

Postverlagsort München Ausgabe
ZB
ILLUSTRIERTE



HEUTE LESEN SIE:

Prominenz am Matterhorn

Strategischer Tunnel 800 km quer durchs Grönlandeis • Weltverkehr von morgen – Stuttgart erprobt Heißwasser-Rakete für die Lufthansa

US-SOLDATEN tiefgekühlt

800



Im letzten Hafen der Zivilisation werden Geräte und Material verladen, die die Pioniere im ewigen Eis für ihre schwere Arbeit dringend benötigen. Hier schwebt einer der großen Raupenschneepflüge an einem Lastkran zur Ladeluke des Transportschiffes.

Etwa 1100 Kilometer oberhalb des nördlichen Polarkreises hat die amerikanische Luftwaffe in Grönland den gewaltigen Luftstützpunkt Thule angelegt. Bei dem Aktionsradius der modernen US-Kampfflugzeuge von etwa 4500 Kilometern sind für das „Strategic Air Command“ weite Teile Rußlands sowie Moskau von dieser Flugbasis aus zu erreichen.

An der Nordspitze Grönlands aber, nur etwa 3000 Kilometer von Moskau entfernt, liegt Peary-Land, eine riesige Eiswüste. Es ließe sich hier durchaus ein Stützpunkt errichten, wenn... ja wenn es gelingen würde, den Nachschub an Menschen und Material durch die weiße Einsamkeit zu ermöglichen.

Die Männer der US-Armee, die dort draußen gelebt und an der Verwirklichung dieses gigantischen Projektes gearbeitet haben und noch arbeiten, wissen, was es heißt, sich auf der Eisoberfläche fortzubewegen. Sie haben nur eine kleine Strecke von ihren Unterkünften, die sich im Eis befinden, bis zu den Arbeitsplätzen auf Raupenschleppern zurückzulegen. Aber für diese kurze Strecke von nur wenigen hundert Metern brauchen sie durchschnittlich zwanzig Minuten. Vor allem macht die furchtbare Kälte, die im Sommer Temperaturen von minus 30 Grad aufweist und im Winter sogar bis auf 60 Grad unter den Gefrierpunkt absinkt, große Schwierigkeiten. Schon im Sommer ist Windstärke 10 an der Tagesordnung. Alle Versuche, mit Motorschlitten die Strecke von 800 Kilometern zwischen Thule und Peary-Land zurückzulegen, erwiesen sich als unrentabel und verlustreich und mußten wieder aufgegeben werden.

Aber der wissenschaftliche Leiter des von der Armee unterhaltenen sogenannten „Snow, Ice and Permafrost Research“-Instituts in Illinois hatte eine geniale Idee. Wie wäre es, wenn man einfach unter dem Eis herginge? In sieben Meter Tiefe herrscht eine konstante Temperatur von minus 22 Grad, eine Temperatur, die un schwer zu ertragen ist. Außerdem bliebe man von den Stürmen verschont. Man müßte „nur“ einen Tunnel durch das Eis bauen.

Die Armee war von diesem Plan begeistert und rüstete die erste Ingenieurkompanie aus, die seit 1954 unter Leitung von Colonel Lahlum an Ort und Stelle Versuche durchführt.

Ein achteckiger, drei Meter hoher Raum aus Eis ist das eigentliche Hauptquartier des Unternehmens. Von diesem Raum aus gehen eine ganze Reihe von Tunnels und Gängen durch das steinharte Eis. Sie sind alle verschieden weit und hoch. Manche sind so niedrig, daß man sich nur kriechend in ihnen fortbewegen kann.

Eine wesentliche Aufgabe der Mannschaft ist es, die Deformation der verschiedenen Schichten zu untersuchen. Da die riesige Schneelast ständig nach unten drückt, werden die Eismassen nach außen gepreßt, auf die Küsten zu, wo sie sich im Laufe der Zeit als Eisberge abspalten. Zur Überprüfung dieses Prozesses dient eine sehr einfache Apparatur: In Boden, Decke und Wänden sind kleine Pflöcke eingetrieben, die untereinander mit Schnüren verbunden sind. Die allmähliche Erschlaffung der Kordel läßt Rückschlüsse auf die Deformation zu. So wurde festgestellt, daß innerhalb von 1—2 Jahren die Tunneldecke und in geringerem Maße auch die Wände um einige Zentimeter nachgeben.

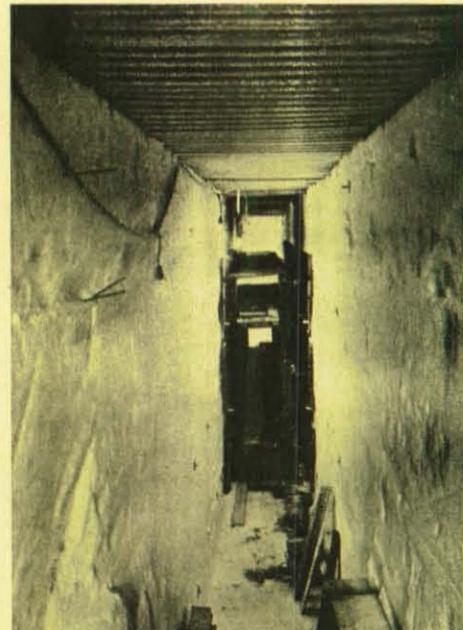
Diese Tatsache beunruhigt die Fachleute aber nicht. Nach ihrer Ansicht können die Gänge jedes Jahr bis auf ihr ursprüngliches Maß ausgeschürft werden.



Die Anlage von Tunneln als Transportwege für Truppen und Material werden von amerikanischen Pioniereinheiten seit längerer Zeit im Grönlandeis erprobt. Denn jede Fortbewegung auf der Oberfläche der Schnee- und Eisdecke wird durch Winde, die oft eine Geschwindigkeit von 160 km/h erreichen, durch Schneestürme und hohe Schneeverwehungen sowie durch Kompaßabweichungen, die die Nähe des magnetischen Nordpols verursacht, außerordentlich erschwert.

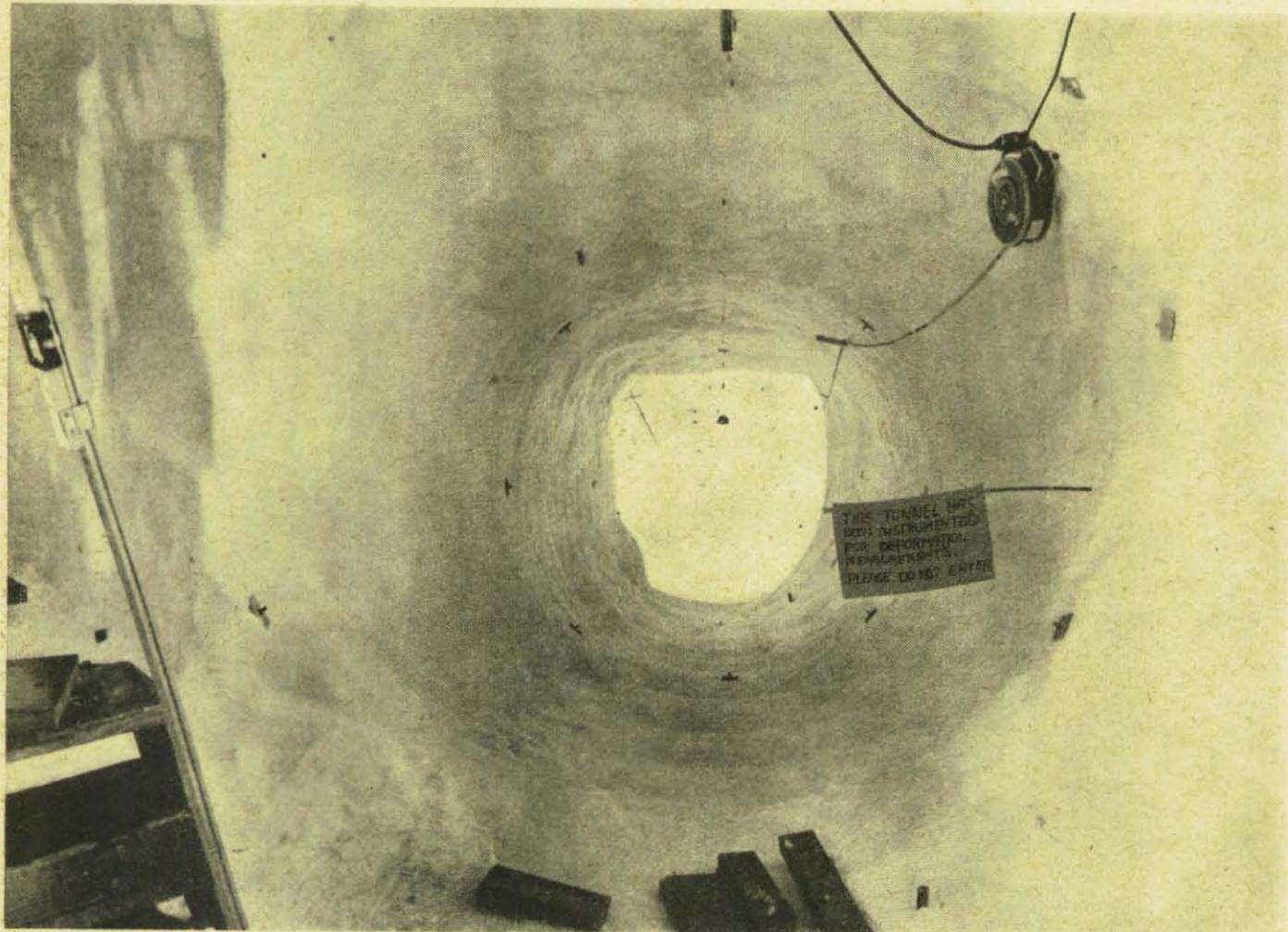


Wissenschaftliches Personal des US-Pionierkorps führt auf Grönland mit hochempfindlichen Spezialgeräten Messungen durch, um die Härte des Schnees festzustellen. Aus ihr wiederum läßt sich die Tragfähigkeit der Schneedecke bestimmen. In vielen Teilen Grönlands fallen jährlich 90 cm Neuschnee, der nie schmilzt.



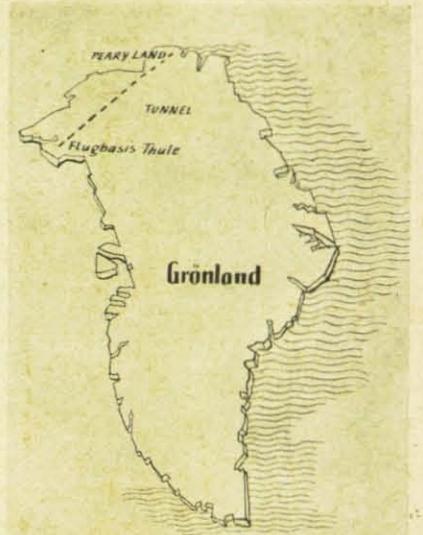
An kleinen Tunnelstrecken verschiedener Größe und Formen werden im Dauer-versuch Temperaturen sowie Konstruktionen und Deformationen des Querschnitts gemessen und die Erfahrungen beim Bau der nächsten Teilstrecke berücksichtigt. Die Menschen arbeiten hier unter härtesten Bedingungen.

km Tunnel durchs Grönlandeis



„Eiswürmer“ am Werk

In den letzten Sommern ist Grönland der Schauplatz eines der abenteuerlichsten Unternehmen geworden, das je von Militär-Experten erdacht wurde. In aller Stille arbeiten amerikanische Pioniereinheiten daran, die riesige nördliche Eiskappe von Thule, dem amerikanischen Stützpunkt, nach Pearyland mit Hilfe eines Tunnels durch das ewige Eis miteinander zu verbinden. Einstweilen ist man über das Experimentierstadium noch nicht hinausgekommen. Und doch haben die bisherigen Versuche erwiesen, daß der Bau einer elektrischen Bahn sowie von Straßen quer durch das ewige Eis möglich ist. Es bestehen bereits zwei permanente Forschungsstationen unter der grönländischen Eisdecke. Die eine von ihnen wird als „Lager II“ bezeichnet und ist gleichzeitig eine Luftwaffenstation. Sie wurde ursprünglich halb über und halb unter dem Eis gebaut. Inzwischen liegt sie jedoch schon ganz unter der Schneedecke, die sich Jahr für Jahr erhöht. Man kann diese Forschungsstation mit einem riesigen Maulwurfsbau vergleichen, in dem die „Eiswürmer“, wie sich die Mannschaft selbst nennt, hausen. Er besteht aus drei Haupt- und zahlreichen Verbindungsgängen, die groß genug sind, um Mannschaftsräume, Kantine und Vorratskammern aufzunehmen.



Wichtige Teile Grönlands könnten durch den geplanten Eistunnel (schraffierte Linie) miteinander verbunden werden.

Der Druck der Schneemassen hat aber auch etwas Gutes. Er komprimiert die übereinanderliegenden Schichten so gut, daß das Eindringen der Außenkälte immer geringer wird.

Besonders interessante Ergebnisse verspricht man sich von Untersuchungen in einem senkrechten Schacht. In etwa dreißig Meter Tiefe stieß man auf eine Schneeschicht, die vor etwa 20 Jahren gefallen ist. Von der Sohle des Schachtes aus stieß man tiefer und tiefer vor und ist inzwischen auf fast siebenjähriges Eis gestoßen. Die Spezialisten hoffen, an dieser Stelle eines Tages das ganze Grönlandeis durchstoßen zu haben.

Der Hauptversuchstunnel ist dreizehn Meter lang und hat die Ausmaße, wie sie für eine elektrisch betriebene Untereisbahn erforderlich wären. Die Konstruktionsmethode, die beim Bau dieses Tunnels angewandt wird, ist denkbar einfach. Ein Schneepflug zieht einen tiefen Graben, der mit Metall oder Holzplatten nach oben abgedeckt wird. Darüber wird Schnee geblasen. Innerhalb weniger Tage gefriert die Schicht zu einer soliden Eisdecke. Die Platten können nun entfernt und bei weiterem Bau wieder verwandt werden.

Da für diesen Tunnel nur kostenloses Material wie Schnee und Eis benutzt wird, das in reichlichem Maße vorhanden ist, würde die gesamte Anlage weit billiger werden als der Bau einer normalen Autostraße von einer Länge von 1000 Kilometern.

Diese Baumethode erhielt den Namen: „Cover and Cut“, was hier soviel bedeutet wie „bedecken und wieder fornehmen“. Der Höhe und Größe der Tunnel und Räume sind keine Grenzen gesetzt. Außer dem eigentlichen Haupttunnel für die Bahn könnten ebenso auch Lagerräume und Magazine sowie Dauerunterkünfte in beliebigem Umfang gebaut werden.

Noch andere Aufgaben sind von den Grönlandpionieren der US-Army gelöst worden. Diese Männer können z. B.

innerhalb von zweiundsiebzig Stunden eine Landepiste von 3 Kilometern Länge und 70 Metern Breite für vollbeladene Flugzeuge bauen. Diese Lande- und Startbahn ist gleichzeitig die billigste der Welt. Die eisenharte Oberfläche wird in drei gleichzeitigen Arbeitsgängen gebaut: Mit Schnee-Eggen wird der Schnee zu feinem Staub zermahlen. Dann wird dieser Staub geschmolzen und anschließend überwalzt. Die so behandelte Schneefläche erhält die Festigkeit von Beton.

Ein eigenes Kraftwerk für Thule und den späteren Betrieb der Eistunnel-

bahn ist auch schon fertig — allerdings erst auf dem Papier. Wenn es wohl auch noch geraume Zeit dauern wird, bis alle diese Projekte Wirklichkeit werden, so sind sie doch schon weit über das „Traumstadium“ hinaus. Vor allem ist eins erwiesen: die Rentabilität des Unternehmens.

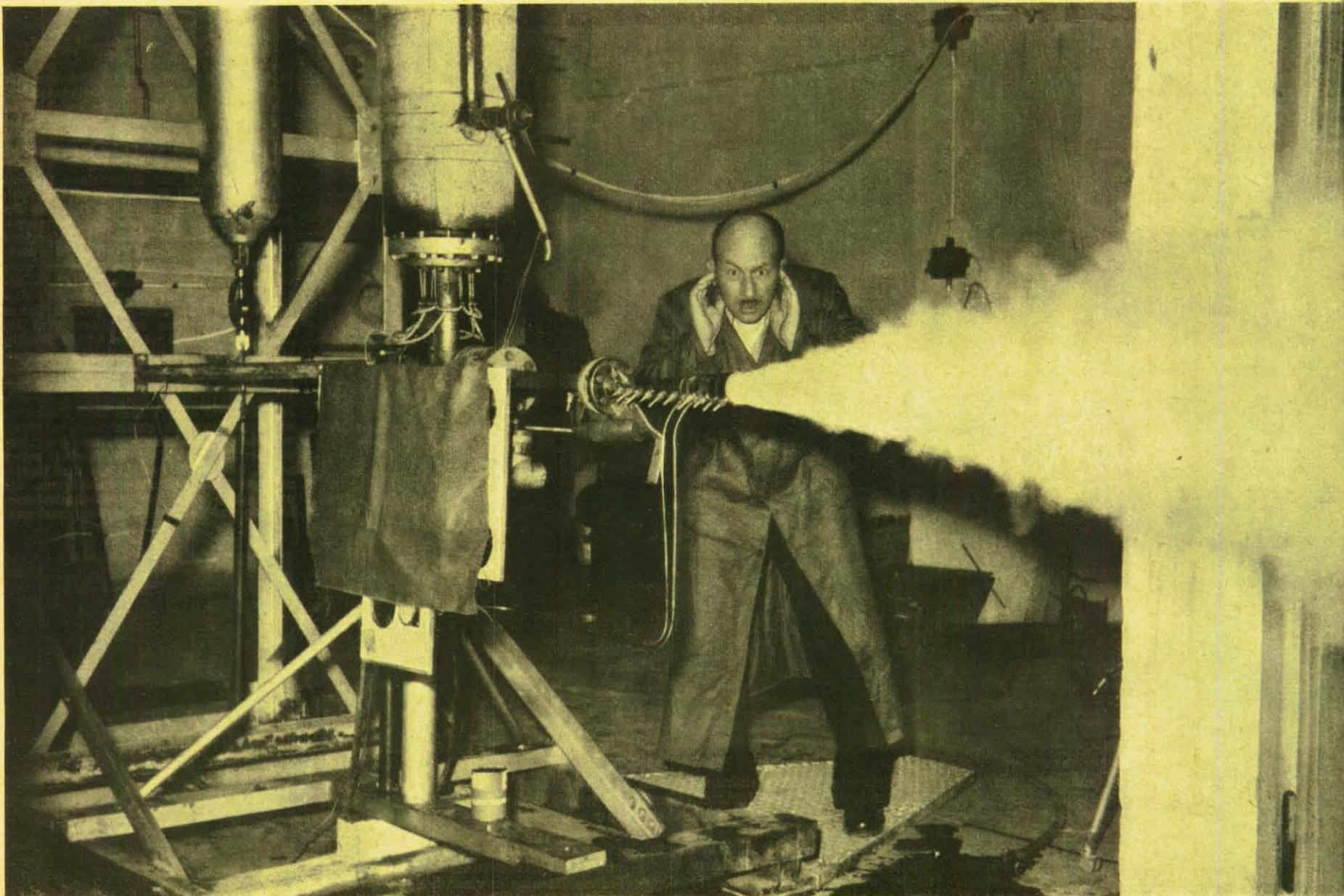
Dies und die Tatsache, daß der Operationsbereich der amerikanischen Luftwaffe beträchtlich erweitert wird, werden wohl die Hauptimpulse sein, um den Riesentunnel 800 Kilometer durch das Grönlandeis bald zu verwirklichen.



Vermummte Gestalten arbeiten mit geheimnisvollen Geräten in dem ewig dämmrigen Licht der Polartage. Unaufhörlich rattern die großen Maschinen und treiben den Versuchstunnel in das Grönlandeis vor, das hart wie Fels ist und das Vorwärtskommen erschwert.

Spannende Stunden in Stuttgart:

DIE HEISSWAS



Das Abenteuer des Raumflugs wird hinter den nüchternen Mauern Schritt für Schritt verwirklicht. In diesem Gebäude auf dem Flughafen Stuttgart-Echterdingen hat das Institut für „Physik der Strahltriebwerke“ seinen Sitz. Namhafte Wissenschaftler ringen hier Tag und Nacht um neue Erkenntnisse. 20% des Jahresetats kann das Institut durch Forschungsaufträge aus dem Ausland decken. Diplomingenieur Michely ist einer der Mitarbeiter des Instituts. Ihm gelang die Konstruktion der Heißwasserrakete, mit deren Hilfe es überhaupt erst möglich sein wird, den Betrieb von Strahltrieb-Flugzeugen für die zivile Luftfahrt rentabel zu gestalten. Alle Staustrahl- und Strahlflugzeuge brauchen einen Startimpuls, um sich vom Boden zu erheben. Sie müssen auf eine Stundengeschwindigkeit von 200 km gebracht werden, ehe das Triebwerk selbst zu arbeiten beginnt. Bisher wurden zum Start Pulver- oder Flüssigkeitsraketen auf Treibstoffbasis verwendet. Dies sind Verfahren, die für die zivile Luftfahrt wegen ihrer Kosten unerschwinglich sind. Beispielsweise kostet der Start eines 50-Tonnen-Flugzeuges mit Pulverraketen etwa 200 000 DM. Michelys Rakete arbeitet 1000mal billiger als die Pulverrakete. Der Start des gleichen 50-Tonnen-Flugzeuges würde nur noch etwa 200 DM kosten. Außerdem wird der Schub aus dieser Heißwasserrakete dem Flugzeug eine Startgeschwindigkeit von etwa 700 km/h geben, eine Tatsache, die den Bau von überlangen Startbahnen überflüssig macht. Der Start ist absolut betriebssicher. Die Gefahr einer Explosion, die bei allen Treibstoffraketen vorhanden ist, wird völlig ausgeschaltet. Es ist eine Frage der Finanzierung, wann der erste Start mit Heißwasserrakete gebaut wird. Nach 10 Sekunden wird sich das Staustrahlflugzeug vom Startwagen lösen und mit eigener Kraft steigen.



Am dritten Augustsonntag 1956 tauchte am Horizont von Sao Paulo ein silber glänzender Riesenvogel auf. Die Super-Constellation modernsten Typs, faszinierend mit ihren stromlinienförmigen Zusatztanks an beiden Flügelspitzen, schwang sich über die wolkenkratzerbewehrte Skyline der Industriemetropole und steuerte den „Aeroporto Congonhas“ an. Auf dem internationalen Flughafen Sao Paulos ging es an diesem Tage zu wie in einem Bienenhaus. Deutsche Laute übertönten das Portugiesisch des Lautsprechers und der Ordnungsmannschaft. Tausende von Brasilien-Deutschen erwarteten mit Spannung die Landung der ersten Maschine der neuen Deutschen Lufthansa. Um drei Uhr nachmittags setzte die Super-Constellation nach einer eleganten Schleife auf der Betonbahn auf und rollte vor das Hauptgebäude. Ununterbrochen klickten die Kameraverschlüsse der Fotoreporter. Es war ein historischer Augenblick: Die Lufthansa ist wieder da. Zwei Tage vorher war die erste Maschine in Rio de Janeiro gelandet, an Bord 40 Ehrengäste. Unter ihnen die Minister Seehofer und Balke. Unser Bild zeigt die Ankunft der Ehrengäste auf dem Flughafen von Sao Paulo, wohin sie mit Sonderflugzeugen kamen. Hier begrüßt Dr. Schnitzlein, der Präsident der Deutsch-Brasilianischen Handelskammer, Verkehrsminister Seehofer, den die Brasilianer scherzhaft „Luftbohm“ nennen. Links von Minister Seehofer der deutsche Botschafter in Rio, Dr. Oellers. Ein neuer Beginn für ein altes Unternehmen. Ein wertvoller Aktivposten in diesem scheinbar aussichtslosen Unterfangen ist die gute Erinnerung der Südamerikaner an die Zuverlässigkeit der ehemaligen deutsch-südamerikanischen Luftlinien.

