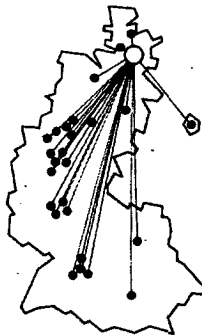




Hans Joachim Riken,
Leiter Zentrale Disposition, Hamburg:

Zeitarbeit wird gerade jetzt für überregionale Einsätze genutzt.



Wo immer zwischen Kiel und München eine Fachkraft gebraucht wird, die am Einsatzort nicht vorhanden ist, sorgt unsere Zentrale Disposition dafür, daß der richtige Mitarbeiter zur Verfügung steht. Zum Beispiel für ein Frankfurter Montageunternehmen das ortsansässige Montageteam in Kiel, durch dessen Einsatz Zeit, Fahrtkosten und Auslösungsgespart werden.

Zeitpersonal kommt von ADIA, 34mal in Deutschland.

ADIA

Arbeit nach Maß

ADIA Interim GmbH & Co., Landesdirektion,
Hamburger Straße 197, 2000 Hamburg 76
Tel. 040/29189-0, Telex 215 206 adia d

Berlin · Bielefeld · Bochum · Böblingen · Bremen
Dortmund · Düsseldorf · Duisburg · Essen
Esslingen · Frankfurt/M. · Hamburg · Hannover
Kiel · Köln · Leverkusen · Ludwigsburg · Mainz
Mannheim · München · Norderstedt · Nürnberg
Offenbach · Remscheid · Stuttgart · Wiesbaden
Wuppertal

Weitere Gesellschaften der ADIA-Gruppe finden Sie in Belgien, Brasilien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Holland, Irland, Österreich, Schweiz und USA.

ALBANIEN

Lok auf See

Die Eisenbahn der Skipetaren soll endlich an das europäische Netz angeschlossen werden – ein alter Plan. Bis jetzt kam immer etwas dazwischen.

Drei Eisenbahnstrecken mußten Albaniens Jugendliche seit Kriegsende bauen, in einer Art Arbeitsdienst. Die Todesopfer, die es dabei gab, rühmt die Partei als Vorbild für Pflichterfüllung.

300 Schienenkilometer sind so entstanden. Alle Gleise enden im Hafen von Durrës, keins überschreitet die Landesgrenze: Albanien ist der einzige Staat auf dem Kontinent, den man nicht per Bahn erreichen kann.

Das soll sich ändern. Nach schlechten Erfahrungen mit dem mächtigen Verbündeten UdSSR und danach auch noch mit dem fernen Nothelfer China sucht der isolierte Skipetaren-Staat nun Anschluß an Europa.

Eine seiner Bahnlinien geht bis hinter Shkodra am halb albanischen, halb jugoslawischen Skutari-See. 25 Kilometer weiter steht der Prellbock einer jugoslawischen Linie durch Montenegro. Die Lücke, so ein jetzt in Tirana unterzeichnetes Protokoll beider Staaten, soll bis Ende nächsten Jahres geschlossen werden.

Dann könnte ein Albaner erstmals in der Geschichte, jedenfalls theoretisch, auf dem Schienenweg bis Lissabon, Wladivostok oder Hongkong fahren – wenn auch mit Umsteigen: Albaniens wie Montenegros Züge fahren auf Schmalspur. Ohnehin ist die Verbindung weni-

ger für Personen als für Güter gedacht, für Erze aus Albanien und für Waren aus Jugoslawien.

Zudem ist ungewiß, ob überhaupt Anfang 1984 der erste Zug zwischen Shkodra und Titograd rollt: Bisher kam immer etwas dazwischen, wenn Albanien ans europäische Bahnnetz angeknüpft werden sollte.

Der Traum von einer internationalen Eisenbahnverbindung stand sogar am Beginn der albanischen Unabhängigkeitsbewegung vor 100 Jahren. Landeskinder Sami Frashëri, Sohn eines betuchten Feudalherren, versprach seinem Volk Wohlstand und Zivilisation, wenn man nur eine Bahn baue. Daran war auch das auf dem Balkan vordringende Österreich interessiert. Aber als des Kaisers Ingenieure im albanischen Kosovogebiet mit Vermessungsarbeiten begannen, gingen 20 000 albanische Bauern mit Waffengewalt gegen sie vor.

