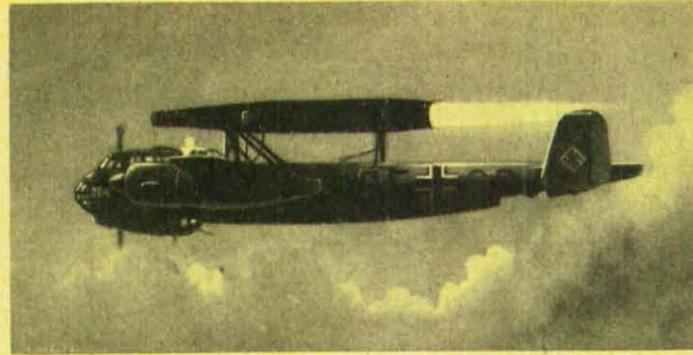
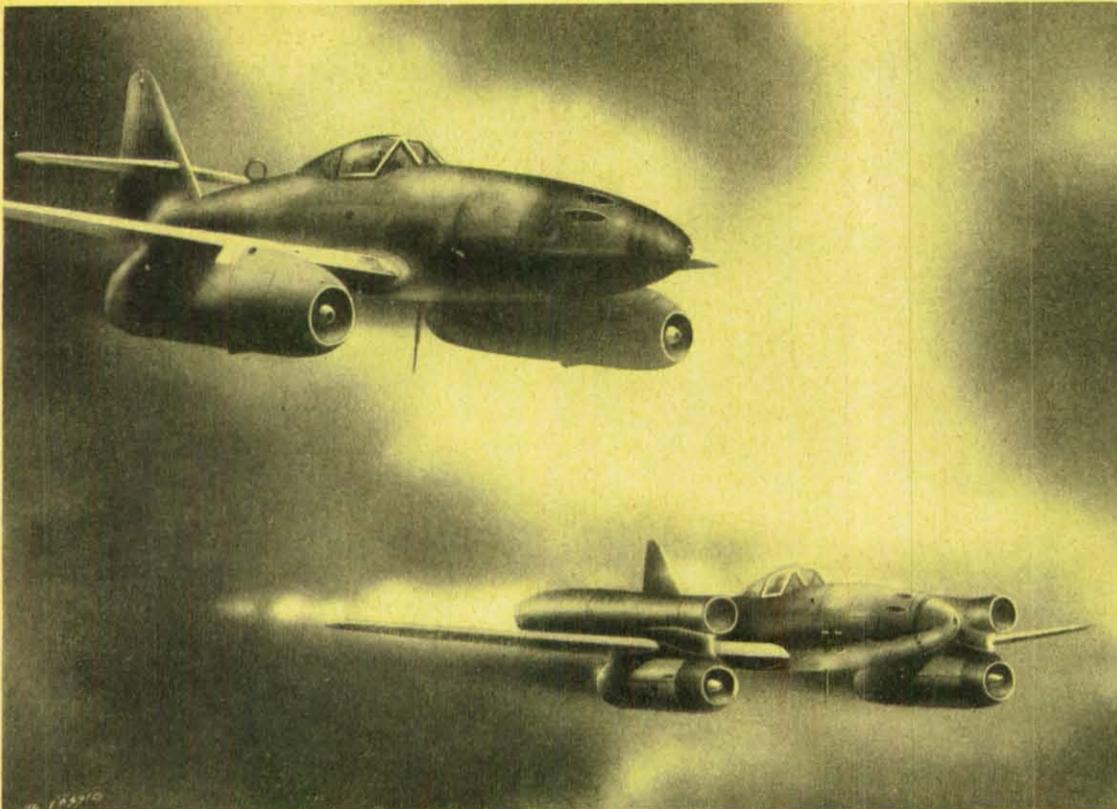