SERRAKETE WIRD ERPROBT



Mit der Erfindung der Heißwasserrakete und ihrer Erprobung für die Verwendbarkeit in der Zivilluftfahrt ist ein neuer, großer Abschnitt in der Entwicklungsgeschichte der Deutschen Lufthansa angebrochen. Die ersten Versuche fanden zu einem Zeitpunkt statt, an dem ein anderes, wichtiges Ereignis Wirklichkeit wurde. Nach einer Zwangspause von 17 Jahren landete das erste Flugzeug der Lufthansa wieder auf südamerikanischem Boden.

Seit rund 30 Jahren befliegen deutsche Piloten den südamerikanischen Luftraum. Pioniere der Luft im besten Sinne waren jene todesmutigen Flieger, die als erste die ungeheuren Weiten dieses Kontinents, den unwetter-schwangeren Tropenurwald wie die Eiseshöhen der Anden, bezwangen und damit das an sich gegebene Verkehrsmittel zur Erschließung menschlicher Räume erst populär machten. Namen wie Gunther Plüschow — der „Flieger von Tsingtau“ mit seinem „Silberkondor“ —, Fritz Hammer, Trippe, Clausbruch, Christiansen, v. Schiller, v. Buddenbrock sind jedem Südamerikaner noch heute geläufig. Ihnen vor allem ist der Sprung vom Maultier, Ochsenkarren und Einbaum zum modernen Luftverkehr zu verdanken.

Aber ehe es soweit war, mußten die Voraussetzungen erst geschaffen werden. Es war eine dramatische Entwicklung, reich an Kämpfen, Zwischenfällen und Rückschlägen — aber auch an stolzen Siegen.

Zur Bezwingung des Südatlantiks
Fortsetzung Seite 6

In einem Schuppen auf dem Stuttgarter Flughafen Echterdingen steht eine Versuchsausführung der Heißwasserrakete. Dröhnend entweicht das auf 250 Grad Celsius erhitzte Wasser mit 50 atü aus der Laval-Düse. Ist dies die ideale Starthilfe der Zukunft? Experten glauben fest daran.



Diplom-Ingenieur Werner Michely darf mit Recht stolz sein. Ohne seine Erfindung hätte die zivile Luftfahrt noch lange auf Maschinen mit Strahltriebwerken verzichten müssen. Wir sehen hier den Erfinder am Auslöser seiner Heißwasserrakete. Dem erst 27jährigen ist gelungen, was schon viele vor ihm versucht hatten: die Kraft des Wassers zum Flugzeugstart zu verwenden. Bis jetzt wird an der Versuchsausführung mit 30 Liter Wasser die Impulsausbeute getestet, d. h. wieviel Wasserkraft tatsächlich in den Schub umgesetzt wird. Dipl.-Ing. Michely hat schon 85% Impulsausbeute erreicht und hofft mit einem größeren Gerät bis auf 90% zu kommen. Das ist im Vergleich zu anderen Startraketen aus Pulver und Treibstoff sehr viel. Bei den geringen Kosten schlägt die Heißwasserrakete alle bisher verwandten Starthilfen. Sie ist außerdem absolut betriebssicher und erlaubt Langstreckenflugzeugen das Starten auf schon vorhandenen kleinen Bahnen. Die Arbeitsweise der Heißwasserrakete: Bei der bis jetzt vorhandenen Versuchskonstruktion werden 30 Liter Wasser auf 250 Grad Celsius erhitzt und unter 50 Atmosphären Druck durch eine Laval-Düse gepreßt. Der unter gewaltigem Dröhnen entweichende Schub beweist, was schon auf dem Papier errechnet wurde. Für eine 50-Tonnen-Maschine genügen rund 1000 Liter Wasser. Auf 10 Jahre im voraus ist die Wirtschaftlichkeit der Heißwasserrakete auf der Grundlage von nur 10 Weltflughäfen kalkuliert. Heute gibt es auf der ganzen Welt nur 4 zivile Lufthäfen, deren Startbahnen lang genug sind, um von Flugzeugen mit Strahltriebwerk benutzt zu werden: New York, London, Leopoldville und Buenos Aires. Alle anderen Flugplätze wären ohne die Heißwasserrakete viel zu klein für den Verkehr mit Langstrecken-Maschinen. Eine neue Ära im zivilen Luftverkehr kann beginnen. Flugzeuge mit 4000 km/h werden in 5 Stunden die extremsten Entfernungen auf der Erdoberfläche überbrücken; in 2 Stunden kann eine Maschine von Europa nach Nordamerika, Südafrika oder Ostasien fliegen. Frühstück in London, zum Mittagessen in Tokio!



Mit Pulver und Flüssigkeiten wurden bisher die Strahltriebflugzeuge gestartet. 200 000,— DM kostet, wie schon erwähnt, der Start eines 50 Tonnen schweren Flugzeuges mit der Pulverrakete. 4000,— DM kostet der Start des gleichen Flugzeuges bei Verwendung der Flüssigkeitsrakete. Nur für militärische Zwecke lassen sich solche Summen bereitstellen. Die zivile Luftfahrt hätte auf den Einsatz von Maschinen mit Strahltriebwerken verzichten müssen, wenn nicht Werner Michely mit seiner Heißwasserrakete einen ebenso genialen wie einfachen Ersatz geschaffen hätte. Jetzt kann das gleiche 50-Tonnen-Flugzeug bei einem Kostenaufwand gestartet werden, der für die zivile Luftfahrt erschwinglich ist. Die Verwirklichung der Starthilfe ist nur noch eine Frage der Zeit



Abenteurer am Schreibtisch ist Dr. Eugen Sänger mit seiner Frau und engsten Mitarbeiterin Dr. Irene Sänger-Bredt. Im August vergangenen Jahres hat das Wissenschaftler-Ehepaar das „Institut für Physik der Strahltriebwerke“ gegründet. Vorher hatten sie jahrelang im Ausland auf ihrem Fachgebiet gearbeitet und dadurch schnell den Anschluß an die internationale aeronautische Forschung gewonnen. Dr. Sänger meint, daß Geschwindigkeiten von 4000 km/h für Verkehrsflugzeuge durchaus eine Realität werden könnten, für deren Verwirklichung die Heißwasserrakete seines Mitarbeiters Werner Michely unumgänglich notwendig ist. Die Tatsachen unserer Reportage beweisen dies.

Lufthansa wieder in Südamerika

Fortsetzung von Seite 5

wurden von seetüchtigen „Dornier-Wale“ eingesetzt. Sie wurden, um Sprit zu sparen und die Nutzlast vergrößern zu können, vor der afrikanischen Küste, von den Katapultschiffen „Westfalen“, „Schwabenland“ und „Ostmark“ abgeschleudert.

Ein Ereignis besonderer Art war der denkwürdige Flug des Riesenflugbootes „Do X“. Er liegt genau 25 Jahre zurück. Als Anfang April die brasilianische Lokalpresse die Nachricht brachte, in Deutschland werde ein Riesenflugzeug mit Raum für 108 Passagiere zum Flug nach Brasilien gebaut, glaubten die Brasilianer an einen verspäteten Aprilscherz. Wie staunten sie aber, als dann im Jahre darauf dieser Riesenvogel wirklich am südamerikanischen Himmel aufkreuzte. „Sind doch Teufelskerle, diese Aiemaos“, meinten

Höchste Anforderungen wurden an die Pioniere der Lufthansa gestellt bei ihren Linienflügen über die Anden. Die Tragfläche gehört zu einer Ju W 34, die auf einem Suchflug nach einem vermissten deutschen Flieger um den 6000 m hohen Vulkan Cayamba kreist. Das geschah 1939.

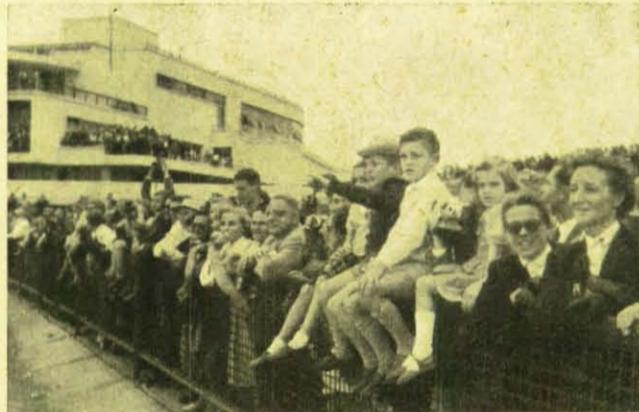


Der Flughafenangestellte staunte, als auf dem „Aeroporto Cogonhas“, dem Flughafen von Sao Paulo, die ersten Postsäcke aus Deutschland direkt aus Hamburg mit dem Datum des Vortages eintrafen. Die Lufthansa hat wieder den regelmäßigen Flugdienst nach Südamerika aufgenommen.

die Cariocas, als sie die 12motorige „Do X“ am Zuckerhut vorbeifliegen und anschließend über die „Cidade Maravilhosa“ — die wunderbare Stadt — kreisen sahen.

Weitere Höhepunkte im Bemühen Deutschlands um die Entwicklung der Luftfahrt Südamerikas waren die Flüge des Luftschiffs „Graf Zeppelin“ über den Atlantik und längs der Küste bis nach Buenos Aires. Jedesmal löste das Auftauchen der silbernen „Riesenzigarre“ am brasilianischen Himmel unvorstellbare Begeisterungstürme aus, wildfremde Menschen feierten in die Arme, und die leicht entflammaren Cariocas von Rio de Janeiro gerieten rein aus dem Häuschen.

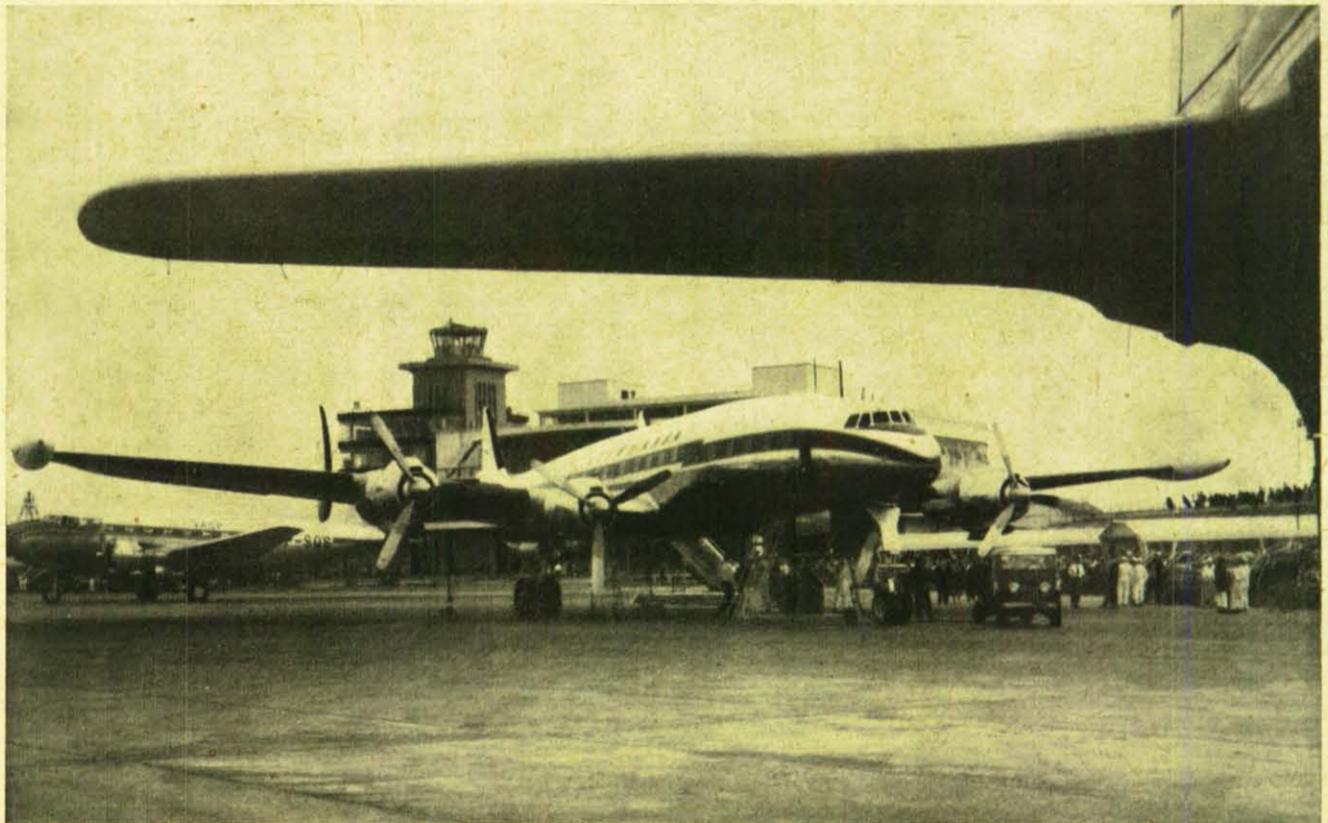
Nun tritt nach 17 Jahren erzwungener Untätigkeit die neue „Deutsche Lufthansa“ wieder auf den Plan — diesmal in hartem Konkurrenzkampf.



Tausende von Deutschen, die in Sao Paulo wohnen, erlebten die Ankunft der ersten planmäßigen Lufthansa-Maschine und freuten sich über diesen Sendboten aus der Heimat. Die Piloten betraten vertrauten Boden, denn die Deutsche Lufthansa hat sich unauslöschlich in das Buch der südamerikanischen Geschichte eingetragen. Ihr und ihren kühnen Pionieren verdankt der wegelose Kontinent es vornehmlich, daß das Flugzeug dort so etwas wie das „Auto Südamerikas“ geworden ist. Viele Verluste gingen dem Erfolg voraus.



Eine „Ju 52“ vor dem 5800 m hohen Vulkan Misti auf dem Flughafen Arequipa, Peru. Wie in Argentinien und Brasilien, so erfreuten sich auch hier die Tochtergesellschaften der Lufthansa einer geradezu unglaublichen Beliebtheit. Dies erleichtert der neuen „Deutschen Lufthansa“ nach 17 Jahren Zwangspause den Aufbau ihrer südamerikanischen Linien gegen die fast übermächtige amerikanische und einheimische Konkurrenz beträchtlich. Die Pionierarbeit der deutschen Piloten ist unvergessen.



Zum ersten Male nach dem Kriege in Sao Paulo: eine viermotorige „Super-Constellation“ der neuen „Deutschen Lufthansa“. „Die neue deutsche Linie wird bestimmt wieder die beste und zuverlässigste werden, wie damals vor dem Kriege“, meinte ein Brasilianer, der es als früherer Passagier der „alten Lufthansa“ ja wissen muß. Ehe sich die Lufthansa diesen guten Ruf erworben hatte, mußte sie eine dramatische Entwicklung, reich an Kämpfen, Zwischenfällen und Rückschlägen durchlaufen. Am meisten stand den deutschen Luftpionieren die berühmt-berüchtigte südamerikanische „paciencia“ im Wege. Flugplätze gab es noch nicht; dafür stand das Wasser der See- und Flußhäfen und der großen Ströme zur Verfügung. Also wurden die Flugzeuge mit Schwimmern ausgestattet. Es fehlte nie an dramatischen Episoden, wenn Treibholz die „Startbahn“ unsicher machte oder notgelandete Piloten von Krokodilen belagert wurden. Es wurden sogar Piloten von Urwaldindianern gefangengehalten, die nur unter größten Schwierigkeiten befreit wurden.

Zum Stadtbild von Göppingen gehören die kleinen handgreiflichen Rivalitäten, die auf Ringerart gelöst werden. „Kerle, i hau dich auf's Kreuz“, ist eine beliebte Redensart unter den Jungens, die nicht selten in die Tat umgesetzt wird. Neulinge dieser Stadt, ob jung oder alt, tun gut daran, erst einmal jede Unstimmigkeit zu vermeiden, bis sie sich eingelebt haben und wissen, woran sie sind. Oft verbirgt sich hinter einem schwächlichen Bürschchen ein großer Ringer. Denn die Arbeiter und Angestellten der Göppinger Maschinenindustrie haben sich frühzeitig nach einem körperlichen Ausgleich umgesehen und haben ihn gefunden im — Ringen. Nicht ohne Grund sind vier von acht Mann einer Staffel Schlosser. „Kraft, Schnelligkeit und Geistesgegenwart machen einen guten Ringer aus. Genauso wichtig ist kluges Haushalten mit den Kräften“, lautet die alte Regel, nach der auch heute noch trainiert wird.



Eine typische Ausgangsstellung bei einem Ringkampf nach Feierabend zwischen zwei Handwerksmeistern aus Göppingen. Von dieser Stellung aus versuchen beide Gegner ihre Griffe anzusetzen. „Ein Glas Sekt vor dem Kampfe getrunken gibt die richtige Lust und Spritzigkeit, die man beim Ringen braucht“, sagt der Vereinswirt, in dessen Lokal sich die Freunde des Ringsportes zweimal in der Woche treffen. Aber nicht nur Ringen steht an diesen Abenden auf der Tagesordnung. Bodenturnen gehört zu den wichtigsten Übungen.

DIE STADT der starken Männer

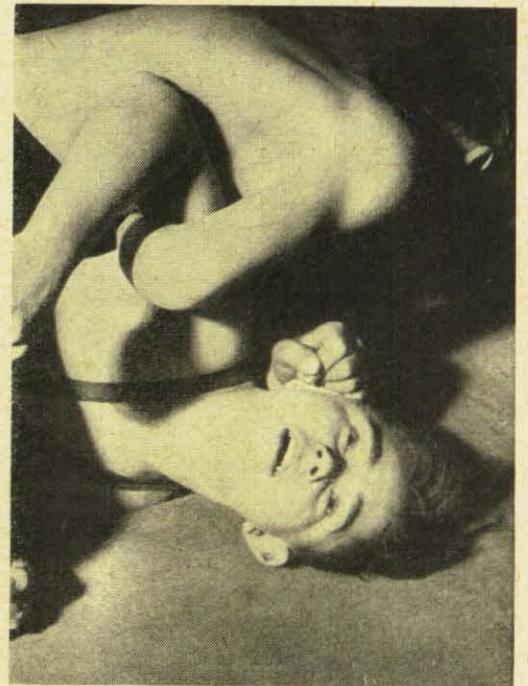
RINGEN ALS AUSGLEICHSPORT



Meister von morgen sind vielleicht diese jungen Amateure. Aus der Brücke hat der stehende Junge seinen Gegner hochgerissen, eine Drehung nach links rückwärts gemacht. Schon hängt der Besiegte in der Kippe, und gleich wird er durch einen Überwurf nach hinten auf die Matte gelegt. Wie alle Amateure sind auch die Göppinger Ringer nicht gut auf ihre „Kollegen“ aus dem Profilager zu sprechen, die wochenlange Gaudis in den großen Städten inszenieren. Nach ihrer Ansicht haben diese Vorführungen nichts mehr mit Sport zu tun. In fünf Minuten hätten die Kanonen Göppingens einen dieser Kolosse niedergeworfen, so behaupten sie stolz. Wann eigentlich mit den Ringkämpfen auch als Ausgleichssport in Göppingen begonnen wurde, weiß niemand genau.



In der Bäckerei mußte der Lehrling tagsüber manchen Tadel seines Meisters einstecken. Aber seit er abends auf der Matte voll und ganz seinen Mann steht, findet er durch den sportlichen Ausgleich Kraft und Ausdauer für die nicht immer leichten Lehrlingsjahre. Man sieht also: auch die Ringerei kann's in sich haben.



Wie die Alten, so halten es auch die Jungen. Nach Feierabend tragen sie ihre Kämpfe aus. Zu jedem Training kommen viele Zuschauer, darunter auch Frauen, die alle Regeln und Griffe genau kennen. Unter den anfeuernden Zurufen tummeln sich die handfesten Knaben der Stadt auf der Matte.

US-Kriegsschiffe kreuz

»Waffen nieder, sie kommen mit Blumen!«

Es schneit in Budapest. Die Flocken breiten eine weiße Decke über den Heldenplatz.

Sieben sowjetische Soldaten mit mongolischem Gesichtsschnitt stehen als Wachen starr im Schnee und denken — gar nichts. Gestern waren es zwei, heute sind es sieben.

Es liegt außer dem Schnee noch etwas in der Luft. Der Spionagedienst Iwan Serows aus Moskau läuft an. Er weiß fast alles. Demonstrationen sind geplant. Demonstrationen mit Frauen und Kindern! Die Männer sind fort. Aber Frauen und Kinder kann man nicht verschleppen, ohne die Empörung der ganzen Welt zu erregen.

Serow hat den Tunnel verschütten lassen, der vom Parlament zum früheren AVO-Gefängnis an der Andrassy ut führt. Imre Nagy, der Ministerpräsident, war vor den russischen Panzern, als diese sich dem Parlament näherten, durch diesen Tunnel geflohen und dann von der Andrassy ut aus zu Fuß in die Jugoslawische Botschaft entkommen. Aber das ist nur eine Kleinigkeit, eine Affäre, die man fast vergessen hat. Die Informationen über die geplanten Demonstrationen beunruhigen ihn stärker. Er hat Befehl hinterlassen, ihn sofort von jeder Zusammenrottung in Kenntnis zu setzen. Aus Moskau war der Befehl gekommen:

„Rücksicht nehmen auf das Ausland, vorsichtig im Vorgehen gegen Frauen, wenn Ausländer in der Nähe sein können!“

Der Nachrichtendienst funktionierte zu spät. Aus elf Straßen waren sie plötzlich zusammengeströmt. Durch den Draht bellte die Stimme des Wachhabenden vom Heldenplatz:

„Sie kommen, sie kommen von allen Seiten! Und ich hab' nur sieben Mann! Sollen wir schießen?“

„Wer kommt?“

„Frauen, tausend, zweitausend, fünftausend — immer mehr, Frauen, und Kinder!“

„Wohin wollen sie?“

„Zum Denkmal, zum Denkmal des Unbekannten Soldaten!“

„Sind Bewaffnete dabei?“

„Sie tragen etwas, aber es sind Fahnen, ungarische Fahnen, schwarze Fahnen, und — Blumen, Kränze!“

„Und keine Waffen?“

„Keine Waffen! Sie singen, sie weinen. Sie kommen immer näher. Sollen wir schießen?“

„Schießt in die Luft! Ich komme sofort. Haltet sie fern! Sie dürfen nicht zum Denkmal. Sie haben wirklich keine Waffen? Keine Männer unter ihnen?“

„Nur Frauen, nichts als Frauen und Kinder! Das Singen wird immer lauter. Sie sind ganz nah. Ich werde Befehl geben, in die Luft zu schießen!“

Der Wachhabende brüllt seinen Befehl. Die Soldaten hocken nieder, richten die Läufe der Maschinengewehre hoch.

„Feuer!“

Die Feuergarben prasseln. Frauen schreien, Kinder weinen. Aber niemand wird getroffen. Noch niemand. Irgendwo drüben in den Häuserruinen fliegen die Kugeln gegen Mauer. Ein Schuß geht zu tief, schlägt gegen einen Stein, prallt zu-

rück. Eine Frau schreit, sie blutet, bricht zusammen. 10 000 Frauen schreien auf vor Empörung. Und dann singen sie, singen die alte ungarische Nationalhymne. Langsam rücken sie vor. Aber die Russen stehen mit ihren Maschinengewehren wie eine Mauer.

Da braust ein Auto heran, ein fremder Wagen, bremst. Heraus springt ein braunhäutiger Mann. Man macht ihm eine Bahn frei.

„An dem Auto ist die indische Flagge!“ schreit jemand.