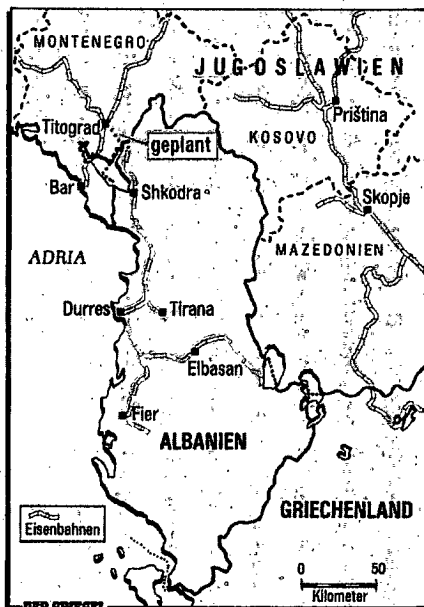
Junge türkische Offiziere hatten nämlich verbreitet, ihr Sultan habe mit dem Kaiser in Wien vereinbart, den albanischen Bauern entschädigungslos den Boden wegzunehmen. Die Jungtürken wollten damit Druck auf den eigenen Souverän ausüben: Aus Furcht, der Bauernaufstand im Kosovo könne sich über das ganze Osmanische Reich verbreiten, gestand der Sultan seinen Rebellen eine Verfassung zu – erster Sieg der jungtürkischen Bewegung.

Der österreichische Konsul in Mitrovica sah es anders: Er gab in einem Bericht an seinen Außenminister Freiherr Lexa von Aehrenthal serbischen Agenten die Schuld am Scheitern des Eisenbahnbaus – sechs Jahre später begann, ausgelöst unter Mithilfe serbischer Agenten, der Erste Weltkrieg.

Mit einer Bahnverbindung zwischen dem albanischen Kosovogebiet und dem mazedonischen Skopje bis Saloniki wa-



Junge Albaner beim Bahnbau: Alle Gleise enden im Lande



ren die Albaner bereits ans Ausland angebunden – an den Orient: Sie dienten den Türken vornehmlich, um den aufsässigen Albanern immer neue Strafexpeditionen ins Land zu schicken. Im Kampf um diese Strecke wurde zum erstenmal die schwarze Fahne der albanischen Unabhängigkeit gegenüber dem Osmanischen Reich gehißt. So verband sich der Traum von der Bahn mit der Furcht, auf diese Weise zugleich die Unabhängigkeit zu verlieren.

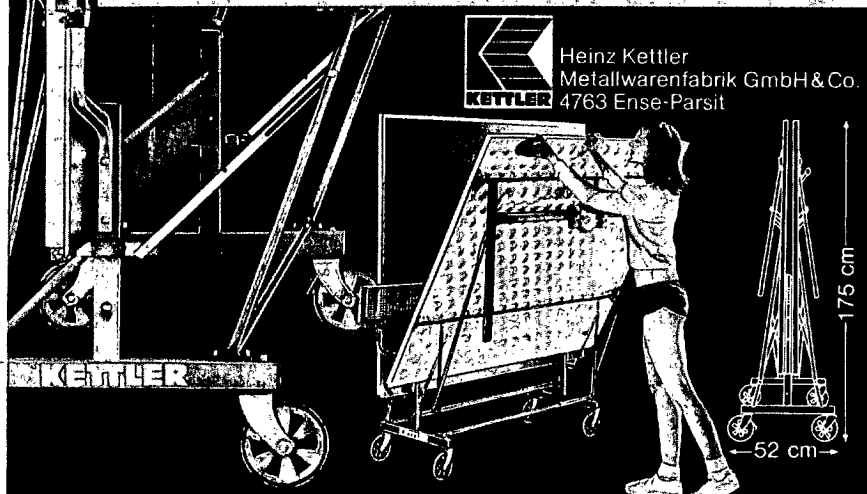
Als Albanien 1913 selbständig wurde, blieb mehr als die Hälfte albanischen Siedlungsgebietes außerhalb des neuen Staates, vor allem jenes Kosovogebiet, an das sich Serbien heute noch klammert – mit eben der einzigen Eisenbahnverbindung zur Außenwelt. Importe ins unzugängliche Albanerland, vor allem Getreide, und sogar ein Landesfürst deutschen Geblüts, der Prinz Wilhelm zu Wied, kamen auf dem Seeweg.

