
1. Liebe Frau Janssen, gestatten Sie zuerst eine Frage mit etwas uncharmantem Einstieg: Sie werden im August 87 Jahre - Ganz herzlichen Glückwunsch! - und sind das älteste weibliche Mitglied in unserem VDI-Bezirksverein. Bereits in den 50er Jahren haben Sie ein Technik-Studium aufgenommen. Das war nicht selbstverständlich. Wie kamen Sie damals zur Technik?

Wir wohnten im Krieg in Berlin-Eichkamp. 1942 fand die Kinderlandverschickung statt, die Evakuierung aller Kinder aus Großstätten. Meine herzkrankte Großmutter aus Hannover und ich kamen auf einen Bauernhof in Sachsen. Gegen Kriegsende wurde das Haus in Berlin zerbombt. In den Wirren des Kriegsendes kamen wir mit meinen Eltern nach Hannover zu meinem Großvater, Harald Schering. Er war Ordinarius für Hochspannungstechnik an der TH-Hannover, der heutigen Leibniz-Universität. Später wurde das Institut noch zu seinen Lebzeiten nach ihm benannt. Seine Bibliothek mit den alten Folianten hatte es mir angetan, denn die stammten von seinem Vater, Ernst Schering, der der Nachfolger von Carl Friedrich Gauss an der Göttinger Sternwarte war und die Werke von Gauss herausgegeben hatte. Haralds Mutter, Maria Heliodora Malmsten, war Schwedin. Ihr Vater, Professor Carl Johan Malmsten in Uppsala, führte die Wahrscheinlichkeitsrechnung ein und beriet die schwedische Versicherungsgesellschaft Skandia, sodass die Familie vermögend war. Maria war begabt, konnte aber damals als Frau in Uppsala nicht studieren. Maria setzte sich dennoch durch. Sie wurde von den Assistenten ihres Vaters in den heute sogenannten MINT-Fächern unterrichtet und wurde eine große Hilfe für ihren Mann, Ernst Schering, und machte zugleich die Sternwarte zu einem gastlichen Haus. Ich bin also familiär „vorbelastet“.

Nach dem Abitur hätte ich gerne Wirtschaft in Göttingen studiert. Nachdem meine Eltern nach Bayern gezogen waren, wollte ich aber meinen Großvater nicht allein lassen und blieb in Hannover. Eine Hürde war 1956, um die für das Studium notwendigen Praktikantenstellen zu bekommen – die Toilettenfrage, weil Frauen in Männerberufen damals schlicht nicht mitgedacht wurden. Ich konnte dann die der Sekretärinnen mit benutzen. So absolvierte ich in mehreren Werkstätten und einer Gießerei eine spannende Zeit und erntete in dieser Männerwelt auch Anerkennung. Dann begann mein Studium!

2. Wie war zu Ihrer Studienzeit das zahlenmäßige Verhältnis zwischen weiblichen und männlichen Studierenden an Ihrer Hochschule? Wie wurden Sie damals als junge Frau an einer Technischen Hochschule aufgenommen - gab es Vorbehalte?

Unter 600 Studierenden waren wir zwei Frauen, die in zwei Gruppen eingeteilt wurden, weil die Hörsäle nicht groß genug waren – also in jeder Gruppe eine Frau! Die andere Studentin war etwas älter als ich, verheiratet und studierte Maschinenbau, weil sie einen Betrieb geerbt hatte. Sie war eine sehr gute Studentin aber nicht an einem „Female Networking“ interessiert. Ich bewegte mich im Mittelfeld und hatte Spaß an der Gemeinschaft und am Tanzen! An Einladungen fehlte es nicht. Einige Studenten hatten damals fortschrittliche Oberschulen mit Koedukation besucht. Das wirkte sich besonders in der Kameradschaft bei der Gruppenarbeit in den Anfängerlabors aus. Ich wurde mit Sie angesprochen. Schilder über den Laborplätzen wiesen darauf hin, dass diese mit Geldern aus dem Marshall-Fund errichtet wurden. Ich wurde von Studenten und von Professoren ganz normal behandelt. Aber da die Hörsäle immer proppe voll waren, fand ich es schon sehr angenehm, dass mir Plätze freigehalten wurden. Und der blinde Mathematik-Professor Helmut Epheser begrüßte uns stets mit „Guten Morgen, liebe Kommilitonin! Guten Morgen, liebe Kommilitonen!“ Diese Anrede erforderte meine Präsenz! Ich habe mich dann insbesondere bei der Flüchtlingswelle aus Ungarn 1956 auch im ASTA engagiert und Unterkünfte für die geflohenen Studenten organisiert, die aber häufig gar keine waren und meist in die USA auswandern wollten.

