Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 35 (1931-1932)
Heft: 1

Artikel: Der Hafen von Antwerpen
Autor: Leemann, Walter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-661686

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 31.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

und zeigte in eine Richtung, in der man nichts sah als Himmel und Venn.

Longfaye war ein sehr armes Venndorf; Schlieben wußte das und wollte noch einmal in die Tasche greifen, aber er fühlte sich von Käte zurückgehalten: „Nein, der da nicht — der Frau nicht— du mußt es dem Gemeindevorsteher übergeben, für das Kind, für das arme Kind!"

Sie tuschelte sehr leise und aufgeregt schnell.

Das Weib konnte unmöglich etwas verstanden haben, aber der Blick der schwarzen Augen flog blitzschnell von dem Herrn zu der Dame und blieb voll Mißtrauen auf der feinen Städterin haften: wenn die ihr doch nichts geben wollte, was sollte sie sich dann noch länger ausfragen lassen; was wollte die von ihr?! Mit einem kaum merklichen Kopfnicken und einem knapp herausgestoßenen „Adieu" wandte sich die Wallonin ab. Gelassenen, aber weitausholenden Schritts entfernte sie sich übers Venn; rasch kam sie vorwärts, ihre Gestalt wurde kleiner und kleiner, die Mißfarbe ihres ärmlichen Rocks war bald nicht mehr kenntlich im farblosen Venn.

Die Sonne war verschwunden mit dem Kind; plötzlich war alles grau.

Regungslos stand Käte und sah in die Richtung von Longfaye. Sie stand, bis ein Frösteln sie zusammenschauern ließ, und hing sich dann schwer an den Arm ihres Mannes; als sei sie auf einmal müde geworden, so ging sie stumm mit schleppenden Füßen der Baraque zu.

Nebel begann den hellen Mittag zu verschleiern. Feuchtkalte Luft, die empfindlicher näßt als Regen, machte die Kleider klamm. In dichten Schwärmen flogen die Stechfliegen der Sümpfe zu Tür und Fenstern der Baraque herein; drinnen brannte ein schwelendes Torffeuer, mit dürren Tannenreisern zu lodernder Glut entfacht, und die Fliegen klebten sich an Herdwand und Decke — nein, sie wollten noch nicht sterben!

Der Herbst war da, Sonne und Wärme dem Venn entschwunden, jetzt tat man gut daran, zu fliehen.

Aber draußen, ganz in der Öde, überm höchsten Punkt des Venns, kreiste ein einsamer Bussard und stieß seinen durchdringenden, sieghaften Wildlingsschrei aus; dem war wohl hier, im Sommer wie im Winter, der wollte nicht fort von hier.

(Fortsetzung folgt.)

Hol aus!

Es trieb mich einst des Wissens starker Drang
Zur Schmiede, wo die Feueressen glühten;
Am Amboß stand der wackre Schmied und schwang
Den Hammer, daß die roten Funken sprühten.

Er hämmerte mit stillem Fleiß und gab
Nach Meisterart und kunstgerechten Normen
Dem rohen, glühendweißen Eisenstab
Gestalt und rechte, wohldurchdachte Formen.

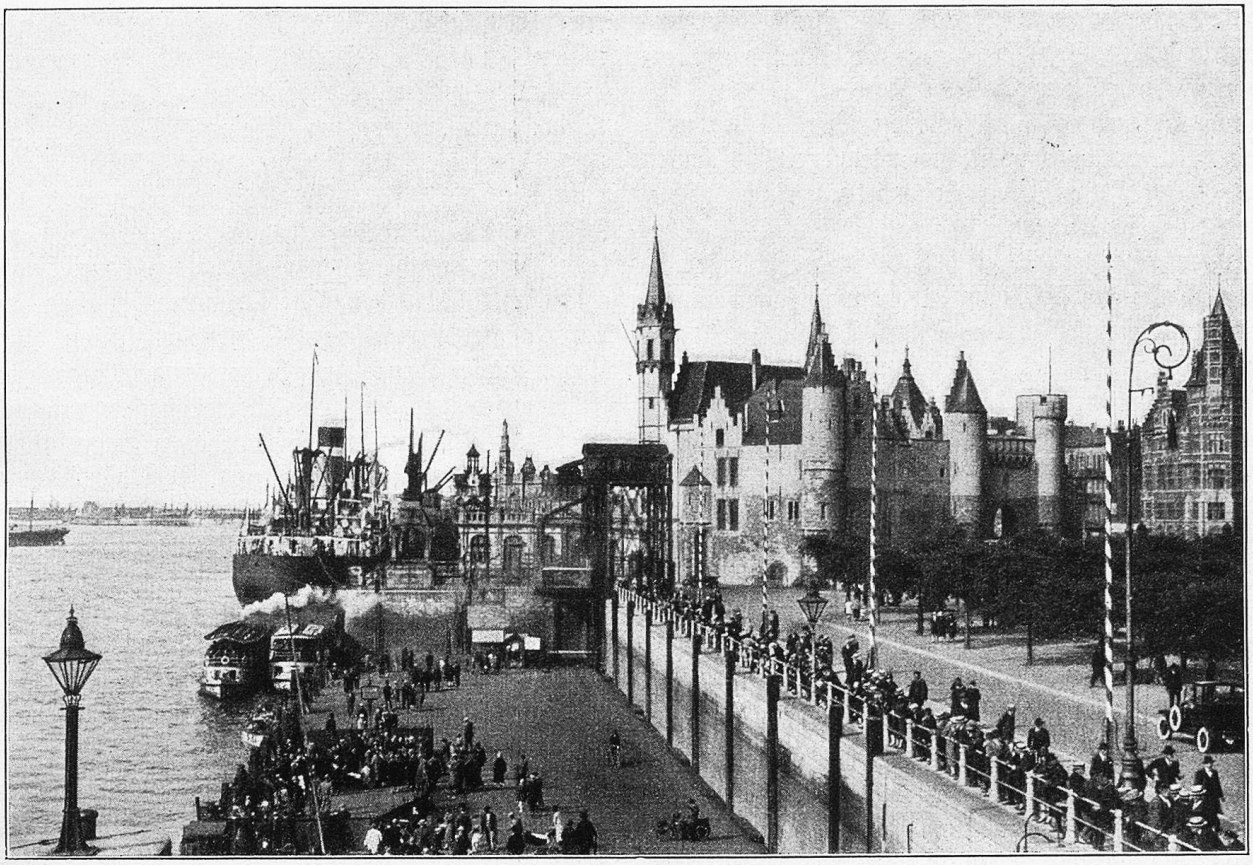
Und Wahrheit ist es, was ich da ersann:
Die Welt ist eine große Feuerkammer.
Der Schmied bin ich, bist du, ist jedermann,
Und unser Wille ist der Eisenhammer.