Nachbar Serbien wünschte sich eine Eisenbahn durch den albanischen Landesnorden – um sich auch noch dieses Gebiet Restalbanien anzugliedern. Da war es den Albanern nur recht, daß die Italiener dagegen Einspruch erhoben. 1925 vergab Albanien's Führer Ahmet Zogu eine Konzession an die italienische Eisenbahngesellschaft „Ferrovie dello Stato Italiano“. Die aber legte keine Gleise, sondern bohrte auf ihrem Konzessionsgebiet nach Öl.

Die Italiener bauten Straßen zum Hafen von Durrës, über den Albanien seinen Außenhandel abwickelte – aber fast nur mit Italien. So wurde der Anschluß Albanien's an Italien vorbereitet. Als Mussolini dann von Albanien her Griechenland angriff, aber in eine klägliche Defensive geriet, zerrte er im April 1941 Hitler in den Balkankrieg (welcher den Angriff auf die UdSSR derart verzögerte, daß der – so Hitlers Erklärung – im Winter steckenblieb). Bei Kriegsende mußten deutsche Soldaten mangels Eisenbahn in Sommerausrüstung über die schneebedeckten albanischen Berge flie-

Die mobilen Automatic TT-Tische von Kettler.

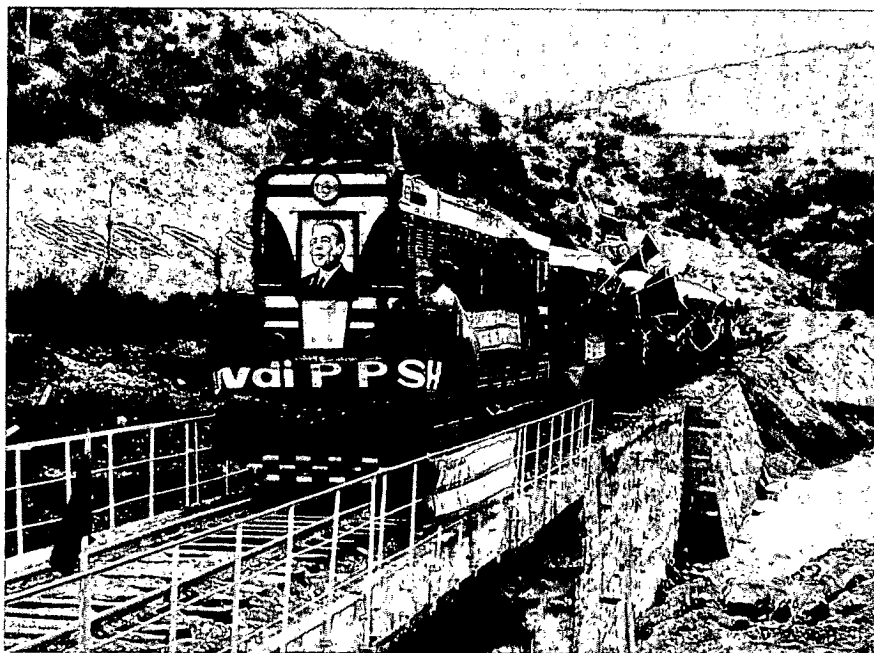
Wir haben Tischtennis mobil gemacht. Ideal für das Spiel in der Garage, auf dem Hof, im Garten oder auf der Terrasse. Kettler Automatic TT-Tische, mit wetterfesten Alu-Verbundplatten oder 19 mm 3-Schichten-Spezialholzplatten. Mit ausgezeichneten Spieleigenschaften. Mit Ball und Schlägerhalter. Mit kippbarem Transportgestell und großen Lenkrollen. TÜV-geprüft. Kettler TT-Tische in vielen Ausführungen, informieren Sie sich im Handel.



Heinz Kettler
Metallwarenfabrik GmbH & Co.
4763 Ense-Parsit

Jede Tag
reised mil-
lione Brief
dur di ganz Wält, wo mit ere
Hasler-Maschine frankiert wor-
de sind. Besser cha mer nöd für
Schwiizer
Präzision
werbe!

