

hört), bei Dvořák und Smetana, bei Tschaiowski und Sibelius, aber auch bei den Russen Prokofjew und Schostakowitsch.

Nur einem Komponisten wurde Toscanini selten gerecht: Wolfgang Amadeus Mozart. Der alte Mann wußte es selbst. Er gab zu, als er einmal über die Oper „Figaros Hochzeit“ sprach: „Daran ist etwas, was ich nicht verstehen kann, was mir entgeht und was in mir fehlt.“

Toscaninis Lieblingskomponisten waren Verdi, Beethoven, Wagner und Brahms. Auch der Norddeutsche Brahms, meinen Kritiker hierzulande, werde von Toscanini nicht angemessen erfaßt.

Aber Toscaninis klarer, strenger, rhythmisch geschärfter, doch nie überhitzter und auch nicht überhetzter Brahms-Stil orientierte sich neben der Partitur auch an den Aufführungen des Deutschen Fritz Steinbach, dem Lieblingsdirigenten des Komponisten. Brahms wird daher von Toscanini ohne Zweifel adäquater wiedergegeben als von vielen anderen Orchesterchefs. Nach Meinung Ulrich Schreibers sind Toscaninis Aufnahmen „an ‚Modernität‘ fast allen später entstandenen überlegen“.

Und auch Toscaninis Beethoven — zumal in den Symphonien und in der „Missa Solemnis“ (1953), aber auch im „Fidelio“ (1944) und in den Ouvertüren — bleibt ein Monument der Interpretations- und Schallplattengeschichte, mag in diesem Fall auch erkennbar genug Wilhelm Furtwängler 1947 bei der 5. und 1951 bei der 9. Symphonie die vorerst „endgültigen“ Platten-Aufführungen eingespielt haben.

Fast drei Jahre nach seinem letzten Konzert, in dem er zeitweilig das Gedächtnis verlor, starb Arturo Toscanini am 16. Januar 1957 in New York. Er wurde nach Italien übergeführt. Bei seinem Begräbnis in Mailand füllten 300 000 Menschen die Straßen. Auf dem Friedhof wurde der berühmte Gefangenenchor aus Verdis Oper „Nabucco“ gesungen — der Chor, den Toscanini 56 Jahre zuvor bei Giuseppe Verdis Begräbnis in Mailand dirigiert hatte.

In seinem Toscanini-Nachruf gab der berühmte britische Richard-Wagner-Biograph Ernest Newman das höchste Lob wieder, das einem Dirigenten erwiesen werden kann: „Eines Abends, nachdem einige von uns einer Rundfunksendung von Beethovens Neunter gelauscht hatten, sprachen meine Gefährten und ich noch eine Weile über das soeben Gehörte. Einer von ihnen sagte schließlich: „Es ist merkwürdig, aber nach den meisten Konzerten diskutieren wir die Qualitäten der Aufführung, doch nach einem Toscanini-Konzert sprechen wir über das Werk.“ Das ungefähr faßt alles zusammen, wenigstens für mich.“

TECHNIK

Chemie auf See

Stahlkochereien und Chemie-Werke auf künstlichen Inseln, weit draußen in der Nordsee, werden geplant — Chance für eine reinere Umwelt?

