt. Aber auch das Moor hat seine Tücken. Wer auf einer Wanderung nach den erwähnten Tors, abseits der Hauptstrasse, vom plötzlichen Nebel überrascht wird, weiss, dass er sehr vorsichtig sein muss, wenn er sich nicht im Nebel verlieren will. Bei Regenwetter können auch die vielen sumpfigen Stellen zum Verhängnis werden. Und trotzdem zieht das Moor einen immer und immer wieder an. Ist es die Stille, sind es die historischen Funde oder die unzähligen, wie Wellen sich wiederholenden Hügel? Ich weiss es nicht.

L. Kirchhofer



Erholungsheim „Collinetta“

## Ferienbriefe aus „Collinetta“

Ascona-Moscia, 14. Mai 1949

Lieber Freund,

Du hast ausnahmsweise recht gehabt. Es gefällt uns ausserordentlich gut im Tessin, das ich seit meiner Schulzeit, und das liegt lange zurück, nicht mehr gesehen habe. Wir haben Deine Ratschläge bis jetzt ausgiebig befolgt und schon einige recht schöne Ausflüge gemacht. So waren wir bereits im Maggiatal, wanderten von Bignasco ins Bavonatal und erlebten dort eine eigenartige Überraschung. In Foroglio besuchten wir eine kleine Wirtschaft, weil ein kalter Wind trotz der Sonne den Aufenthalt draussen etwas ungemütlich gemacht hätte und kamen an einem flackernden, heimeligen Kaminfeuer zu einem guten Mittagessen, wie ich es in dieser Einöde nie erwartet hätte. Das kristallklare Wasser der Bavona umschäumt oft riesige Granitblöcke, wie ich sie in solcher Grösse noch nie gesehen habe. Auch die Wanderung über Orselina nach Mergoscia, hoch über dem Verzascatal, hat uns geradezu begeistert. Die dicht aneinander geschmiegt, ärmlichen Häuser der kleinen Weiler um das Dorf herum, zusammen mit den bizarren Formen einiger uralter Kastanienbäume, ergeben ein ungemein ansprechendes Bild landschaftlicher unverdorbener Schönheit. Hier stört der Mensch die Natur nicht, er vereinigt sich mit ihr auf anspruchslose, rührende Art.

Wenn ich noch andere Numen nenne, so geschieht das nur, um Dir zu zeigen, dass wir unsere Zeit ausnützen. Das freundliche Arcegno hat mich zweimal angelockt. Vielleicht auch war das Grotto dort schuld mit seinem kühlen Nostrano und den herrlichen weissen Brötchen.

Wir haben noch verschiedene Pläne. Das Wetter war bis jetzt angenehm kühl, wie gemacht zum Wandern, und ich will Dir gerne noch darüber berichten, auch über unseren Aufenthaltsort. Mit freundlichen Grüssen