Hasler ist der größte Schweizer Hersteller von Postbearbeitungssystemen (frankieren, kuvertieren, adressieren), Nachrichten- und Meßtechnik. Nähere Informationen von: Hasler GmbH, Roggensteinerstr. 19, 8037 Olching, Tel.: 08142-1791.



Bahn-Einweihung in Albanien*: Mit Umsteigen bis Hongkong?

hen, wo sie schon von Titos Partisanen erwartet wurden.

Die Tito-Leute machten sich sofort daran, einen alten serbischen Traum zu verwirklichen: Sie wollten nicht nur den Norden Albaniens, sondern ganz Albanien zu einer siebten jugoslawischen Teilrepublik machen. Stalin bestärkte sie: Eine jugoslawische Eisenbahnlinie durch ein an Jugoslawien angeschlossenes Albanien hätte ihm den Zugang zum Mittelmeer eröffnet.

Wie die Italiener legten die Jugoslawen die Hand zunächst auf Albaniens Bodenschätze. Nach sowjetischem Vorbild wurden gemischte jugoslawisch-albanische Aktiengesellschaften gegründet, die albanische Verfassung der stalinistischen Verfassung Jugoslawiens angeglichen, sogar (bis heute) die Kfz-Kennzeichenschilder beider Staaten.

Einer Münzunion, die Albaniens Währung durch den jugoslawischen Dinar ersetzte, folgte eine Zollunion. Nako Spiru, Albaniens Planchef, beging 1947 Selbstmord, als auch die Wirtschaftspläne verschmolzen wurden. Armeechef Mehmet Shehu geriet in Hausarrest, weil er nicht auf das Kommando des jugoslawischen Generalstabes hören wollte.

Gekrönt werden sollte der Anschluß Albaniens durch den Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Serbien und dem Hafen von Durres. Doch der Streit Titos mit Stalin 1948 machte jedem Anschluß Albaniens an Jugoslawien ein Ende, auch der Bahnbau wurde eingestellt. Albanien von Jugoslawien auf dem Landweg völlig isoliert: Stalin mußte den verhungerten Albanern Getreide auf dem Seeweg schicken.

Erst Mitte der 60er Jahre öffneten sich für Albanien wieder Jugoslawiens Straßen, Belgrad entwickelte sich zum be-

deutendsten Handelspartner Tiranas. Bis kurz vor die Grenze trieben nun albanische Schüler und Studenten die alte Eisenbahnlinie weiter vor, ihre Regierung kaufte schon Lokomotiven: Sie mußten im jugoslawischen Hafen von Rijeka auf Schiffe umgeladen werden, damit sie auf dem Seeweg nach Albanien gelangen.

Die Chinesen, die Albanien an Stelle der Sowjets ins Land geholt hatte, rieten dem Chef-Albaner Hodscha, seine Beziehungen zu Jugoslawien weiter zu verbessern, bis hin zu einer Militärunion auf dem Balkan, der auch Rumänien angehören und in der Jugoslawien die führende Macht sein sollte – mit einer Eisenbahnstrecke als Achse. Albanien sollte dabei auf eigene schwere Bewaffnung verzichten. Hodscha lehnte ab und entband die devisenschwachen Chinesen von ihrer Pflicht, sich weiter um die Unabhängigkeit Albaniens zu kümmern.

Das Schippen an der Eisenbahn wurde eingestellt, zumal Jugoslawien einen ganz anderen Eisenbahnbau verwirklicht hatte: Er verbindet Belgrad mit dem montenegrinischen Adria-Hafen von Bar in unmittelbarer Nähe der albanischen Grenze, um ein Prestige-Stahlwerk im Gebirge an den Verkehr anzuschließen.

Diese Strecke war völlig unrentabel, bis sich Jurij Breschnew, Moskaus Vize-Außenhandelsminister und Parteichef-Sohn, anbot, die Bahnlinie quer durch Serbien mit Transportgütern aus dem Ostblock auszulasten. Seitdem entsteht eine (teilweise schon elektrifizierte) Verbindung von der UdSSR über Ungarn zur Adria – im jugoslawischen Hafen Bar machen immer häufiger sowjetische Kriegsschiffe fest, sogar zu Reparaturen.

Zwar kam es ein Jahr nach Titos Tod im albanisch besiedelten Kosovogebiet zu schweren Unruhen, für die Belgrad Albanien verantwortlich machte. Doch

STAEDTLER
Präzision ist unsere Qualität

Präzise wie ein Computer!