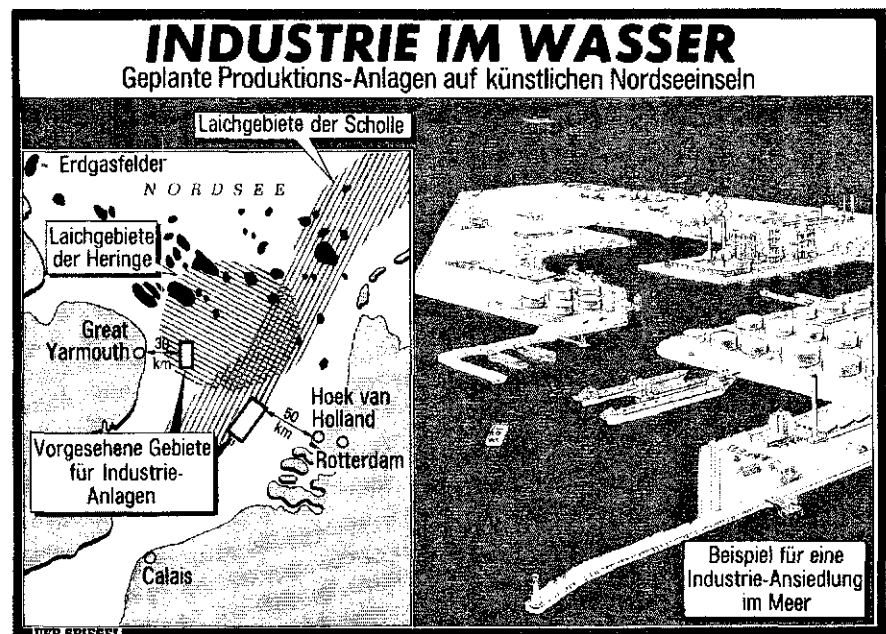
Mitten in der Deutschen Bucht liegt die Insel Helgoland, zernarbt von Stürmen wie kein anderer Flecken deutscher Küste. Sie ist knapp einen Quadratkilometer groß, und ein durchschnittlich geübter Marschierer kann sie in weniger als einer Stunde umschreiten.

Dreißigmal so groß wie das felsige Nordsee-Eiland sollen sich, womöglich noch in diesem Jahrhundert, weitab im Südwesten die beiden größten künstli-

der US-Atlantikküste (Größe: 720 Hektar, ohne Hafen).

„Ich bin überzeugt“, verkündete Professor Eugene Chesson von der Delaware-Universität, Mitglied des US-Entwicklungsteams für künstliche Industrie-Inseln, „daß eine oder mehrere solcher Inseln noch vor dem Jahr 2000 in Betrieb und weitere in der Entwicklung sein werden.“ Die Planer, hüben wie drüben, suchen nach einer schönen, neuen Industrie-Welt, weil die alte zu eng und zu schwierig zu werden droht.

Länder wie Frankreich, England, Holland, Belgien und die Bundesrepublik haben beispielsweise für die nächsten zehn bis 15 Jahre rund 100 000 Hektar neues Gelände für Ölraffinerien, Petrochemie-Werke und Stahlgewinnung eingeplant. Doch selbst von den 50 000 Hektar, die sie tatsächlich brauchen, bleibt wahrscheinlich der



chen Inseln erheben, die je gebaut wurden. In ähnlich kabbeligem Seegebiet, wo sich Sturzseen hoch wie Häuser türmen können, sollen nach den Vorstellungen der Planer dereinst jeweils 27 000 Arbeiter und Ingenieure Stahl kochen, Rohöl aufbereiten, Farben, Kunstdünger, Plastikmaterial und Schädlingsvertilger herstellen sowie Abfälle verwerten.

Die je 3300 Hektar großen, seeumtosten Industrie-Inseln — eine 50 Kilometer vor Hoek van Holland, die andere 30 Kilometer vor Great Yarmouth an der britischen Ostküste gelegen — kosten samt den sich über 1700 Hektar erstreckenden Hafenanlagen jeweils rund vier Milliarden Dollar. Für die Ölraffinerien, petrochemischen Anlagen und Hüttenwerke müßten weitere zehn Milliarden investiert werden.

Gegenüber derart geballter insularer Industriemacht verblaßt ein ähnliches Projekt amerikanischer Techniker vor

größte Teil im Maschendraht der Umweltschützer und Gesellschaftspolitiker hängen — und dies häufig genug aus guten Gründen.

Den Ausweg aufs weite Meer hat die holländische Firma Hydronamic aus Sliedrecht in einer umfänglichen Studie dargelegt, die sie im Auftrage des vorwiegend holländischen Firmen-Konsortiums „North Sea Island Group“ (NSIG) verfertigte. Eine einzige der geplanten Inseln, so kalkuliert die NSIG, würde bei vollem Betrieb nahezu ein Prozent des niederländischen Bruttoinlandprodukts erbringen — und die Plan-Studie fand sogleich das Wohlwollen der niederländischen Regierung.