Der Mann ist hager, schlank, hat ein interessant geschnittenes Gesicht und fast weiße Haare. Die dunklen leidenschaftlichen Augen glühen. Eine der Frauen hat ihn erkannt. Sie hatte sein Bild in einer Zeitschrift gesehen — vor Krishna, als sie in Wien war:

„Das ist Krishna Menon, der Abgesandte Nehrus aus Indien! Er soll unsere Blumen, unsere Kränze am Grabmal des Unbekannten Soldaten nieder-

legen! Er soll es tun! Auf ihn wird keiner schießen! Er soll sorgen, daß sie uns durchlassen zum Denkmal. Es gilt nicht nur für die Toten des Weltkriegs, es gilt auch für unsere Männer, unsere Väter, unsere Brüder, die verbluteten, die hier und da drüben in den Straßen, in den Anlagen begraben liegen.“

Krishna Menon steht vor dem Denkmal des Unbekannten Soldaten auf dem Heldenplatz von Budapest. Ein Schauer läuft über seinen Rücken. Er friert nicht, weil über Budapest keine Sonne scheint in diesen Wintertagen, sondern weil er Maschinengewehre sieht, die auf Frauen gerichtet sind, auf Frauen und Kinder, die mit schwarzen Fahnen und mit Kränzen kommen...

Er steht hoch aufgerichtet, starr und in Gedanken versunken. Sollte alles falsch gewesen sein? Hatte man ihm nicht vorgeworfen, die Sache der Sowjets vertreten zu haben, weil er aus der revolutionären Bewegung Indiens hervorgegangen sei?

»Nicht zu weit links, Krishna!« flüsterte Nehru

Drüben in der indischen Hafenstadt Calicut an der Malabar-Küste wurde er geboren. Sein Vater war Anwalt. Er schickte ihn nach London auf die Universität. Als in Indien die Revolution gesiegt hatte, wurde er Hoher Kommissar der Indischen Union in London. 1946 sprach er in Paris zwei Stunden mit Molotow. Es war ein Gespräch über das sowjetisch-indische Verhältnis in ferner Zukunft. Seit dieser Zeit hatte die innere Gedanke nicht verlassen, daß Indien mit der Sowjetunion im Rücken eines Tages stark sein könnte — so stark, wie er sein Land wissen wollte. An der Seite Nehrus hatte er in Indien die Friedenspolitik Mahatma Gandhis fortgesetzt.

Als es in Suez zu flackern begann, war er zur Stelle. Tage und Nächte hindurch verhandelte er ohne Unterlaß mit Ägyptern und Russen, mit Amerikanern, Engländern und Franzosen. Er flog nach London und nach New York und zurück nach Neu-Delhi.

„Nicht zu weit links, Krishna!“ hatte Nehru ihm vorsichtig und weitplanend zugeflüstert. „Nicht zu weit links! Es könnte sein, daß die dritte Macht eines Tages ohne Moskau bestehen muß!“

Diese Worte klingen ihm plötzlich

in den Ohren an diesem kalten Wintertag auf dem Heldenplatz in Budapest.

Krishna Menon hebt die Hände, zeigt auf die Maschinengewehre:

„Waffen nieder! Sie kommen mit Blumen!“

Er packt eines der Maschinengewehre, rückt es zur Seite. Er geleitet zwei der Unbekannten, vier, sechs, acht zum Denkmal des Unbekannten Soldaten, zum Denkmal der Männer, die für Ungarn starben.

Iwan Serow hatte einen der hohen sowjetischen Offiziere zum Heldenplatz geschickt. Er kam in seiner Generalsuniform mit vielen Orden geziert. Er sieht Krishna Menon. Sein Gesicht verzieht sich zu einem breiten Lächeln:

„Ich kam selbstverständlich, um den Frauen zu gestatten, ihre Blumen am Grabmal des Unbekannten Soldaten niederzulegen, es war nur ein Mißverständnis, Exzellenz!“

Aber Krishna Menon blickt mit starrer Gesicht an ihm vorbei. Es wird gesagt, daß dieser Kämpfer für den Frieden auf seine Art in jenen Stunden in Budapest Blut in die Hölle ging.

Smith sagte: »Es klappt, Ike, es klappt!«

Im Dechiffrierbüro des Weißen Hauses fällt die letzte Transistorenklappe. Der kunstvolle Apparat, der die chiffrierten Telegramme enträtselt und lesbar macht, spuckt in langen Streifen die Geheimnisse aus, die ihm in einem Gewirr von Zahlen und Buchstaben anvertraut wurden.

Der spitznasige Mister Henry Foster Phillis schiebt die Brille hoch und überfliegt die Zeilen. Noch während er liest, rennt er zur Tür. Das muß er dem Boß selbst bringen:

„Frankreich und England greifen morgen früh um 4 Uhr an! Wenn das Wetter so bleibt, werden bei Suez 1800 Fallschirmspringer abgesetzt.“

Vor Alexandrien und Port Said Landungsboote nach vorhergehendem Bombardement. Evakuierung der US-Staatsbürger vertraulich durch ND veranlaßt!“

Morgen früh um 4 Uhr! Das ist Krieg! Das ist Blutvergießen! Das ist eine Katastrophe! Es kann zünden. Das kann der dritte Weltkrieg sein!

Henry Foster Phillis findet Dwight D. Eisenhower am Fenster seines Arbeitszimmers. Er reicht ihm stumm das Blatt und bleibt nur noch so lange, bis er sieht, wie die Hand des Präsidenten zum Alarmknopf greift. In der Doppel- tür hört er, wie Eisenhower sagt:

„Es muß sofort etwas geschehen!“

Ehe wir diplomatische Dokumente hinaus-schicken, ehe wir protestieren, ehe wir uns an die UNO und an die Russen wenden! Laßt Walther B. Smith kommen! Sagt ihm gleich, um was es geht! Er denkt dann unterwegs nach. Und wenn er hier ist, dann ist ihm schon etwas eingefallen. Ich kenne doch meinen Walther Bedell Smith!“

Er kennt ihn wirklich seit vielen Jahren. Aus seinem Lebenslauf weiß er, daß er mit 15 Jahren Freiwilliger in der Nationalgarde seines Heimatstaates Indianapolis wurde und sieben Jahre später sein Patent als Leutnant bekam. Sie trafen sich im Zweiten Weltkrieg, und da wurde er Stabschef bei Ike. Er war der Ausgleich, der Beschwichtig, der er bekam den Auftrag, energisch zu sein, wenn der Chef liebens-würdig gewesen war.

1946 ging Walther Bedell Smith als Botschafter nach Moskau. Er kam zurück mit der Erkenntnis:

„Sie werden dauernd versuchen, uns zu zermürben, zu reizen, um unsere schwachen Stellen zu finden. Das dürfen wir nicht vergessen!“

Ike geht auf Walther Bedell Smith zu, sobald dieser sein Büro im Weißen Haus betritt. Er schaut ihm in die Augen. Als Smith nach seiner Rückkehr aus der Sowjetunion 1950 den Auftrag erhielt, im Laufe von drei Jahren den amerikanischen Geheimdienst neu aufzubauen, da sagte einmal jemand zu ihm:

„Es gibt 400 Offiziere des Geheimdienstes, die den General mit seinem Vornamen Walther anreden, aber nur drei oder vier kennen ihn wirklich!“

Aber Ike kennt ihn:

„Walther, wir sind in einer verteilten Situation. Man hat dir schon alles Nötige gesagt. In etwa acht Stunden wird angegriffen. Und bist du nicht etwas geschockt. Die Engländer und Franzosen dürfen nicht zuviel Porzellan zerschlagen! Das müssen wir verhindern. Militärisch oder politisch können wir nichts unternehmen. Denn was wir wissen, ging uns nur über den Geheimdienst zu!“

Bedell Smith hatte schon im Vorzimmer des Präsidenten Anweisung gegeben, die Meßtischblätter der Küste vor Port Said aus dem Archiv zu holen. Nun kniet er sich auf den Teppich und rollt sie auf. Ike zieht einen Hocker heran und stellt eine Aschenbecher und einen Briefbeschwerer auf die Enden der Karten.

„Wir müssen in 2—3 Minuten Nachricht haben, wie unsere Flottenverbände im östlichen Mittelmeer platziert sind. Es wird mit Blitzfunk zurückgefragt. Wir brauchen nur die Positionangaben. Meines Wissens dampfen sie schon seit drei Tagen in Richtung östliche Mittelmeerküste, Nordküste Ägypten.“

Noch weiß Ike nicht, was Bedell Smith ihm sagt. Aber dann kommt der Bescheid. Bedell Smith lächelt:

„Es klappt, Ike, es klappt! Zwei Zerstörer liegen im Hafen von Alexandrien. Da bleiben sie liegen, sie fahren ein wenig aus dem Hafen hinaus und kreuzen vor der Küste — immer hin und her. Wenn wir dort kreuzen, können die Engländer nicht ausbooten! Denn sie können nicht vorher den Bombenteppich legen, die Küste rasieren, den Hafen zerschließen! Wir geben sofort nach

en vor Port Said

Episoden um die dramatischste Nacht des Jahres 1956

Zypern und Brindisi und an die gesamte Mittelmeerflotte der Engländer und Franzosen Bescheid, daß zwei amerikanische Kreuzer vor Alexandrien liegen und dort liegenbleiben! Auch in Port Said liegen zwei Zerstörer. Sie wurden gestern hingeschickt, um Amerikaner abzuholen, die sich noch dort befinden könnten. Der eine soll Leute an Bord nehmen, ein halbes Dutzend. Der andere bleibt im Hafen. Da die Engländer und Franzosen irgend etwas unternehmen werden, riskieren wir, daß der Zerstörer in Port Said einige Schrammen abbekommt. Wir müssen an Ort und Stelle bleiben — das ist alles!"

Die Situation auf der Welt ist in diesen Stunden nicht zum Lachen. Aber die beiden Männer schmunzeln. Walther Bedell Smith wirft ein paar Zeilen aufs Papier, den Text der An-

weisungen, die an die Kreuzer und Zerstörer der amerikanischen Navy im östlichen Mittelmeer durchgegeben werden sollen. Zehn Stunden später lesen sie die aufgefangenen Funkprüche der französischen und englischen Flotteneinheiten:

„Unmöglich auszubooten und zu bombardieren, ohne Gefahr zu laufen, die amerikanischen Einheiten im Hafen von Alexandrien zu treffen!"

„Plan Alexandrien absetzen!"

In Port Said hatte der Navy-Zerstörer V-3 den Anker gehievt. Aber er kreuzte vor dem Hafen. Und er kreuzte solange, bis die 6. amerikanische Flotte von Westen her Convois quer durch das Mittelmeer jagte, nur als ob es sich um ein Manöver handelte. Die Flottenbewegungen der Engländer und Franzosen wurden

empfindlich gestört, während die Maschinerie der Diplomatie hinter den Kulissen anlief.

Ike schlug Walther Bedell Smith auf die Schulter:

„Old Boy, das hast du wunderbar gemacht! Freilich, du bist erst sechzig, dir fällt noch dauernd etwas ein!"

Walther Bedell Smith hatte mit seinem Einfall erheblich dazu beigetragen, den Frieden zu retten. Er hatte der Explosion die Wucht genommen.

Inzwischen hat Präsident Eisenhower General Walther Bedell Smith zu seinem Sonderassistenten für außenpolitische Angelegenheiten ernannt.

„Man muß sich solche Leute in Reichweite halten, Männer, denen etwas einfällt, und wäre es nur der einfache Gedanke, amerikanische Kreuzer oder Zerstörer dort spazierenfahren zu lassen, wo andere Krieg spielen wollen!"

einer Stunde zur anderen zerschlagen war, als die Israelis Ägypten angriffen, und die Engländer und Franzosen gegen Suez vorgingen. Dann kam die Nachricht von Hammarskjöld:

„An Ort und Stelle bleiben. 64 Nationen protestieren und fordern die Bildung einer Polizeitruppe der Vereinten Nationen. Sie übernehmen die Führung."

36 Stunden später war Hammarskjöld in Nah-Ost. Sein wichtigstes Gespräch führte er mit — General Burns:

„Und was halten Sie von diesem Gamal Abdel Nasser? Ich hörte, er habe ein Halsleiden. Und was halten Sie von Ben Gurion? Ich hörte, er sei heiser."

Burns blinzelte in die Sonne:

„Es ist um die Kehlen der Männer, die an der Macht sind, oft merkwürdig bestellt. Die Stimmbänder sind empfindlich, sobald es gefährlich wird in der großen Politik. Alle Diktatoren hatten früher oder später ein Halsleiden. Ich halte es für ein gutes Zeichen."

Ich wohnte einmal in Ottawa in einem Miethaus. Im 3. Stock peinigte eine Frau ihren Mann mit ewigen Vorwürfen, im höchsten Diskant kreischte sie dem Armen die Ohren voll. Aber wenn das Telefon läutete und die Dame an den Apparat ging, dann flötete sie süß und zart wie eine Nachtigall. Seit dieser Zeit glaube ich an die Wandelbarkeit der Stimmbänder. Es ist ein gutes Zeichen, wenn Diktatoren heiser werden!"

Und dann sprachen die beiden Männer von ihrem alten Traum, der sie vor Jahren, 1954, in der UNO wie eine ferne Fata Morgana bezaubert hatte.

„Die 6000 Mann, die Ihr mir geschickt habt, sind viel zu wenig! Ich brauche eine UNO-Polizei von 18 000 Mann, um im Nahen Osten Frieden zu schaffen und zu halten!"

„Sieh an, der Pionier wird Generalfeldmarschall!"

„Vielleicht, Dag, aber ein Generalfeldmarschall des Friedens!"

Ich will der Kommandeur der Welt-Feuerlöschtruppe der UNO sein! Was wir hier machen, ist der Anfang! Wenn wir es richtig anfangen, Dag, dann wird aus den 6000 oder den 18 000 Mann — wenn Ihr auf mich hört — der Grundstock einer Weltarmee, der großen Armee des Friedens.

Dag Hammarskjöld betrachtet den kleinen General. Er bewundert den Idealismus dieses Mannes.

„Und was macht Eleanor?"

Hammarskjöld hatte damals in New York Eleanor, die Gattin des General Burns, kennengelernt.

„Sie langweilt sich in Kanada. Sie möchte gern, daß ich ihr wieder einmal etwas auf dem Klavier vorspiele. Sie schreibt, die Blumen gedeihen nicht recht, seit ich fort bin. Das sind ja meine Hobbies: Klavierspielen und Blumen..."

Da versteht Dag Hammarskjöld, weshalb der kleine General Burns so um den Frieden kämpft...

Hiermit endet unsere Serie um die dramatischste Nacht des Jahres 1956. Wir werden unsere Leser auch künftig in weiteren spannenden Tatsachenberichten über die Ereignisse der großen Politik, besonders das Geschehen am Rande, unterrichten.

»Holen Sie die weiße Fahne!«

Den übermüdeten Mann fröstelt es, als er durch das Fenster seines Hauptquartiers in Jerusalem über die Mauer blickt. Auf die feindliche Welt auf der anderen Seite. Die Mauer geht mitten durch Jerusalem. Und die zweite Silbe dieses Wortes heißt salem = Frieden!

Er weiß genau, was sich in diesen Stunden tut. Er denkt an die Waffen, an die Munition, die eben und jetzt in Haifa ausgeladen werden, an die Geschütze und die Kisten mit den Granaten die in Lattaquie in Syrien an Land gehen. Er denkt an die Menschen, die sterben müssen, wenn...

Sein Adjutant stößt die Tür auf. Generalmajor Burns schrickt zusammen — so tief war er in Gedanken.

„Es ist soweit! Die Invasion von Sinai hat begonnen."

„Holen Sie die weiße Fahne!"

„Aber die Angreifer sind toll. Die Angegriffenen rasen. Das ist ein Spiel mit dem Tod!"

„Holen Sie die weiße Fahne!"

Eine halbe Stunde später ist Edson Louis Millard Burns, der 69jährige, dem man sein Alter nicht ansieht, im kugelfesten Wagen und mit der weißen Fahne unterwegs. Was heißt hier Lebensgefahr! Wie oft war er, die weiße Parlamentärsflagge schwingend, auf dem Kampffeld erschienen, während die Kämpfe noch in vollem Gang waren!

Ihn hatte 1954 Hammarskjöld, der Generalsekretär der UNO, zum Chef des Stabs der UNO-Kommission zur Überwachung des Waffenstillstands in Palästina ernannt. Er stand zwischen den Fronten — auf der einen Seite die Israelis, auf der anderen Seite die Ägypter, die Syrer, die Fanatiker in Jordanien! Sie warfen Bomben und schossen sich gegenseitig über den Haufen. Sie führten einen Kleinkrieg, der zu einer schwärenden Wunde am Körper der Völker des Nahen Ostens zu werden drohte.

„Wenn ich mit meiner weißen Fahne komme, dann wird nicht mehr geschossen! Ob Ihr mich liebt oder nicht, ich bin dazu da, Feinden zu schlichten, Brand zu löschen! Ich bin der Feuerwehrmann des Nahen Ostens!"

Die Araber und die Israelis hatten sich an den schnurrbärtigen Mann gewöhnt, der — zum Teufel — keine Angst kannte, der bei Nacht und Nebel in das wildeste Feuergefecht hineinfuhr, sich von den Scheinwerfern seines Autos anstrahlen ließ und seine Parlamentärsflagge hoch in die Luft hielt.

Er versteht etwas vom Krieg. Allerdings war er immer nur Pionier gewesen. Er hatte Brücken gebaut. Er hatte dafür gesorgt, daß in Westeuropa und Italien, wo es nötig war, schnellstens das wiederhergestellt wurde, was vorher zerschossen und gesprengt

Er hat sich zwischen Israel, Ägypten, Syrien und Jordanien in einem elenden Kleinkrieg, in einem ewigen Parlamentieren aufgerieben. Aber der Gedanke, den er damals bei der UNO, oben im 14. Stock im Büro von Ham-

worden war. Nach dem Kriege, 1946, baute er einen Beratungsdienst für entlassene Soldaten auf. Und da er etwas vom Brückenbauen verstand und den Frieden liebte, machte man ihn zum Delegierten Kanadas bei der UNO. Und da sprach er mit Hammarskjöld. Sie verstanden sich.

„Dieser Hammarskjöld ist ein feiner Kerl. Er scheint einen sogenannten chemisch gereinigten Neutralismus als Patent in der Brieftasche zu haben. Ich könnte mir denken, daß man mit ihm eines Tages... aber vielleicht ist es zu früh, darüber schon zu sprechen!"

marskjöld, mit ihm besprach, der ging ihm nicht mehr aus dem Sinn. Er dachte daran, wenn er zwischen die Fronten der sich beschießenden Guerillas trat. Er verzweifelte fast, als der Friede, um den er sich so sehr bemüht hatte, von

Wenn Diktatoren heiser werden...

In der nächsten Nummer beginnt unsere neue, große Fortsetzungsserie

Skandal in Paris

Ein Tatsachenbericht um schöne Frauen und gefährliche Männer. Pausenlos wird die Komplizin eines Juwelendiebs von Kriminalbeamten und Gangstern gejagt

WAHRE GESCHICHTEN

Bravo, Mrs. Holland!

Reginald Brown hatte sich zurückgelehnt und wollte gerade eine Mütze voll Schlaf nehmen — am frühen Morgen verlangte sowieso niemand nach ihm — da wurde heftig an die Scheibe seiner Droschke geklopft und schließlich auch die Tür aufgerissen. „Fahren Sie mich schnell zum Yale-Hospital!“ rief eine Frau, während sie schon schwer atmend in die Polster seines Wagens fiel. Brown gab Gas. Nach wenigen Minuten hielt er schleichend vor der Hospitaltür. Die Frau stieg eilig aus, lief die Treppe zum Tor hinauf, wandte sich oben noch einmal um und sagte: „Warten Sie bitte einen Moment!“ und trat in das Krankenhaus. Nach zwei Stunden kam sie in Begleitung einer Schwester zurück. Die Pflegerin trug ihren soeben geborenen Sohn auf den Armen. Mrs. Holland lächelte dem Chauffeur zu, nahm den Säugling, stieg wieder in den Wagen und seufzte erleichtert: „Jetzt aber nach Hause! Mein Mann wird staunen, wenn er zum Mittagessen kommt...“

Das ist Popularität!

Horst Buchholz erhielt kürzlich in München eine Postkarte mit seinem Foto von einer Verehrerin aus Berlin. Als Adresse hatte sie geschrieben: „An“ — und einen Pfeil in Richtung auf das Bild. Nur zwei Tage war die Karte unterwegs.

Das Ereignis des Jahres

Eines der großen Sportereignisse des Jahres war der Tenniskampf X gegen Y — wir verschweigen die Namen der beiden Damen — in Wimbledon. Neben den Tennisexperten Englands umsäumte — ohne Übertreibung gesagt — die gesamte Gesellschaft der Stadt den Platz. Der Kampf war hart. Die Bälle flogen haarscharf über das Netz. Die Köpfe der Zuschauer pendelten mit ihnen von links nach rechts und von rechts nach links. Keiner der Damen gelang es jedoch einen nennenswerten Vorsprung zu erzielen. Sie flitzten von einer Ecke in die andere und wenn ein Ball niederfiel, flitzten die Jungen und warfen ihn ihnen wieder zu. Es war ein prächtiges Spiel! Plötzlich ein Schrei! Miß X hatte zu einem ihrer berühmten Schmetterbälle ausgeholt, aber der ihr zugeworfene Ball schob nicht ins gegnerische Feld. Er zersprang und besudelte sie mit eigenartigem Schleim. Der Ball war ein Ei. Ein abgeblitzter Verehrer ließ es der Spröden aus Rache vom Balljungen zuwerfen und weidete sich nun unter den Zuschauern an ihrem Zorn.

Hilfspolizisten des Äthers

Hier können Familien in den Äther funken

Glücklicherweise ist es nicht nur die ernste Seite des Lebens, mit der sich ein Amateurfunke bei seinem „Bummel durch den Äther“ auseinanderzusetzen hat. Auch das heitere Menschliche, oft allzu menschlich, ist es, was ihm immer wieder begegnet.

In dieser großen, weltumspannenden Familie gibt es keine Geheimnisse, und neben der Sorge um das allgemeine Wohlbefinden des einzelnen spiegeln ihre Gespräche immer wieder das gegenseitige Verständnis für individuelle Eigenheiten und private Belange. So gibt es kaum ein Gebiet des menschlichen Lebens, das nicht in irgendeiner Form durch eine Unterhaltung schon einmal über den Äther behandelt worden wäre. Aber vor allen Dingen ist es immer wieder der Humor und die Heiterkeit, in deren beruhigendem Klima die große nächtliche „Allround-Konferenz“ der Amateurfunker vor sich geht.

Manches Mal sind es ganze Teams, die sich zu diesem „Hobby“ zusammenschließen, wie beispielsweise die Familie Klein in Osnabrück, wo Vater,

Mutter und Sohn jeweils im Besitze einer kompletten, eigenen Station sind und praktisch Tag und Nacht einer von ihnen am Gerät sitzt. Zum Glück ist jeder von den Dreien in der Lage, auch die Kochkunst zu beherrschen.

Daß solche Familien-Kollektive auch Überraschungen erleben können, sollte Mr. Ogurcak erfahren: Er hatte mit seinem 10 Jahre alten Sohn Larry die Prüfung für die Anfängerkategorie zur Erhaltung der Funklizenz mit Erfolg abgelegt. Nach einem Jahr meldeten sich beide zur Prüfung für die Generallizenz, die den Betrieb auf allen Bändern gestattet. Ergebnis: Sohn Larry bestand — Vater Joseph mußte zur Wiederholung antreten!

„Deutsches Vogelgezwitscher“ für Brasilien

Daß Amateurfunker oft auch mit für sie unerfüllbaren Wünschen, wie beispielsweise Darlehns- oder Heiratsvermittlungen angesprochen werden, sei nur am Rande vermerkt. Aber was ein Amateurfunker tun kann, das tut er auch.

Der Wunsch eines Amateurfunkers aus Bolivien, seinem vor 40 Jahren nach dort ausgewanderten, 76 Jahre alten Vater noch einmal ein deutsches Volkslied und deutsche Vogelstimmen hören zu lassen, war für Hans G., in Titisee im Schwarzwald, nicht gerade einfach zu erfüllen.