Die optimale technische Konzeption des marsmatic 700 sichert die 5 entscheidenden Vorteile für die Arbeit mit dem Tuschezeichner:

1. Kein Eintrocknen.
2. Liniensicher.
3. Auslaufsicher.
4. Aufwendige »Spitzen«-Technik.
5. Konstanter Tuschefluß.
5. Weitgehend wartungsfrei.

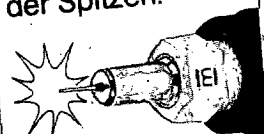


marsmatic 700
der blaue
Tuschezeichner



NEU

Die Spitze der Spitzen.



DURAGLIDE Juwel-Zeichenspitzen machen das Tuschezeichnen auf Folie noch perfekter: durch supersanftes Gleiten, hervorragenden Tuschefluß und kratzfreie, extrem schonende Führung auf dem Zeichnungsträger.

Neuer Maßstab für den technischen Standard moderner Tuschezeichner.

A 3219

* Strecke nach Elbasan 1974, mit Hodscha-Bild.

Eine runde Sache – Klöber Multichair Serie 380. Markante Rundstollen prägen die eindrucksvolle Optik.

Form, Funktion und Farbe lassen weiten Spielraum für individuelle Gestaltungskonzepte.

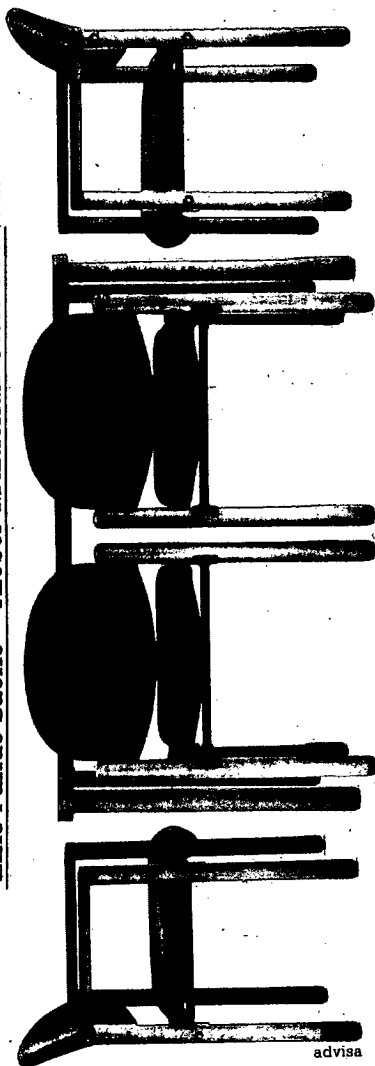
Mehr über die Serie 380 erfahren Sie von

Klöber GmbH + Co, Postfach 13 20,

7770 Überlingen/Bodensee, Telefon 0 75 51 / 40 98.

klöber
Die Freiheit,
besser zu sitzen.

☐ Nennen Sie mit Bezugsquellen
☐ Senden Sie mir Unterlagen



advisa

nicht überall in Jugoslawien teilt man die Ansicht, daß es richtig sei, Albanien wieder in die Isolation zu treiben, möglicherweise zurück in die Arme der Sowjets, wofür das Belgrader Nachrichtenmagazin „Nin“ erste Anzeichen fand: Unter der Zeile „Verteidigung aus der Isolation“ veröffentlichte das Magazin drei Hinweise darauf, daß der albanische „Führer ganz nach Bedarf seine Gesellschaft auswählt“:

- ▷ „Albanien, das vor 20 Jahren aus dem Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (Comecon) ausstieg, erhält auch weiter alle monetären und Zollvergünstigungen, die sonst nur den Mitgliedern dieser ‚sozialimperialistischen und revisionistischen Gruppierung‘ zustehen, und nimmt dieses gern an.“
- ▷ „Albanien anerkennt die Gültigkeit des Vertrages über Zusammenarbeit und gegenseitige Hilfe mit Bulgarien.“
- ▷ „Unter den wenigen ausländischen Gästen beim Kongreß der Partei der Arbeit Albaniens erhielt der Vertreter der KP Vietnams, der auf dem Parteitag die einzige regierende kommunistische Partei repräsentierte, eine Vorzugsbehandlung. Tirana kennt selbstverständlich die sehr engen Beziehungen zwischen Vietnam und der Sowjet-Union.“

Kroatiens Altkommunist Bakarić plädiert daher, im Gegensatz zur serbischen Parteiführung, für einen „Brückenbau“ zu den Albanern. So kam es zum Bahn-Protokoll.

