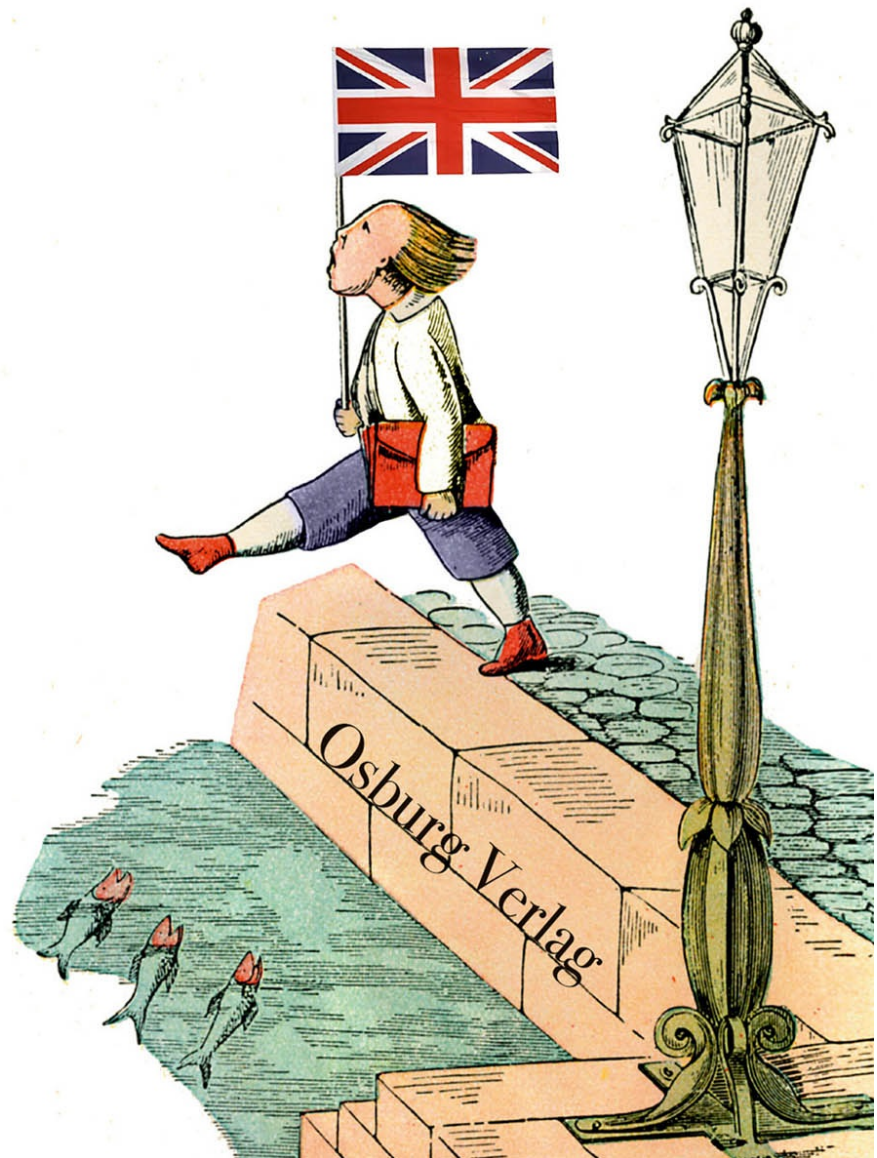


Ludger Fischer

We are anders

*Endlich Ordnung
im Brexit-Chaos*



BREXIT-Spezial 4

Wer kümmert sich denn jetzt ums Klo?

Versorgungsengpässe allerorten, auch an stillen

Die Zuwanderung, vor allem die Zuwanderung von EU-Bürgern, war bei der Brexit-Propaganda ein großes Thema, eigentlich das Hauptthema. »Wenn weniger Leute vom Kuchen essen, bleibt für uns mehr übrig«, so die einfache Rechnung. Sie war entschieden zu einfach. Die Zahl der Zuwanderer nach Großbritannien wird *wahrscheinlich* in Zukunft sinken. Asylsuchende müssen in Großbritannien nach der Genfer Flüchtlingskonvention natürlich weiterhin aufgenommen werden. Das Land wird aber nicht mehr verpflichtet sein, EU-Bürger aufzunehmen. Das sind derzeit immerhin drei Millionen Menschen, die in Großbritannien leben, vor allem Deutsche und Polen. Das Handwerkswesen ist in Großbritannien selbstverständlich grundsätzlich anders organisiert, als im Rest der Welt. Weil der Begriff Handwerk mit Kunsthandwerk gleichgesetzt wird, gibt es so gut wie überhaupt keine britischen Handwerker. Brauchte man in Großbritannien bisher einen Handwerker, der sich um Dach, Heizung, Stromleitungen oder ums Klo kümmerte, bestellte man einen Polen oder einen Deutschen. Der kam so gut wie sofort, also nach einem halben Jahr, sah sich die Sache dann einmal unverbindlich an und kündigte Hilfe für das darauf folgende Halbjahr an. Vielleicht. Künftig wird das nicht mehr so schnell gehen. Verstopfte Klos werden verstopft bleiben, lecke Gasleitungen leck, löchrige Dächer löchrig. Das wird auch irgendwie gehen.

