

Der Pirat von Tanger : Seeräuberei und Piratentum unserer Tage

Autor(en): **Wengraff, Georg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **63 (1959-1960)**

Heft 5

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-666544>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DER PIRAT VON TANGER

Seeräuberei und Piratentum unserer Tage

Der Krieg der Zigaretten- und Rauschgiftschmugglerbanden im Mittelmeer ist zur Befriedigung der Zollwächter und Polizisten ausgebrochen. Eine Befriedigung, in die sich freilich etwas Unruhe mischt. Der Schmuggel an den Südküsten Europas tritt damit in ein neues Stadium. Konnte er bisher höchstens Stoff für Operetten liefern, so ist er nun eine umfangreiche und ziemlich düstere Maschinerie geworden, die einige mächtige Herren in die Hand zu bekommen suchen. Der brave Dilettantismus eines «ehrenhaften» Schmugglertums, das noch die alten Spielregeln anerkannte, geht zu Ende. Grosse Organisationen, die keinerlei Sentimentalitäten kennen, sind im Begriffe, alle Konsequenzen aus der Illegalität zu ziehen. Am Ende steht der Terror, der Mord, das schrankenlose Piratentum. Dieser Terror zwingt zunächst die kleinen und mittleren Schmuggler, sich entweder grösseren Banden anzuschliessen oder von der Bildfläche zu verschwinden. Er gedeiht schon zwischen den Banden selbst, die um die Vorherrschaft kämpfen.

Zoll und Polizei beobachten diese Entwicklung mit aufmerksamen Augen. Sie hoffen, dass die blutigen Händel zwischen den Banden schliesslich ihnen, den Hütern von Recht und Gesetz, den Sieg bringen werden.

Der Ueberfall auf die «Combinatie»

Es war im November 1952, als die Männer der «Combinatie», eines Schiffes, das die holländische Flagge führte, bei ihrer Rückkehr in den Heimathafen zur Polizei gingen und dort über Dinge

sprachen, die man bisher niemals berührt hatte. Ihre Aussage führte zum Eingreifen der internationalen Kommission der Kriminalpolizei von Tanger. Man erfuhr nämlich, dass die «Combinatie» am 10. Oktober zwischen Korsika und Tanger von einem Piratenschiff «Esme» angegriffen wurde. Die ganze Ladung der «Combinatie», siebenundzwanzig Tonnen amerikanischer Tabak, wurden an Bord des Angreifers gebracht. Dank dieser Aussagen nahm man fünf Tage später an der Côte d'Azur fünf Matrosen der «Esme», einen Mann aus Nizza und vier Amerikaner, fest. Aber diese erklärten, dass sie mit Maschinenpistolen bedroht und zwangsweise eingeschifft wurden und so an dem Angriff auf die «Combinatie» teilnehmen mussten. Zur gleichen Zeit erklärte der Eigentümer der «Esme», ein Amerikaner namens Rue Wight, dass er ganz bestürzt über den Gebrauch wäre, den man von seinem Schiff gemacht hätte.

Fast zur gleichen Zeit verhaftete die Polizei in Antibes den Kapitän, den Steuermann und den Mechaniker eines dänischen Fischdampfers, des «Jess B.». Man konnte nämlich beweisen, dass dieses Schiff die vierhundertfünfzig Kisten Schmuggelwaren verfrachtet hatte, die man am 18. Oktober in der Nähe von Toulon entdeckte. Und so erfuhr man, wie durch einen Zufall, dass auch das dänische Schiff am 27. März geentert und seiner Ladung beraubt wurde, und dass deren Eigentümer den Kapitän der «Esme» wegen Mitschuld beim Internationalen Gerichtshof in Tanger angezeigt hatte. Ein amerikanisches Konsulargericht in Tanger verurteilte den Charterer der «Esme», der unter dem Befehl des Amerikaners Forrest den Ueberfall ausführte, wegen Mittäterschaft, Anstiftung zum Seeraub und Begünstigung zu einer Haftstrafe von drei Jahren.