E. A.

Ascona-Moscia, 18. Mai 1949

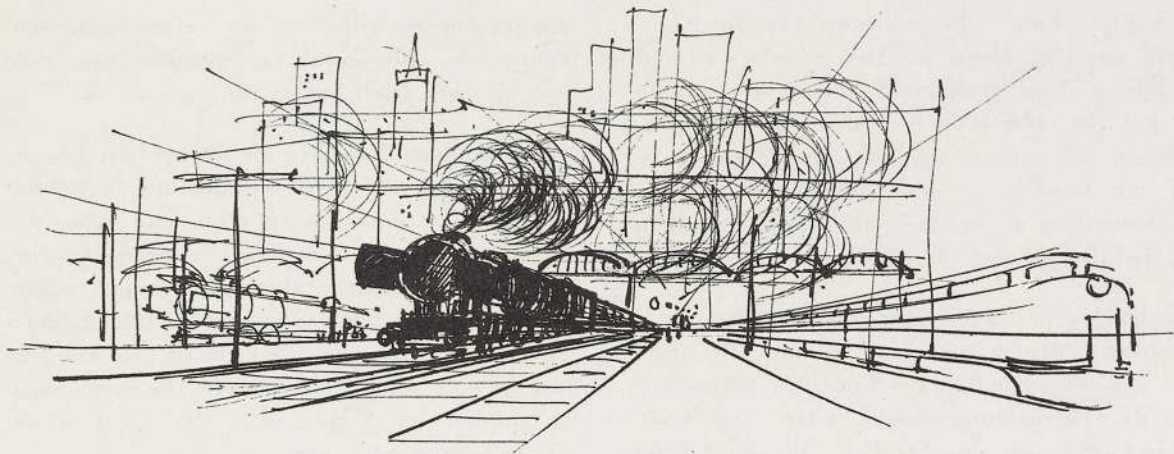
Lieber Freund,

Du willst mehr über „Collinetta“ wissen? Es ist ein modern und gut eingerichtetes „Erholungsheim“ hoch über der Strasse von Ascona nach Brissago, an einer geradezu idealen Lage, mit einem wunderbaren Ausblick auf den Langensee und die ganze herrliche Umgebung. Es wurde von GF+ und BBC den Krankenkassen der beiden Unternehmen für Rekonvaleszenten und Feriengäste zur Verfügung gestellt. Ein schöner Garten lädt zum Faulenzen ein. In etwa 20 Minuten ist man zu Fuss in Ascona. In der nächsten Umgebung sind schöne schattige Kastanienwälder und bis zur Strasse nach Ronco hinauf ist ein felsiger Berghang von wilder, ursprünglicher Schönheit, jetzt von gelbem Ginster übersät, der mich immer wieder anlockt. Hoch oben zieht sich die Bergstrasse nach dem lieblichen Ronco hinunter, einem Dörfchen von malerischer Schönheit, das ich schon einige Male besuchte.

Einer der schönsten Ausflüge führte uns schliesslich von der Grenze bei Brissago einen steilen Zöllnerpfad hinauf, und dann, sanft ansteigend, nach dem verträumten Piodina und dem steil über Brissago liegenden Incella, immer mit dem Ausblick auf den Langensee und seine stotzigen Ufer und malerischen Dörfer.

Zum Baden war es bis jetzt zu kühl, aber im Sommer muss es herrlich sein, im See Kühlung zu finden.

Immer Dein  
E. Arnold



### Im Schnellzug von New York nach Chicago

Ich habe das Billett einige Tage zum voraus gelöst, denn man hat mir erzählt, diese neuesten Nachtschnellzüge seien immer bis zum letzten Platz „ausverkauft“. So habe ich denn für 32 Dollar meinen reservierten Sitz Nummer 39 im Wagen 701 erhalten und bin nun sehr gespannt, wie diese Fahrt nach dem 907 Meilen entfernten Chicago verlaufen werde.

Punkt 5 Minuten nach 4 Uhr setzt sich der Zug in Bewegung, so sachte, dass man es nur wahrnehmen kann, wenn man zum Fenster hinaussieht. Ich sitze in meinem Polstersessel und sehe mir die Landschaft an, das heisst, vorläufig ist noch nichts zu sehen, denn wir befinden uns einige Meter unter dem Boden, jetzt vielleicht gerade im Tunnel, der unter dem Hudson River hindurchführt.

Endlich kommen wir ans Tageslicht, aber da ist es nicht viel besser, denn die Fabriken, welche sich hier in den Vororten von New York befinden, legen einen Nebel von Rauch und Dünsten über die Gegend. Nur langsam wird die Luft klarer und die niedergehende Sonne zeichnet wieder Licht und Schatten. Wir fahren gegen Philadelphia, das wir nach 1½ Stunden erreichen, nachdem eine ganze Parade von Fabrikanlagen bekannter Firmen vorbeigezogen ist. Am meisten beeindruckt hat mich die Anlage der SKF-Kugellagerwerke, deren einstöckige Gebäude zwischen riesigen Rasenflächen liegen.

Ich will mir eine Zigarette anzünden, bemerke aber noch rechtzeitig, dass hier nicht geraucht werden darf und gebe mich deshalb in den für diesen Zweck vorgesehenen Raum, wo es auf den Lederpolstern übrigens noch bequemer

ist als auf meinem Sessel Nr. 39. Durch den Lautsprecher wird das Nachtessen im Speisewagen angekündigt und da ich sehr neugierig bin, diesen Wagen zu sehen, entschliesse ich mich, dorthin zu gehen.