Postverlagsort München Ausgabe
ZB
ILLUSTRIERTE
Für Menschen im Atomzeitalter



Staustrahl – der Orkan im Flugzeugrumpf



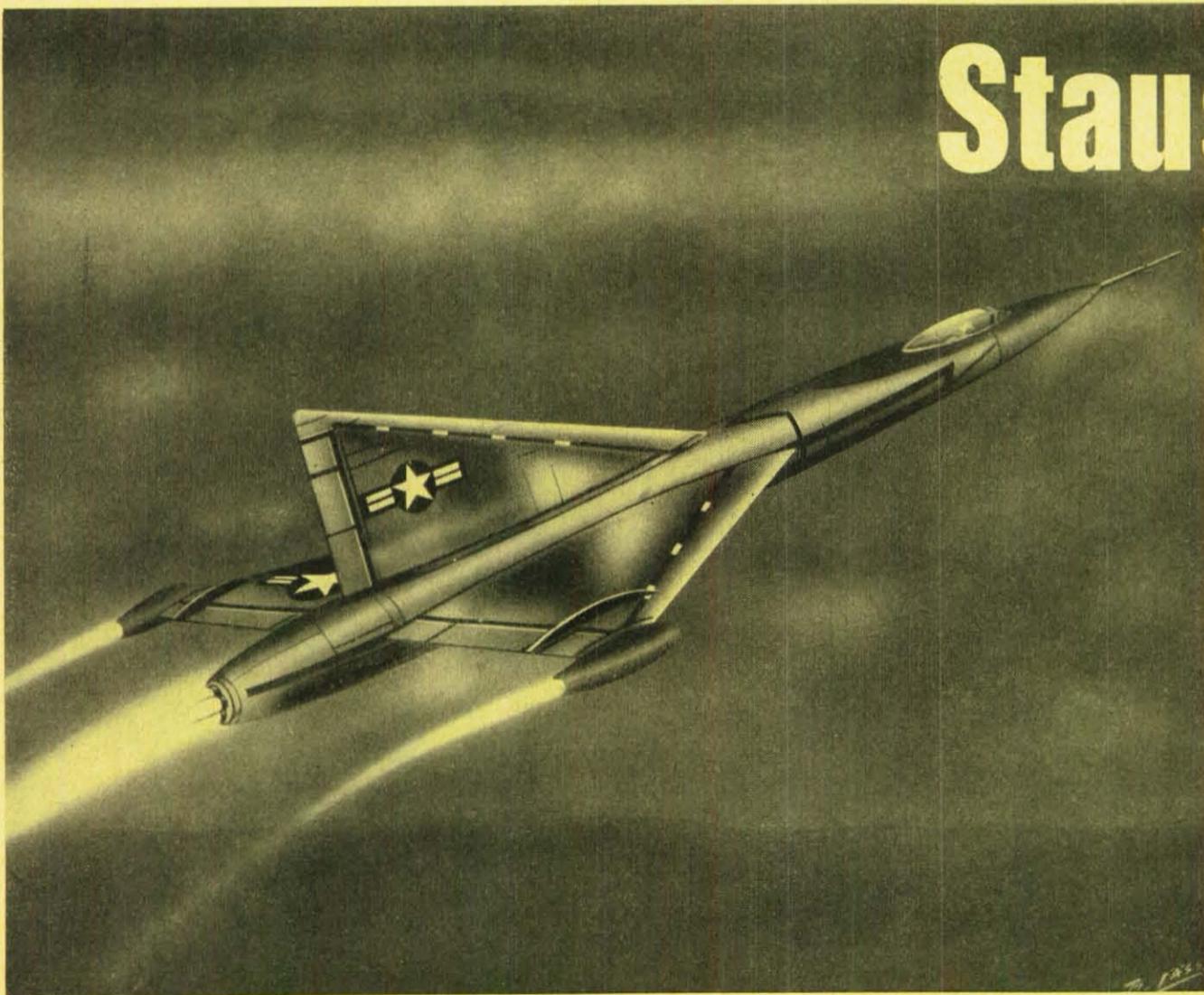
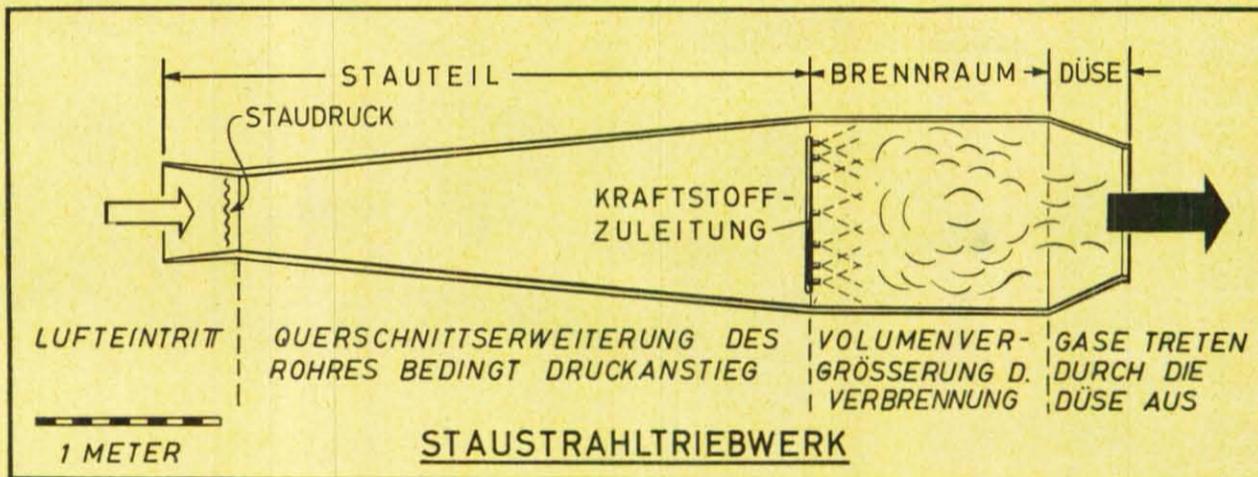
Dornier Do 217 E-2 mit einer Versuchsanordnung zur Erprobung des Staustrahltriebs. Beim Staustrahltrieb wird während des Fluges die vorne eintretende Luft stark verzögert und so auf höheren Druck gebracht. In der anschließenden Brennkammer wird die verdichtete Luft mit Treibstoff vermischt und verbrannt. Die erhitzten Gase strömen nach hinten aus und erzeugen damit den Schub, der dem Flugzeug den Vortrieb gibt.

Staustrahlflugzeug Ta-283. Dieses Flugzeug wurde von den Focke-Wulf-Werken entwickelt und sollte hohe Unterschallgeschwindigkeiten erreichen. Ungewöhnlich war die Triebwerksanordnung an den Enden des Höhenleitwerks. Die Höchstgeschwindigkeit dieses Modells war mit 1100 km/h errechnet. Aerodynamisch besser durchgebildet war die in unserem Bild oben gezeigte Maschine, die Überschallgeschwindigkeit erreichen sollte. Diese beiden von Professor Tank entworfenen Muster standen lediglich auf dem Reißbrett und wurden nie gebaut.

Messerschmitt Me 262 mit zusätzlichen Lorin-Triebwerken. Die Me 262 war das erste Turbinenflugzeug der Welt und sollte mit verschiedenen Triebwerks-Kombinationen erprobt werden. Das untere Flugzeug ist eine Konstruktion von Dr. Sänger, mit Staustrahltriebwerken.

Schematische Zeichnung eines Staustrahltriebwerks. Der Nachteil eines solchen Triebwerks liegt darin, daß die einströmende Luft schon eine bestimmte Geschwindigkeit haben muß, soll das Triebwerk einwandfrei arbeiten. Deswegen sind als Starthilfe und zur Beschleunigung Raketen oder Strahltriebwerke vorgesehen.