Gefährlicher Schmuggel

Das Tabakschmuggeln im Mittelmeer scheint eine riskante Sache zu werden. Bis vor einiger Zeit konnte jedermann zwischen Tanger und der spanischen oder französischen Küste amerikanische Zigaretten ohne Gefahr schmuggeln. Mehrere Umstände trugen dazu bei, die Konkurrenz immer schärfer zu machen. Die Zahl der Zigaretten- schmuggler ist übermässig angewachsen, da sich immer mehr wirkliche Gangster dem Zigaretten- schmuggel zuwenden, der einträglicher und weniger gefährlich als die Raubüberfälle geworden ist,



«Gässle 1» Foto von H. P. Roth

gegen die man immer schärfer vorgeht. Schliesslich hat sie Ausweisung berühmter Gangster wie Lucky Luciano, die mit ihren Leuten die Vereinigten Staaten verlassen mussten, diesem Schmuggel Fachmännern wohlorganisierten Bandentums zugebracht, welche keine Konkurrenz vertragen und auf Leben und Tod kämpfen, um sich ihr Monopol zu sichern. Diese Sorte von Gangstern begnügt sich nicht mit den «ehrbaren» Gewinnen, mit denen die Schmuggler zwischen 1945 und 1950 ihre Vermögen machten. Sie möchten den Ertrag aller nur möglichen Unternehmungen selbst einheimen.

Es sind die besonderen Verhältnisse des Hafens von Tanger, die solche Unternehmungen so gewinnbringend machen. Dieser internationale Hafen ist eine Art Stützpunkt, an dem sich die Jo Renucci, die Lecca, die Colonna, die Sinbaldi niedergelassen haben. Hier können die Händler in aller Ruhe verstecken, was sie erbeutet haben, und unbehindert alles vorkehren, um die Fährten zu verwischen, die Verfolger in die Irre zu führen. Tanger ist vor allem auch die Drehscheibe für den Schmuggel mit amerikanischen Zigaretten. Im Durchschnitt werden monatlich 3000 bis 4000 Kisten mit je 500 Päckchen Zigaretten aus den USA in Tanger eingeführt. Eine Kiste ist ungefähr vierzig Dollar wert. Ein Päckchen kommt auf 35 Francs zu stehen. Die französische Tabakregie, die ihn nicht teurer einkauft, gibt das Päckchen für 180 Francs ab. Man sieht, auf welchem riesigen Markt der Schmuggler rechnen kann, wenn er die Zigaretten für 120 Francs abgibt und welche ungeheuren Gewinne er dabei noch einsteckt.

Zwei Drittel dieses Schmuggelgeschäfts sind absolut legal. Ein Importeur kauft in den Vereinigten Staaten eine gewisse Menge Zigaretten. Diese werden durchaus ordnungsgemäss in Tanger eingelagert. Der Importeur verkauft sie mit einem Nutzen von zehn bis zwanzig Prozent an einen Exporteur, der Verkäufe auf hoher See durchführt. Dieser lässt für seine Ware einen Frachtbrief für den «Verkauf auf Hoher See» ausstellen. Das Schiff fährt aus und verkauft seine Ladung, noch immer durchaus gesetzlich, ausserhalb der Hoheitsgewässer an Leute, die Schmuggler sind und die diese Zigaretten als Konterbande in Frankreich einführen wollen. Wenn sie geschnappt werden, hat der Händler nichts zu befürchten. Die Zollbehörde müsste beweisen können, dass der Befrachter und die Schmuggler zur gleichen Organisation gehören und dies war bisher nie der Fall.

Aber heute sind alle, vom Importeur bis zu den Wiederverkäufern in Frankreich, Glieder der gleichen Kette, die alle Kosten trägt, aber auch alle Gewinne einstreicht. Und die «Händler» und die «Unabhängigen» wenden sich heute an die Polizei, um diese vertikalen Trusts zu zerbrechen, die sie berauben und verfolgen, und sie nehmen sogar das Risiko auf sich, selbst angeklagt zu werden.

Die Käufer sind Gangster geworden!

Enrico — dies ist nicht sein wahrer Name — dieser Verkäufer auf Hoher See, wurde durch die Gangs vollkommen ruiniert. Er glaubte erst, dass er sich nicht bei der Polizei beklagen könnte. Wenn er es nun wagt, seine Geschichte zu erzählen, so deshalb, weil er nicht mehr viel zu verlieren hat. Doch er übt aus Angst vor Repressalien auch jetzt noch Zurückhaltung. Er war einer der ersten, die sich nach dem Krieg auf den «Handel» mit amerikanischen Zigaretten stürzte, und verdiente ein Vermögen. Heute lebt er von einem Tag auf den anderen.