Aber ein findiger Amateurfunker weiß für alles Rat.

Eine Schallplatte mit dem Lied „Am Brunnen vor dem Tore“ ist bald gefunden. Das Vogelgezwitscher wird

mit einem im Gebüsch versteckten Mikrofon eines frühen Morgens auf Tonband aufgenommen. Und schon in der folgenden Nacht wird dann unter guten Bedingungen und ohne Störungen, zur Freude des alten Herrn, das „Miniatur-Hörspiel“ aus dem Schwarzwald nach Südamerika übertragen. —

Auch eine Art von Spezialistentum hat sich innerhalb des internationalen Amateurfunkwesens entwickelt.

Denn oft ist nicht nur die Beschaffung eines in Notfällen dringend benötigten Medikamentes von entscheidender Bedeutung, sondern auch der ärztliche Rat.

Fern-Diagnose durch den Äther

Vor ungefähr zwanzig Jahren vernahm ein italienischer Amateur Teile eines Funkgesprächs, in welchem der Kapitän eines Frachters im Golf von Mexiko von einer schweren Erkrankung seines 1. Offiziers berichtet. Professor Guido Guida — so heißt der Amateur — rief sofort das Schiff an, stellte sich als Arzt vor, und läßt sich die Symptome der plötzlich aufgetretenen Erkrankung genau schildern. Seinen sofort übermittelten Ratschlag für die Behandlung des Patienten bis zur Erreichung des nächsten Hafens rettet dem Schiffsoffizier das Leben.

Dieser Erfolg ließ Professor Guida nicht mehr ruhen. Er spezialisierte sich auf drahtlose Ferndiagnosen, und seine Arbeit wurde bald international anerkannt. Heute leitet er eine starke Kurzwellenstation mit einem Stab von Spezialisten, die der Schifffahrt wohlbekannt sind. Die Station ist Tag und Nacht in Betrieb und jederzeit bereit, in ärztlichen Notfällen mit Ratschlägen zu helfen.

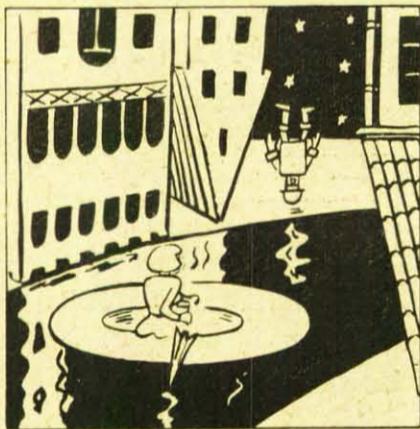
GABY, DAS ATOMMÄDCHEN

Eine lustige Bildgeschichte von Eres

5. Fortsetzung



An den Ufern dunkler Seen Wundersame Städte stehn.



Was auf Erden aufwärts steht, Ist nach unten hier gedreht.



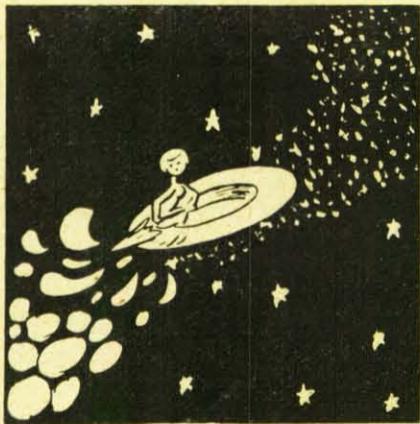
Und der Marsmensch, fürchterlich, Zieht den Hut nicht, sondern — sich.



Sie erschrickt und fährt im Nu Neuen Abenteuern zu.



Gaby faßt sich rasch ein Herz, Rudert nun milchstraßenwärts.



Und die erdgewöhnte Kraft Aus der Milch schnell Butter schaft.



Gaby, immer wach und hell, Sammelt einen Vorrat schnell.



Doch die Schwere des Gewichts Drückt sie abermals ins Nichts.

Fortsetzung folgt.



DIE BUNDESPOST wird helle

Die Bundespost beginnt sich zu mausern und ein freundlicheres Aussehen an den Tag zu legen. Die Modernisierung, die bei Neu-einrichtung von Postämtern schrittweise durchgeführt wurde, hat in Freiburg i. Br. und in Titisee im Schwarzwald nun schon Vollkommenheit erreicht.

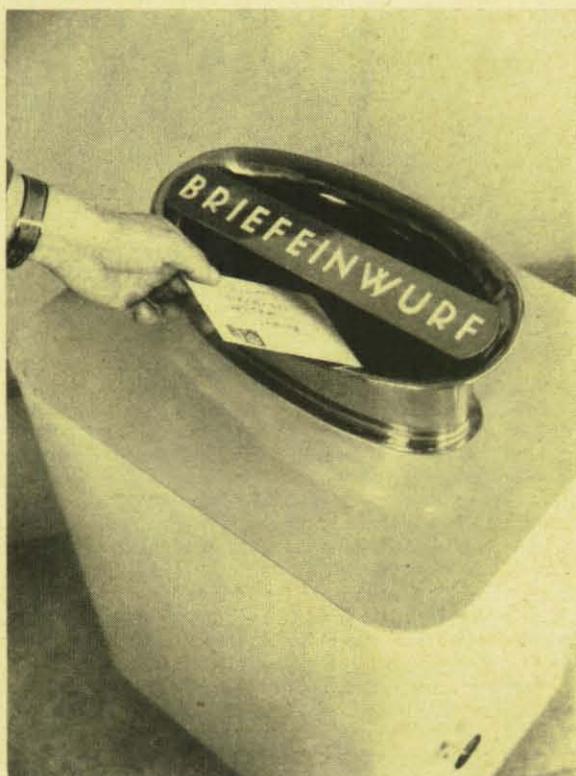
Dem Lichte wird nicht mehr der Zutritt verwehrt, viel Glas ist im Gebäude verwendet worden. Der Besucher des Postamtes kommt in eine Atmosphäre von Helligkeit und Wohlbehagen. Die Post ist hell geworden, und sie zeigt damit, daß sie auch „helle“ ist. Das Wohlbefinden der Beamten, die ihr Berufsleben an den Schaltern und in den Posträumen verbringen, ist ihr wichtig: Gern arbeiten heißt besser arbeiten. Die Post bezieht diese Alltags-Psychologie in ihre Methoden ein, von der sie übrigens in der Ausgestaltung ihrer Werbeplakate schon längere Zeit mit Erfolg Gebrauch macht. Jedermann kennt die farbfrohen Plakate, die zur Anlage eines Reiseparbuches einladen, oder die Werbeblätter, auf denen sie sonstige Einrichtungen für die Bequemlichkeit der Postkunden, die nunmehr auch in freundlicher Umgebung bedient werden, empfiehlt.

Auch der „Hintergrund“ ist reformiert worden. So gleiten Pakete auf den Annahmetischen über dicke, in die Oberfläche eingelassene Messingknöpfe und können mühelos bewegt werden, ohne daß die Verpackung einreißt. Ein erfreulicher Geist der Fortschrittlichkeit erfüllt das moderne Postamt.

◀ **Jedermann kann zusehen** beim Telefonieren. Die neuen Telefonzellen des Postamtes Titisee (Schwarzwald) sind Glasgehäuse. Sie sind viel appetitlicher und schmucker als die verrauchten, muffigen Holzzellen. Und sie haben erzieherischen Wert. Der Telefonierende sieht die Wartenden. Wenn er kein dickes Fell hat, bewegt ihn das dazu, sich kurz zu fassen. Allerdings sind die Wände dieser Glashäuschen nicht völlig schalldicht. Fasse dich sowohl kurz als auch leise!



Auch der Schreibtische wird von Schreiblust ergriffen, wenn er sich an diesem freundlichen Tisch niederläßt, der im Postamt in Freiburg i. Br. steht. Er bekommt das volle Licht des großen Glasfensters, hat eine Platte, von der sich alle Flecke — auch Tintenkleckse — spurlos entfernen lassen. Die Tischhöhe ermöglicht eine bequeme Schreibhaltung — alles atmet Hygiene und Adrettheit. Hier kann man in Ruhe seine Formulare ausfüllen. Aber man sollte nicht die Erledigung seiner gesamten Korrespondenz hierher verlegen. Sie bleibe dem häuslichen Fleiß überlassen.



Formschön und zweckmäßig sind die Briefkästen in Freiburg. Die altmodischen Modelle vertrugen sich nicht mit den sonstigen Neuerungen. In die „großmäuligen“ Schlitze gleiten auch umfangreichere Briefsendungen ohne weiteres. Die Kästen sind aber so konstruiert, daß es nicht möglich ist, Briefe von oben wieder herauszufischen. Sauber und gefällig stehen die Briefaufnehmer da. Die Briefe gleiten wie auch bei den bisherigen Kästen in einen Korb, der sie zum Sortierer bringt. Doch das ist „Hintergrund“-Sache. Vorn genießt man den Vorteil, seinen Brief im Ein-Hand-Betrieb einzuwerfen.



Dem seelischen Wohlbehinden der Rentenabholer trägt der freundliche, laubenähnliche Anstrich dieses Schalters für Rentenauszahlungen Rechnung. Für viele Rentner bedeutete der Gang zum Postamt, wo sie ihre wohlverdiente Rente in Empfang nahmen, allmonatlich viel Selbstüberwindung. Sie kamen sich wie Bittsteller vor, wenn sie, an einem finsternen Schalter zu deprimierenden „Schlangen“ aufgereiht, die ihnen zustehende Rente abholten. Hier warten sie auf bequemen Bänken und können sich in der freundlichen, lichten Umgebung die Zeit des Wartens mit Lesen angenehm vertreiben.



STAMM-MUTTER

DES

RADARS:

Die

Fledermaus

Fledermäuse sind — mit menschlichem Maßstab gemessen — sehr fortschrittlich, von einer Fortschrittlichkeit, die ihnen seit Fledermausgedenken eigen ist. Sie beherrschen die Radartechnik, die der Mensch mit Hilfe physikalischer Überlegungen für sich erobert hat, von klein auf.

Der Flug der Fledermaus barg manches Geheimnis. Lange Zeit war es rätselhaft, wie die Flattertiere sich auch bei völliger Dunkelheit zurechtfindet. Man fing die Flattertiere ein und brachte sie in stockfinsternen Räumen unter, in denen man kreuz und quer Drähte und Schnüre gespannt hatte. Die Tiere waren nicht zu verwirren, mit unfehlbarer Sicherheit umflogen sie die Hindernisse, sie erregten keinerlei „Anstoß“. Ob ihre Augen in für uns dunkel scheinenden Räumen doch noch einen Lichtschimmer wahrnahmen? Es sind nicht die Augen der Fledermaus, die so übermenschlich scharf sind, sondern ihre Ohren.

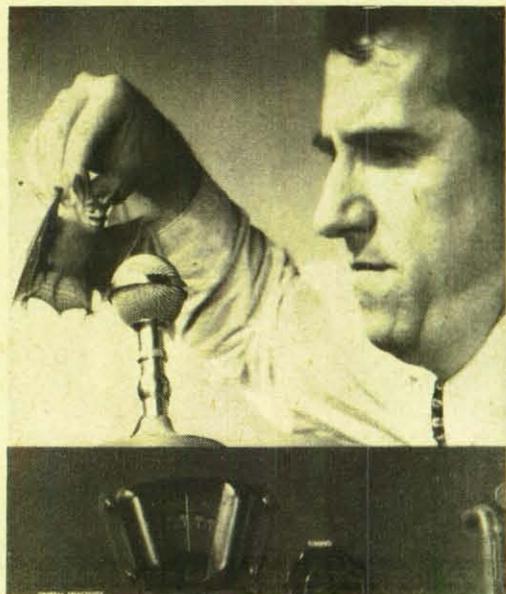
Das konnte man aber erst beweisen, als man den Ultraschall entdeckte hatte, Schallwellen, für deren Vernehmbarkeit unsere Ohren nicht ausreichen und die nur durch Apparate zu kontrollieren sind.

Da stellte sich heraus, daß die Fledermaus im Fluge Töne von einer Schwingungszahl ausstößt, die in den Bereich des Ultraschalls gehört. Die in der Flugbahn liegenden Hindernisse werfen den Schall zurück. Aus der Art des Echos kann die Fledermaus ihre Lage beurteilen und sie im Blindflug meiden.

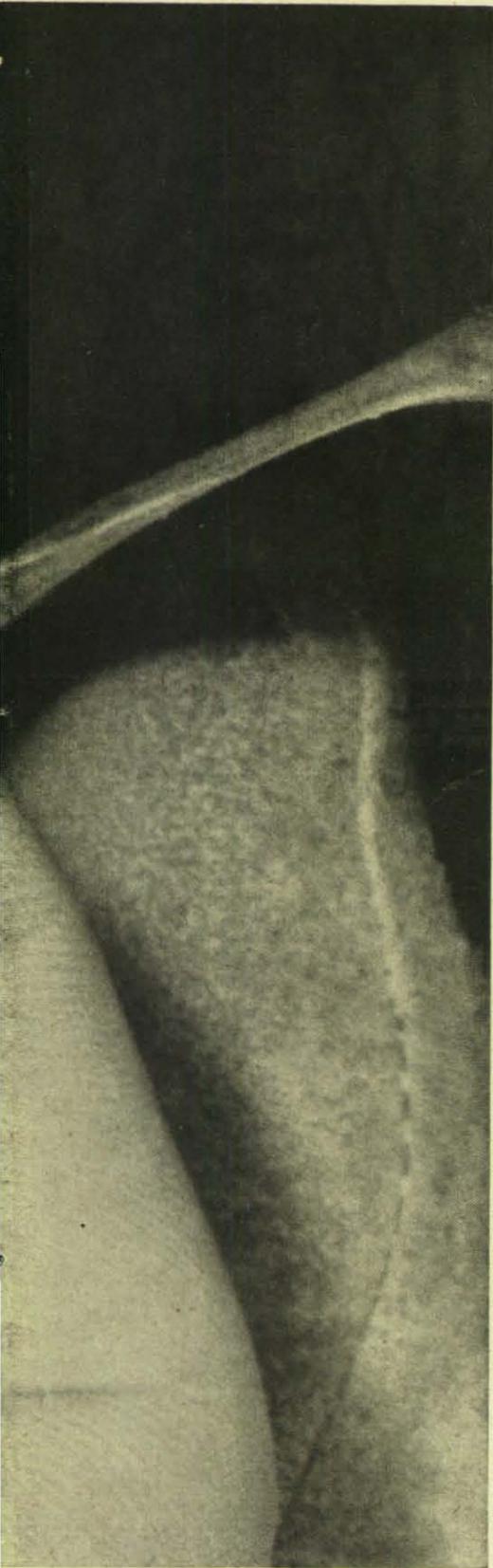
Forscher aller Länder interessieren sich für die Eigentümlichkeiten der Fledermäuse. In Amerika haben zwei Wissenschaftler sich mit Mickey, einem Fledermaus-Waisenkind, das sie mit der Flasche großgezogen haben, beschäftigt. Verhinderten sie das Tier durch Zubinden der Schnauze daran, Laute von sich zu geben, so wurde sein Flug torkelnd und unsicher. Dagegen blieb Mickey Blindflugmeisterin, wenn man ihr die Augen verband, ihre „Redefreiheit“ aber nicht beschränkte.

In Frankreich betreibt Casteret Fledermausforschung. Er wies nach, daß sie immer wieder dasselbe Quartier zum Winterschlaf aufsuchen, auch wenn man die Tiere zuvor 300 km wegtransportiert.

In Deutschland widmet sich Dr. Heinz Felten vom Frankfurter Senckenberg-Museum dem Fledermausstudium. Er erkannte sie als sehr tüchtige Schädlingsvertilger. Pro Tag verzehrt eine Fledermaus etwa 8 Maikäfer, in fledermausreichen Gegenden ergibt das im Monat eine ansehnliche Menge.



Das Menschenohr ist zu grob, um die teinen Töne aufzunehmen, die die Fledermaus ununterbrochen ausstößt, um nach dem Echo dieser Schallwellen, das sie mit den Ohren aufnimmt, ihre Flugbahn einzurichten. Erst ein hochempfindliches Mikrophon zeigt, daß sie Laute von sich gibt, die dem Bereich des Ultraschalls angehören.

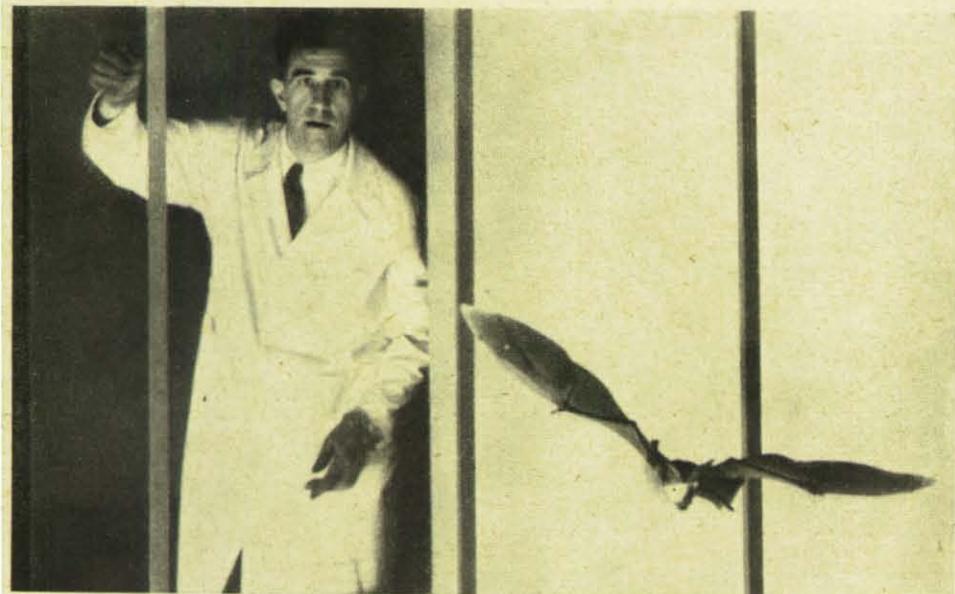


Reiche Fledermaus-„Ernte“ erwartet den Forscher an den Wänden der Grotten von Horm, wo in Riesentrauben die Tiere hängen. Er fängt die schlafenden Tiere im Netz und kennzeichnet sie, indem er ihnen einen Ring über den Unterarm streift.

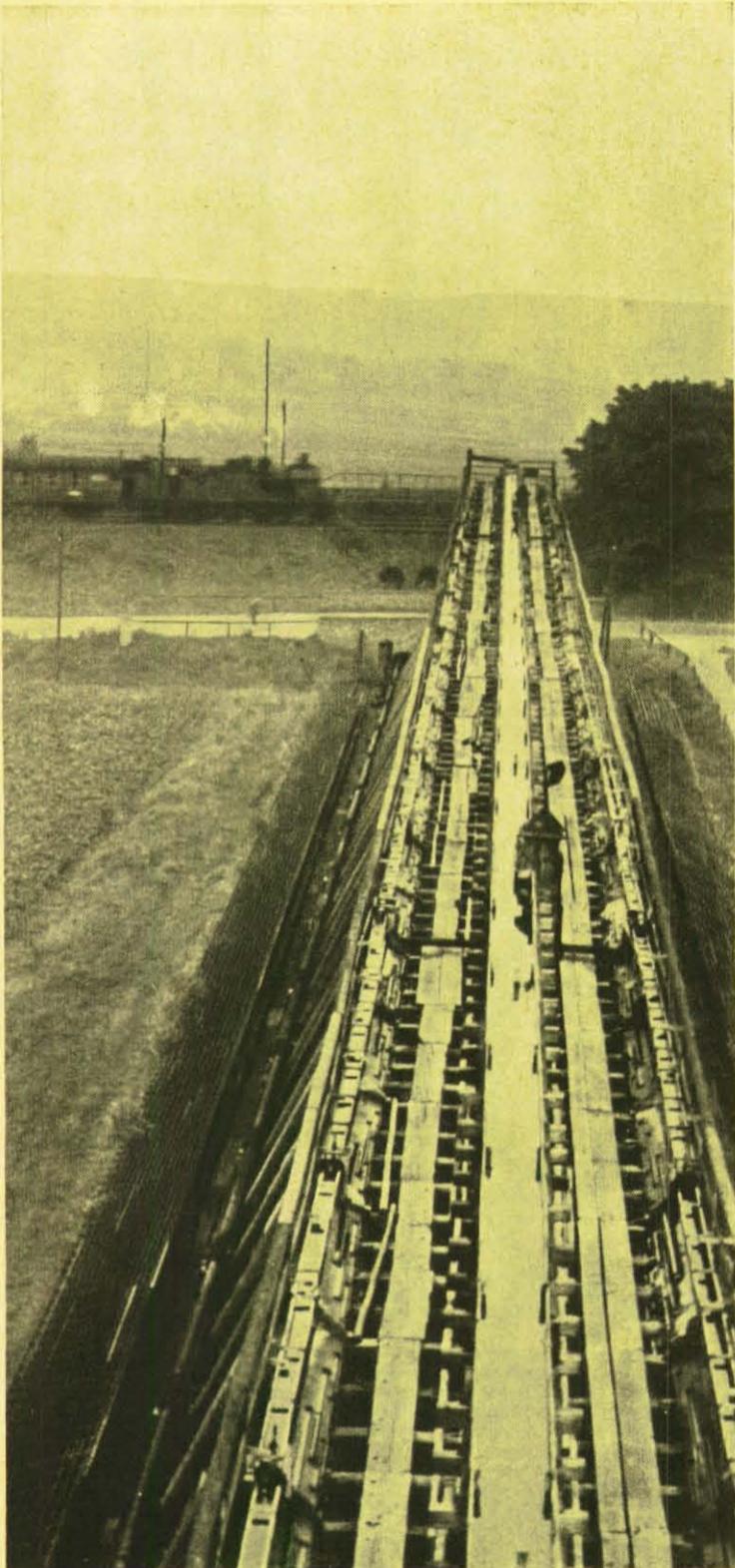
◀ **Für den Blindflug präpariert** wird die Fledermaus, indem man ihr die Augen verdeckt. Jetzt kann sie sich nur auf ihren „sechsten Sinn“ verlassen, auf das ihr angeborene Radarsystem mit Ultraschallwellenbetrieb, das so präzise arbeitet.



Riesige „Schlafsäle“ für Fledermäuse, die sich alljährlich im Herbst zum Winterschlaf rüsten, sind die Grotten von Horm bei Foix in den französischen Pyrenäen. Dort sammeln sie sich und hängen sich mit den Krallen an den Wänden fest. Dann verfallen sie für drei Monate in den energiesparenden tiefen Winterschlaf. Für den französischen Forscher Norbert Casteret, der sich auf die Erforschung der Lebensgeheimnisse der Fledermäuse spezialisiert hat, ist das ein ideales Gelände. Mit einem Netz durchstreift er die Grotten und sammelt die Schlummernden ein. Es geschieht ihnen weiter nichts, als daß man sie durch einen Ring kennzeichnet, um sie jederzeit mit Sicherheit wiederzuerkennen. So ließ sich nachweisen, daß die Tiere ihre „Stamm“-Schlafstätten haben, in die sie alljährlich zum Winterschlaf zurückkehren. Dort kann sich der Forscher dann mühelos mit einer ausreichenden Anzahl von Beobachtungstieren versorgen, die für ihn zu „guten alten Bekannten“ geworden sind. Ihr Nachwuchs wird nun ebenfalls beringt.



Das Fledermaus-Radar funktioniert tadellos. Mit verbundenen Augen wird das Tier auf den Flug zwischen Gitterstäben geschickt. Auch setzt man es in einem „Flugfeld“ aus, das von Schnüren regellos durchzogen ist. Aber die Fledermaus kann sich auf ihre Ohren verlassen: blindlings weicht sie den Drähten aus. Die Schallwellen der Töne, die sie von sich gibt, kehren als Echo-Varianten wieder, je nachdem, wie sie von den Hindernissen zurückgeworfen werden. Die Fledermaus braucht sich nur nach den Abwandlungen des Echos zu richten, und schon ist sie „im Bilde“, ohne ihre Augen dazu zu benötigen. Das ist der Trick bei ihren Blindflügen.