Die Ausstattung des Speisewagens entspricht etwa derjenigen in unseren Leichttriebzügen. Ein Unterschied besteht nur in der Bedienungsmannschaft und in der Menükarte. Hier schiessen etwa 8 Neger-Kellner herum und zwei Oberkellner (von der weissen Rasse) überwachen die Geschehnisse. Die riesige Speisekarte enthält alles, was sich der Amerikaner wünschen kann und das ist einiges mehr, als meine Kenntnisse umfassen! Aber auch die Preise lassen nichts zu wünschen übrig und sind typisch amerikanisch, sodass ich mich bald auf das Studium des Abschnittes „Sandwiches“ verlege. Ich habe nämlich in New York erfahren, dass ein gutes Sandwich nicht nur aus zwei Scheiben Brot mit einem Riegel Wurst dazwischen besteht, sondern ein ganz anständiges Essen sein kann. Im Speisewagen kostet denn auch ein solches Sandwich etwa 1.50 Dollar, währenddem man für das Nachtessen 3 Dollar und mehr bezahlt.

Ich will ein Bier bestellen und erhalte zur Antwort, dass wir uns in Pennsylvanien befinden, wo am Sonntag kein Alkohol ausgeschenkt werden darf. So muss ich mich halt mit einer Limonade zufriedengeben.

Zu meinem Sessel zurückgekehrt, versuche ich eine günstige Schlafstellung ausfindig zu machen. Die Rückenlehne klappe ich so weit als möglich nach hinten und die Schuhe ziehe ich — gemäss Vorbild meiner Nachbarin — aus, nachdem ich mich vergewissert habe, dass die Socken

noch ganz sind. Nebenbei bemerkt: die Nachbarin war eine Dame im Alter zwischen 40 und 60 Jahren. Eine genauere Jahrgangsbestimmung ist bei den hier üblichen kosmetischen Massnahmen nur schwer möglich. Den Kittel habe ich im Gepäcknetz (es ist zwar kein Netz) verstaut, denn es ist fürchterlich heiss, trotzdem die Belüftungsanlage beständig rauscht.

Ich habe sehr Mühe einzuschlafen, denn das Neonlicht blendet mich und ich bin sehr froh, dass endlich jemand auf den Gedanken gekommen ist, die Beleuchtung auszuschalten. Die Nachbarin dreht sich unaufhörlich von einer Seite auf die andere und scheint sich auch nicht wohl zu fühlen in ihrem Patentsessel. Sie lässt mich jedoch kalt und endlich gelingt es mir, etwas Schlaf zu finden.

Ich werde halb wach gerüttelt und höre etwas wie „Pittsburgh“ und die Stimme des Lautsprechers, der ein Telegramm ausruft. Meine Uhr zeigt halb eins. Vor mir beginnt ein kleines Kind ein grosses Geschrei loszulassen, so dass ich ganz wach werde. Mein Rücken und die umliegenden Gegenden beginnen mich zu schmerzen. Ich rauche eine Zigarette im Rauchsalon und versuche dann weiterzuschlafen, was mir halbwegs gelingt.

Ich werde durch den Lautsprecher geweckt, der das Morgenessen im Speisewagen anpreist. Es ist noch eine Stunde bis Chicago und die Sonne

scheint bereits hell über die weiten Felder, auf denen hie und da ein rotbemaltes Bauerngut mit weissem Dach auftaucht.

Bald kündigen Fabriken die Vororte der grossen Stadt an. Ich schaue in die Richtung, in welcher das Ziel der Fahrt liegen muss und sehe eine bläulichbraune Dunstwolke. Die Sonne leuchtet noch klar und hell, aber auf einmal beginnt sie hinter einem immer dichter werdenden Schleier zu verschwinden. Es dünkt mich, als tauchten wir in eine unheilvolle Wolke. Es wird sogar so dunkel im Wagen, dass das Licht wieder angezündet werden muss.

Wir passieren Vorortbahnhöfe, rauchende Fabrikanlagen, Mietkasernen mit Hinterhöfen voller Unrat, Geschäftshäuser, und plötzlich verlangsamt der Zug seine Fahrt, rasselt über Weichen und fährt dann in eine dunkle Bahnhofhalle, wo er stehen bleibt. Es ist 8 Uhr.

Herr Romann, der in Chicago wohnt und mit unserer Firma zusammenarbeitet, holt mich am Bahnsteig ab und führt mich mit dem Auto zum Frühstück. Wir durchqueren breite Strassen mit Parkanlagen auf beiden Seiten, die Sonne beginnt durch den Schleier hindurchzudringen und ich vergesse allmählich den ungemütlichen Eindruck, den das „Eintauchen“ in die Dunstwolke von Chicago auf mich gemacht hat. Ich habe wieder das Gefühl, frische Luft zu atmen!

Georg Krause jun.