«Die Zeiten haben sich sehr geändert», sagte er traurig. «Die Käufer sind Gangster geworden. Sie lassen sich die Ware liefern und zahlen nicht, oder nehmen einem, mit gezücktem Revolver, das Geld wieder ab. Die italienischen Zollwächter, die namhafte Gewinne aus dem Schmuggel zogen, wurden abgelöst und die neuen besitzen überaus schnelle Wachtboote. Die spanischen Zollbeamten sind so misstrauisch geworden, dass sie die Schiffe der «Händler» auf Hoher See, ausserhalb der Hoheitsgewässer durchsuchen. Nur der französische Zoll hält sich noch an das «Gesetz». Aber dann sind noch die Gangs da, die einen ausplündern. So wurde Enricos Schiff, ein Schnellboot von 100 Tonnen, von Piraten geentert, die nach und nach den ganzen Zigarettenhandel nach den französischen Küsten an sich rissen.

Halt! Zollkontrolle!

«Es war», erzählt uns Enrico, «die erste Reise des Schiffes, seit dem Erlass der Verordnung vom 1. Januar 1949, nach der Schiffe, die Monopolarwaren in einen französischen Hafen einführen, mindestens 100 Tonnen haben müssen. Man wollte damit den Schmugglern entgegenarbeiten, sie von Anbeginn zu grossen Ausgaben zwingen. Unser Schiff hatte in Tanger 950 Kisten Zigaretten im Wert von je 37 Dollar geladen. Es war alles in

Ordnung. Die für Italien bestimmte Ware sollte über den Transithafen Toulon laufen.

Es war an einem Septemberabend. Wir fuhren etwa eine Stunde auf der Höhe von Toulon dahin, als sich von Backbord ein Schnellboot näherte, auf dem sich ein Dutzend Männer in Zollwächteruniformen befanden. ‚Halt! Zollkontrolle! Stoppt die Maschinen!‘ rief ein Offizier durch ein Sprachrohr.

Der Kapitän unseres Schiffes, Neville Humphries, ein Engländer, stoppte sofort. Wir glaubten, ein französisches Zollwachtboot vor uns zu haben. Aber sofort als die ersten angeblichen Zollwächter an Bord waren, schlugen sie ihre Maschinenpistolen auf uns an und entpuppten sich als verkleidete Gangster.

‚Hände hoch!‘ brüllten sie. Sie drängten uns zusammen, fesselten uns und warfen uns in den Salon, wo sie uns unter Aufsicht eines Mitgliedes der Bande einsperrten. Ein anderer übernahm das Steuer, ein dritter die Maschinen und so brachten sie das Boot in einen Schlupfhafen, luden unsere Kisten aus, die noch in der gleichen Nacht von ein paar Lastautos abgeholt wurden.

Dann gingen sie wieder an Bord, brachten das Schiff wieder auf Hohe See, liessen uns endlich frei und fuhren auf ihrem Schnellboot davon. Das ganze Abenteuer hatte sieben Stunden gedauert.

Was konnten wir machen? Wir waren nicht bewaffnet. Und wir konnten nicht einmal klagen. In diesem Fall hätte man uns beschuldigt, die Ware selbst ausgeladen zu haben und hätte uns ins Gefängnis geworfen. Es war noch besser, sich damit abzufinden.»

Seeräuber in Aktion

Ein Kapitän, dessen Name nicht genannt werden darf, hat uns über eine ähnliche Geschichte berichtet, die seinem Schiff von 300 Tonnen, das mit 23 Tonnen Zigaretten beladen war, passierte.

«Es war ausserhalb der französischen Hoheitsgewässer, auf der Höhe von Marseille. Ich sah ein Fischerboot auf uns zukommen, das aber ungewöhnlich rasch fuhr. Etwa fünfzehn bewaffnete Kapuzenmänner entern uns, und sperren die Mannschaft ein. Sie übernehmen das Kommando des Schiffes. Aber am nächsten Morgen lassen sie uns frei, weil der Pilot Schwierigkeiten mit der Maschine hat. Sie zwingen mich mit vorgehaltener Waffe, das Schiff in die Nähe von Marseille zu steuern. Hier übernehmen sie wieder die Füh-

rung, sperren mich mitsamt der Mannschaft von neuem ein. Sie hatten die Lucken vermacht, damit wir uns nicht orientieren konnten, wo sie die Ware an Land brachten. So wurden wir um 500 Kisten erleichtert. Die Reise unter ihrem Kommando hat drei Tage gedauert.»