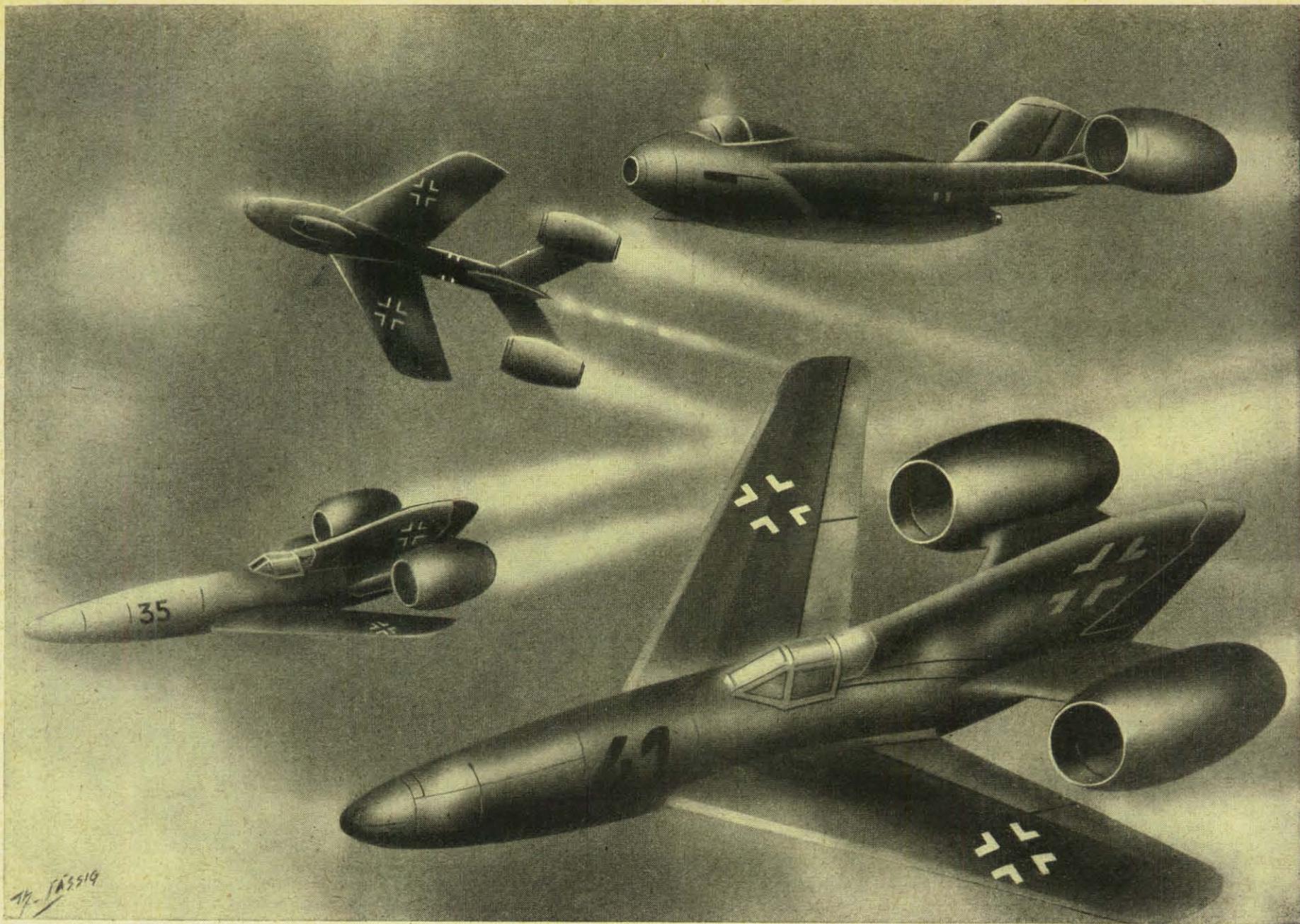
Als **Endstufe eines Raumschiffes** könnte dieses amerikanische Projekt gelten. Das Flugzeug ist mit einer Rakete im Rumpheck und zwei Staustrahltriebwerken an den Flügelenden ausgerüstet. Dadurch soll ein wirtschaftlicher Treibstoffverbrauch ermöglicht werden.