Wir alle sind mit zähem Fleiß bemüht,
Das Leben in die rechte Form zu bringen;
Nur nicht gesäumt, solang das Eisen glüht,
Kannst du es zwingen.

Josef Kamp.

Der Hafen von Antwerpen.

Verbürgte Nachrichten über den Ursprung der Stadt Antwerpen haben sich nicht bis auf unsere Tage erhalten. Die Sage berichtet, daß Antwerpen, wie so viele andere an Strömen gelegene Städte, seine Entstehung einer Fischersiedlung am Scheldeufer verdanke. Über den Ursprung des Namens Antwerpen orientiert die folgende Legende. In der Römerzeit stand am Scheldeufer eine Burg, welche von einem gefürchteten Riesen bewohnt war. Alle Schiffer, welche die Schelde befuhren, mußten demselben hohen Zoll entrichten. Jedem, der sich weigerte, seinem Verlangen zu entsprechen, wurde von dem Riesen die rechte Hand abgehauen und in die Schelde geworfen. Um spätere Geschlechter an diese barbarische Handlung zu erinnern, gaben die Einwohner der Stadt, die später an Stelle des Riesen Burg entstand, den Namen Antwerpen (Handwerpen). Einem römischen Statthalter, namens Brabo, gelang es, den Riesen zu besiegen und Gleiches mit Gleichem zu vergelten, indem er des Riesen rechte Hand abhackte und in die Schelde warf. Auf einem der Hauptplätze Antwerpens steht der Brabo-



„Steen", ältester Stadtteil Antwerpens am rechten Scheldeufer, heute historisches Museum.

brunnen, ein Denkmal, das diese Handlung darstellt. Das Wappen der Stadt zeigt eine stark bewehrte Burg und in jeder der zwei oberen Ecken eine Hand. Eine einfachere und glaubwürdigere Ableitung des Namens Antwerpen ist wohl „An't werf" oder „aan de werf" (werf = eine am Geestrande liegende, von Palisaden umgebene Siedlung).