Andere Händler wurden auf ähnliche Weise beraubt. Dies passierte auch dem in diesen Gewässern sehr bekannten weiblichen Kapitän, einer gewissen Madame Houillon, die auf der Höhe von Marseille von Piraten überfallen wurde, die ebenfalls als Zollwächter verkleidet waren. Madame Houillon ist keine alltägliche Persönlichkeit. Sie ist Engländerin von Geburt, Französin durch Heirat. Ihr Mann soll ein ehemaliger Polizeibeamter sein. Man nennt sie «die Blonde» oder «Florence». Sie ist 1,60 m gross und auf ihrem Schiff, der «Arrow-Mail», gehorcht ihr die aus Albanesen, Litauern und Schweden bestehende Mannschaft auf den kleinsten Wink. Vor diesem Schiff kommandierte sie das «Stachelschwein», das vom spanischen Zoll geschnappt wurde. Die Rückschläge, die sie durch die Banden erlitten hat, scheinen aber ihren Tatendrang etwas gedämpft zu haben.

Madame Houillon ist übrigens nicht der einzige weibliche Kapitän. Es gibt noch eine Madame Odette Brondy, eine Französin, die durch Heirat Engländerin wurde und die den «Handel auf Hoher See» betreibt. Sie ist eine mächtige Erscheinung und soll eine ehemalige Variétésängerin sein.

Das Schiff der schönen Frauen

Kurze Zeit nach Kriegsende zog ein Fahrzeug die Aufmerksamkeit der Zollbehörden auf sich, das nur mit Frauen bemannt war, wenn man so sagen darf. Ihr Schiff hiess «Charmante» und sie betrieben den Zigarettenmuggel nach einer besonderen Methode. Die fünf Frauen waren alle sehr jung und hübsch. Sie verbanden den Zigarettenhandel mit dem nicht minder einträglichen Verkauf ihrer Reize. Als die Zollwächter diesen Geschäften ein Ende setzten, wurde die «Charmante», ein ehemaliger Unterseebootjäger, mit einer männlichen Besatzung für den «Handel auf Hoher See» verwendet.

Dass sich Frauen auf dieses Geschäft einlassen, ist umso bemerkenswerter, als es sich um eine schwere und wenig einträgliche Arbeit handelt. Sie wird auf kleinen Fahrzeugen geleistet, die

aber bei jedem Wetter hinaus auf hohe See müssen. Sie kreuzen manchmal durch Wochen am Rande der Hoheitszone, um auf ihre Rendezvous zu warten. Die meiste Arbeit muss in mondlosen Nächten bei verdeckten Lichtern gemacht werden. Bei hoher See ist das Ueberladen sehr gefährlich. Und bei jeder Fahrt muss dies einige Male geschehen. Oft gehen der Brennstoff und selbst die Lebensmittel aus. Und manchmal haben die Zollwächter Bemannungen aufnehmen müssen, die vor Erschöpfung und Hunger halbtot waren. Die Matrosen verdienen kaum mehr als 40 000 Francs monatlich. Dazu kommen Prämien, welche die Bezahlung verdoppeln. Der Kapitän erhält, ausser seinem Gehalt, rund einen Dollar für die Kiste.

20 000 Francs pro Nacht

Die Arbeit der Männer, welche die Waren auf Lastautos verladen oder in einer Villa unterbringen, die als Zwischenlager dient, ist ebenfalls höllisch schwer. Sie müssen über die Steilufer der Schlupfhäfen, koste was es wolle, in stockdunkler Nacht Kisten über Kisten hinaufschleppen. Sie erhalten dafür 20 000 Francs pro Nacht.

Indessen verschaffen sich alle diese Männer von Zeit zu Zeit einen kleinen Uebergewinn, indem sie eine Kiste auf die Seite bringen. Uebrigens werden sie durch diese Zigaretten am leichtesten erwischt und man kann dann daraus manchmal das Schiff feststellen, das den Transport durchführte. Aber man ist noch nie weiter gekommen. Die sechs Kilo Zigaretten, die ein Matrose der «La Patoche» gestohlen hatte und die man an Bord dieses Schiffes fand, führten zur Entdeckung, dass dieses neuhundert Kisten irgendwo zwischen Nizza und Marseille ausgeladen hatte.