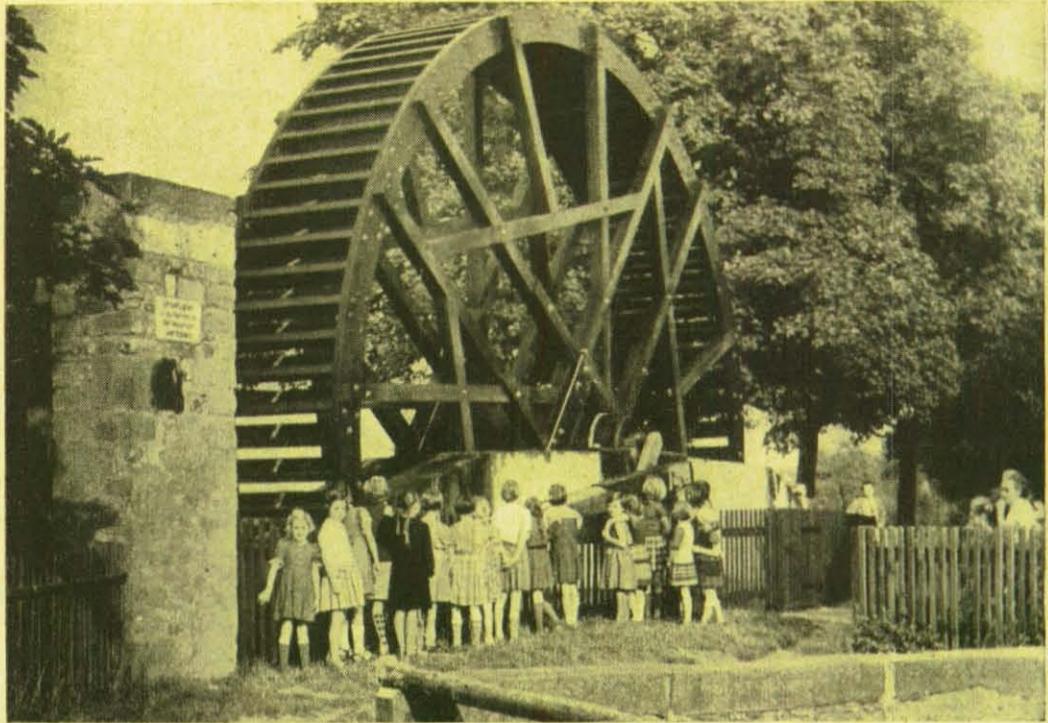


Das Gradierwerk sollte die Salzgewinnung vereinfachen. Bis 1742 hatte man die Sole, so wie sie aus dem Boden trat, in großen Bottichen gekocht. Dabei verdampfte das Wasser, und das Salz sammelte sich auf dem Boden. Die neue Anlage wurde von Waitz von Eschen, dem späteren Finanzminister Friedrichs des Großen, konstruiert. Sie wird heute noch wie damals bewundert.

Die längste Kolbenstange der Welt

Auch im Atomzeitalter noch im Betrieb

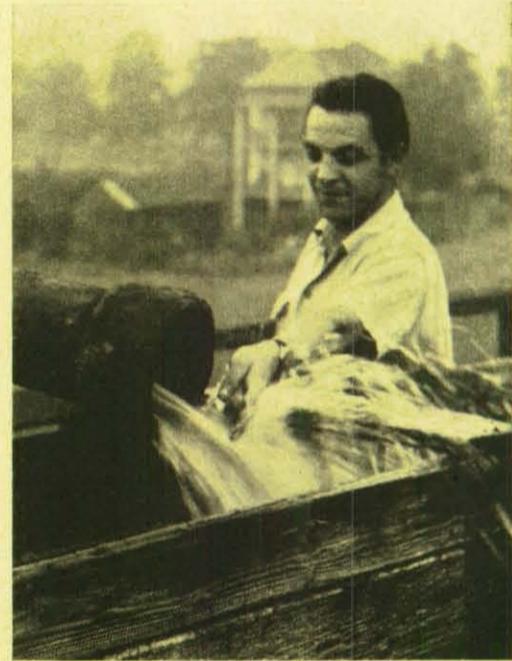
Ein technisches Wunderwerk, das vor über 200 Jahren erbaut wurde, sucht heute noch seinesgleichen auf der Welt. In Schwalheim bei Bad Nauheim überträgt ein riesiges Schaufelrad die Wasserkraft eines kleinen Flusses über eine 900 Meter lange Kolbenstange auf sechs Solepumpen, die salzhaltiges Wasser auf die Salinen drücken, jene großen Wände aus Reisig, in denen sich das Salz sammelt. Eine kühne Konstruktion, die sich auch heute, im Zeitalter der Atomkraft, noch behauptet und nach wie vor auf vollen Touren arbeitet.



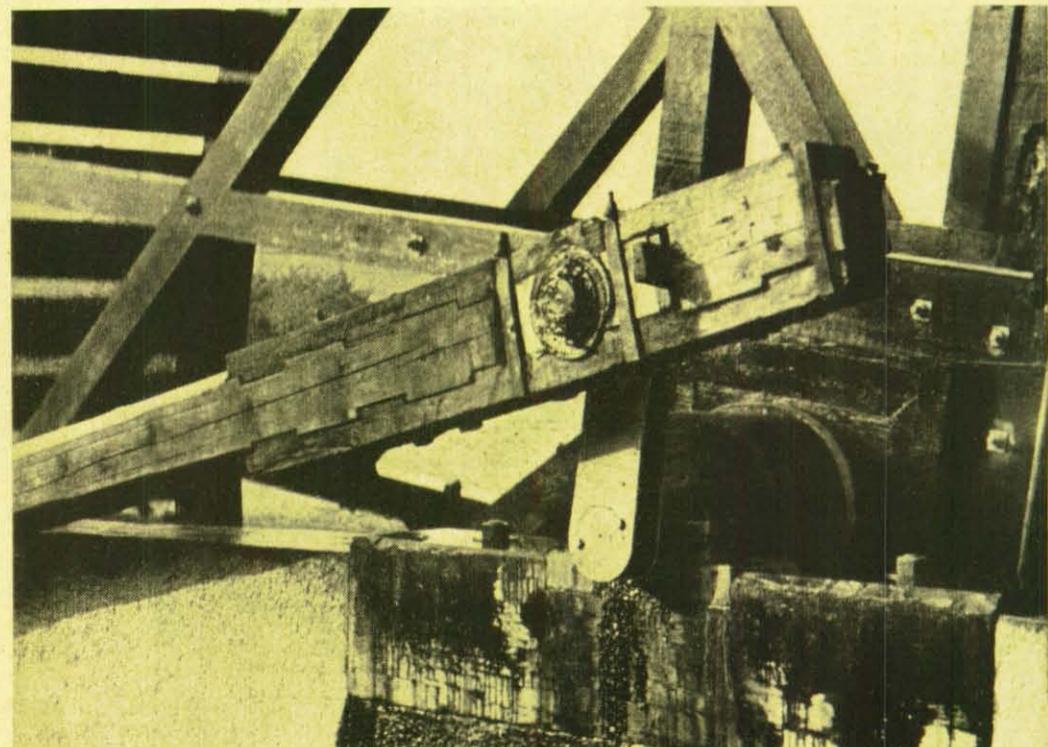
Ein riesiges Wasserrad mit einem Gewicht von 450 Zentnern, einer Breite von 1,60 m und einer Höhe von fast 10 m ist hinter einer Schleuse erbaut. Es überträgt die Wasserkraft des Fließchens auf die 884 m lange Kolbenstange. Zweimal dreht sich das Riesenrad in der Minute zur Freude der Jugend.



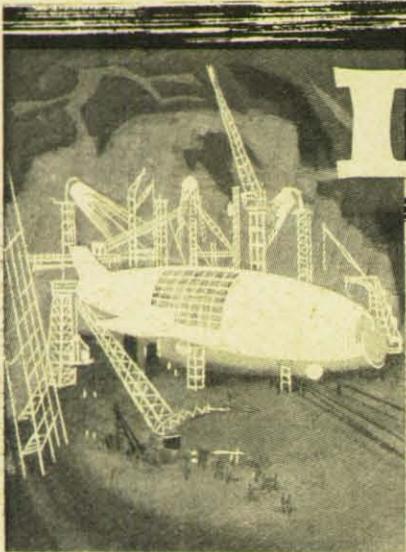
Die längste Kolbenstange der Welt ist aus vielen Stämmen zusammengefügt. Sie läuft auf Gleitrollen fast geräuschlos. Alle 15 Jahre muß sie erneuert werden. Sie wiegt wie das große Wasserrad insgesamt 450 Zentner. Auf der langen Strecke von fast 900 Metern hat sie nur einen Kraftverlust von rd. 10%.



680 Liter Sole saugen die sechs Pumpen in einer Minute an und drücken das salzhaltige Wasser unaufhörlich auf die Salinen. Auch diese Pumpen stammen aus der Zeit Friedrichs des Großen. Wie die lange Kolbenstange sind sie nicht nur Erinnerungsstücke vergangener Zeit.



Nur sechzehn PS werden für die Pumpen benötigt. Die Leistung der Anlage ist aber weit höher. Unser Bild zeigt das Ende der langen Kolbenstange. Als nach dem Krieg der Strom knapp war, leistete diese mittelalterliche Anlage wertvolle Dienste. Sie arbeitet noch genauso zuverlässig wie vor Jahrhunderten.



DER TAG NULL

Ein Reportage-Roman aus der Welt von morgen • Von Claus Eigk

Alle Rechte by: Gebr. Weiss-Verlag · Berlin

10. Fortsetzung

Professor Richter war jetzt in seinem Element. Mit glühendem, förmlich jugendlichem Eifer fieberte er dem Kommanden entgegen. Zu wiederholten Malen wies er auf die immer deutlicher sichtbaren Besonderheiten der Mondoberfläche hin, fand alles rasend interessant und hätte am liebsten zehn Stellen auf einmal erforscht. Schließlich äußerte er in Abänderung des vorgefaßten Planes den Wunsch, in der Nähe des Ringgebirges Tycho am Südpol des Mondes zu landen. Die meridianähnlich von dort ausgehenden Streifen, die über die halbe Mondoberfläche reichten, reizten seinen Forscherehrgeiz.

Aber Mundus ließ sich nicht beirren und blieb bei dem vorgesteckten Ziel, nämlich dem gewaltigen Alpengebirge im Norden des Mondes. Gerade das Gebiet um den hochgelegenen Krater Tycho war ja — wie keiner besser wissen mußte als Richter — so unvorstellbar wild zerklüftet und so hoffnungslos gebirgig, daß eine Landung sehr riskant sein würde. Immerhin sagte er zu, nach Möglichkeit die südpolaren Gebiete des Mondes anzufliegen und einen Flug quer über die Mondoberfläche noch vor der Landung einzulegen.

Allmählich nahm der Flug insofern einen beängstigenden Charakter an, als es den Anschein hatte, daß man mit Riesengeschwindigkeit in einen ungeheuren Kessel hineinstürzte. Der Punkt im Weltenraum, an dem sich die Anziehungskräfte von Erde und Mond die Waage halten, war längst überflogen. Die Raketentriebkraft wurde vorübergehend ausgeschaltet. Man überließ sich zunächst der Schwerkraft des Mondes, deren wesentlich geringere Wirkung sich deutlich in schwächerer Beschleunigung ausdrückte. Automatisch reagierte das Raumschiff auf die magnetischen Kraftlinien unseres Trabanten und wurde vom senkrechten Sturzflug langsam zum Südpol hin abgedrängt. Das war auch das, was man wollte.

Endlich — der Mond war schon so groß, daß man seine Fläche mit einem Blick nicht mehr umfassen konnte — wurden die Bremsraketen eingesetzt. Die Nadel der Geschwindigkeitsmesser sank erheblich, und Mundus, der jetzt neben Walter die Führung übernommen hatte, kriegte sein Flugschiff wieder in Steuerungsgewalt.

In weiter Kurve fing es sich und flog schließlich in einer Höhe von dreißig Kilometer parallel zur Mondoberfläche in nördlicher Richtung dahin.

Douglas Norman hatte vom Start an unzählige Aufnahmen gemacht. Auch jetzt hatte er sich ein Eckchen am Bugfenster gesichert und ließ unaufhörlich seine Kamera laufen. Es mußten tolle Aufnahmen sein, die er einfiel.

Es war fast genau Vollmond, das heißt, die Sonne stand im Zenit des Mondes senkrecht über seiner Landschaft. Auch in die tiefen Schluchten

Nach abenteuerlichem Fluge sind — einige Zeit, nachdem die Erde einen Zusammenstoß mit einem Kometen erlitten hat — die beiden amerikanischen Zeitungsreporter Mabel Morena und Douglas Norman in Niflheim gelandet, einer Stätte in der Eiswüste am Südpol, die Birger Mundus mit Hilfe der modernsten Technik in eine fruchtbare Oase umgewandelt hat, in der er ein Weltraumschiff erbaut, das zu einer Reise auf den Mond bestimmt ist. Intrigen seiner Gegner zwingen ihn, den ersten Weltraumflug abzubrechen. Jetzt wird ein zweiter Start unternommen, den Wissenschaftler, die in Mundus' Diensten stehen, von Afrika aus beobachten sollen. Mundus ist mit den erprobten Leuten des ersten Fluges auf dem Mond gelandet. Voll Staunen machen sich die Erdbewohner unter Anleitung des Astronomen Professor Richter mit den Eigenheiten der Mondwelt vertraut.

der Gebirge, die sonst in erbarmungslose Nacht getaucht waren, drang das grelle Licht. Die ungeheure Anzahl der Krater und Wallebenen rings um den Südpol lag offen vor ihrem Blick, fast ohne Geheimnis. Zackig und spitz starrten die Felsnadeln der Bergspitzen zu ihnen herauf. Die wilde Zerklüftung der aufgetürmten und ineinandergeschobenen Massive erlangte einen unbeschreiblichen Grad.

Dann tauchte die erste große Ebene, das Mare Nubium, das „Wolkenmeer“, in ihrer jetzigen Flugrichtung unter ihnen auf. Es schien tatsächlich ziemlich eben zu sein mit Ausnahme weniger Bodenwellen und einiger kleiner Krater.

Die wesentlich kürzere Oberflächenkrümmung des Mondes brachte es mit sich, daß man immer nur viel kleinere Ausschnitte der Oberfläche auf einmal überblickte als auf der Erde in gleicher Höhe. Der Horizont lag stets kürzer. Das wurde noch auffallender, als sie auf zehn Kilometer Flughöhe hinuntergingen und über die unter ihnen abrollende Landschaft förmlich hinwegschossen.

Sie überflogen Hunderte von jenen „Krater“ genannten, runden Gebilden, mit denen der Mond übersät ist. Dann tauchte wieder ein Mare, das Mare Vaporum, das „Meer der Dämpfe“, unter ihnen auf.

Professor Richter startete mit bren-

nenden Augen auf alle ihm wohlvertrauten Landschaften und Formen. Er hatte unaufhörlich alle möglichen Namen für Krater, Gebirge, Berge, Wallebenen und Rillen genannt, da ihm, als astronomischem Fachmann, die bunten Bezeichnungen der Gebilde auf dem Monde sehr geläufig waren. Ungefähr hatten ja alle gewußt, was zu erwarten gewesen war. Es zeigte sich auch niemand erstaunt über die in vielen Fällen irreführenden Bezeichnungen. Denn selbstverständlich gibt es auf dem völlig luft- und wasserlosen Mond weder Feuchtigkeit noch Dampf, Regen, Fruchtbarkeit oder sonst eines der Attribute, mit denen man, lediglich im Sinne einer Orientierung, irdischerseits die Mondobjekte benannt hat.

Jetzt tauchte schräg vor ihnen ein mächtiger Gebirgswall auf, die Apenninen. In sanfter Neigung steilte er sich bis zur Höhe von mehreren tausend Metern auf und fiel dann unprätentiv mit schroffen Abstürzen zum Mare Imbrium, dem „Regenmeer“, ab, das sich als unübersehbare, weite Fläche bis ins Endlose auszudehnen schien. Man kam jetzt dem vorgesehenen Landeziel langsam näher.

Sie flogen unmittelbar über das sehr große und schöne Ringgebirge Archimedes hinweg und hielten auf einen weiteren, nach dem Mare Imbrium zu steil abfallenden Gebirgszug, die Mondalpen, zu.

„Da ist der Montblanc!“ freute sich der Gelehrte und zeigte auf einen über 3000 Meter hohen Berggiganten, der ihnen scharfrückig entgegenwuchs. Und schon tauchte dahinter ein gewaltiges Tal auf, das in gerader Linie den Alpenzug in gesamter Breite durchzog. Durch Fernrohre gesehen hatte er immer den Eindruck gemacht, als ob ein riesiges, kosmisches Geschoß hier hindurchgefegt sei und in rasendem Flug die Lücke hineingerissen hätte. Dort wollte man landen. Es war so weit.

Elektrische Klingeln schrillten vereinbarte Signale durch das Raumschiff. Jeder begab sich an den vorgesehenen Platz. Deutlich und klar klangen die Befehle vom Führerstand aus den Lautsprechern. Die Geschwindigkeit sank rapid.

In schiefer Bahn kurvte das Raumschiff letztmalig über eine Bergkette hinweg, dann wuchs der Boden langsam näher, noch langsamer, noch näher. Ein letzter Befehl von Birger Mundus — und es landete!

Der Mond war erreicht!

Eine beinahe fühlbare Stille hatte im Innern des Raumschiffes eingesetzt. Jetzt, am erreichten Ziel, kam es allen zum Bewußtsein, welch eine harte Nervenarbeit und starke Beanspruchung es für den Körper bedeutet hatte, diese zwanzigstündige, scheinbar so glatt erfolgte Weltraumpassage zu bewältigen. Trotz der Befriedigung über die gut gelungene Landung lag Mattigkeit auf allen Gesichtern.

Nur Professor Richter schien von einer übernervösen Erregung befallen zu sein und konnte es kaum erwarten, bis er seine Füße auf den Boden des Mondes setzen durfte. Dr. Wieland hingegen war völlig erschöpft und dicht daran, schlappzumachen.

So etwas aber hatte man vorausgesehen. Dr. Martini verteilte auch sofort Belebungsmittel, die, wie alle Drogen solcher Art, natürlich nicht sehr wünschenswert, aber für den Zweck hier einfach unentbehrlich waren. Sie



Zum Sprunge bereit war Birger Mundus, der sich am Hüftgürtel ein Seil hatte befestigen lassen. Jetzt setzte er an zum Mutsprunge über den 10 Meter breiten Spalt.

wirkten schnell, verscheuchten sofort und gründlich alle Ermüdungserscheinungen und machten die gesamte Besatzung frisch wie zu Beginn des Fluges. Ein enormes Hilfsmittel zur Steigerung ihrer körperlichen Aktionsfähigkeit war jetzt die wesentlich geringere Anziehungskraft des Mondes. Hier auf der Mondoberfläche verlor alles fünf Sechstel seines ursprüng-



lichen Gewichtes, ein Umstand, der es auch erst möglich machte, die sehr schweren Raumanzüge mit ihren vielen eingebauten Apparaturen bequem zu tragen. Der Kraftaufwand für jegliche Handlung war geradezu lächerlich gering. Man hatte sich schon in den letzten Stunden daran gewöhnen können, mit der Muskelkraft irdischer Athleten sparsam umzugehen. Trotzdem flogen hier und da die Beine und Arme noch förmlich weg. Es kam sogar noch zu Stürzen, die aber bei der Sanftheit, mit der sie verliefen, harmlos blieben.

Nachdem man sich etwas erholt hatte, war der Zeitpunkt gekommen, wo man wieder an die Kameraden denken konnte, die 385 000 Kilometer entfernt im Niflheim am Südpol der Erde sicherlich in unruhiger Erwartung an ihren Funksprechgeräten saßen und auf ein Lebenszeichen vom Mond warteten. Man war gespannt, ob und wie es funktionieren würde. Bald darauf funkte das Richtstrahlgerät den Südpol an, und es entspann sich kurz, aber inhaltsreich das erste Kurzgespräch zwischen Mond und Erde.

Mundus: „Niflheim melden! Niflheim melden! Niflheim melden!“

Es vergingen mit mehreren weiteren Versuchen höchstens zwei Minuten, bis aus dem starken Störgeräusch heraus die Antwort kam: „Hier Niflheim — wir hören — wir hören —!“

Mundus: „Eure Richtstrahler genau auf Alpentäl. Wir sind im Alpentäl gelandet! Niflheim melden!“

Niflheim: „Hier Niflheim. Wir hören euch ziemlich gut! Wir gratulieren! Ist alles bei euch in Ordnung?“

Mundus: „Tausend Dank! Wir sind glücklich! An Bord alles wohl! Die Eindrücke sind ungeheuer stark!“



Niflheim: „Wir sind überglücklich! Auch in Niflheim alles in Ordnung! Wir bleiben unaufhörlich am Gerät!“

Mundus: „Wir schleusen uns bald hinaus auf die Mondoberfläche. Melde uns später wieder!“

Niflheim: „Viel Glück, wir warten!“

Mundus: „Danke, Glück können wir brauchen! Schönen Gruß an euch und Mutter Erde! Ende!“

Die hochinteressante Verbindung hatte die gesamte Mannschaft an das

Funkgerät gelockt. Einige hatten Tränen in den Augen.

Aber die Zeit war kostbar. Hier mehr als sonst! Es mußte weitergehen. Auf Veranlassung von Birger Mundus versammelte sich die gesamte Mannschaft in dem größten, dem sogenannten Geräteraum, um hier gemeinsam eine Mahlzeit einzunehmen. Da man, soweit es die Verhältnisse gestatteten, den vorgefaßten Plan auszuführen, bis zu 30 Stunden unterwegs sein wollte, war das für diese Zeitspanne die letzte Mahlzeit. Denn auf dem luftlosen Mond war ja außerhalb des Raumschiffes eine Aufnahme von Nahrung praktisch unmöglich.

Währenddessen gab Mundus noch einmal für diejenigen, die die Mondkarten nicht so im Kopf hatten wie er oder Richter, kurze Erklärungen über den geplanten Ausflug.

„Wir sind —“, so sagte er und bediente sich zur Erläuterung einer Spezialkarte, „mitten in einem gewaltigen Querfalten gebirge, das die Mondalpen in einer Länge von 130 Kilometer und teilweisen Breite von 10 Kilometer durchschneidet. Es verbindet das ganz im Norden liegende Mare Frigoris mit dem großen Mare Imbrium, das wir bereits auf dem Herflug zur linken Hand sahen. Von der Erde aus können Sie es sogar schon ohne Fernrohr als rech-

sehr leicht war und hier infolge der viel geringeren Anziehungskraft des Mondes noch bedeutend leichter sein mußte. Die Räder waren natürlich nicht mit Pneumatik bereift, sondern mit präpariertem Vollgummi. Ein raffinierter Schutzanstrich mußte dafür sorgen, daß die Einstrahlung der Sonne möglichst wirkungslos blieb. Die leichte Zusammenlegbarkeit des primitiven Gestells garantierte eine mühelose Transportmöglichkeit an solchen Stellen, wo ein Fahren infolge schwieriger Geländebeschaffenheit nicht möglich war.

An dem Ausflug sollten, wie man es schon vorher festgelegt hatte, Birger Mundus, Professor Richter, Norman, Walter, Rasmussen und Halvorsen teilnehmen. Die anderen drei, Peterson, Wieland und Dr. Martini, mußten im Raumschiff zurückbleiben.