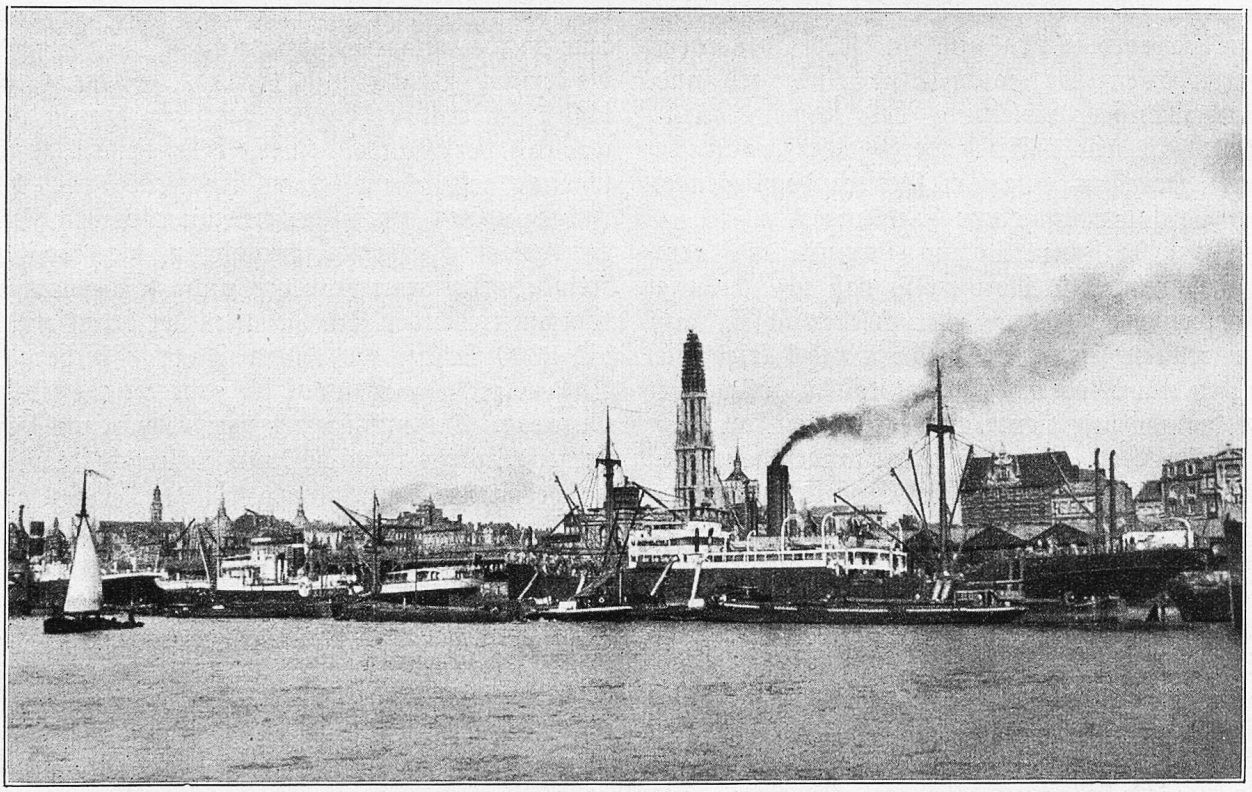
Das erste sichere Datum stammt aus dem 7. Jahrhundert. Man weiß, daß am Anfang desselben eine Kolonie der Niedersachsen auf dem rechten Ufer der Schelde Handel trieb; sie bauten eine Mole aus Rammpfählen, welche als Landungsbrücke diente. In dieser Zeit soll auch der erste Wall einer Burg entstanden sein, die aber 837 durch kriegerische Einfälle der Normannen zerstört wurde. Der Wiederaufbau im 10. Jahrhundert ist Kaiser Otto I. zuzuschreiben. Er umgab die Burg mit einer gemauerten Schutzwehr, deren Reste heute noch im „Steen-(Stein)-Museum" erhalten geblieben sind. Seit dieser Zeit fand ein beständiges Wachstum statt, wobei jedesmal die äußeren Schutzgräben in Kanäle umgewandelt wurden.

Im 13. Jahrhundert war Antwerpen bereits eine Stadt und 1318, kurz nach dem Erwachen der Eidgenossenschaft, liefen die ersten venetianischen Galeeren in Antwerpen ein. Der Verkehr wurde immer lebhafter; 1324 knüpfte man die ersten Bande mit Genua. Schon 1315 schloß sich Antwerpen der deutschen Hansa an, wodurch der Handel einen bedeutenden Aufschwung erfuhr, um gegen die Mitte des 16. Jahrhunderts den Höhepunkt zu erreichen. Bis zu diesem Zeitpunkt errichteten die meisten fremden Nationen Kontore und Faktoreien in dem aufstrebenden Scheldehafen, der öfters mehr als 2000 Schiffe an einem Tage beherbergte. Antwerpen war dazumal die erste Handelsstadt Europas. Diese Blütezeit war jedoch nur von kurzer Dauer; religiöse und politische Zwiste, welche zu Volkserhebungen führten, setzten ihr ein Ende. 1585, nach der Einnahme Antwerpens durch Farnese, den Fürsten von Parma, wurde die Schelde durch die unabhängig gewordenen „Batavischen Provinzen" gesperrt, so daß um das Jahr 1600 fast die Gesamtheit der ausländischen Kaufleute die Stadt verlassen hatte. Die Sperre der Schelde wurde 1648 durch den Westfälischen Friedensvertrag offiziell anerkannt, was den Zerfall des Hafens nach sich zog. Erst 150 Jahre später, 1795, wurden zu-