«Die Unabhängigen» kämpfen gegen alle Schwierigkeiten um ihre Existenz. So nehmen sie immer häufiger bewaffnete Männer mit, welche die Ladung bei Angriffen von Piraten zu verteidigen haben. Aber diese Männer können sich ohne Zweifel jeden Augenblick selbst in Piraten verwandeln. Und dazu haben die Banden, welche die Vorherrschaft an sich zu reissen suchen, über derartige Mittel, dass der Kampf stets ungleicher wird. Sie stecken dahinter, wenn dem Unabhängigen eine Ladung geliefert wird, die zum Teil nur Papier oder Holz enthält. Sie sind es, die die Ladung kaufen und nachher die Bezahlung verweigern.

Wie kann man gegen Leute kämpfen, die ihre eigenen Aufklärungsflugzeuge haben, mit denen sie den Kurs der gegnerischen Schiffe verfolgen, die entweder die Zollwächter auf sie hetzen oder den geeigneten Augenblick für die Enterung wählen können? Man hat festgestellt, dass die «Char-mante» zu ihren Treffpunkten durch ein Flugzeug dirigiert wurden, das seine Botschaften in kleinen Kautschuksäckchen abwarf, die an Reifen von Motorrollern befestigt waren.

Was kann der Zoll bei diesem ungeheuren Betrieb tun, der sich übrigens nicht nur auf Zigaretten beschränkt? Zwei Drittel des Schmuggels entgehen ihm, ohne dass er diese zu Gesicht bekommt. Freilich soll ein besonderer internationaler Polizeidienst in Tanger (Interpol) die Polizeibehörden der einzelnen Länder von den auslaufenden Schiffen verständigen. Besonders wenn es sich um Zigaretenschmuggel zu handeln scheint, wird Rom, Madrid und Paris benachrichtigt. Aber der Zoll darf auf Hoher See nicht eingreifen.

Dutzende mit Zigaretten beladene Schiffe von mehr als 100 Tonnen durchkreuzen das Mittelmeer. Eine noch viel grössere Flotillie von Jachten, die die Flagge irgendeines südamerikanischen Staates führen, von Fischerbooten, treibt sich ständig an den Küsten herum, um im geeigneten Augenblick das Schmuggelgut zu übernehmen. Die Zollwächter sind für diesen Kampf nicht genügend ausgerüstet und geben selbst zu, dass sie ihre Küsten nicht ausreichend bewachen können.

Auf dem Land ist der Wachtdienst besser organisiert. Zwischen den verstreuten Zollposten an den Mittelmeerküsten mit ihren tausenden von Schlupfplätzen rasen mit Radio ausgerüstete motorisierte Streifen hin und her. Aber auch hier geschieht es sehr selten, dass man das Glück hat, bei einer Entladung zurechtzukommen. Die meisten Entdeckungen sind der Schwatzhaftigkeit oder der Ungeschicklichkeit der Beteiligten zu danken. Die Stapelung von vierhundertfünfzig Kisten Zigaretten in der Villa der Familie Graf Sforzas in der Nähe von Toulon wurde nur dadurch bekannt, da sie bei Tagesanbruch noch nicht beendet war. Der Hauswart hatte aus dem Gebäude ein Lager für Schmuggelware gemacht. Viel seltener führen Spitzelberichte zu rechtzeitigem Eingreifen bei Ausladungen.

Aber was geschieht schon, wenn die Zollwächter ein paar von den Handlangern, ganz unten am Fuss der Leiter, und wenn es gut geht, auch noch

die Ware erwischen? Die Leute werden zu ein paar Monaten Gefängnis verurteilt. Der Advokat erlegt schnell eine Kautions, die von den hohen Herren gezahlt wird, damit die Helfershelfer den Mund halten. Diese verraten auch meistens nicht, werden dank der Kautions aus dem Gefängnis entlassen und nehmen ihre alte Beschäftigung wieder auf. Und die hohen Herren, die persönlich nicht einmal das Gesetz übertreten, stapeln ihre Dollar in den Banken Tangers auf.