Staustrahl —

**Immer höher,
schneller
und weiter**

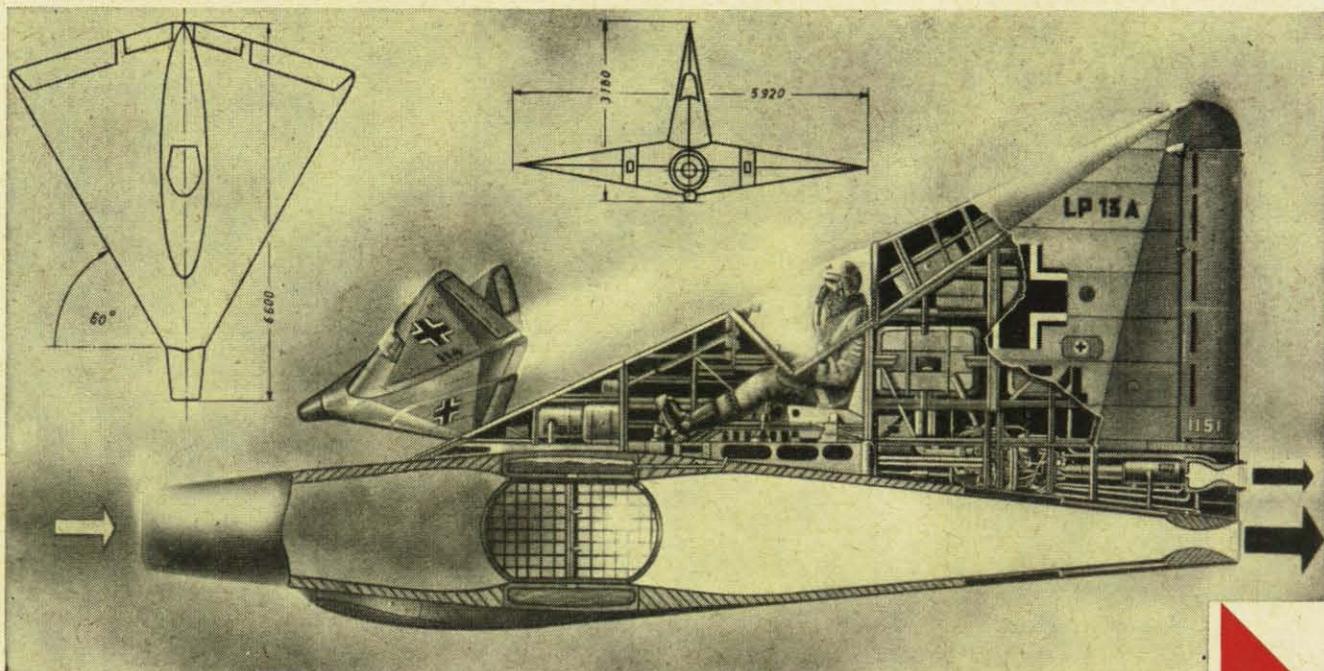
— das sind die Ziele, welche die moderne Flugtechnik zu verwirklichen sucht. Dazu werden die besten Forscher und Konstrukteure benötigt. Material und Antriebsmittel müssen ständig weiter verbessert werden. Früher wurden die Möglichkeiten der Flugkörper nicht ausgeschöpft, weil die Triebwerke der Entwicklung nachhinkten. — Mit den heutigen modernen Staustrahltriebwerken können Höhen von rund 25 000 Metern und mehr als das Dreifache der Schallgeschwindigkeit erreicht werden.



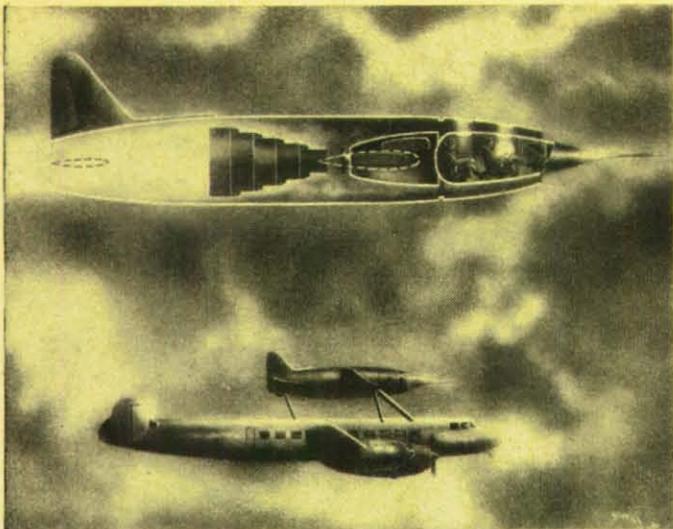
der Orkan im Flugzeugrumpf

In den kommenden Jahren wird sich eine neue Art von Flugmotoren immer stärker durchsetzen: die Staustrahltriebwerke. Die Tendenz nach immer höheren Geschwindigkeiten, einfacherer Bauweise und geringerem Baugewicht von Triebwerk und Rumpf bei höherer Festigkeit führte zu einem Antriebsmittel, das eigentlich kein Motor im üblichen Sinne mehr ist.

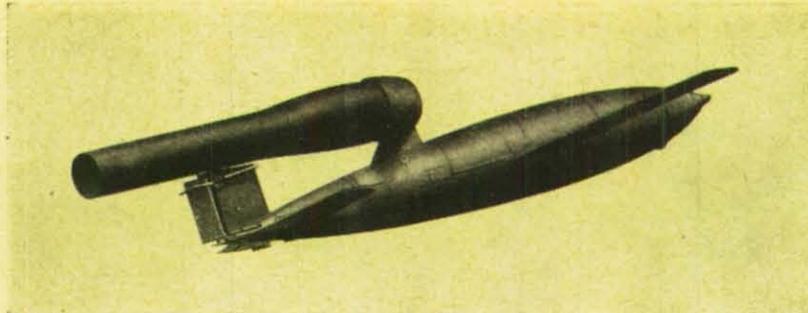
Es besitzt keinerlei rotierende Teile und besteht im Prinzip nur aus einem besonders geformten Rohr. Dadurch wird eine besondere Bauart des Flugzeuges bedingt, bei der man lebhaft an ein „Fliegendes Ofenrohr“ erinnert wird. „Luftstaustrahltriebwerk“ nennen die Techniker diesen neuartigen Antrieb. (Nach ihrem Erfinder, dem Franzosen Lorin, auch Lorin-Düse oder Lorin-Triebwerk genannt.) Die englische Bezeichnung lautet „ramjet“ oder



Wie ein fliegendes Dreieck mutet uns diese Konstruktion des deutschen Flugzeugkonstruktors Dr. Alexander Lippisch an, der heute in den USA tätig ist. Die LP-13A konnte aus eigener Kraft nicht starten, weshalb der Einbau einer kleinen Flüssigkeitsrakete vorgesehen war. In der Brennkammer des Staustrahlrohres hing ein runder Drahtkorb mit einem Block gereinigter Kohle. Durch eine Gasflamme wurde die Verbrennung eingeleitet. Außer 790 kg Kohle, die eine Flugdauer von 45 Minuten ermöglichen sollte, konnte noch zusätzlich Schweröl in den Hauptverbrennungsraum eingespritzt werden.