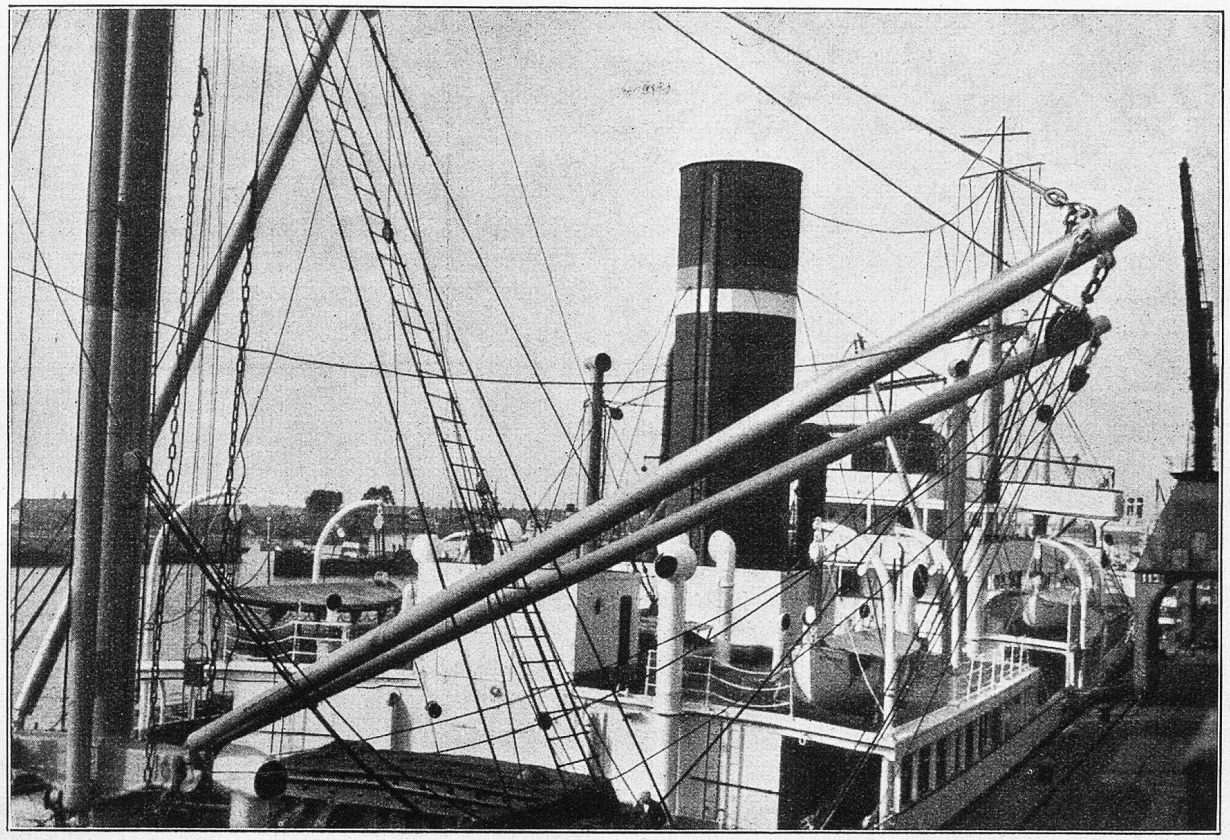
folge des Haager Vertrags die Holländer gezwungen, die Schiffahrt auf der Schelde wieder freizugeben, wodurch der Handel wieder in Schwung kam. In dieser Zeit wurde auch mit dem Bau neuer Kaianlagen und der Ausschachtung von Hafenbecken begonnen. Nach 1830 wurden Eisenbahnen und Kanäle gebaut, welche Antwerpen mit Deutschland und Frankreich verbanden; die bestehenden Hafenanlagen wurden vergrößert und die ersten Trockendocks gebaut. Der Handel erlebte einen ungeheuren Aufschwung und bedingte bis heute ständig Neubau und Vergrößerung aller Hafeneinrichtungen, um den stets steigenden Anforderungen gerecht zu werden.

Der Hafen von Antwerpen besteht, wie die meisten Seehäfen an Trichtermündungen großer Flüsse, aus zwei verschiedenen Teilen: dem eigentlichen Stromhafen und dem Hafenbecken. Die Schelde, ein relativ kurzer Flußlauf, hat bei Antwerpen, 88 Kilometer vor der Mündung, die beträchtliche Breite von 500 Meter, und, was noch wichtiger ist, eine Ebbentiefe von 8, eine Fluttiefe von 12½ Meter. Einige Kilometer stromabwärts macht die Schelde bereits den Eindruck eines Meeresarmes. Längs des rechten Ufers verlaufen die Hafendämme mit einer Gesamtlänge von 5,5 Kilometer. Hinter diesen Dämmen befindet sich die Lagerfläche, die stellenweise eine Breite von 250 Meter erreicht, und auf welcher die zum Bergen der verschiedenen Güter dienenden Schuppen errichtet sind. Zahlreiche Schienenstränge durchlaufen dies Gelände; Krane, Winden und andere Hebevorrichtungen sind in reichem Maße aufgestellt. An den Hafendämmen haben die Schiffe der regulären Schiffahrtslinien ihre Liegeplätze. Dank der bedeutenden Ebbentiefe ist es auch den größten Überseeschiffen möglich, zu jeder Zeit in den Stromhafen einzufahren und direkt am Ufer anzulegen. Um die Anlegeplätze für Schiffe zu vergrößern, wurden künstliche Hafenbecken ausgehoben. 22 an der Zahl, vergrößern sie die Hafenanlagen um 160 Hektar und die Anlegelänge um 22 Kilometer. Die Tiefe der Hafenbecken variiert zwischen 6½ und 11½ Meter. Der Wasserstand wird beständig auf gleicher Höhe gehalten. 4 Schleusen verbinden die Becken mit der Schelde; die größte besitzt eine Länge von 270 Meter zwischen beiden Schleusentoren, eine Breite von 35 und eine Tiefe von 10½ Meter.