Beim Kennenlernen im 1. Semester trat ein Schiffbaustudent aus Ostfriesland, der Hermann Janssen hieß, in mein Blickfeld und wir freundeten uns zunehmend an. Einmal stellte er die Frage, was ich davon hielte, wenn er eine Zeitlang in die USA ginge. Die Fa. Schichau-Monopol hatte eine Brennschneidmaschine für Stahl entwickelt, auf der Hannover Messe 1956 ausgestellt und gleich zwei Maschinen an Sun Shipbuilding & Dry Dock Co, in Chester, PA verkauft. Dafür suchte Schichau jemanden, der die Anzeichentechnik des 1/10 Schnürbodens beherrschte, die Maschinen aufbauen und die Leute unterrichten konnte. Man hatte bei den Nordseewerken in Emden angefragt, ob sie Englisch sprechende Schiffbauer hätten, die diese Aufgabe gegen sehr gute Bezahlung übernehmen könnten. Die Werft nannte neben anderen auch ihren ehemaligen Schiffbaulehrling

Hermann J. Janssen (HJJ). Ich gratulierte ihm, aber ich konnte ihm weder zu noch abraten. So ging er im Sommer 1957 in die USA.

3. Wie setzte sich Ihr beruflicher Werdegang fort, insbesondere in den USA?

Hermann kam im April 1958 auf Kurzurlaub nach Deutschland und wir verlobten uns. Später lud er mich ein, ihn doch zu besuchen, damit ich das Land und die Leute kennenlernte. Mein Großvater unterstützte diese Einladung in den Herbstferien. Er war sehr von meinem Hermann angetan. Am 19. September 1958 kam ich per Schiff mit der Alitalia in N.Y. an und es war ein wunderschönes Wiedersehen. Wir machten herrliche Ausflüge in seinem kleinen Wagen, einem fast historischen Studebaker. Großartig war der Pennsylvania Grand Canyon in seiner herbstlichen Farbenpracht. Schichau Monopol verkaufte zwei weitere Maschinen an die Todd Werft in San Pedro, CA. HJJ wollte gerne die ihm angebotene Stelle als Ausbilder übernehmen – aber nicht alleine nach Kalifornien gehen.

Ich war fest entschlossen, die Schiffspassage zurück nach Hamburg zu nehmen, um mein Studium fortzusetzen. Aber der Vertreter von Schichau Monopol, Mr. Showalter, lud uns zu einem fulminanten Essen ins Bookbinders in Philadelphia ein. Ich dürfte doch dem Glück meines Verlobten nicht im Wege stehen! Schließlich willigte ich in eine Hochzeit in den USA ein. Meine Eltern waren nicht überrascht, sie zögerten erst, gaben aber dann ihren Segen. Mein Großvater freute sich sehr! Die Schnürbodenleute der Sun Shipbuilding & Dry Dock Company bereiteten ihrem Hermann und mir mit ihren Frauen und Kindern eine wunderschöne Hochzeit in Kennett Square, PA. Mit klappernden Dosen ging es auf die Hochzeitsreise. Wir nahmen die südliche Route. Es war eine unglaublich schöne Reise. Wir kamen pünktlich in San Pedro an und konnten von unserem höher gelegenen Hacienda Motel in die Juwelenbox von Los Angeles schauen. Der Zauber Kaliforniens hatte mich ergriffen!

4. Sie waren dann mehrere Jahre an der Seite Ihres Mannes, Dipl.-Ing. Hermann J. Janssen, im Ausland unterwegs - einige Zeit auch im Iran. Was haben Sie beide dort erlebt?