2004, das ist noch gar nicht so lange her, war das Vereinigte Königreich ein Vorbild an Freizügigkeit. Erst zum 1. Mai 2011 öffnete Deutschland seine Grenzen für Arbeitnehmer aus den mittel- und osteuropäischen Ländern, die 2004 der EU beigetreten waren. Man hatte in Deutschland eine unvernünftige Angst vor dem polnischen Klempner. Man befürchtete eine Flut von Arbeitskräften, die den deutschen Arbeitsmarkt überschwemmen würde. Die Flut blieb aus. Die errichteten Dämme wurden unnötig errichtet. Lohndumping durch Arbeitsmigranten stellte sich nicht ein. In Großbritannien dagegen waren Arbeitnehmer aus den 15 neuen Beitrittsländern von Anfang an willkommen. Und das Land erblühte daraufhin prächtig! Wann die Stimmung umschlug und in Großbritannien die Meinung führend wurde, die nichtbritischen Arbeiter nähmen den britischen die Arbeitsplätze weg, ist nicht genau zu bestimmen. Sie schlug aber um und das tat keinem

gut. Die Einreisebeschränkungen werden vor allem der ärmeren Bevölkerung schaden. Gerade die hatte sich das anders gedacht. Sie dachte, durch weniger Nichtbritten würden die Beschäftigungsmöglichkeiten für Briten verbessert. Den *möglichen* schwachen Beschäftigungs- und Lohnerhöhungen für Einfachstberufe steht aber die *sichere* wirtschaftliche Talfahrt des Landes gegenüber. Davon wird eine *mögliche* Lohnerhöhung um 0,02 Prozent glatt aufgeessen.

Total tolle Technik

Toll im Sinne von verrückt,
Technik im Sinne von Puff Puff, Tut Tut

Meine Güte, ja, die Wasserhähne! Ist es denn zu viel verlangt, am Handwaschbecken mit beiden Händen eine Mulde zu bilden, dann zuerst eiskaltes, dann brühheißes Wasser darin zu sammeln und mit dem angenehm temperierten Wasser dann seine Waschungen vorzunehmen? Das trainiert die Motorik! Im 19. Jahrhundert war das schon ein großer Fortschritt. Im 19. Jahrhundert war Großbritannien auch *das* Hightech-Land überhaupt. Textilien wurden nirgends so gut und günstig gewoben. Dampfmaschinen und Eisenbahnen wurden fast nur dort gefertigt. Im 20. Jahrhundert entdeckte man allerdings, dass technischer Fortschritt und die mit ihm einhergehende wirtschaftliche Blüte des Landes nicht alles sein kann. Deshalb leitete man die negative industrielle Revolution ein. Sie erreichte ihren vorläufigen Höhepunkt in den siebziger Jahren und setzt sich seitdem fort. Die Importe übersteigen seitdem deutlich die Exporte, das Bruttoinlandsprodukt wird dadurch sehr überschaubar. Kein Mensch wollte mehr britische Produkte kaufen. Da half auch der nationalistische Marketingtrick »Made in Great Britain« nicht. »Made in Germany« gilt als Auszeichnung für gute Qualität. Das weiß man weltweit. Auch auf den britischen Inseln, auf denen deutsche Produkte einen guten Ruf genießen. Dass diese drei Wörter ursprünglich vom Kauf deutscher Produkte abraten sollten, ist dort kaum noch bekannt. Man hält sie, wie auch in Deutschland, für eine Art Gütesiegel. Die Herkunftsbezeichnung wurde Ende des 19. Jahrhunderts in Großbritannien eingeführt. Dazu wurde 1887 ein eigener »Merchandise Marks Act« beschlossen. Im Ersten Weltkrieg sollten britische Bürger dann klar erkennen können, ob sie Waren vom Feind kauften oder britische. Die Bürger entschieden sich, was der Regierung gar nicht passte, vorwiegend für nicht-britische Waren. Das gleiche Schicksal ereilte die 1931 gestartete Kampagne »Buy British!« Die britische Handelsbilanz rutschte trotz der intensiven Kampagne immer weiter ins Defizit. 1968 wurde die bis heute vorerst letzte Kampagne zur Stützung der britischen Wirtschaft gestartet: »I'm Backing Britain«. Es ging um freiwillige unbezahlte Mehrarbeit. Das Ergebnis: Weder bei einzelnen Betrieben noch in der gesamten Wirtschaft konnte eine Verbesserung festgestellt werden. Mehr Arbeit bedeutet eben nicht automatisch mehr Produktivität.