Neben den Docks, die zum Löschen der Ladung bestimmt sind, besitzt der Antwerpener



Blick von der Schelde ans rechte Ufer; in der Mitte der 123 m hohe Turm der Kathedrale.



Dampfer am Kai bei der Ladung.

Hafen 7 Trockendocks, wovon das größte 60 000 Kubikmeter Rauminhalt besitzt und in knapp zwei Stunden leergepumpt wird.

Für den Umlad der Schiffsgüter sind 6 große Güterbahnhöfe mit einer Gesamtschienenlänge von 400 Kilometer erbaut worden. So groß die Zahlen für Schweizer Verhältnisse anmuten, genügen sie bereits nicht mehr für den Hafenverkehr Antwerpens. Ebenso müssen die zahlreichen, mehrere Stockwerke hohen Lagerhäuser und die Tanklager für Petroleum, Öle und Benzin, die 65 Hektar bedecken und einen Rauminhalt von einer Viertelsmillion Kubikmeter aufweisen, vermehrt werden, da sie den heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen.

Von der technischen Ausrüstung des Hafens verdienen die Hebevorrichtungen zum Laden und Löschen der Schiffe Erwähnung. Es sind gegen 500 hydraulische und elektrische Kräne in Betrieb, darunter einer mit 150 Tonnen Hubkraft. Auch die zwanzig Getreideelevatoren, deren jeder 200 Tonnen Getreide pro Stunde bewältigt, gehören zum Wichtigsten der Hafenausrüstung.

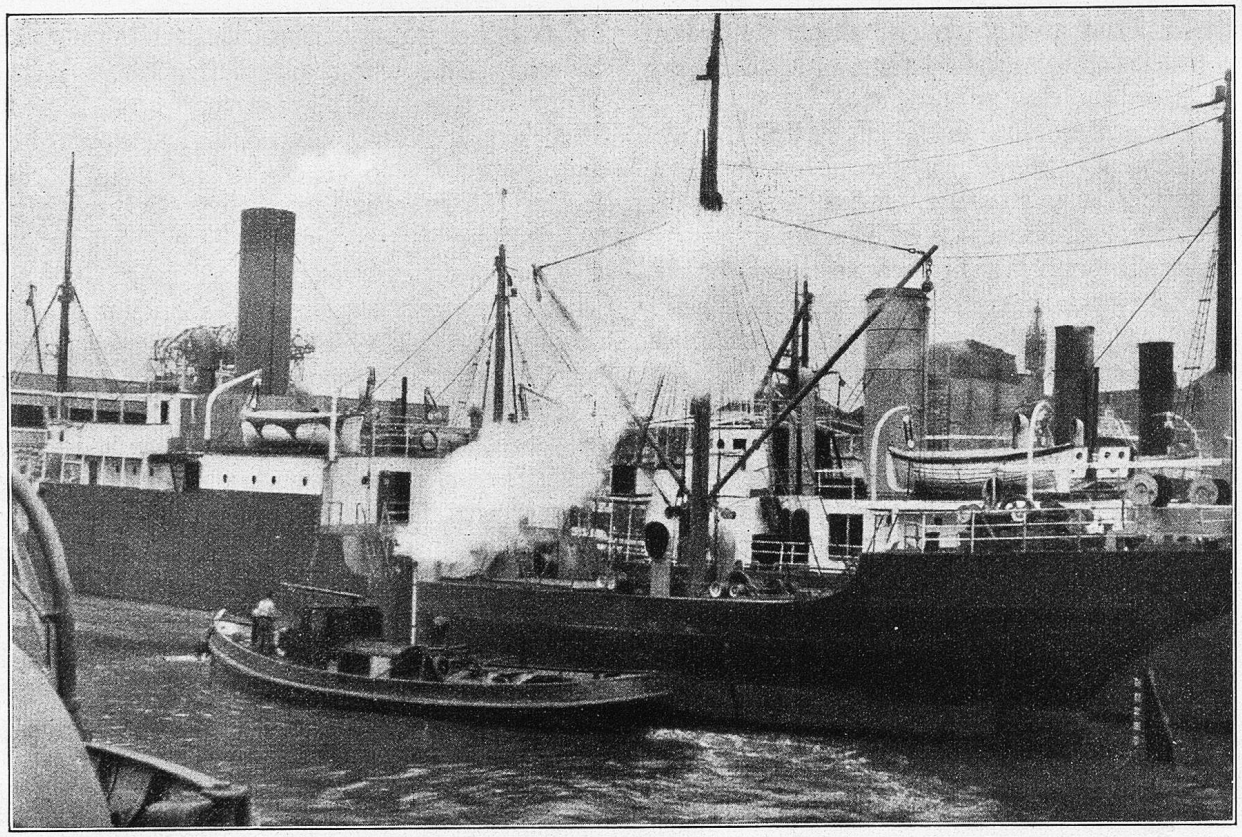
Wie sehr den Belgiern das Gedeihen ihres größten Hafens am Herzen liegt, erkennt man an den Bestrebungen zur Verwirklichung der riesigen Vergrößerungsprojekte, von denen einige bereits in Ausführung begriffen sind. Nach Fertigstellung aller Arbeiten sollen dem Handelsverkehr 48 Kilometer Kaianlagen, 600 Hektar Hafenbecken und 1620 Hektar Eisenbahnstationen und sonstige Einrichtungen zur Verfügung stehen. Der Jahresumsatz des Hafens, der zurzeit gegen zwanzig Millionen Tonnen beträgt, würde sich nach den Berechnungen der Hafenverwaltung verdreifachen!