HJJ hatte nach der Lehre erst zwei Semester studiert. Er sah im Ausbilderjob eine besondere zweite Chance. Er hatte jetzt die Erfahrung als erfolgreicher Ausbilder. Schnell wurde er mit dem Präsidenten der Todd-Werft, Jim Goodrich bekannt, der sich sehr genau nach dem 1/10 Schnürboden erkundigte. Er hatte die Vision, die Schnürbodenarbeit zu digitalisieren. Sie vereinbarten, einen Forschungsantrag darüber zu stellen. Ich schrieb die Grundlage für den Antrag auf Förderung dieses Digitalisierungsschrittes im Schiffbau auf meiner kleinen Reiseschreibmaschine. Sie sollte noch viele Ideen meines kreativen Mannes zu Papier bringen. Dies war der Anfang unserer Teamarbeit, in der ich mich ein ganzes Leben als vollwertige Partnerin fühlte. Auf Einladung des David Taylor Model Basins (DTMB) reisten Goodrich und HJJ mit dem neu ausgebildeten 1/10 Schnürboden Team nach Washington, DC, zu dem im US Schiffbau hoch angesehenen Testtank. Diese Vorführung brachte der Firma Todd einen großen R&D Forschungsauftrag ein, der mehrmals verlängert wurde und zum Erfolg führte.

HJJ und auch ich bekamen Stipendienangebote von der Werft. Aber HJJ wollte seine Unabhängigkeit auf alle Fälle bewahren. So gingen wir 1960 zum Studium zurück nach Hannover. HJJ erhielt ein monatliches Fixum von Todd. Reisen, die er zu europäischen Werften in ihrem Auftrag unternahm, die auch auf dem Gebiet „Digitalisierung“ forschten, wurden extra bezahlt. So hatte HJJ schon früh Verbindung zur Forschung im Schiffbau „an vorderster Front“ und neben dem Studium auch ein Einkommen. Nach dem Vorexamen wechselte er an das Schiffbau-Institut in Hamburg. Ich blieb in Hannover. Wir sahen uns an Wochenenden. Mein Großvater war leider verstorben. Die Freunde aus den ersten Semestern waren auch schon im Hauptstudium. Als verheiratete Frau wurde ich zwar respektiert, aber ich hatte keinen Freundeskreis mehr. Ich fragte mich dann: „Was ist in der jetzigen Situation wichtig für mich?“ Ich konnte mir eine zukünftige Teamarbeit mit HJJ gut vorstellen und brach daher das Studium in Hannover ab und zog zu ihm nach Hamburg.

In Hamburg schrieb ich mich für Anglistik ein. HJJ und ich berieten die Anglistik Assistenten im Benutzen von Computer-Sprachen und Programmen. Ich bekam dadurch Kontakt zum Time&Life-Verlag, der Technik-Übersetzer:innen für seine Reihe „Wunder der Wissenschaft“ suchte. Aus dieser Reihe übersetzte ich viele Bücher aus dem Englischen ins Deutsche und erhielt auch eine Auszeichnung. Aber wie ging es weiter?

Jim Goodrich wurde 1965 Vice President der Bath Iron Works (BIW), einer Werft in Maine, USA. Diese Werft hatte gerade den Zuschlag für den Bau der drei ersten deutschen Zerstörer seit dem 2. Weltkrieg gewonnen, die Rommel, Mölders und Lütjens. Als frisch gebackener Dipl.-Ing. reiste HJJ mit seiner kleinen Familie im Dezember 1965 in die USA. Unsere Sabine war gerade 9 Monate alt. HJJ wurde schnell „Director for Production & Facilities“. Er realisierte viele seiner Schiffbau- und Werftideen unter Jim Goodrich. Bath war für uns idyllisch! Wir wohnten im Ort. Oft kam der Papa zu Mittag nach Hause und sah das Heranwachsen seiner Kinder, denn es kamen 1967 Charlotta und 1969 Marion dazu. Leider verlor BIW 1970 einen großen Wettbewerb und eine Entlassungswelle folgte.

Zu dem Zeitpunkt wechselte HJJ zu Litton Industries nach Los Angeles, die den Auftrag gewonnen hatten. Dort konnte ich am „Museum of Science & Industry“ (MSI) eine Ausbildung in Museums-pädagogik für Technik absolvieren. Mein Studium wurde angerechnet. Wir Dozentinnen bemühten uns besonders um Mädchen in Ghetto-Schulen für eine bessere Ausbildung. Das MSI ließ aufwendige Modelle in einer Werkstatt nahe Dresden bauen. Ich fertigte dafür die Zeichnungen nach DIN Norm an. Ich führte auch den – meist technischen - Briefwechsel darüber mit dem Deutschen Museum, das die Aufträge nach Dresden weiterleitete. 1974 wirkte sich die Ölkrise auf den Schiffbau aus und es gab in den USA eine große Arbeitslosigkeit.