Schon 1955 wurde die britische Wirtschaft von der deutschen überholt, in den sechziger Jahren von der französischen und dann sogar fast von der italienischen. Die negative industrielle Revolution hatte sich als voller Erfolg erwiesen. Der Wikipedia-Eintrag

»Science and technology in the United Kingdom« müsste deshalb dringend redaktionell überarbeitet werden. Sonst merkt man nicht sofort den Clou, dass dort nach dem 19. Jahrhundert nicht mehr viel geforscht und erfunden wurde. Die Erwähnung, dass Großbritannien eines der Länder ist, die am meisten von der EU-Forschungsförderung profitieren, dürfte bald automatisch gelöscht werden. Oder man kann darauf hinweisen, dass die Forschungsförderung ein Irrtum war, der mit dem Brexit korrigiert wurde, sodass jetzt wieder viel Puff Puff und Tut Tut zu Zuge kommen. Immerhin: 1933 wurde in Großbritannien der Katzenaugen-Reflektor erfunden. Und schon 1912 das unsinkbare Schiff Titanic. Und 1969 dann das sehr schön viel Kerosin verbrauchende Überschall-Passagierflugzeug Concorde. Die Concorde bekam leider auf vielen Flughäfen keine Landeerlaubnis wegen des Lärms, den sie verursachte. In Erinnerung an die Dampfmaschinenära wurde von 1990 an das 3000 PS-Monster »Tornado« entwickelt. Schon 2008 war die Dampflok fertig. Sie ist einer LNER A1-Peppercorn von 1948 nachempfunden. Trotz ihrer 160 Tonnen schafft sie angeblich 100 Meilen pro Stunde. Noch ein Rekord: Das Maschinchen kostete drei Millionen Pfund. Und dass der Kessel aus Deutschland angeliefert werden musste, schmälerte den britischen Nationalstolz nur gering.

Ansonsten denkt man an Fensterriegel-Konstruktionen, die von Bekloppten erfunden zu sein scheinen und an Schiebefenster, die nie und nimmer von außen zu putzen sind, wenn man sich in einem höheren Stockwerk befindet. Die untere Scheibe wird nämlich beim Öffnen vor die obere geschoben und kein Stuntman ist zum Fensterputzen zu überreden. Das trainiert die Kreativität, wie solche Fenster denn doch noch irgendwie sauber zu halten wären.

Sehr schöne Fahrzeuge

Autos gehören auch in Großbritannien zur Technik. Etwas

Wertvolle Beiträge zur britischen Humorkultur liefert die englische Autotechnik. Die widerlichste Dreckschüssel, die auf britischen Straßen rumguckt, ist der Jaguar E-type. In all seiner Hässlichkeit wurde er nur gebaut, um von den Designwundern abzulenken, die britischen Autobauern sonst gelungen sind. Es sind vorwiegend filigrane Fahrzeuge, elegante Entwürfe englischen Erfindergeists, die Konkurrenten vom Kontinent alt aussehen lassen. Die meisten dieser Fahrzeuge finden fast ausschließlich in Großbritannien Freunde.

Auf so eine grandiose Idee, wie das Design eines Audi Jaray »Ugly Duckling« von 1923 muss man erst mal kommen! Stromlinienform, obwohl das Auto gar nicht mit Strom angetrieben wurde. Also bitte! Super!

In einen Aston Martin Atom, Baujahr 1939, oder das Nachfolgemodell DB1 (1948–1950) wäre James Bond aber wahrscheinlich nie eingestiegen, obwohl diese Autos technisch den damaligen Standard deutlich übertrafen. Wenn Sean Connery den Schleudersitz seines Aston Martin DB5 betätigen wollte, musste er natürlich vorher das Schiebedach von Hand aufkurbeln. So viel Zeit muss sein.

Einem Range Rover Defender wird von Freunden großer Ruppigkeit viel Sympathie entgegengebracht. Es ist ein Low-Tech-Auto mit pseudomilitärischem Charme, durchdachtem Design und dem hohen Anspruch, anspruchslos zu sein. Wenn man hinten sitzt, kann man nicht gut rausschauen. Deshalb werden diese Autos gern für Gruppenausflüge verwendet. In den ersten beiden Generationen, bei den 1947–1958 und den 1958–1971 hergestellten Modellen, waren die Scheinwerfer noch zwischen den klobigen Kotflügeln eingeklemmt, sodass der Gesamteindruck etwas dümmlich wirkte. Danach wanderten die Scheinwerfer in die Kotflügel. Die Produktion aller Defender-Modelle wurde 2015 eingestellt. »Zu gefährlich für Fußgänger« hatte die Europäische Kommission befunden und sich damit wieder einmal gegen ein genuin britisches Bedürfnis gestellt, nämlich das: die gefährlichen Fußgänger zu dezimieren. Ästheten hatten angesichts des Fahrzeugs schon immer gewitzelt: »Schlamm drüber!«

Die Firma Marcos Engineering in Kenilworth war durchaus in der Lage, elegante Autos zu bauen, landete aber mit der heruntergezogenen Trüffelschweinschnauze des Modells Mantis, gebaut zwischen 1968 und 1971, einen Treffer in der Wertung der hässlichsten Autos aller Zeiten.

Ist ein Argyll turbo GT wirklich hässlich? Die einen sagen so, die anderen so. Die Schotten in der Grafschaft Argyll hatten von 1899 bis 1932 und dann noch einmal von