Zehn bis 15 Jahre würde der Bau dauern. Zuerst wären Caissons und stählerne Plattformen in 20 bis 30 Meter tiefem Wasser zu versenken, um der See Schritt für Schritt einen Basishafen abzurufen. Danach soll die Insel nach den Planungen durch das Auffüllen mit über einer Milliarde Kubikmeter

Sand aus dem Wasser wachsen. Und obwohl die Ingenieure die strömungsgünstige Form einer Ellipse wählen, steht schon vor dem ersten Handgriff fest, daß jedes Jahr, an ihrer besonders gefährdeten Westseite, rund sechs Millionen Kubikmeter Sand ersetzt werden müssen.

Steht das Bauwerk erst einmal in allen Teilen betriebsbereit da, soll fast alles kostengünstiger als auf dem Festland werden. Riesige Tanker und Frachter könnten in tiefem Wasser ihre Rohstoffe direkt an die Verarbeitungsstätten liefern.

Die 27 000 Arbeitnehmer der Insel, jeweils für drei Tage per Hubschrauber oder Tragflächenboot (das US-Konzept hat eine Tunnelzufahrt geplant) an ihren meersumpften Werkplatz befördert, werden erheblich mehr verdienen als an Land. Die Unternehmen müßten ihnen zudem für die Schichtdauer eine Heimstatt sowie Kurzweil wie etwa Bars oder Kinos bieten.

Demgegenüber würden die Firmen für Maßnahmen des Umweltschutzes spürbar weniger als auf dem Festland auszugeben haben — laut Studie winken Einsparungen bis zu sieben Prozent. Feste Abfälle zum Beispiel ließen sich gar als Baumaterial für die Vergrößerung der Insel verwenden.

Den Fischen, so meinen jedenfalls die Planer, könne durch die industrielle Ansiedlung offenbar überhaupt nichts passieren. Die schuppigen Meeresbewohner könnten tägliche Hitzeabstrahlungen von sieben Milliarden Kilokalorien, dosiert abgelassen und das Wasser in der Ausflußzone um nur zwei Grad Celsius erwärmend, wohl gefahrlos verkraften. Alarmierend wäre erst, würden je Tag größere Emissionsmengen als 310 Tonnen Nitrate, 2700 Tonnen Schwefeldioxid, je eine Tonne Kupfer und Zink sowie eine halbe Tonne Blei, gleichmäßig auf die ganze Nordsee verteilt, ins Wasser gepumpt.

Mancherlei, so auch rechtliche Probleme, sei noch abzuklären, räumen die Insel-Planer ein. Doch „ihr wirtschaftlicher, politischer und gesellschaftlicher Nutzen“, so Befürworter Chesson, „lassen uns die künstlichen Inseln eines Tages gewiß als wichtige und gerechtfertigte Alternative ansehen“.

Fischer sehen das schon heute ganz anders. Vergrätzt stellten sie fest, daß die künstlichen Nordseeinseln mit ihren Umweltgiften in den Laichgebieten der Scholle und des ohnehin stark überfischten Herings geplant sind.

„Da sollte man tatsächlich sagen, dann essen wir keinen Fisch mehr, dann ist Schluß“, schimpfte Joachim Fock, Vorsitzender des Finkenwerder Seefischervereins. Als Alternative für seine Kollegen sieht er: „Fischer, nehmt eure Zampeln, geht nach Hause, ihr kriegt Rente, wir machen jetzt Chemie auf See.“

TOURISMUS

Lieber weniger

Drastische Erhöhungen der Hotelpreise und Urlauber-Enttäuschungen im Boom-Jahr 1976 bereiten Griechenland eine magere Saison.