HJJ nahm ein Angebot von SEDCO an, eine kleine Werft in Bushehr am Persischen Golf zu leiten. Sie sollte für Großaufträge aus der Ölindustrie und Schiffsneubauten ausgebaut werden. HJJ verließ die Werft, weil das Unterfangen aussichtslos erschien. Wir fanden den Iran aber wunderbar und so machte sich HJJ mit NAVTEC Corporation selbstständig. Schnell gehörte er zu den fünf Ausländern, die als Einzelkämpfer, ohne einen iranischen Teilhaber, arbeiten durften. HJJ hatte gleich Erfolg. Ich arbeitete mit im Büro, konnte aber auch einer Museumsarbeit im Volkskunde-Museum, dem „Mardom Shenasi“ in Teheran nachgehen. Bis zur Revolution waren wir sehr erfolgreich. Sicherlich half es auch, dass ich viele Informationen aus dem Museum nach Hause mitbrachte über Sitten, Gebräuche, Gegenstände, über Kultur und Geschichte. Das war Gesprächsstoff mit iranischen Kunden, die dann selber lange Vorträge über das Besprochene hielten. Die ganze Familie lernte Farsi. Die Kinder sprachen es sehr gut, wir Eltern mehr rudimentär. Wir haben uns im Iran sehr wohl gefühlt. Als die Revolution kam und wir doch im Januar 1978 nach Deutschland zurückkehrten, ließen wir leider viele liebe Freunde zurück. Wir nahmen aber auch viele schöne Erinnerungen mit.

5. Wie ging es für Sie und Ihren vor einigen Jahren leider verstorbenen Mann nach der Rückkehr hier in Deutschland weiter?

Wir waren so lange im Ausland und hatten die enorme soziale und gesellschaftliche Veränderung in Deutschland nicht miterlebt. Es war eine enorme Umstellung. Wir konnten im Nachhinein die Ostdeutschen nach der Wende sehr gut verstehen! Wir hatten unsere Konten in Deutschland geplündert, um gegen Ende der Revolution im Iran zu überleben, denn wir konnten uns zunächst nicht vorstellen, von dort wegzugehen. Zum Glück bekamen wir eine kleine Sozialwohnung in Emden. Jeden Tag haben wir das Schlafzimmer in ein Büro verwandelt, denn HJJ machte sich wieder selbstständig, dieses Mal mit der NAVTEC Consult GmbH. Noch zu Shah's Zeiten baute die Hamburger Werft Blohm & Voss (B&V) im Iran die neue Werft in Bandar Abbas. HJJ war vermittelnder Berater zwischen der iranischen Marine und B&V. Wieder in Deutschland war B&V unser erster Kunde. HJJ fasste Fuß in der Emdener Hafenvirtschaft und war von 1985 – 1990 deren Hafenrepräsentant. Wir hatten beide im Studium Mechanik und Statik bei Professor Eduard Pestel gehört und interessierten uns sehr für den von ihm mitgegründeten „Club of Rome“ und das von ihm und Mead herausgegebene Buch „Grenzen des Wachstums“. Das war eine Nische, wo wir Gleichgesinnte trafen. Grün wurde damals schon gedacht. HJJ glaubte an eine notwendige Wende in der Energie- und Verkehrspolitik und hatte immer gehofft, dass sein Schiff, der TRANS SEA LIFTER, dazu beitragen wird!

6. Ihr Mann gilt als der Vater des Trans Sea Lifters. Ohne zu sehr in die Details zu gehen: Was ist das Besondere an diesem Projekt?

Der Trans Sea Lifter (TSL) ist vom Schiffstyp ein SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull). Der TSL ist ein Umschlagszeit-Katalysator, da er autonom Barge jeglicher Art in einem 90-minütigen FloFlo- (Float On/Float off) Verfahren aufnimmt und ablädt. Diese Autonomie gilt nicht nur für das Ladungs-