Im Kosovogebiet kämpfen die unterdrückten Albaner derweil weiter gegen die Serben – und die jugoslawische Eisenbahn am Ort: Aufständische demonstrieren Sicherheitsanlagen und überfielen wiederholt den Nachtzug nach Skopje mit Steinhagel. Die geschockten Lokführer mußten ins Krankenhaus.

GRIECHENLAND

Konkurrenz aus Kuba

Die Schwammfischer der Ägäis-Insel Kalymnos, deren Vorfahren schon zu Odysseus' Zeiten nach den Schwabbeltieren tauchten, fürchten um ihre Existenz.

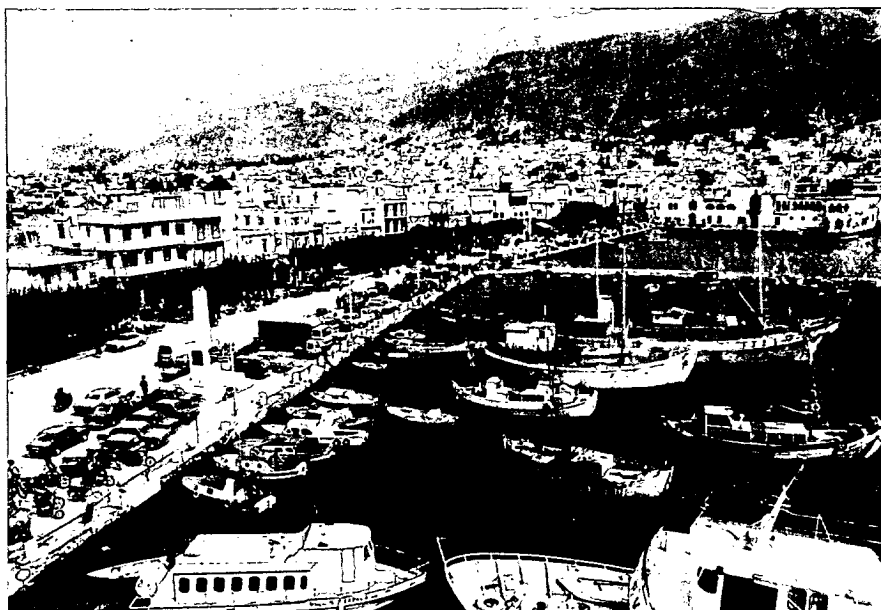
Zwei Wochen nach dem griechisch-Orthodoxen Osterfest laufen seit altersher die Schwammfischer der Ägäis-Insel Kalymnos mit ihrer Flotte aus. Alle Insulaner stehen am Kai und singen mit den in See stechenden Männern den Dirlanda-Wechselgesang – Harry Belafonte und Dalida haben ihn über die Grenzen Griechenlands hinaus berühmt gemacht.

Im Oktober stehen die Frauen wieder am Kai, alle tragen schwarze Kopftücher, denn irgendeiner der Schwammtaucher ist stets nicht mehr dabei, andere kehren gelähmt als Invaliden heim, Opfer der Taucherkrankheit.

In diesem Jahr läuft die Flotte erstmals seit Kriegsende möglicherweise gar nicht aus – die Schwammtaucherei auf Kalymnos, dem Zentrum dieses Gewerbes seit der Antike, steht unmittelbar vor dem Untergang.

Zum erstenmal seit über 30 Jahren sitzen die Kalymner auf ihrer Ware. Fast 90 Prozent der Vorjahresproduktion sind unverkauft, die Absatzchancen in diesem Jahr noch schlechter. Der Grund: Konkurrenz durch Kunstschwämme und Ware aus anderen Ländern macht den Kalymnos-Fischern ebenso zu schaffen wie die Fangbeschränkungen nordafrikanischer Staaten, aber auch die eigenen, hohen (und zuweilen überhöhten) Preise.

„Wenn der Badeschwamm nicht existierte“, so steht es schon in „Brehms



Hafen von Kalymnos: „Unsere Schwämme bleiben liegen“