Dann war es so weit, daß man die nach allen Gesichtspunkten moderner Wissenschaft angefertigten Mondanzüge anzulegen hatte. Sie waren — infolge der vielen Schutzeinlagen gegen das zu erwartende Strahlenbombardement, durch die Sauerstoffpatronen sowie die eingearbeiteten Kurzwellensender und -empfänger zum Zweck der Verständigung unterwegs — so schwer, daß man bei den Proben auf der Erde

Raketenreise zur Venus

Wenn man der mit großem Propagandaaufwand gestarteten Ankündigung des Moskauer Rundfunks einen realen Hintergrund zutrauen darf, dann wird etwa in fünf bis sechs Jahren in der Sowjetunion die erste Rakete zur Venus abgeschossen. Der „Kandidat der technischen Wissenschaften“ Juri Chlebzewitsch gab vor kurzem in einem Rundfunkvortrag nähere Einzelheiten über das Projekt bekannt.

Eine Drei-Stufen-Rakete wird in der Stratosphäre von einem Raketenräger gestartet. Die letzte Stufe führt zu einer Kreisbahn in 35 810 Kilometer Entfernung von der Erdoberfläche. Ferngelenkte Tankraketen versorgen sie in dieser Höhe mit Brennstoff. Aufgetankt, wird die Rakete von der Kreisbahn durch Radar-Kommandos zur Venus gelenkt. Funkgeräte verfolgen den Raketenflug, der von der Erde bis zur Venus 146 Tage dauern soll. Sämtliche Messungen werden von Elektronengehirnen bearbeitet, die Korrekturen will man wieder durch Radar-Kommandos dem Lenksystem der Rakete übermitteln.

24 Stunden vor dem Erreichen der Venus sollen in 300 000 Kilometer Entfernung Aufnahmen von der Oberfläche des Planeten gemacht und mit Hilfe von Super-Verstärkern zur Erde gesendet werden. Die Impulse will man auf Magnetophonbänder aufzeichnen und mit Elektronengehirnen entziffern. Die letzten Aufnahmen sollen in einer Entfernung von wenigen Kilometern von der Venus, also mehr als 100 Millionen Kilometer von der Erde entfernt, „geschossen“ werden. Angeblich sollen dabei durch die Verwendung von Elektronenteleskopen Bilder wie aus einer Höhe von 100 Metern zustande kommen.

Der phantastische Plan der Russen geht sogar noch weiter. Sollte das Unternehmen der unbemannten Rakete glücken, will Moskau wenige Jahre später eine bemannte Rakete „mit Atomenergie oder anderen neuen Energiequellen“ zur Venus abschließen.

tes Auge des sogenannten ‚Mannes im Mond‘ sehen. Wir werden nun die natürliche Straße des Alpenquertales bis zum Mare Imbrium herunterfahren und dann auf das Regenmeer ‚hinausschwimmen‘, und zwar so weit, bis wir den sogenannten Pico, eine einsam aufragende Felsnadel von 2400 Meter Höhe, zu Gesicht bekommen. Das ist unser ‚Leuchtturm‘, der uns anzeigt, daß wir kraß nach Norden abzuschwenken haben. Wir stoßen dann in gerader Richtung auf den Südhang der Wall-ebenen Plato zu, die wir durchkreuzen wollen. Über deren Nordhang hinweg kommen wir dann in das Mare Frigoris, das wir in östlicher Richtung bis zum Nordosthang der Alpen wieder herunterfahren, um das Alpenquertal am anderen Ende zu erreichen. Das ist unser Plan, den wir auch bei den Kameraden auf der Erde so geschildert haben und auf den sie in ihrer Fernrohrbeobachtung eingestellt sind. Wenn er glückt, haben wir viel geschafft. Es ist natürlich wichtig, daß wir uns genau an die Wegroute halten, damit auch die im Raumschiff zurückbleibenden Kameraden wissen, wo wir zu suchen sind, falls etwas schiefgehen sollte.“

Keiner hatte an dem Wort „fahren“ Anstoß genommen, denn, um einigermaßen größere Entfernungen zurücklegen zu können, bedurfte es auch auf dem Monde eines Fahrzeuges, zumal die beabsichtigte Wegstrecke ungefähr 600 Kilometer betrug. Selbstverständlich mußte es ein Fahrzeug sein, das in dieser atmosphärischen Drucklosigkeit nicht versagte, wie es ein Auto sofort getan hätte. Mundus hatte daher eine zweckentsprechende Draisine konstruieren lassen.

Sie bestand aus einem Gestell aus Duraluminium, das schon auf der Erde

Mühe gehabt hatte, sie zu schleppen. Die Luftkammern der Anzüge wurden nun mit komprimierter Luft gefüllt, um einen Druck gleich dem der irdischen Atmosphäre zu erzeugen. Zwar gewannen sie dadurch ein unförmiges, tonnenartiges Aussehen, schwebten aber nun dicht am Körper.

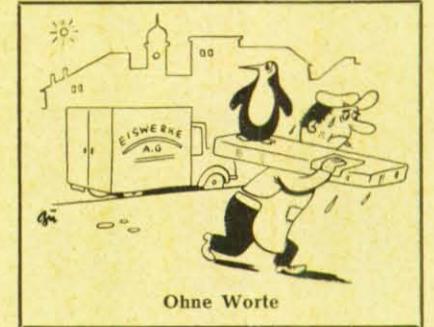
Dann nahte der große Augenblick, wo einer nach dem anderen durch die Schleusen des Raumschiffes hinaus auf den Mondboden trat. Es gab wohl niemand, der nicht bewußt die Feierlichkeit dieses Augenblicks empfand. Scheu blieben alle zunächst stehen und starrten auf den wundersam-merkwürdigen Anblick, der sich ihnen bot.

Da sie auf einer weitflächigen Ebene standen, war das Auffallendste der absolut pechschwarze Himmel, an dem eine von der Erde aus nie sichtbare Anzahl Sterne leuchtete. Schräg im Süden flammte der unbeschreiblich gleißende Glutball der Sonne, umlodert und umzuckt von farbigen Gasausbrüchen und kochenden Wasserstoffwolken. Nicht weit entfernt davon hing in mildem, magischem Licht, wie ein riesiger Mond am Himmel des Mondes, der Planet Erde. Obgleich von hier aus gesehen nur eine schmale Sichel sonnenbeleuchtet war, wirkte doch auch die Nachtseite des Erdballs mit dem rosigen Kranz der durchleuchteten Atmosphäre hell genug, um sogar Einzelheiten der Kontinente und Meere erkennen zu lassen. Deutlich sahen sie die Umrisse von Afrika, in dessen Herzen zur Zeit die Gefährten am Spiegelfernrohr sitzen mußten, um begierig jede Einzelheit der Mondgegend, in der sie sich aufhielten, zu beobachten und zu fotografieren.

Diese Eindrücke beherrschten zunächst alles. Da das Raumschiff an der breitesten, zehn Kilometer klaffenden

Stelle des Alpentales niedergegangen war, wirkten die den Horizont zu beiden Seiten abschließenden Bergketten der Alpen, infolge der kürzeren Krümmung des Mondkörpers, wie unwesentliche Hügelreihen.

Der Boden, auf dem man stand, hatte eine graugrüne Färbung und war — wie es sich schon bei den ersten Schritten zeigte — einige Zentimeter hoch



mit einer Staubschicht bedeckt, in der sie einsanken wie in Pulverschnee.

Professor Richter war der erste, der von der Sprechmöglichkeit Gebrauch machte. Leise, aber gut verständlich klang es allen in die Kopfhörer: „Das ist Verwitterungsstaub von Jahrmillionen oder auch Meteorstaub aus dem Weltraum. Vielleicht sogar beides!“ Gleichzeitig zeigte er erklärend auf den Boden.

Jetzt fanden sie ihre Sprache wieder, und einer nach dem anderen begann, sich in Einzelheiten zu ergehen. Nur Norman ging sofort an seine Arbeit. Er hatte eine große, infolge des nötigen Strahlenschutzes auf der Erde unhandlich schwere Spezialkamera mit. Hier wog sie leicht und ließ sich bequem handhaben.

Aber die Zeit drängte auch für die anderen. Birger Mundus ging sofort daran, unter Mithilfe von Rasmussen die in einzelnen Stücken herausgeschleuste Draisine zusammenzusetzen. Man hatte es oft genug probiert. Jeder Griff saß. Schnell stand der kastenähnliche, viereckige Rahmen auf den vier hohen Rädern. Primitive, aber ausreichende Sitzgelegenheiten brauchten nur eingehakt zu werden. Vorn befand sich ein Lenkrad wie bei einem Auto und in der Mitte, zwischen den Sitzen, ein zweiarmliger Hebel, der — ähnlich wie bei einem Selbstfahrer für Kinder — pumpenartig auf und nieder zu bewegen war. Dadurch wurde ein Getriebe aus Ketten und Zahnrädern in Bewegung gesetzt, das wiederum die Räder ins Rollen brachte. Eine ideal einfache Konstruktion, an der es kaum ein Versagen geben konnte.

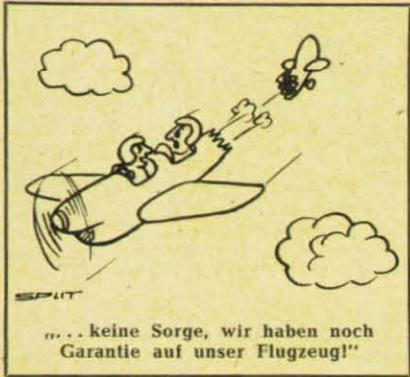


Dann war es an der Zeit, das erste Signal für die Kameraden in Tibesti zu geben. Vielleicht war das Raumschiff groß genug, um als winziger Punkt gesehen zu werden; aber darauf konnte man sich nicht verlassen. Also war an ein Rauchsignal mit Kontrastfärbung gedacht worden.

Mittels elektrischer Zündung wurde hundert Meter entfernt ein Topf mit der Rauchmasse angesteckt. Unter geringfügigen Explosionen, die völlig

geräuschlos verliefen, verbrannte die Masse bei sinnreicher Sauerstoffzuleitung und ließ langsam, aber stetig einen gewaltigen Rauchpilz hochsteigen. Da jegliche Luftbewegung fehlte, stieg er ganz kerzengerade auf und mußte nach allen Berechnungen im Fernrohr sichtbar werden.

Dann wies Mundus jedem Teilnehmer an der Expedition einen Platz auf



der Draisine an. Dabei zeigte es sich, wie unfassbar leicht hier alles im Bereich der geringen Schwere war. Mit ungeschickter Bewegung stieß Norman von unten her gegen eine Querstange und hob damit das ganze, auf der Erde doch immerhin drei Zentner wiegende Fahrzeug an. Erst als alle saßen, schien genügend Gewicht vorhanden zu sein, um es ausreichend am Boden haften zu lassen.

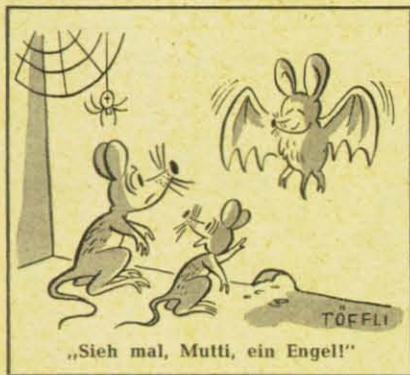
Mundus hatte vorn an der Steuerung Platz genommen, während die anderen hinten um den pumpenartigen Hebel herum saßen. Je zwei Mann sollten bei ständiger Ablösung das Triebwerk bedienen.

Ein letztes Winken zurück zu den Kameraden, die ihnen aus den Fenstern des Raumschiffes nachblickten, und die Draisine setzte sich in Bewegung. Mühelos wurde der zweiarmlige Hebel auf und nieder gepumpt, und das Fahrzeug rollte in rascher Fahrt das breite Tal hinunter, dem Mare Imbrium, dem Regenmeer, zu.

Kein Felsblock, kein Stein hemmte den Lauf, der in unheimlicher Lautlosigkeit vor sich ging. Da es auf dem Mond niemals Wasser gegeben haben wird, das in Form von Gletschereis und Flüssen Geröll von den Gebirgen herunter in die flachen Gebiete tragen konnte, durfte man damit rechnen, hemmenden Schutt und Geröll nur in unmittelbarer Nähe von Bergen und Berghängen zu finden. Nur der Staub wurde hochgewirbelt und hing schleierig noch lange hinter ihnen über dem Mondboden, ehe er langsam wieder niederfiel.

Da man völlig frei saß, hatte unwillkürlich jedermann einen Luftzug oder Wind erwartet. Natürlich blieb eine derartige Zugwirkung aus. Man befand sich ja auf dem luftlosen Mond.

Die ständige, hochintensive Sonnen-



strahlung begann bald, sich trotz der guten Isolierung der Anzüge bemerkbar zu machen. Man gestand sich gegenseitig ein, daß es reichlich heiß wurde. Also lenkte Mundus die Draisine zur linken Seite des Tales hinüber, wo die jäh abfallenden Seitenwände kräftige Schatten warfen. Es war ein eigenartiges Gefühl, als die Draisine mit ihrer Besatzung das erste Mal in einen tiefen Schatten eintauchte und minutenlang hindurchrollte. Der

Unterschied zwischen der unbeschreiblich hellen Sonne und dem drohenden Schwarz der Schatten war zu kraß, als daß nicht jeder statt der erwarteten Erleichterung ein deutliches Gefühl des Unbehagens verspürt hätte. Der Temperatursturz war enorm. Sofort griff der Eishauch des Weltraumes nach ihnen und gab so recht einen Begriff von den bedeutenden Temperaturschwankungen, denen die Mondoerfläche ständig ausgesetzt ist.

Plötzlich hob Birger Mundus eine Hand und rief den zur Zeit arbeitenden beiden „Maschinisten“ ein „Halt!“ zu. Sofort stoppten diese das Fahrzeug. Quer über den Weg hinweg zog sich ein vielleicht zehn Meter breiter Spalt, der anscheinend in unbestimmbare Tiefen abfiel. Man war an einer kleineren der vielen sogenannten Mondrillen angelangt.

Auf so etwas war man aber vorbereitet. Alle stiegen ab, und Rasmussen begann sofort, die Draisine auseinanderzunehmen.

Der Professor war an den Rand des Spaltes getreten und sah, wie er es erwartet hatte, daß er sehr tief in bodenlose Finsternis abfiel. Er verließ sich nach beiden Seiten und wurde nach der Talseite zu erheblich breiter.

„Glück gehabt!“ sagte Mundus. „Anscheinend haben wir eine seiner

nahm Platz, und die Fahrt ging weiter. Langsam rückten jetzt die das Tal abschließenden Bergriesen der Alpen näher. Was Richter als Fachmann längst wußte, wurde nun auch den anderen klar, daß die Mondgebirge, was Aufbau, Gestaltung und Mineralien anbelangte, ganz anders sind als die Erdgebirge. Im Gegensatz zu der lebendigen Erde war hier alles totenstarr, morsch, von Mächten verwittert, die man auf der Erde nicht kannte.

Das Tal wurde enger und verzweigte sich in die Bergwildnis hinein. Hier wurde nun Richter ein unfehlbarer Führer. Die Lage der Berge und möglichen Pässe war ihm so bekannt, daß er ohne große Überlegung den richtigen Weg zeigen konnte. Der Weg, den sie fuhren, mündete schließlich in einen Engpaß. Er mußte, nach allem, was Richter aus seinen Studien in Erinnerung hatte, in zahlreichen Windungen zwischen kleineren und größeren Bergen hindurch zum Mare Imbrium hinunterführen.

Das Fahren wurde jetzt schwierig. Abgesehen davon, daß sich gerade hier die höchsten Berge der Alpen wild und zerrissen aufteilten und den Engpaß dadurch in eiskalte Finsternis tauchten, fuhr man auch erstmals über echtes Mondgestein. Der glatte Boden hatte aufgehört und wurde abgelöst

nissen, die Tausenden von Generationen vor ihnen verschlossen gewesen war.

Endlich machte die in Nacht getauchte Schlucht eine letzte Biegung, und — aus befreiter Brust hätte alles aufjubeln mögen — vor ihnen lag in blendender Helle eine unübersehbar weite Ebene, das Mare Imbrium. Die Durchquerung der Alpen war vorbei!



Bei bester Laune ging es in sanftem Gefälle die letzten Geröllhaufen hinunter zur sonnenüberglänzten Fläche des großen Mond-Meeres. Rechts und links brachen die Alpenberge in steilen Mauern urplötzlich ab und verloren sich mit weiten Bögen jenseits der Horizonte.

Wie ein neuer Auftrieb war es über jeden gekommen, und man war gern damit einverstanden, daß Mundus sofort die Draisine zur Weiterfahrt fertig machte.

Vorher aber erfolgte an diesem Punkte ihrer Wanderung durch die stille Welt des Mondes das zweite Rauchsignal. Es funktionierte ebenso gut wie vor Stunden das erste.

Der Boden des Mare Imbrium schien mit einer glasklaren Quarzschicht förmlich ausgegossen zu sein. Sie entstammte sicherlich magmatisch hochgequollenen Quarzflüssen, die vor undenklichen Zeiten das Flachland überschwemmten. Stellenweise mochte sie zwanzig und noch mehr Meter dick sein. Ihre Oberfläche war glatt wie ein Spiegel und lediglich mit Staub bedeckt wie alles auf dem Monde. Trotzdem konnte der darunterliegende eigentliche Mondboden bis zu den kleinsten Feinheiten überdeutlich erkannt werden. Kein Wunder, daß man von der Erde aus das Bestehen eines solchen Quarzgusses nicht festzustellen vermochte.

Professor Richter geriet fast aus dem Häuschen. Da die Atmungs- und Kreislauffunktionen glänzend vorstatten gingen und ihre Schutzkleidung sich bewährte, konnte er sich rückhaltlos den Wundern dieser Welt zuwenden. Auch im Engpaß war er der einzige gewesen, dem das Gespenstische wenig ausmachte. Er hatte nur Augen für das Mondgestein gehabt, alle möglichen Brocken aufge-



Interessantes ZB-Gespräch mit Rai Vallone. Zuletzt sahen wir den italienischen Schauspieler als Baggerführer Streckmann in dem Film „Rose Bernd“ und auf der Filmseite der ZB Nr. 4. Rai Vallone war Journalist, bevor er für den Film „Bitterer Reis“ von der Straße weg engagiert wurde. Er spricht mehrere Sprachen.

schmalsten Stellen erwischt. Wir werden ihn überspringen!“

Das Wort klang nicht gut in den Ohren des Professors. Die Zeiten seiner sportlichen Betätigung lagen lange zurück. Und einen Sprung von zehn Meter kriegte auf der Erde auch der trainierteste Sportler nicht fertig. Aber man war ja nicht auf der Erde.

Trotzdem wurde diese Überbrückung nicht leichtsinnig ins Werk geleitet. Mundus ließ sich ein normales Bergsteigerseil am Hüftgürtel befestigen und durch Rasmussen sowie Norman sichern. Dann nahm er einen kurzen Anlauf und versuchte den Sprung, der nach allen Berechnungen ausführbar war.

Er gelang auch mühelos. Es mußte eine Gewohnheitssache werden, sich derartig unbekümmert auf dem Mond zu bewegen.

Walter und Rasmussen folgten mit gleicher Leichtigkeit, sogar ohne sich anzuseilen. Dann warfen ihnen Halvorsen und Norman die Stücke der auseinandergenommenen Draisine hinüber, die sie gemeinschaftlich auffingen und unbeschädigt zur Seite legten.

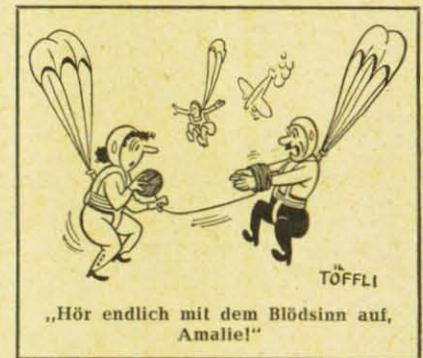
Der Professor wurde wiederum angeseilt. Auf sein Alter mußte Rücksicht genommen werden. Die Beispiele aber hatten ihn überzeugt, so daß er aus seinem Sprung kein Problem machte. Es gelang ihm ganz leicht, hinüberzukommen. Ebenso mühelos folgten die anderen in gleicher Beherztheit.

Ohne Verzug wurde dann die Draisine wieder zusammengesetzt, man

durch Geröll und Felstrümmer. So wurde es notwendig, daß man mehrere Male abstieg und, das Fahrzeug hinter sich her bugsierend, zu Fuß vorwärts ging. Das Gehen war ebenso wie vorher das Springen eine mühelose Sache. Nur die grauenvolle Totenstarre dieser verlassen Paßschlucht wirkte erbarmungslos beklemmend. Teilweise schien es, als ob die gewaltigen Bergspitzen oben zusammenschlugen und den Rest jedes Lichtes nähmen, das dann wiederum irritierend durch irgendwo vorhandene Spalten unerwartet und grell hindurchblitzte. Dadurch wurde alles in ein märchenhaftes Zwielficht getaucht. Nur die ungeheure Schärfe, in der man auch auf beliebige Entfernungen hin jede Kleinigkeit zu erkennen vermochte, milderte etwas den niederdrückenden Charakter dieser so völlig als fremdartig empfundenen Mondwelt.

Belastend und niederdrückend kam das Wissen hinzu, daß jeder von ihnen nicht nur über den Mondboden, sondern auch durch einen unsichtbaren Regen von energiereichen Strahlungsquanten schritt, die sich jede Sekunde auf die Schutzanzüge stürzten und das Leben jedes einzelnen beim geringsten Versagen eines Teiles ihrer Abwehrfunktionen erbarmungslos zerstören würden.

Und jeder — ohne Ausnahme — fühlte zum erstenmal in aller Deutlichkeit, was es hieß, das Leben einzusetzen für die Erkenntnis von Geheim-



rafft und mitgeschleppt. Auf Anhiob stellte er Quarzporphyr und Obsidian fest, wollte aber alles im grellen Sonnenlicht untersuchen. Immer neue Brocken lud er auf die Draisine, bis Mundus, zu seinem eigenen Bedauern, den größten Teil der auf der Erde wohl schon zentnerschweren Last wieder fortwerfen mußte. Nur kleinere Gesteinsproben durfte der Gelehrte behalten, um an ihnen wissenschaftliche Untersuchungen anzustellen.

(Fortsetzung folgt)

Jährlich 70 000 Sklaven

Schluß

„Haben Sie selbst einmal Sklaven gejagt?“ erkundigte ich mich bei Abd el Krim.

„Gewiß, früher, das ist aber schon“ — er rechnet kurz nach — „na, etwa vierzig Jahre her. Damals war der Sklavenfang noch grausam. Heute ist er aber schon ganz menschlich geworden. Wenigstens hier in den Gebieten der Sahara. Wie es unten in Kenia zur Zeit ist, wird Mr. Douglas besser wissen. Praktisch jagen wir gar keine Sklaven mehr, sondern die sogenannten ‚Sklavenjäger‘ wenden sich ganz einfach an die Stammesfürsten, handeln mit ihnen, und dann verkaufen sie ihnen einige ihrer Stammeskinder.“

„Reizende Leute!“ entfähmt er mir.
 „Wer von den Schwarzen nicht will, den zwingt sein Häuptling mit Gewalt. Sie werden gar nicht gefragt. Da brauchen unsere Leute keinen Finger zu krümmen. Das Ganze ist ein reines Geschäft. Mit Geld können allerdings die Häuptlinge nichts anfangen. Aber allen möglichen anderen, für uns ziemlich billigen oder gar wertlosen Plunder, auch Waffen nehmen sie gerne.“
 „Und wie war das früher?“ will ich wissen.