verfahren, sondern auch wo der TSL umschlägt, nämlich unabhängig von Häfen. Die Barge selbst sind autonome Supercontainer für Ladungen jeglicher Art. Dies ermöglicht neue flexible Transportketten, die die Häfen entlasten. Die Barge können spezialisiert werden auf ihre Transportgüter und können auf Grund ihrer Kleinteiligkeit ohne Hafenumschlag in die Binnenwasserwege geschickt werden. Damit werden „Port Congestion“ und lange LKW-Transporte vermieden. Das entlastet Straßen und Seehäfen und wertet die Binnenschifffahrt auf. Konzeptionelle Komponente ist ein fahrplanmäßiger Reiseturnus, um mehrschrittige Transportketten abzusichern. Dieses Trägerschiff kann auch alternativ genutzt werden, um spezialisierte Komponenten für Hilfeinsätze an Orte ohne Hafenanlage ortsnah zu verbringen. (Krankenhaus-Module / kleine Schiffe gegen Piraterie und andere Dual-Use Einsätze.) Der TSL könnte besonders für den Wasserstofftransport in isolierten Tankbarge von Afrika nach Europa wichtig sein, denn die ausgeschwommenen Tankbarge können ihre Reise im Binnengewässer fortsetzen, ohne im Hafen den Wasserstoff, ein Gefahrgut, umschlagen zu müssen.

Mehr Informationen dazu unter: www.TSLTEC.com und unter [search](#).

7. Welche Chancen sehen Sie, dieses neuartige Seeverkehrssystem praktisch zu realisieren? Was sind seine Vorzüge und welche Hemmnisse für die praktische Umsetzung gibt es?

Da die Technik des TSL auf bereits am Markt bestehenden Bauteilen basiert, ist entscheidend, dass einer oder mehrere Marktteilnehmer sich mit den logistischen Potentialen auseinandersetzen und bereit sind, die Kosten der Implementierung zu tragen. Möglicherweise bieten die derzeit entstehenden Transportbedarfe von Grünem H₂ die Motivation, diesen nächsten Schritt zu gehen. Es wäre wünschenswert - nicht nur im Sinne des TSL Erfinders - dass Deutschland als technischer Innovator einer global vernetzten Energiewirtschaft seine Kompetenzen unter Beweis stellt.

8. Welches sind Ihrer Meinung nach die drängendsten Probleme, für deren Lösung sich Ingenieurinnen und Ingenieure heute engagieren sollten?

Zum Glück leben wir Deutschen in einer Demokratie! Viel Technik findet soziale Nutzung! Es ist wichtig - auch für den Erhalt der Demokratie - die neuen Techniken durch gute Kommunikation transparent zu halten, um durch besseres Verständnis und Sachkenntnis die in Deutschland vorhandene Technikbesorgnis abzubauen. Das wird vom VDI in vielen Arbeitskreisen angesprochen. Aber da informieren und diskutieren Leute mit ähnlichem Hintergrund und Interessen mit einander. Wie wäre es, wenn Ingenieur:innen auch die leichte deutsche Sprache lernen würden. Wie Georg Christof Lichtenberg es ausdrückte, konnte er schwierige Zusammenhänge auch seiner Waschfrau verständlich machen. Wir müssen den Fake News etwas entgegensetzen. Es wundert mich, wie viele Entscheidungsträger in der Wirtschaft aber auch in der Politik die Klimaschädlichkeit von Methan gas nicht kennen, was bei der Verbrennung von Gas aus Russland und Öl aus USA entweicht. Dann müssten an den Boards of Directors großer Firmen mehr Ingenieur:innen sitzen, damit die Entscheidungen nicht allein von Juristen und Kaufleuten getroffen werden. Es ist zu hoffen, dass die schlimmen Auswirkungen der Regenfälle im Westen Deutschlands zu besserer Verantwortungskultur führen. Es gibt so viele drängende Probleme, wie z.B. die globale Wasserknappheit und der große Energieverbrauch.

9. Was hat sich, aus Ihrer Sicht, in den vergangenen 60 Jahren bezüglich des Zugangs von Frauen zu technischen Studiengängen und Berufen verändert?