Die deutsche V 1 war mit einem sogenannten intermittierenden Verpuffungsstrahlrohr ausgerüstet, das nach seinen Erfindern auch Schmidt-Argus-Rohr genannt wird. Bei diesem Triebwerk wird die Verbrennung nicht gleichmäßig wie beim Staustrahlprinzip fortgesetzt, sondern die Zündung erfolgt periodisch. Ein sinnvolles Klappensystem leitet die heißen Gase nach hinten ab und läßt an der Stirnseite wieder Frischluft eintreten.



„athodyd“ (als Abkürzung von Aero-thermodynamical duct).

Bereits vor 45 Jahren wurde das Prinzip des Staustrahltriebwerkes von Lorin veröffentlicht. Erst 25 Jahre später nahm der französische Ingenieur Leduc die Idee wieder auf, doch gab es noch keinen Flugkörper, bei dem man den Antrieb hätte verwenden können.

In Deutschland arbeitete auf diesem Gebiet Professor Dr. Eugen Sänger, einer der hervorragendsten Raketenspezialisten der Welt. Im Jahre 1941 gelang ihm die ersten Flüge mit Lorin-Triebwerken und damit die ersten praktischen Versuche überhaupt. Professor Dr. Sänger ließ auf Kampfflugzeugen vom Typ Dornier Do 215 und Do 217 E-2 Staustrahlrohre nach dem Huckepack-Prinzip aufbauen. In 2 km Flughöhe, bei entsprechender Fluggeschwindigkeit, wurden sie gezündet. Die Daten des Lorin-Triebwerkes betragen: Gesamtlänge 8630 mm, Eintrittsdurchmesser 307 mm, Austrittsdurchmesser 751 mm, zylindrisches Mittelstück (Brennraum) Durchmesser 1000 mm und Gesamtgewicht 850 kg.

In der Nachkriegszeit rüsteten die Amerikaner Düsenjäger mit zusätzlichen Lorin-Triebwerken aus, um die Geschwindigkeiten zu erhöhen. René Leduc in Frankreich ging einen Schritt weiter: Er baute ein reines Staustrahlflugzeug, bei dem der Rumpf vollstän-

Das erste Staustrahlflugzeug der Welt war die Leduc 010, die bereits im Jahre 1939 gebaut worden ist. Doch konnte — wegen der Kriegereignisse — der Erstflug erst im Jahre 1950 erfolgen. Die Leduc 010 konnte nicht aus eigener Kraft vom Boden starten, sondern mußte hochgeschleppt werden.

Die Leduc 021 ist eine Weiterentwicklung der 010, die schon bei ihrem ersten Flug eine Geschwindigkeit von 960 km/h erreichte. Der Rumpf dieser Maschine ist ganz als Triebwerksmantel ausgebildet und birgt ein Staustrahltriebwerk, das 60 000 kp erzeugt. Die Flügelentanks bergen die Stützräder.

dig als Triebwerk ausgebildet war. Das „Fliegende Ofenrohr“ war fertig. Inzwischen verbesserte Leduc sein Flugzeug, die Leduc 010, und schuf die Typen 011, 021 und 022. Die Leduc 022 erreicht bereits doppelte Schallgeschwindigkeit und einen Schub von 60 000 kp. Mit diesem Triebwerk können 5000 bis 6000 km/h erreicht werden. Man projiziert Höchstgeschwindigkeiten von 28 000 km/h.