Vergnügungsjachten auf Schmuggelfahrt

Ein besonderes Auge haben die französischen Zollbehörden auf die Vergnügungsjachten, die man in den alten Häfen von Nizza und Marseille in grosser Zahl sehen kann. Sie führen irgendeine ausländische Flagge und sind hier seit Jahren mehr oder weniger liebe Gäste. Die Zollbehörden wissen, welcher Art Handel sich ziemlich viele dieser Fahrzeuge widmen, aber sie können nicht eingreifen. Es genügt nämlich nicht, dass der Fremde offiziell an Bord wohnt. In dem Augenblick, wo er seine Wohnung durch einen Laufsteg mit dem Ufer verbindet, darf er von den französischen Zöllnern nicht mehr untersucht werden. Diese Schiffe benützen Radiosender ohne Kontrolle und ohne Ermächtigung. Obwohl sie nur das Recht haben, auf Hoher See zu senden, so genießen sie sich nicht, dies in dem Hafen zu tun, wo sie vor Anker liegen. Und im Hinblick auf die Schwierigkeiten, die einem Eingreifen entgegenstehen, schliessen die Behörden einfach die Augen.

Wenn auch der Zigarettenhandel der eigentliche Handel des Mittelmeeres ist, so ist er doch nicht der einzige. Man handelt zwischen Marseille, Tanger, Griechenland, der Türkei, Jugoslawien und Italien auch durchaus erfolgreich mit Rauschgiften, Frauen und Devisen. Der grösste Markt für Rauschgifte ist heute Nordamerika, wo man an die 1 500 000 Süchtige gegen ungefähr 7000 in Frankreich zählt. Daher kann man für ein Kilo Heroin, das in Frankreich 4200 Dollar kostet, in den Vereinigten Staaten 16 000 bis 20 000 Dollar erzielen. Auch die immer noch grosse Zahl hübscher, junger Mädchen, die aus allen Ländern Europas angeworben werden und in Genua, Neapel, Marseille oder Toulon zu ihrer «Auslandstournee» starten, wird vielfach mit Schmuggelschiffen befördert. Man geht auch bei dieser «Fracht» gerne den Behörden aus dem Wege ... G. W. (NPA)

BAROMETERSTAND :

VERÄNDERLICH

Wem ist sie nicht vertraut, die Skala eines jeden Barometers, die vom Sturm bis zu schön und beständig reicht? Und wer hat nicht schon am Barometer geklopft, wenn er hübsch in der Mitte, auf dem ungewissen «Veränderlich» stand? Ohne Zweifel, es ist unangemessen, wenn man nicht weiss, ob der Regenschirm oder die Sonnenbrille nötig ist, ob man sich leicht oder warm kleiden soll. Und doch ist es eine so unbedeutende persönliche Angelegenheit, wenn man den sachlichen Masstab anlegt. Entscheidend anders ist es, wenn der eigene, der menschliche «Barometer» veränderlich anzeigt. Bei allzuvielen Menschen scheint das der Normalzustand zu sein. Ein Wort, eine Bewegung, irgendeine Zufälligkeit, ja sogar ein heiteres Kinderlachen kann ein plötzliches Sturmtief heraufbeschwören.

Um solche Menschen verbreitet sich eine Atmosphäre der Unsicherheit. Man tappt im ewigen Ungewissen, gleichsam im Nebel. Darf man sprechen? Soll man schweigen? — Immer liegt das Unwetter drohend in der Luft, beengend, beängstigend und lähmend, sei es am Arbeitsplatz, im Freundeskreis oder in der Familie. Statt beglückender Gelöstheit bringt dann die Gemeinschaft nervenaufreibende Spannung. Und diese bange Erwartung wirkt auf die Dauer wie ein gläserner Frost, der tötet, alles Blühen im Keime erstickt.

Gewiss, jeder Mensch ist unterschiedlichsten Stimmungen unterworfen. Aber wir sind es unsern Mitmenschen schuldig, und es gereicht uns selber zum Wohle, wenn wir durch Selbstkontrolle dafür sorgen, dass unser «Barometerstand» sich nicht allmählich bei «Veränderlich» fixiert, immer bereit, zu «Sturm» abzusinken. Und lässt er sich vor-