Auf der Suche nach den Vorteilen des Hafens von Antwerpen stößt man zuerst auf den natürlichen Vorzug seiner geographischen Lage. Antwerpen ist natürlicher Hafen eines der industriereichsten Gebiete Europas und liegt im Brennpunkt der lebhaftesten Verkehrswege, am Ausgangspunkt der wichtigsten Überseewege und eines dichten Eisenbahnnetzes. Der Hafen ist genügend weit vom Meer entfernt, um gegen Stürme geschützt zu sein. Diese Entfernung bietet überdies den Vorteil, daß den Schiffen ermöglicht wird, ihre Ladung tief ins Land hineinzubringen, was von Vorteil ist, da der Seetransport billiger zu stehen kommt als die Eisenbahnförderung. Antwerpen ist dank seiner

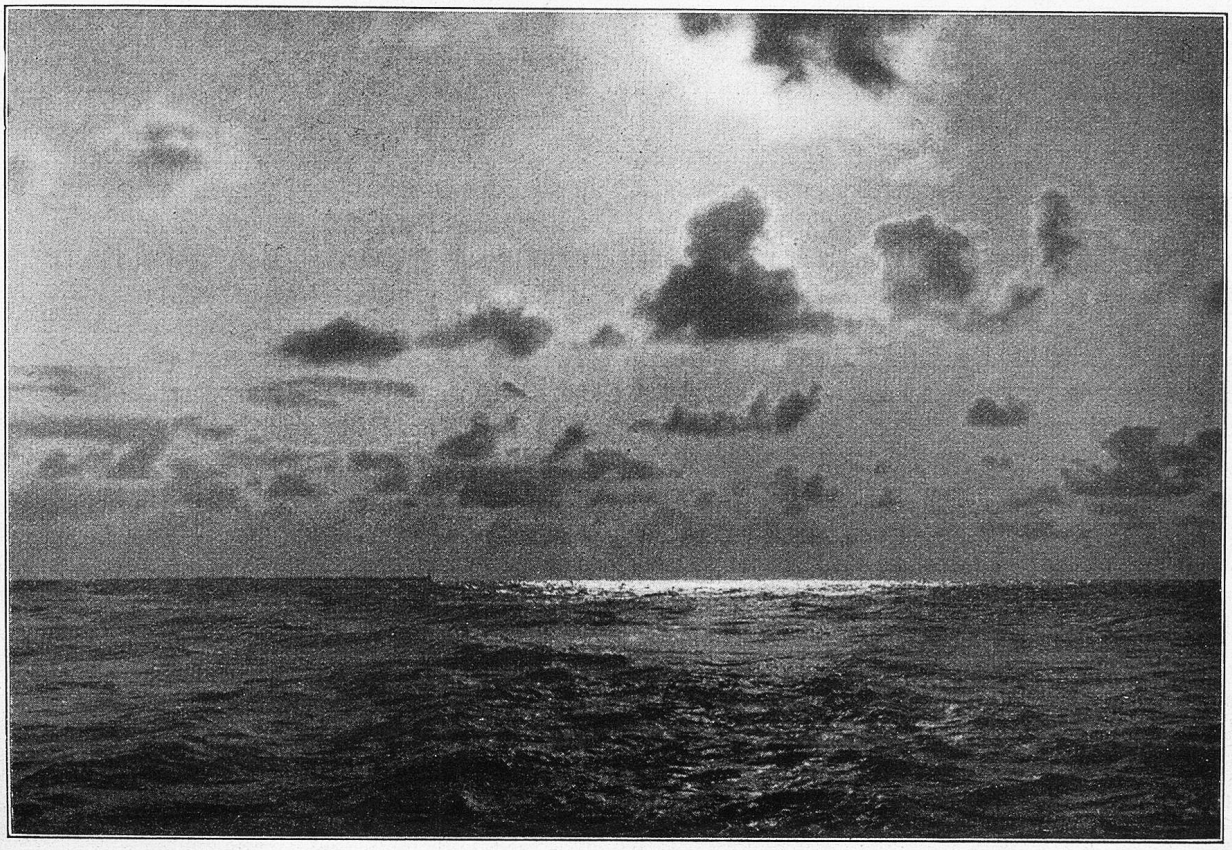
Lage das natürliche Bindeglied zwischen dem deutsch-englischen und diesem und dem überseeischen Handel. Diese zentrale Lage macht Antwerpen zu einem Anlegehafen erster Ordnung. Ihr ist es zuzuschreiben, daß internationale Handelsströmungen, unabhängig von der wechselnden Handelsgesetzgebung der verschiedenen Länder, vorwiegend über die Scheldestadt geleitet werden.