Worauf beruht nun die Arbeitsweise des Staustrahltriebwerkes? Er besteht

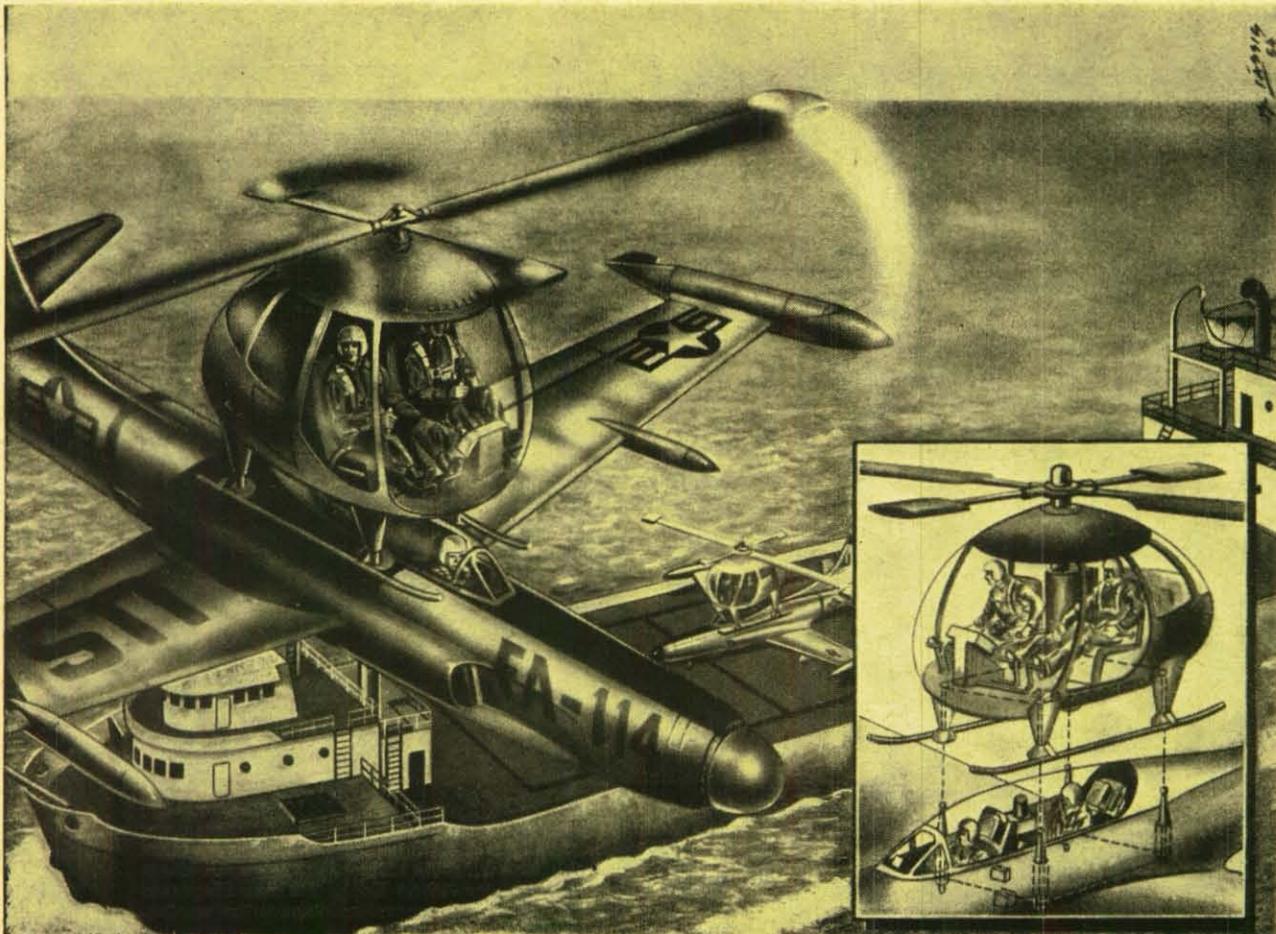
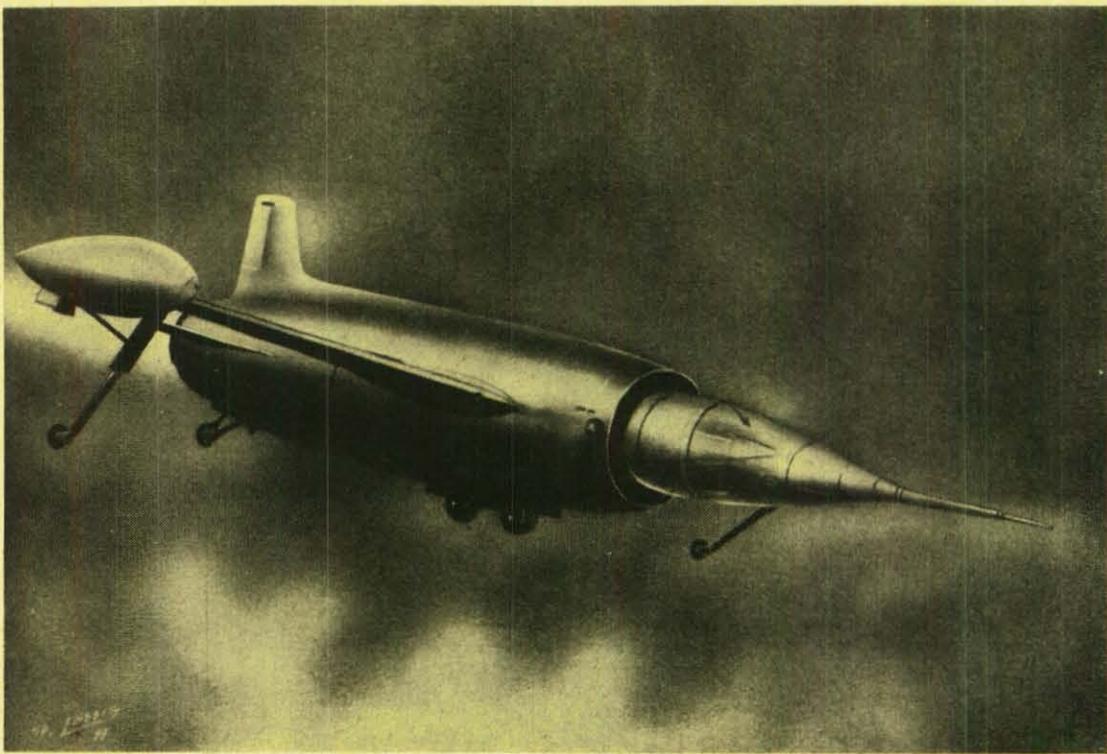
aus einer bauchigen Röhre, in deren vordere Öffnung Luft einströmt. Durch Erweiterung des Rohrquerschnittes wird ein Druckanstieg innerhalb des Rohres erzielt. Der Treibstoff wird etwa in Rohrmitte eingespritzt und mit der verdichteten Luft vermischt. Im anschließenden zylindrischen Teil, dem Brennraum, wird das Luft-Treibstoff-Gemisch verbrannt. Dadurch entsteht eine gewaltige Volumenvergrößerung der erhitzten Luft. Schließlich treten die Verbrennungsgase aus der nach

hinten gerichteten Düse aus. Der Vorgang läuft gleichmäßig ab. Das Staustrahltriebwerk hat keinerlei bewegte Teile, wie Kurbelwelle, Turbine, Kolben usw. Die Zündung ist so einfach, daß man auch weniger wertvolle Treibstoffe verwenden kann.

Eine Schwierigkeit besteht jedoch: Das Staustrahlrohr arbeitet erst bei einer bestimmten Luftgeschwindigkeit. Deshalb ließ Prof. Dr. Sänger die Versuchsrohre auf Flugzeuge aufbauen. Leduc ließ seine 010 von einem Languedoc-Transportflugzeug aus starten.