„Ja, als ich noch selber auf Sklavenjagd ging, verließ ein Sklavenfang recht blutig. Wir überfielen einen Negerkral. Unsere Häscher umstellten so ein Dorf, warfen Brand in die Hütten und schossen erst mal einige Sklaven in die Luft, um die Kerle gehörig zu erschrecken. Dann drangen wir in die Dörfer ein. Damals aber wehrten sich die Schwarzen auch kräftig. Da war an einen friedlichen Handel mit einem Häuptling gar nicht zu denken. Also mußten wir ganz einfach Gewalt anwenden. Sie können sich heute noch von älteren Sklaven solche Sachen erzählen lassen, wenn Sie Gelegenheit haben, in Abessinien einen solchen Burschen zu fragen; doch fürchte ich, Sie werden gar keine Gelegenheit dazu bekommen. Die abessinischen Sklavenhalter lassen nämlich überhaupt keinen Weißen an ihre Schankallas heran. Und in Arabien...?“

„Aber Sie konnten doch nicht so ein ganzes Dorf mitschleppen.“

„Taten wir auch gar nicht. Nur gesunde, ausgewachsene Männer und Frauen, auch größere Kinder wurden mitgenommen. Die anderen überließen wir ihrem Schicksal. Oft wurden sie noch niedergemacht, um etwaigen Verfolgungen zu entgehen. Die Gefangenen wurden dann in Ketten gelegt und mußten mit der Sklavenkarawane den Hunderte von Kilometer langen Weg durch die Wüste ziehen. Wer da nicht mitkam, blieb einfach im Wüstensande liegen. Das waren eben miteinzurechnende Verluste.“

„Und heute...?“

„Heute können wir uns so einen Menschenverschleiß gar nicht mehr leisten. Dazu sind die Sklaven viel zu teuer und selten. Natürlich können wir ihnen auch heute noch keinen Komfort bieten. Sie müssen laufen. Anders geht es nun mal nicht. Mit Lastkraftfahrzeugen können wir es noch nicht wagen. Aber es wird keiner am Rande der Karawanenstraße liegengelassen, wenn er nicht wirklich völlig unbrauchbar ist. In solchem Fall wird er dann kurzerhand erschossen. Deshalb dauert so eine Sklavenkarawane auch sehr lange. Was wir an Personal an Sklavenjägern sparen, geben wir an Zeit zu. Wir können auch nur noch bei Dunkelheit wandern.“

„Was bringt nun so ein Sklave ein?“ will ich weiter wissen.

„Je nach Marktlage. In Abessinien weit weniger als drüben in Saudi-Arabien. Schließlich liegt ja auch noch der für uns nicht ganz ungefährliche Wasserweg über das Rote Meer dazwischen. Dann kommt eine längere Verpflegung der Sklaven durch uns dazu, ferner Verluste, die auf die

anderen umgelegt werden müssen. Alles das verdoppelt den Preis für einen nach Arabien bestimmten Sklaven mindestens. In Abessinien bringt ein Sklave bis zu 1000 Patronen...“

„Eine Patrone entspricht etwa 1,70 DM“, unterbricht Mr. Douglas erläuternd.

„Wir nehmen auch Ägyptische Pfunde. Meistens bezahlen die arabischen Sklavenhalter jedoch mit Schmuck, Gold, Edelsteinen, Perlen, auch mit anderer Ware. Vor einem halben Jahr waren Sklaven sehr teuer. Da machte uns die Polizei viel zu schaffen. Jetzt ist es etwas besser geworden.“

„Was geschieht denn, wenn die Polizei Sie erwischt? Sicher sind Sie im Laufe Ihrer langen Praxis in diesem ‚Geschäftszweig‘ doch auch schon mit der britischen Polizei in Konflikt gekommen?“

„So richtig eigentlich niemals. Einmal mit der italienischen Polizei drüben in Abessinien in der Zeit, da die Italiener dort ihr strenges Regiment führten. Im übrigen besteht die größte Gefahr für uns auf dem Nil und beim Übersetzen über das Rote Meer. Wenn uns da die Polizei auf den Fersen ist — ja dann...“

Abd el Krims Gesicht wird undurchdringlich — „... dann geschieht genau dasselbe wie vor hundert und zweihundert Jahren. Man wirft die Fracht kurzerhand ins Wasser, ehe sie bei einem gefunden wird. Den Rest besorgen auf dem Nil die Flußpferde und Krokodile, auf dem Roten Meer die Haie...“

Wir haben noch Gelegenheit, den Aufbruch der Sklavenkarawane mitzuerleben. Es ist in der Dunkelheit nicht möglich, sie zu zählen. Ich schätze, es sind mindestens 200 Sklaven. Sie eschnattern laut durcheinander, zwischendurch ertönen Schreie. Die schwarzen Sklavenwächter schaffen auf ihre Weise unter reichlichem Gebrauch ihrer Nilpferdeitschen Ordnung. Innerhalb einer guten halben Stunde ist das Lager abgebrochen. Nichts deutet hier auf einen Menschenmarkt. Abd el Krim verabschiedet sich von uns mit einer sehr deutlichen Warnung: „Sie haben nichts gesehen!“

Dann jagt er gen Osten in die Nacht seiner Karawane nach, während die „Sklavenjäger“ nach Westen in die weite Sahara reiten...

Man gewöhnt sich in der Fremde schnell an vieles Neue. Andere Länder — andere Sitten, oft recht grausame, die unsereinem nicht in den Kopf wollen.

Eintönig rattert der Motor und treibt unseren Wagen in Richtung der Oase. Es ist empfindlich kühl.

„Na, nun wissen Sie, wie es im Sklavenhandel zugeht“, unterbricht Mr. Douglas das lange Schweigen.

„Fürchterlich!“ Mehr bringe ich nicht heraus. Doch nach einer Weile erkundige ich mich noch einmal: „Haben Sie eine Ahnung, wie viele Sklaven da so verhandelt werden?“

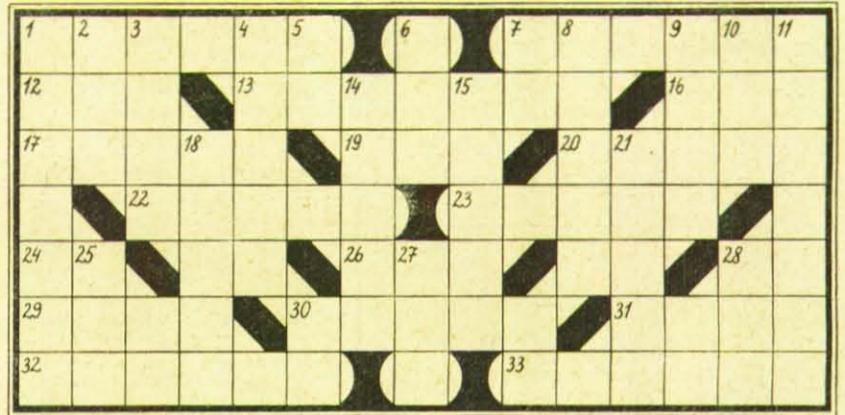
„Das ist schwer zu beantworten. Hier im Norden sind es vielleicht drei- bis viertausend monatlich.“

Ich rechne nach. „Und Sie sagten neulich, daß von Kenia aus etwa ein- bis zweitausend Sklaven nach Abessinien eingeführt würden. Das sind also rund gerechnet 60 000 bis 70 000 Menschen im Jahr. Das ist ja kaum weniger als vor hundert und zweihundert Jahren, als der Sklavenhandel teilweise noch ganz offiziell blühte...“

„Ganz recht, nur die Abnahmeländer liegen näher. Und — wie Sie sahen — die Sklavenhändler und Sklavenhändler haben die Farbe gewechselt. Einst waren es die Weißen — heute sind es eben die Eingeborenen selber, und dann natürlich die Islams.“

Ende.

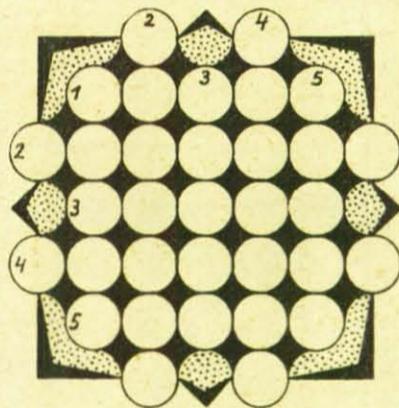
KREUZWORTRATSEL



Waagrecht: 1. Spanischer Eroberer (1485—1547), 7. Musikintervall, 12. Tierfutter, 13. südostasiatische Insel, 16. Landvorsprung ins Meer, 17. heimisches Raubtier, 19. Frauenname, 20. unartiges Kind, 22. Bodenform, 23. Schlinggewächs, 24. Autokennzeichen von Holland, 26. Getränk, 28. Vorwort, 29. Gebühr, 30. deutscher Fluß, 31. Festsaal, 32. versteckter Spott, 33. indische Hafenstadt.

Senkrecht: 1. Italienische Weinsorte, 2. Brennstoff, 3. Schwanz beim Hund und beim Raubwild, 4. westdeutsche Stadt, 5. Vorort, 6. Fluß in Polen, 8. Edelsteingewicht, 9. Hauterkrankung, 10. unbestimmt, 11. Stadt in Frankreich, 14. Wohnungszins, 15. alte Münze, 18. norwegischer Dichter (1828—1906), 21. Teil von Hinterindien, 25. Affenart, 27. Rohmetall, 28. Stadt in Norditalien.

MAGISCHE KREISE

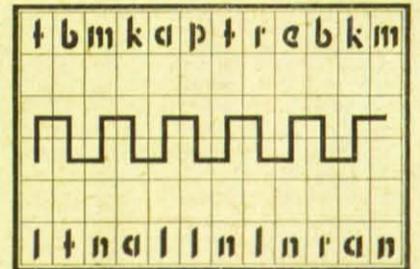


a, a, e, e, f, i, i, i, i, i, i, k, k, l, m, n, n, n, n, n, n, o, o, p, p, p, r, r, t, t, t, t, t.

Diese Buchstaben sind derart in die Kreise der Figur einzusetzen, daß waagrecht und senkrecht Wörter folgender Bedeutung entstehen:

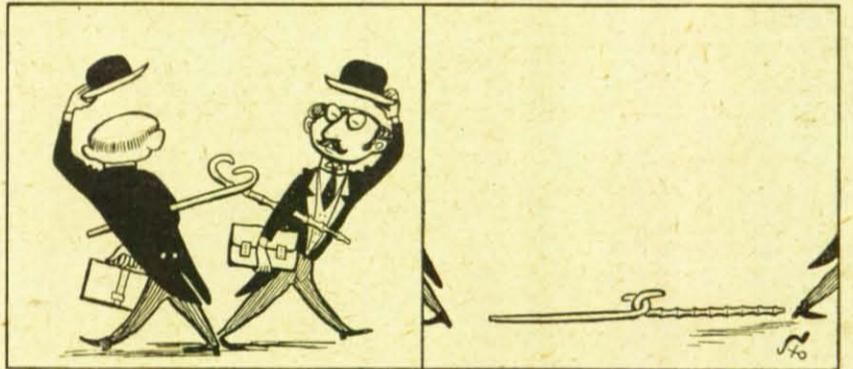
1. Druckerei-Schriftgrad, 2. Schwimmvogel der warmen Zonen, 3. Südseeinsel, 4. Tabakgift, 5. Gebührenverzeichnis.

BANDRATSEL



Die senkrechten Reihen sind so zu Wörtern zu ergänzen, daß die beiden mittleren Reihen, im Laufe des Zickzackbandes gelesen, eine für unsere Sicherheit im Atomzeitalter notwendige Einrichtung nennen.

Die senkrechten Reihen, von links nach rechts, nennen: 1. Aufregung, Durcheinander, 2. Räuber, 3. Kinderkrankheit, 4. Stadt an der Oka, 5. kunstreich, listig, englisch, 6. berühmter französischer Physiker und Philosoph († 1662), 7. Kastenmöbel mit Klappdeckel (Mehrzahl), 8. kleines Zahnrad, 9. Schüler, Zöglinge, 10. Rohling, Ungebildeter, 11. Staat im britischen Commonwealth, 12. neuzeitlich, zeitgemäß.



Ohne Worte

Zuständig

Eine alte Dame kam ins Ministerium. „Ich möchte gern den Landwirtschaftsminister sprechen“, verlangte sie.

Der Beamte lächelte freundlich. „Leider ist das augenblicklich nicht möglich“, sagte er. „Der Herr Minister ist nicht hier. Aber sein Vertreter...“

„Nein“, unterbrach ihn die Dame, „er muß es selbst sein.“

„Ist es denn so wichtig?“ wollte der Beamte wissen.

Die Dame nickte traurig. „Ja, meine Geranie will gar nicht wachsen.“

Rätsellösungen aus Nr. 4

Kreuzworträtsel: Waagrecht: 1. Nerv, 3. Dur, 5. Rabe, 9. Arno, 11. Elan, 14. Alat, 16. Omaha, 18. Kilt, 20. Aise, 21. Taube, 24. Esau, 25. Iller, 27. Arara, 29. Ebe, 30. Ina, 31. Ems, 32. Age, 33. Unna, 34. Lar, 35. Kekes — Senkrecht: 1. Null, 2. Ratel, 3. Dom, 4. Reh, 6. Anker, 7. Ella, 8. Saale, 10. Noten, 12. Laerm, 13. Stute, 15. Asien, 17. Au, 19. Isaak, 22. Aral, 23. Baer, 26. Lia, 28. Ask. — Der kluge Mann baut vor.

Die Eieruhr: 1. Makrone, 2. Marone, 3. Roman, 4. Omar, 5. Arm, 6. Ar, 7. a, 8. Ai, 9. Isa, 10. Isar, 11. Riesa, 12. Israel, 13. Spirale.

Füllrätsel: 1. Eckersberg, 2. Leckermaul, 3. Steckbrief, 4. Scheckbuch, 5. Ansteckung, 6. Dachdecker, 7. Rasendecke, 8. Leberfleck.

ZB Illustrierte Zeit-Berichte + Zeit-Bilder für Menschen im Atomzeitalter Ersch 14tägl. im Verlag Münchner Buchgewerbehaus GmbH, München 13, Schellingstraße 39-41, Ruf 213 61. Chefredakteur: Fried. Walter Dinger. Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Dr. Dora Bier. Redaktion: Köln, Hansahaus am Friesenplatz, Telefon 5 71 94. Vertriebsleitung: Eckhard Gudowius. Anzeigenverwaltung: Verlag und Anzeigenverwaltung Carl Gabler, München 1, Theaterstraße 8. Telefon-Sammelnummer 2 86 86; Telegramm-Adresse: Gablerpress, Fernschreiber: 052/3662. Verantwortlich: Erhard Krämer. Z. Z. ist Anzeigenpreisliste Nr. 2 gültig. Druck: Münchner Buchgewerbehaus GmbH, München 13, Schellingstraße 39-41. Alleinauslieferung für das Saargebiet: Josef Leismann, Saarbrücken III, Johannisstr. 4. Preis für 45.— einschließlich Zustellgebühr. In Österreich für die Herausgabe verantwortlich: Dr. Gerhard Bartsch, Salzburg, Bergstraße 8. Telefon 6 83 26. Preis S 2.80 in Österreich. Manuskripte und Bilder nur an Redaktion, bei Einblendungen Rückporto beifügen. Bezugsbedingungen: Die ZB-Illustrierte erscheint 14täglich Einzelpreis 40 Pf. Jahresabonnement 10 40 DM plus ortsüblicher Postzustellgebühr. Bestellungen nehmen der Verlag und alle Postämter entgegen.

die kleine



Joghurt – hoch aktuell

Als wirksames Vorbeugungsmittel gegen die schädlichen Auswirkungen der radioaktiven Strahlen empfiehlt der japanische Arzt Prof. Dr. Sukehiro Higutschi Joghurt-Milch. Er berichtete auf einem Arztekongress in Tokio von Hunderten erfolgreicher Experimente, die er an Menschen und Versuchstieren durchgeführt hat.

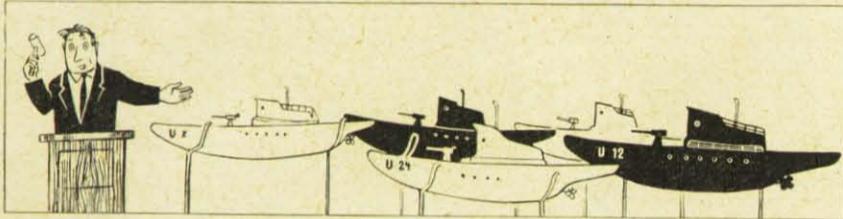


Auto-Suggestion

Das Auto ist schuld daran, wenn viele amerikanische Studenten die Hochschule vorzeitig verlassen. Das hat man in den Universitäten des Mittelwestens ermittelt. Die Hälfte derjenigen Studenten, die vor dem Abschluß-Examen das Studium aufgeben, tut das, weil sie entweder nur die Studiengebühren oder nur die Raten für ihren Wagen aufbringen können. Überwiegend geben sie das Studium zugunsten der Motorisierung auf.

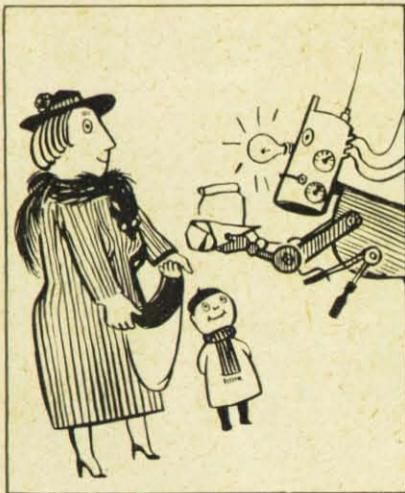
Preiswert

Atom-U-Boote werden billiger. Heute kostet jedes neue amerikanische Atom-Unterseeboot ungefähr 40% weniger als die „Nautilus“, das erste Fahrzeug dieser Art.



Roboter als „Ladenhüter“

In New York ist ein Gemischtwarengeschäft eröffnet worden, in dem ein Roboter bedient. Die Kunden brauchen nur ihre Wünsche zu äußern und zu zahlen. Alles andere besorgt der elektronengesteuerte Verkäufer. Er nimmt die Waren vom Regal, verpackt sie, legt sie der Hausfrau in die Einkaufstasche. Beim Betreten des Ladens erhält man eine Lochkarte, auf der die einzelnen Posten zwecks Verrechnung an der Kasse registriert werden.



Manager mit Düsenantrieb

Für besonders eilige Manager empfehlen zwei amerikanische Flugzeugfabriken eine kleine Düsenmaschine für Zivilluftverkehr. Damit kann man Geschäftsreisen im 800-Kilometer-Tempo bewältigen.

Mit Musik

Der erste russische Atom-Eisbrecher, der auf Leningrader Werften seiner Fertigstellung entgegengeht, wird mit allem Komfort ausgestattet sein. Er enthält u. a. einen Kinosaal und einen Musiksalon, um die Mannschaft bei guter Stimmung zu erhalten.

Der Atomantrieb funktioniert, indem durch eine Kettenreaktion eine gewaltige Hitze erzeugt wird, die sich auf mit dem Reaktor in Berührung kommendes Wasser überträgt. Dieses wiederum erhitzt eine von den Kernspaltungsprozessen isolierte Wassermasse, die sich in Dampf verwandelt und Turbogeneratoren in Gang setzt. Diese bewegen dann mächtige mit Ruderwellen verbundene Motoren.

Verlorenes Paradies

New Yorks Feinschmecker kommen um ihre Haupteinkaufsstätte, den Washington-Market, auf dem es seit seiner Eröffnung im Jahre 1812 die seltensten Delikatessen gab wie Wachteile oder Büffelsteaks. Jetzt soll an dieser Stelle ein Bürohaus errichtet werden.

Eigenbedarf

Der Sultan von Marokko überreichte dem Geschäftsführer eines luxuriösen Mailänder Schuhladens eine lange Liste mit Schuhnummern und kaufte hundert Paar Damenschuhe danach ein, um die Damen seines Harems damit zu versorgen.

Sparen durch Radioisotope

Die USA-Industrie sparte im Jahre 1956 nach einer vorläufigen Schätzung der Amerikanischen Atomenergiekommission rund 200 Millionen Dollar (fast eine Milliarde DM) durch Verwendung von radioaktiven Isotopen in der Materialprüfungs- und Meßtechnik.

Das „Tote Meer“ lebt auf

Chemiker der indischen Firma „Tata Chemicals Ltd.“ entdeckten in den Bitterlaugen, die als Rückstand bei der Salzgewinnung aus dem Meerwasser anfallen, eine erhebliche Konzentration an Schwerem Wasser. Man nimmt an, daß eine solche Anreicherung auch in den Endlaugen der deutschen Kaliwerke und im Toten Meer vorhanden ist. Da der Hauptkostenanteil bei der Gewinnung Schweren Wassers auf die Anfangskonzentrierung entfällt, liegt hier eine Entdeckung vor, die eventuell große wirtschaftliche Bedeutung gewinnen kann.

Pseudonym für Uran

In den sowjetischen Geheimberichten aus der Atombombenentwicklung während der Jahre 1948 bis 1953 wurde für metallisches Uran die Tarnbezeichnung Mars verwendet. Mit Mars 0 bezeichnete man Uranoxyd, mit Mars 6 Uranfluorid, das Ausgangsmaterial für die Herstellung des spaltbaren Uranisotops U 235.

„Richtigstellung“

In England ist ein Spiegel patentiert worden, der kein seitenverkehrtes, sondern ein richtiges Bild liefert. Das Spiegelglas ist in zwei Flügeln angeordnet, die in bestimmtem Winkel zueinander stehen. Man kann mit diesem Spiegel ein davorgehaltenes Schriftstück unmittelbar lesen. Londoner Modehäuser sollen sich für diesen „Spiegel ohne Spiegelbild“ lebhaft interessieren.

die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



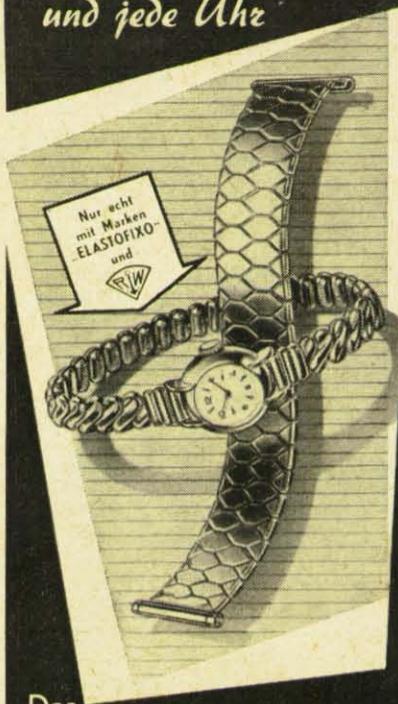
die kleine



die kleine



Für jeden Arm und jede Uhr



Das

Elastofix

UHRARM BAND
dehnbar · verschlußlos
bewährt und unerreich



Erhältlich in „Goldanker“-Walzgold-Doublee, Edelstahl und in 14 Kt. Gold in allen guten Fachgeschäften.

Jetzt noch Teilzahlung



z. T. bis zu 30 monatlichen Raten bei
EUROPAS GRÖSSTEM
SCHREIBMASCHINENHAUS

Der neue große Gratis-Bildkatalog bietet die besten und billigsten Marken, sowie das Allerneueste.

Sie werden staunen. Ein Postkärtchen lohnt sich.

Schon ab DM 10,- monatlich frei Haus mit Umlaufdreh.

Schülz & Co. in Düsseldorf

SCHADOWSTRASSE 57 / ABT: 135

Rettung

FÜR HAUTKRANKE

durch Klossin-Heilmittel.

Anerk. und erfolgreiche Vollkuren bei Schuppenflechte DM 17,50, Ekzemen auch schlimmster Art DM 13,—, offenen Beinwunden, auch sehr veralteten, DM 16,—, Verhornung der Innenhand, Pickel u. Mitesser u. andere Hautleiden. Auch Probedose zu DM 4,50. Verlangen Sie bitte Prospekte. Bei Bestellung Zweckangabe.

Klossin-Heilmittel Abt. 23, Fürth/Bayern

BRIEFMARKEN

Verlangen Sie meine ausführliche, umfangreiche Preisliste unverbindlich.