Antwerpen bedient nicht allein die Becken der Schelde und der Lys, sondern auch die der Maas, der Sambre und des Rheins, welche untereinander durch Kanäle verbunden sind, welche allein auf belgischem Boden eine Länge von 2400 Kilometer aufweisen. Die Verbindung zwischen dem Rhein und der Schelde wird durch den Seekanal von Hansweert hergestellt. Wer Antwerpen einem holländischen Hafen vorzieht, kommt insofern auf seine Rechnung, als die belgischen Behörden nicht nur Schleppschiffe kostenlos zur Verfügung stellen, um die Schleppkähne von Dordrecht nach Antwerpen zu bringen, sondern weil der dadurch verursachte Zeitverlust voll ersetzt wird durch die Sicherheit, in Antwerpen Retourfracht im Überfluß vorzufinden.

Zu den ausgezeichneten Fluß- und Kanalschiffahrtsbedingungen gesellt sich eines der dichtesten Eisenbahnnetze der Welt mit zirka 30 Kilometer Schienenlänge auf 100 Quadratkilometer Bodenfläche. Antwerpen ist nicht nur mit dem kleinsten Ort in den Ardennen, sondern auch mit den Handels- und Industriezentren Mitteleuropas äußerst günstig verbunden. Die vorzüglich eingerichteten Eisenbahnanlagen, welche längs der Kais und Hafenbecken verlaufen, ermöglichen es, die Schiffsladungen direkt in bereitgestellte Güterwagen zu löschen, an Ort und Stelle ganze Züge zu rangieren und dieselben sofort an ihren Bestimmungsort zu leiten. Anderseits ermöglicht dieses System, einlaufende Güterzüge unmittelbar nach Ankunft in den Hafen zu dirigieren, wo die Wagen neben den Lagerschuppen oder den Schiffen abgekuppelt, und die Güter entweder am Kai ab- oder an Bord der Schiffe übergeladen werden. Diese vorteilhafte, schnelle Arbeitsmethode, die nicht in allen Großhäfen möglich ist und die ganze Manipulation in einem Minimum von Zeit zu bewerkstelligen erlaubt — was besonders bei wertvollen Produkten und leicht verderblichen Gütern wichtig ist —, macht aus ganz



Blick in ein Hafenbecken, wo die Dampfer gelöscht und geladen werden. Kleine Schlepper bugsieren die trägen Ozeanschiffe an Ort und Stelle.



Abendstimmung an der Nordsee; im Hintergrund links die Mole von Zeebrügge.

Antwerpen sozusagen einen riesigen Güterbahnhof.

Das Laden und Löschen erfolgt durch geschulte Arbeitskräfte, die sorgfältig und schnell arbeiten. Die meisten Hafenarbeiter spezialisieren sich für besondere Ladungen; es bestehen spezielle Gruppen für das Verladen von Holz, Getreide, Erz, Kohlen u. s. f. Die Antwerpener Schiffslademannschaft besitzt den Ruf, die Ladung derart gut unterzubringen, daß im allgemeinen keine Daumenbreite des Laderaumes verloren geht. Dank der am Hafendamm liegenden Schuppen kann das Sortieren der Güter und das Zusammenstellen von Warenpartien nach dem Bestimmungsort während der Verladung gemacht werden, während dies sonst auf den Schiffen selber geschehen muß. Durch alle diese Vorteile werden die Ladungs- und Frachtkosten und die Versicherungsprämien herabgesetzt. Der Magnetismus des Hafens von Antwerpen liegt in seiner billigen Arbeitsweise.

Bezüglich Anzahl und Verschiedenheit der Linien, deren Schiffe regelmäßig anlaufen, steht Antwerpen an der Spitze der kontinentalen Häfen. Antwerpen ist nicht nur großer Lagerplatz und ausgezeichneter Markt, sondern auch der Hafen der verschiedensten Güterarten. Überseeschiffe finden, nachdem sie Rohstoffe und Nahrungsmittel für Europas Industrie und Bevölkerung gelöscht haben, Retourfrachten verschiedenster Art. Schiffsmakler, Agenten und Spediteure können ohne sonderliche Mühe volle Ladungen zusammenstellen. Dieser Überfluß an Fracht hatte die Gründung zahlreicher regelmäßiger Schiffahrtslinien zur Folge, welche Ankünfte und Abfahrten ihrer Dampfer datenmäßig festgestellt haben. Gegenwärtig legen in Antwerpen Schiffe von 190 regelmäßigen Linien an. Diese Zahl gibt ein ungefähres Bild von der großen und ununterbrochenen Nachfrage an Schiffsraum nach allen Weltteilen. Zu diesen 190 regelmäßigen Linien gesellen sich noch etwa 60 Reedereien, welche ihre Schiffe Antwerpen anlaufen lassen, ohne daß deren Ankunft oder Abfahrt an bestimmte Daten gebunden wäre. Im ganzen sind es also zirka 250 Reedereien, welche Antwerpen als Anlegehafen gewählt haben. Etwa 50 Linien haben eine wöchentliche, 75 eine monatliche Abfahrt; andere Linien haben vierzehntägigen Dienst eingerichtet; zirka 30 haben zwei bis drei Abfahrten pro Woche, und einige wenige auch täg-

liche Abfahrten. Nach dem Mittelmeer führen 28 Linien, nach Großbritannien und Irland 22, nach Nordamerika 21, nach dem fernen Osten 18 Linien u. s. f.