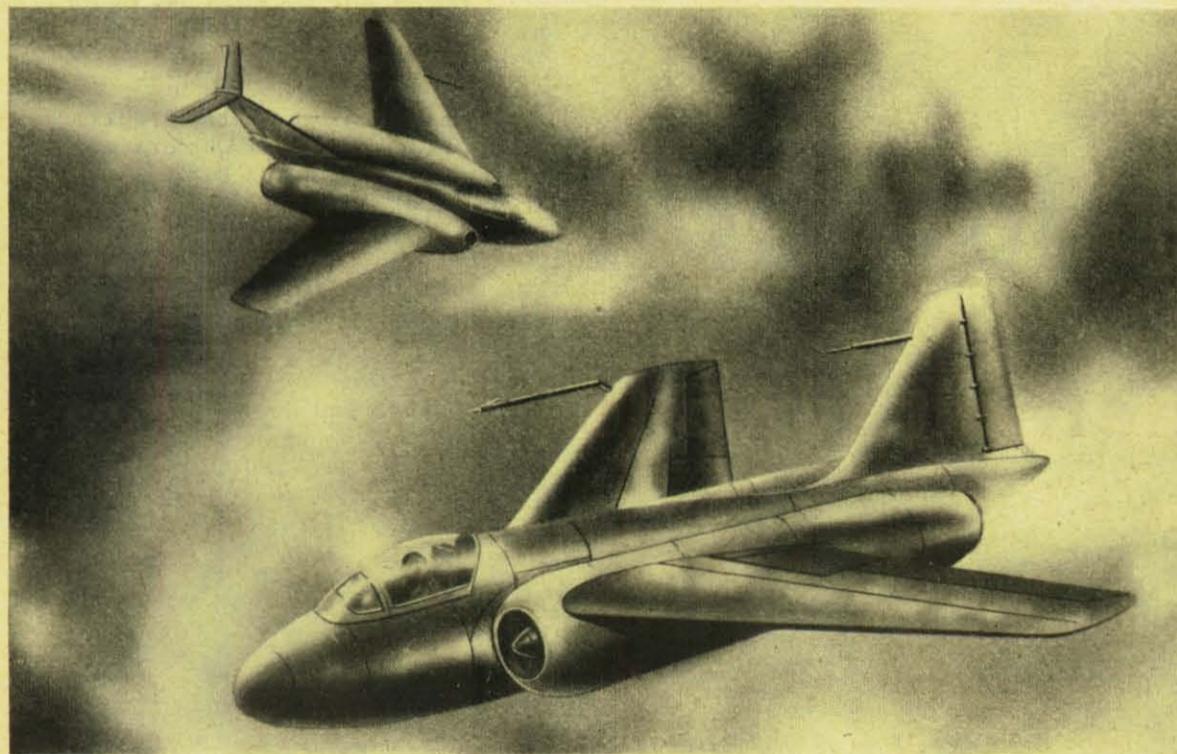
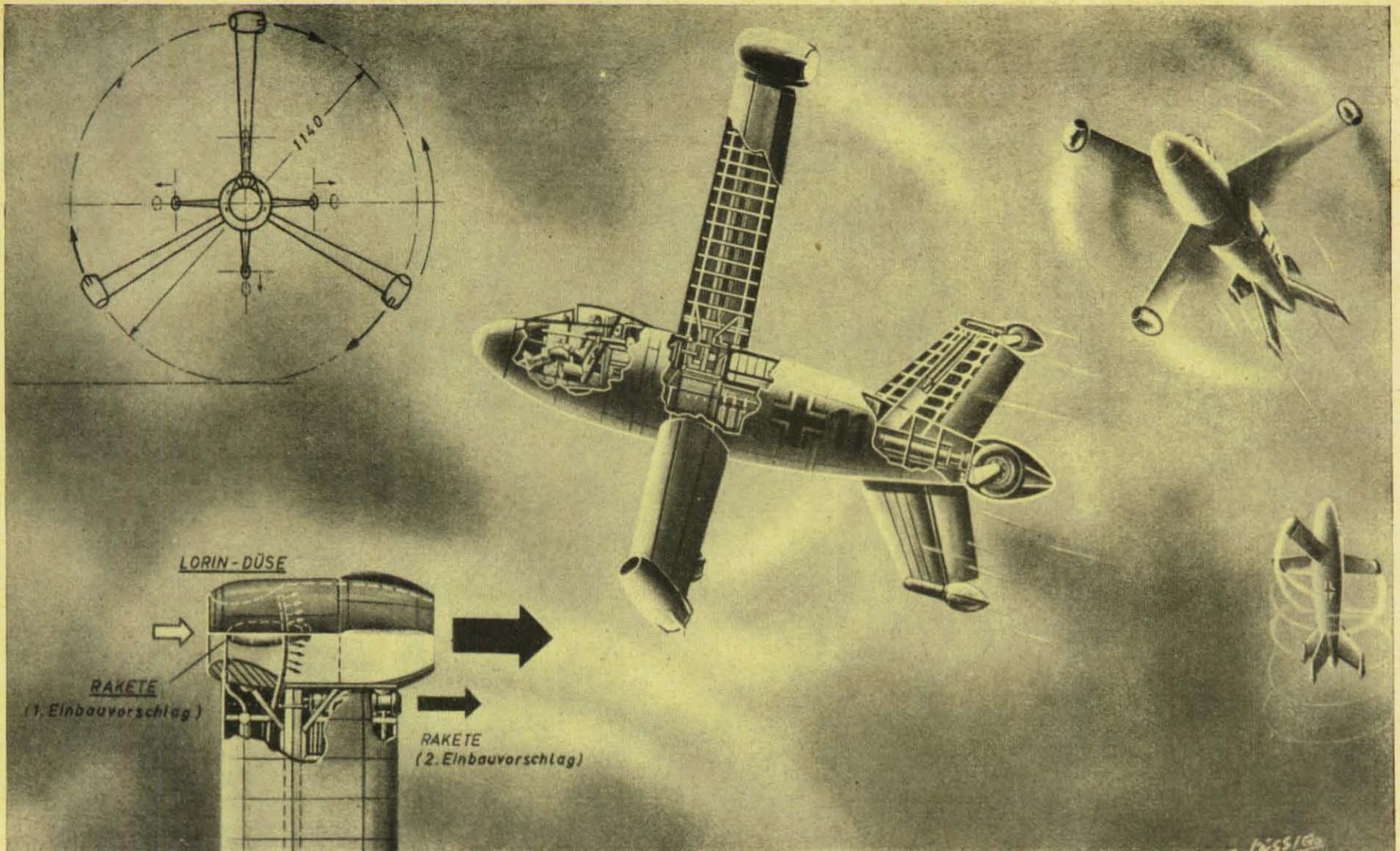
Lorin-Triebwerke benötigen also einen Hilfsantrieb, um richtig in Schwung zu kommen. Bei ferngelenkten Staustrahlgeschossen, wie etwa der Boeing JM-99 BOMARC, geschieht dies mittels Feststoff-Startraketen. Auch Staustrahlflugzeuge erhalten Startraketen oder werden von anderen Flugzeugen im Mistelschlepp auf eine bestimmte Höhe gebracht oder, wenn die Flugzeuge zu schwer sind, mit Luftstrahltriebwerken kombiniert.