Heute biete ich an:

| | | |
|-------------------------------------|---------|----------|
| Span. Tanger, Tiere | 6 Werte | DM 1,20 |
| Span. Kolonien, Blumen | 12 | DM 1,10 |
| Nicaragua, Sport | 5 | DM —,70 |
| Jugoslawien, Fische | 3 | DM —,60 |
| Ungarn, Waldtiere | 10 | DM 3,50 |
| Ungarn, Käfer | 10 | DM 4,— |
| Div. Motivpack. à 25 versch. Marken | | DM 1,40 |
| Michel, Kat. Deutschland 1957 | | DM 4,50 |
| Briefmarkenalbum AUS ALLER WELT | | |
| 140 Seiten mit 4000 Markenfeldern | | DM 10,50 |

Briefmarkenversand CHR. LÖWEN
(21b) Hagen i. W. 101 — Postfach 1030

Eine Bitte

AN UNSERE LESER:

Schenken Sie den Inserenten dieser Zeitschrift Ihr Vertrauen und beziehen Sie sich bei Ihren Anfragen und Einkäufen auf die



ILLUSTRIERTE

Das Blaue Blatt

Das Blaue Blatt

Das Blaue Blatt

Das Blaue Blatt

Das Blaue Blatt

Und heute noch – wenn Sie

guten Lesestoff suchen –

kauft man die beliebte

Familien-Illustrierte

für 60 Pfennig überall erhältlich

MODEBLICK IN DEN FRÜHLING

Peter brütet über seinem Kreuzworträtsel. Plötzlich fährt er auf: „Du, Ilse, ein Luxusgenußmittel, sechs Buchstaben, mit ‚K‘ anfangend?“ Ilse, die in einem Modeheft blättert, wie aus der Pistole geschossen: „Kostüm.“ Peter ist verblüfft: „Bist du verrückt geworden? Kostüm ist doch kein Genußmittel. Im übrigen ist das Wort ‚Kaviar!‘“ Ilse reißt sich endlich von dem Modeheft los. „Verzeih, Peter, aber ich sehe hier gerade so schicke Frühjahrskostüme, es ist ein Genuß, sie anzusehen, und es wäre sicher ein noch größerer Genuß, sie anzuziehen!“ „Aber kein Genuß, sie zu bezahlen“, murmelt Peter lieblos. „Ist alles gar nicht so teuer“, beruhigt ihn Ilse, und ehe Peter es sich versteht, wird er in die Geheimnisse der kommenden Frühjahrsmode eingeweiht.

Kostüm muß sein, erfährt der Ahnungslose da. Ist ja so praktisch und so billig. Und eigentlich vereint so ein Kostüm fast ein halbes Dutzend Kleidungsstücke in sich. Mal Pullover, mal Bluse dazu, mal mit, mal ohne Jacke getragen, und Bolero paßt auch dazu. Und die sommerlich-leichten Wollstoffe mit ihren hellen Farbtönen nehmen ihm alles Schwere. Peter beginnt zu begreifen, daß ein Kostüm unumgänglich ist, zumal er ermahnt wird, auch an den Urlaub zu denken. Auf Reisen ist ein Kostüm das ideale Kleidungsstück. Weil es zu allen Gelegenheiten und Tageszeiten paßt — man muß ihm nur die richtige Bluse hinzugesellen — man braucht im Koffer nicht eine Menge Röcke und Jacken mitzuschleppen. Bei der Familie Schmitz, vorläufig bestehend aus Ilse und Peter, hat das Kostüm mal wieder das Rennen gemacht.

Peter ist ja so fürs Praktische. Gut, soll er seinen (d. h. ihren) Willen haben. „Peter, ich weiß, wie ich's anfangende, daß ich nicht immer meinen Regenschirm stehenlasse.“ Peter ist gespannt, dieses Wunder bedarf einer Erklärung, und die folgt sogleich.

„Also, weißt du, es gibt Regenmäntel, so was ahnst du nicht. Wenn es nicht regnet, sehen sie gar nicht nach Regenmantel aus, und wenn es regnet, halten sie trocken.“ Peter genießt nun noch einen Eilkurs über Popelinmäntel, die so dekorativ sind, daß man eigentlich einen weniger prosaischen Namen für die anmutigen Gebilde erfinden müßte.

Ferne Landschaften ganz in der Nähe trägt diese junge Dame. In dem anmutigen Modell Rose ist auf einen weißen Baumwollrock in Schwarz-Grau-Tönung eine sommerliche Landschaft gedruckt. In der immer die Sonne lacht. Und Baumwolle ist zudem ein idealer Sommerstoff. ▶



Auf Regen geübt sein muß man auch im Frühling. Der honigfarbene Popelinemantel (Bessie Becker) hält auf kleidsame Art trocken.



Jetzt kann's losgehen mit dem Regen. B. Becker nimmt mit diesem hellgrauen, weiß abgeaspelten Popelinemantel die Regenfurcht.

TIPS FÜR MUTTI: ALLERLEI PRAKTISCHE KLEINIGKEITEN



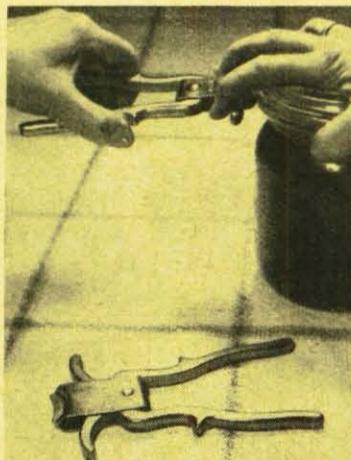
Dornig, aber praktisch. Die neuen Salzstreuer (Steinberg & Vorsanger A. G., Wiesbaden) haben im Dangel für die Streulöcher.



Der Deckel kocht mit. In dem als Flach-Flötenkessel gedachten Deckel wird Wasser erwärmt (Westfälische Aluminiumindustrie, Lüdenscheid).



Hängt sie auf, die Schuhe! Der Klemmhalter ermöglicht eine luftige, raumsparende Aufbewahrung der Schuhe. (Erich Lepkowski, Gifhorn).

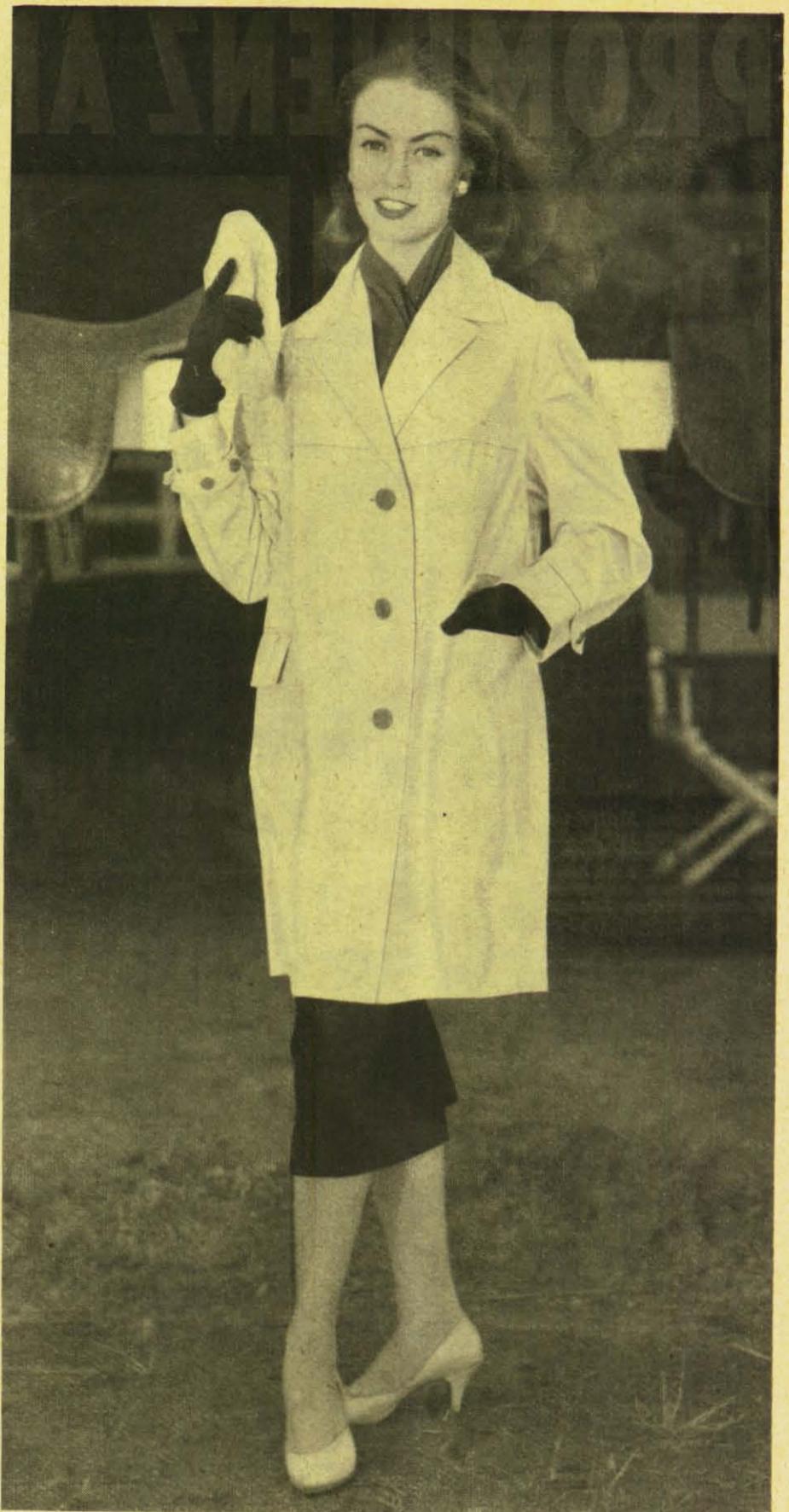


Praktischer Zuwachs für die Küche. Rillengläsern geht man mit dieser Zange zu Leibe. Man preßt die Schneide fest zwischen Glas und Deckel, drückt die Griffen zusammen (Peter Franken, Düsseldorf) — Der Pfeifenkessel wird elektrisch betrieben (Franz Gaida, Berlin SO).





Diskrete Wohlangezogenheit verleiht diese Zusammenstellung eines grün-beige-rot karierten Wollrockes mit einer sandfarbenen Wollbluse. Luftig und duftig wirkt die Kombination. Trotzdem wärmt sie an kühlen Tagen. Nun kann es ruhig Frühling werden.



Dreiviertellang macht schlank. Die Damen haben es den Herren abgesehen, die seit einiger Zeit die sportlich-elegante Mantellinie bevorzugen. Dieses Valmeline-Modell trägt alle Kennzeichen der sportlichen Note, sehr effektiv unterstrichen durch markante Steppnähte.

innen Kostüm bleibt Kostüm! Es ist so wandlungsfähig. Im Frühling und Sommer tritt es in lichter Farbe auf. Dieses hier (Rainer Wolf) ist weiß-beige kariert — hell und praktisch zugleich. So etwas trägt man gern.



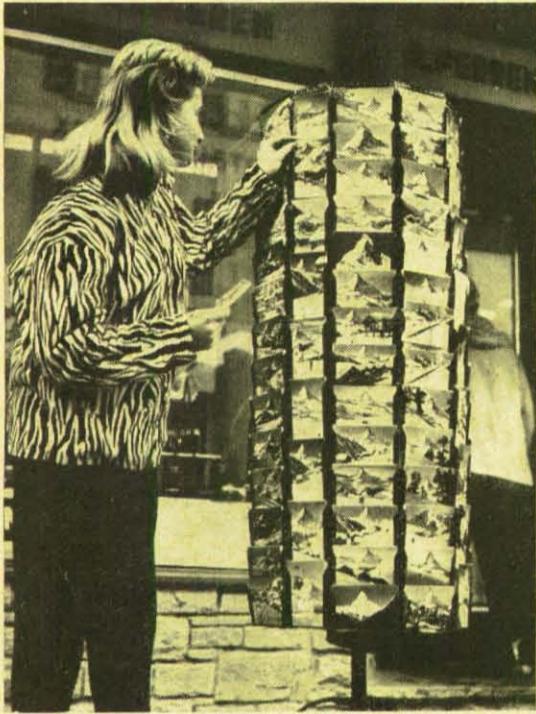
außen Eine kleine Spitze macht dieses schwarz-rote Baumwollkleid so jugendlich. Das weiße Spitzchen verträgt sich gut mit der Baumwolle. Sie können sich da auf Bessie Becker restlos verlassen.



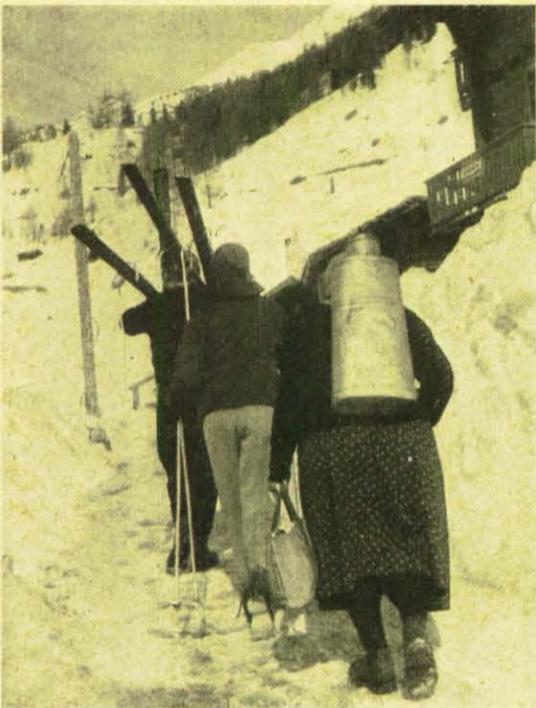
mitte Mit Kennerblick mustert der Schwan das rote Kleid mit den weißen Streifen (ein Rainer-Wolf-Modell). Noch ist die Landschaft etwas tot, da ist dem Auge jeder lebhaftige Farbleck hochwillkommen.



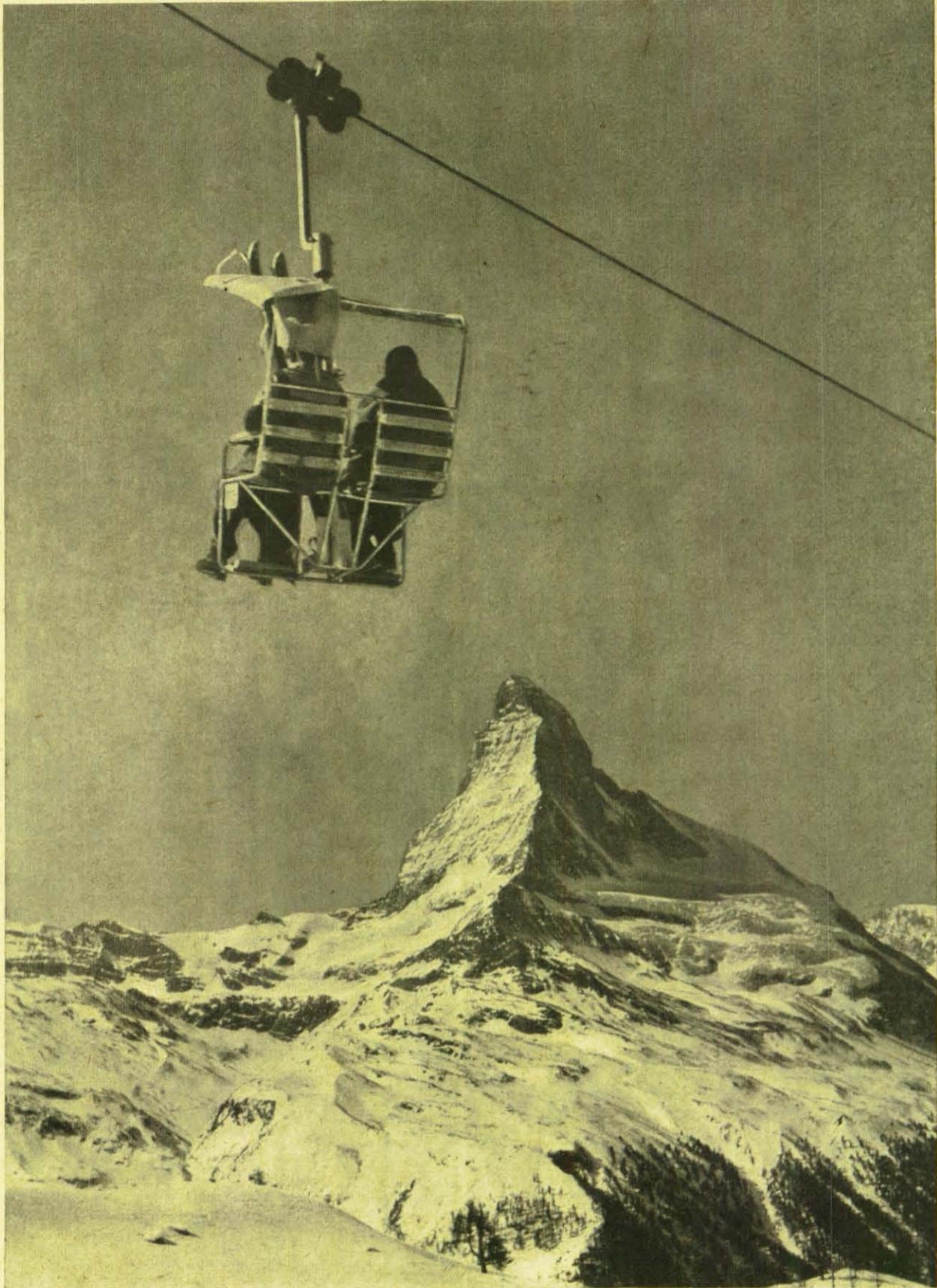
PROMINENZ AM MATTERHORN



Ein einziges Motiv beherrscht die Ansichtskarten an den Kiosken und in den Fotogeschäften, ob es sich um billige Drucke oder „echte Fotografien“ handelt: das Matterhorn. Auch dieses Après-Skihaserl sucht sich ein Bild dieses markanten Berges aus, um es ihren daheimgebliebenen Kolleginnen ins Büro zu schicken.



Die Bergbauern von Zermatt lassen trotz der vielen prominenten Gäste und der damit verbundenen Modernisierung nicht von ihren alten Gewohnheiten ab. So trägt diese Bauersfrau Tag für Tag in einer großen Kanne auf dem Rücken hinunter die Milch in den Ort.



Mit dem Sessellift geht es in herrlicher Fahrt hinauf zu den sonnigen Skihängen von Zermatt. Dabei kann man wieder einmal feststellen, daß das Matterhorn wirklich der „schönste Berg der Welt“ ist.

Große und kleine Gäste lassen sich auf der Skiliftstation Blauherd das Mittagessen gut schmecken. Die Schweizer Küche findet allgemein großen Anklang, und bei dem herrlichen Sonnenschein mundet es erst recht. Dann lockt wieder der Schnee.

Herrliche Abfahrten und wundervolle Skihänge für Anfänger und auch für perfekte Läufer gibt es in der Umgebung von Zermatt in reichem Maße. Im Hintergrund ragt das 4160 m hohe Breithorn in den wolkenlosen, strahlenden Winterhimmel.





Prominente Gäste sind in dem Wintersportparadies am Matterhorn keine Seltenheit. Hier gibt die österreichische Skirennläuferin Puzzi Frandl (Mitte), Gewinnerin einer Silbermedaille in Cortina, zwei Anfängerinnen einige gute Tips.



In einem sonnigen Talwinkel liegt das Bergdorf Zermatt, überragt von dem „Löwen von Zermatt“, dem Matterhorn. Während der Anfahrt mit der Visp-Zermatt-Bahn kann man bei klarem Wetter den Bergriesen schon von weitem sehen. Aber schöner ist es, bei dunstigem Wetter oder abends anzukommen, und dann am nächsten Tage bei strahlendem Sonnenschein den Berg zum ersten Male zu sehen. Der Anblick wird zu einem unvergeßlichen Erlebnis.



Auf den Sonnenterrassen ist es mittags oft so warm, daß man ein ausgedehntes Sonnenbad nehmen kann. Man hat Urlaub und macht es sich so bequem wie möglich (oben). — Die Aussichtspunkte und Abfahrtspisten sind Sammelpunkte der Wintersportler, die aus aller Welt zusammenströmten (unteres Bild).



Begeisterte Zuschauer kommen aus aller Welt zu der großen, internationalen Skikonkurrenz, dem Gornergrat-Derby, das in jedem Jahr — meist Mitte März — durchgeführt wird. Mit lauten Rufen feuern sie die Meister an.



ZB - Film



Heidemarie Hatheyers Tochter

Ist die vierzehnjährige Regine Feldhütter nicht nur in Ihrem ersten Film „Glücksritter“, sondern auch im wirklichen Leben. In dem zeitkritischen Streifen beweist sie, daß sie etwas von dem großen Talent der Mutter geerbt hat. Sie spielt ein elf-jähriges Mädchen, das allein mit seiner Mutter aufwächst in der Zeit der Nachkriegswirren, die auch auf die Menschen nicht ohne Einfluß geblieben ist. Fassungslos beobachtet das Kind, wie die Leute ihrer Umgebung sich lieben und doch wieder auseinandergehen, wie sie sich hassen und bekämpfen, wie sie wankelmütig sind und ihren Idealen untreu werden.

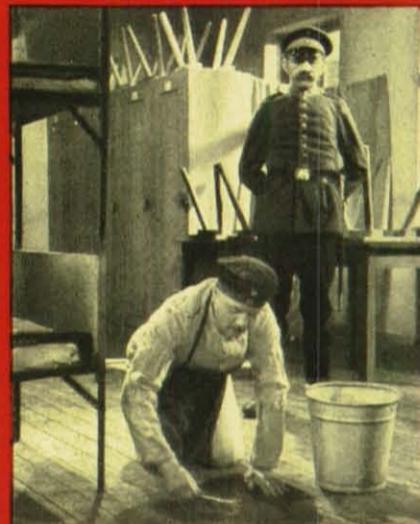
Dieses Verhalten ist für das kindliche Gemüt unfassbar. In seiner Verzweiflung flieht das Mädchen aus der mütterlichen Wohnung und irrt durch die Stadt, immer auf der Hut vor den Erwachsenen, die sie als ihre Feinde betrachtet. Als sie jedoch auf dem Flugplatz aufgegriffen wird und die Mutter sie in die Arme schließt, findet sie doch zu ihr zurück. — Die Besetzungsliste weist außer Mutter und Tochter Hatheyer noch andere prominente Namen auf: Barbara Rütting, Eva Kotthaus, Paul Hubschmied, Hans Nielsen, Paul Klinger, Robert Meyn und Hermann Pfeiffer.

Foto: Europa/Real/Michaelis

Der Untertan



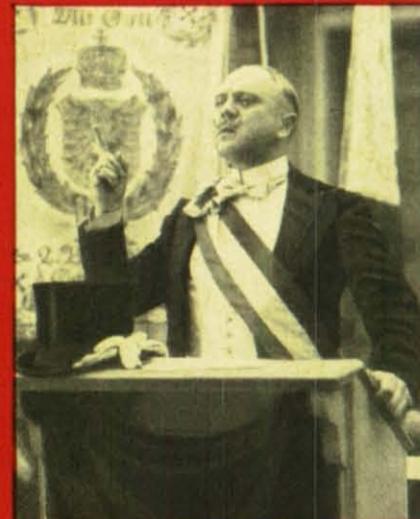
EIN KLEINER HERRSCHER und ein großer Untertan ist der Mann, dessen tragikomische Geschichte dieser Film erzählt.



WERNER PETERS spielt meisterhaft diesen Menschen, der nach unten jedoch Fußtritt dienert.



EIN TRIUMPH ist für den klassischen Untertan die glanzvolle Heirat mit der millionenschweren Gattin.



DER HÖHEPUNKT seines Lebens ist die Einweihung des Kaiserdenkmals, zu der er die Festrede halten darf. Europa-Film