Wo der Überfluß an Gütern aller Art die Errichtung vieler Schiffahrtslinien zeitigte, hat der Exporteur die Sicherheit, daß seine Güter bei den zahlreichen Abfahrten in einem Minimum von Zeit verladen werden. Eine weitere Folge der vielen Abfahrten bildet der Wettbewerb der Reeder, wodurch niedrigste Frachtsätze erzielt werden. Da die Abfahrten der Schiffe regelmäßiger Linien an bestimmten Tagen erfolgen, kann die Industrie ihre Sendungen entsprechend abfertigen. Sieht eine Reederei voraus, daß noch Schiffsraum zur Verfügung bleibt, so unterbreitet sie Angebote zu herabgesetzten Frachtsätzen, um zu ermöglichen, daß das Schiff vollgeladen abfährt.

Eine wesentliche Ursache für die Billigkeit der Fracht ist der Tonnengehalt der Schiffe. Die Unterhaltskosten eines Schiffes von 5000 oder 8000 Tonnen sind relativ größer als diejenigen eines Schiffes von 15 000 Tonnen. „Großes Schiff, billiges Schiff." Der Unterhalt steht also im umgekehrten Verhältnis zur Tonnenzahl. Die Durchschnittstonnenzahl der Schiffe beträgt für Antwerpen 1860, für Hamburg 1250 und für Rotterdam 1420. Überfluß und Verschiedenheit der Frachtgüter bedingen es, daß die sogenannten „outsiders" oder „tramps" den regelmäßigen Linien scharfe Konkurrenz machen. Die Folge ist ein Tarifkrieg, der für den Industriellen, den Kaufmann und den Verbraucher von großem Vorteil ist. Dieser Konkurrenzstreit bleibt nicht ohne Einfluß auf die Frachtsätze der Konkurrenzhäfen, da die andauernde Senkung der Frachtpreise auch auf dieselben überschlägt.

Die billigen Frachtsätze ermöglichen es, mit weitentfernten Häfen zu konkurrieren. Ein gutes Beispiel liefert die Schweiz mit dem nächstgelegenen Hafen Genua. Obschon die Luftdistanz Chiasso-Genua nur 160 Kilometer beträgt, sendet die Schweiz sehr viele Güter nach dem in der Luftdistanz 470 Kilometer von Basel entfernten Antwerpen! Aus Gründen der Billigkeit werden Güter, deren natürlicher Weg der Rhein ist, nach Antwerpen versandt, statt nach Rotterdam. Die großen Industriezentren der Ruhr, von Luxemburg, Elsaß-Lothringen, Süddeutschland und der Schweiz sind aus denselben Gründen zum erweiterten Hinterland des Hafens von Antwerpen geworden. Für den Industriellen ist es öfters vorteilhafter, seine Sendungen über Antwerpen zu leiten, als über Hamburg, da, abgesehen von den billigeren Zufahrtspreisen, die Hafenunkosten niedriger sind, und infolge der zahlreichen Abfahrten Lagerungskosten erspart bleiben. Aus diesen Gründen müssen Schiffe deutscher Linien in Antwerpen anlegen, um Güter zu laden, die ihnen in Hamburg und Bremen entgehen.

Aus dem Angeführten geht hervor, daß Antwerpen mit Vertrauen in die Zukunft blikken kann. Trotz Verträgen, Tarifen, Zöllen, trotz mannigfacher Hindernisse und vorübergehenden Verfalls hat die Scheldestadt nach jeder Krisenperiode ihren Wohlstand und ihre Blüte in kurzer Zeit wiedergefunden und sich zu einer Spitzenstellung auf dem Kontinent emporgearbeitet. Dr. Walter Leemann.

Die Inschrift.

Erzählung von Franz Karl Ginzkey*.

In einem seitabgelegenen Dörfchen Thüringens lebte zu Ende des vorigen Jahrhunderts ein alter, einsamer, fast gänzlich erblindeter Mann namens Thomas Leuthold, der von der Gemeinde eine ihm nur widerwillig gespendete Pfründe bezog und damit den trüben Rest seiner Tage fristete. Eines Morgens erschien der Bürgermeister höchstselbst mit der hastigen Frage vor ihm, ob er, Thomas Leuthold, in jungen Jahren als fahrender Malergeselle nicht auch in Schottland gewesen und dort auf einem Landhause in der Gegend von Glasgow bei der Wandausmalung etlicher Zimmer mitgewirkt habe.

Der Alte konnte dies, nach einigem Nachsinnen, wohl bejahen und meinte, er besitze sogar noch ein altes Arbeitsbuch, worin der schottische Meister, bei dem er damals in Diensten gestanden, ihm seine Leistung bestätigt habe, worauf der Bürgermeister ihm in großer Erregung eröffnete, es sei nun kein Zweifel mehr darüber, daß er, Thomas Leuthold, der alleinige Erbe eines ungeheuren Vermögens geworden sei.

* Der bekannte, in Salzburg lebende Dichter feierte am 8. September 1931 den 60. Geburtstag.