Es hat sich sehr viel zum Positiven verändert! Frauen nehmen nicht immer die gleichen Lösungswege wie Männer, um zum Ziel zu kommen. Viele Firmen und Forschungsinstitutionen haben erkannt, dass Frauen und Männer durch Zusammenarbeit interessante Ergebnisse schaffen, denn durch den ganzheitlichen Blick auf Problemstellungen werden neue Lösungsmöglichkeiten und Folgeeinschätzungen gewonnen. Das soll aber nicht täuschen, dass wir in einer von Männern dominierten Welt leben: Z. B. werden Medikamente meistens zuerst an Männern getestet und dann Frauen - meist ungetestet - verschrieben. Contergan ist ein trauriges Beispiel. Aber es ist auch erfreulich, dass sich Netzwerke zur Unterstützung von Frauen in technischen Berufen gebildet haben. Schon für Kinder - Mädchen und Jungen - gibt es viele Möglichkeiten auch außerhalb des Elternhauses und der Schule Erfahrungen zu sammeln: z.B. im Kinderclub des VDI – bei den „VDInis“ und auch in Museen und bei vielen Initiativen in Musik und anderen kreativen Fächern.

10. Sie haben drei Töchter. Welche Rolle spielte bzw. spielt die Technik in deren beruflichen Leben? Sind sie in die Fußstapfen ihrer Eltern getreten?

Für meinen Mann und mich war es selbstverständlich, mit unseren Töchtern technische Sachverhalte zu besprechen. Technik war deshalb auch ein Teil ihres Lebens. Diese Herangehensweise hat das analytische Denken der Mädchen besonders gestärkt. Charlotta hat mir gesagt, dass die Märchen, die HJJ erfand, in denen immer Mädchen zur Lösung beitrugen oder auch Heldinnen waren, die auch ihren Vater manchmal retteten - diese Märchen hätten sie am meisten geprägt. Ich habe einen großen Teil davon auf Tonband aufgenommen, während er sie frei weg erzählte und dabei seinem Erfindungsgeist freien Lauf ließ. Alle Drei lernten früh das Maschineschreiben. Als wir uns in Deutschland wieder selbstständig machten, waren sie eine große Hilfe beim Abschreiben langer Berichte. Sie freuten sich mit uns, wenn wir manchmal richtig große Beratungsfirmen ausstechen konnten! Alle haben früh verstanden, wie man Ideen nutzt! Zwei Töchter haben ingenieurtechnische Berufe studiert. Die Dritte hat die HDK nach 6 Semestern verlassen, um ihren eigenen Weg zu finden. Mit gestalterischer Kreativität ist ihr das gelungen! Ich betrachte es als ein Geschenk, dass alle 3 Töchter durch analytisches Denken und die Fähigkeit, vermittelnd zu kommunizieren, ihre sehr unterschiedlichen Wege gefunden haben. Alle arbeiten heute erfolgreich als Entscheidungsträgerinnen in unterschiedlichen Bereichen.

11. Zum Abschluss noch eine Frage "in eigener Sache": Wie beurteilen Sie aus Ihrer jahrzehntelangen Erfahrung die Arbeit unseres VDI-Bezirksvereins bei der Vermittlung technischer Themen hier in Berlin-Brandenburg? Können zwei, drei positive oder auch negative Aspekte herausheben?

Ich möchte sagen, dass ich mich gut aufgehoben fühle. Ein Beweis ist auch, dass Sie vom VDI-Bezirksverein Berlin-Brandenburg erkannt haben, dass der Trans Sea Lifter noch einmal vorgestellt werden könnte und dass Sie, lieber Herr Diehl, dieses Interview mit mir geführt haben. Ich nehme den VDI hier in Berlin als interessante Plattform für Information und Austausch wahr und dass Ingenieurinnen auf dieser Plattform viel Platz eingeräumt wird! Ich habe begeistert an verschiedenen Zoom-Veranstaltungen teilgenommen, die vom VDI wegen Corona so kurzfristig eingerichtet wurden. Ganz großartig war der Ingenieurtag 2021 organisiert. Der VDI ist auch eine Chance, als älterer Mensch von jüngeren zu lernen. Ich denke da an eine Überschrift im Tagesspiegel: „Menschliche Verdienste sind an eine Blütephase gebunden und jede Generation hat ein Recht auf eigene Helden“. So wünsche ich den Ingenieur-Heldinnen und Ingenieur-Helden ein gutes Gelingen beim Lösen der großen technischen Anforderungen der heutigen Zeit - ihrer Zeit.

Ganz herzlichen Dank für dieses sehr interessante, aufschlussreiche und beeindruckende Interview. Nochmals herzlichen Glückwunsch zu Ihrem Geburtstag, verbunden mit den besten Wünschen vor allem für Ihre Gesundheit!

Vielen Dank! Auch ich wünsche Ihnen alles Gute!