Warum nur“, so fragt vorwurfsvoll der oberste Fremdenverkehrsmanager der Hellenen, „führen Sie in Deutschland diesen Krieg gegen den griechischen Tourismus?“

Tzannis Tzannetakis, Generalsekretär der mächtigen Touristikbehörde E. O. T., gibt angesichts wortloser Verblüffung die Antwort selbst: „Das liegt nur daran, daß die deutschen Reise-

Die Hoteliers auf Rhodos etwa, wo derzeit noch nahezu jedes vierte Gästebett leer steht, beobachten denn auch das statistische Hokusfokus der Funktionäre ungläubig und wütend. „In Athen“, erläutert ihr Präsident Nondas Solounias, „werden immer nur Nasen gezählt, und das ist Quatsch. Wichtig sind die Übernachtungszahlen.“

Und da bringen die Deutschen am meisten ein: Sie bleiben im Durchschnitt 18 Tage im Land, doppelt so lang wie die Skandinavier, sechsmal so lang wie die Amerikaner auf ihren eiligen „See Europe in 15 Days“-Rundreisen.

Deshalb ist der gut zehnprozentige Schwund an deutschen Touristen durch die verstärkte Invasion von Amis und von Schweden nicht auszugleichen, und schon gar nicht durch das stolz registrierte Mehr an Jugoslawen, die übers Wochenende, oft gar ohne Übernachtung, zum Einkauf nach Saloniki einreisen.

Die reichen, in Athen weidlich unbeliebten Hoteliers auf Rhodos haben zum Schaden auch noch den Spott ihres Touristik-Chefs zu tragen: „Dort sind natürlich 1976 viele Fehler gemacht worden“, sagt Tzannetakis, und gibt nun nachträglich gar die bislang standhaft geleugneten Überbuchungen zu: „In der Spitzensaison waren da manchmal 43 000 Touristen, das mußte doch Ärger geben.“ Allerdings, denn die gesamte Kapazität von Rhodos betrug nur 23 000 Hotelbetten und etwa 5000 Privatquartiere.

Daß der Boom des letzten Jahres dem griechischen Tourismus eher geschadet als genützt hat, spricht sich allmählich herum: „In einem Wettbewerb um den schlechtesten Service“, urteilte nach der Rekord-Saison der ADAC in seinem Hellas-Reiseführer, „hätte die griechische Hotellerie gute Aussichten auf einen Spitzenplatz.“

Und Dimitri Antoniou, in Deutschland studierter Byzantinist, Lyriker und Chef der überall gegenwärtigen „Plotin“-Reise-Agentur, nennt das große Erfolgjahr des Griechenland-Tourismus „einfach verrückt und ungesund — dann doch lieber 20 Prozent weniger und dafür zufriedene Gäste“.

Doch die meisten Touristiker wurmt es, daß von den rund 225 000 griechischen Hotel-Betten in diesem Jahr möglicherweise 40 000 unbenutzt bleiben sollen; und die Fahndung nach den



Touristen auf der Akropolis: „Wir haben mehr zu bieten“

Unternehmen in Spanien viel mehr investiert haben und deshalb mehr verdienen, wenn sie ihre Kunden dorthin schicken.“

Doch der ehemalige U-Boot-Kommandant ist siegessicher: Trotz deutscher Treulosigkeit will er den griechischen Tourismus nach dem sogenannten Boom von 1976 (ein Drittel Zuwachs, über 4,2 Millionen Touristen) in diesem Jahr zu neuen, noch höheren Höhen führen: „Wir haben schon jetzt“, so frohlockte er eingangs der Spitzensaison vor 14 Tagen, „wieder eine Steigerung der Besucherzahlen um insgesamt über neun Prozent — auch wenn weniger Deutsche kommen.“

Auf Athens Flughafen Ellinikon indes, wo eine riesige Tafel die Belegung in den verschiedenen touristischen Zonen des Landes anzeigt, stehen zur gleichen Zeit noch alle Signale auf Grün: Betten sind, im Gegensatz zum letzten Jahr, noch überall zu haben.