Nicht zuletzt sei hier noch der Katalpultstart erwähnt, der für künftige Staustrahl-Verkehrsflugzeuge angewendet werden dürfte.



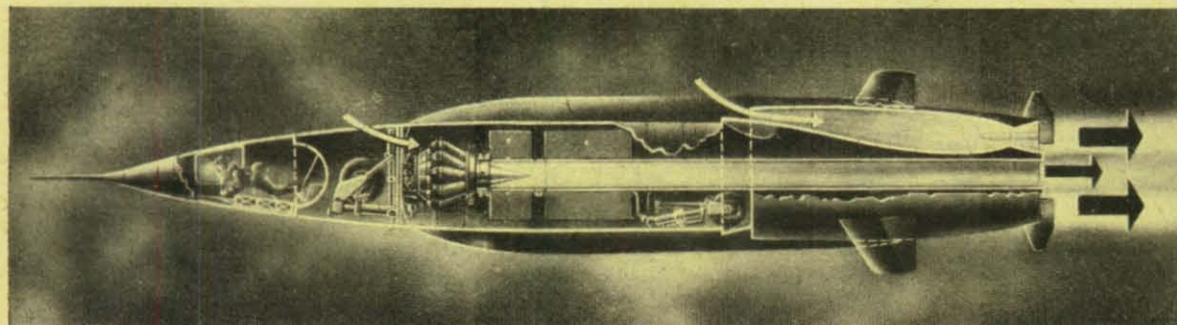
Staustrahl — der Orkan im Flugzeugrumpf

Als Schlepper für Turbinenjäger sollen Kleinhubschrauber eingesetzt werden. Beim Start von kleinsten Flächen aus soll der mit Lorin-Düsen ausgerüstete Hubschrauber das Turbinenflugzeug auf Höhe tragen. Diesem Projekt stehen die Fachleute äußerst skeptisch gegenüber.



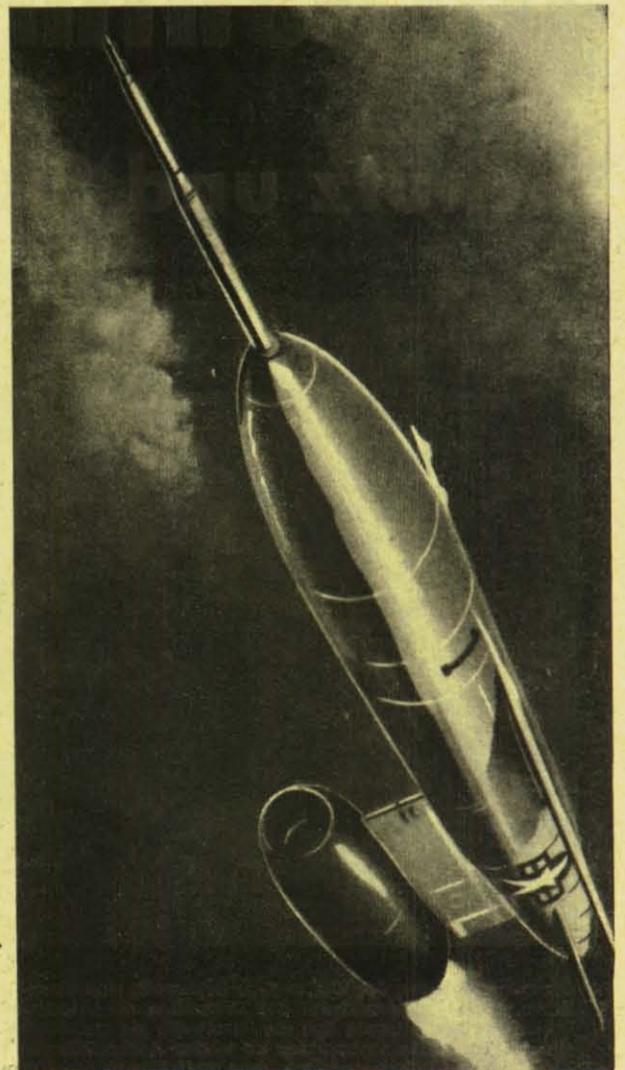
◀ **Heinkel P-1080.** Dieses Staustrahlflugzeug stellt eine völlig neue Bauweise in bezug auf die Triebwerksanordnung dar. An Stelle des üblichen Höhenleitwerks traten Klappen an den Flügelhinterseiten. Auch die UdSSR interessierte sich sehr für dieses Projekt.

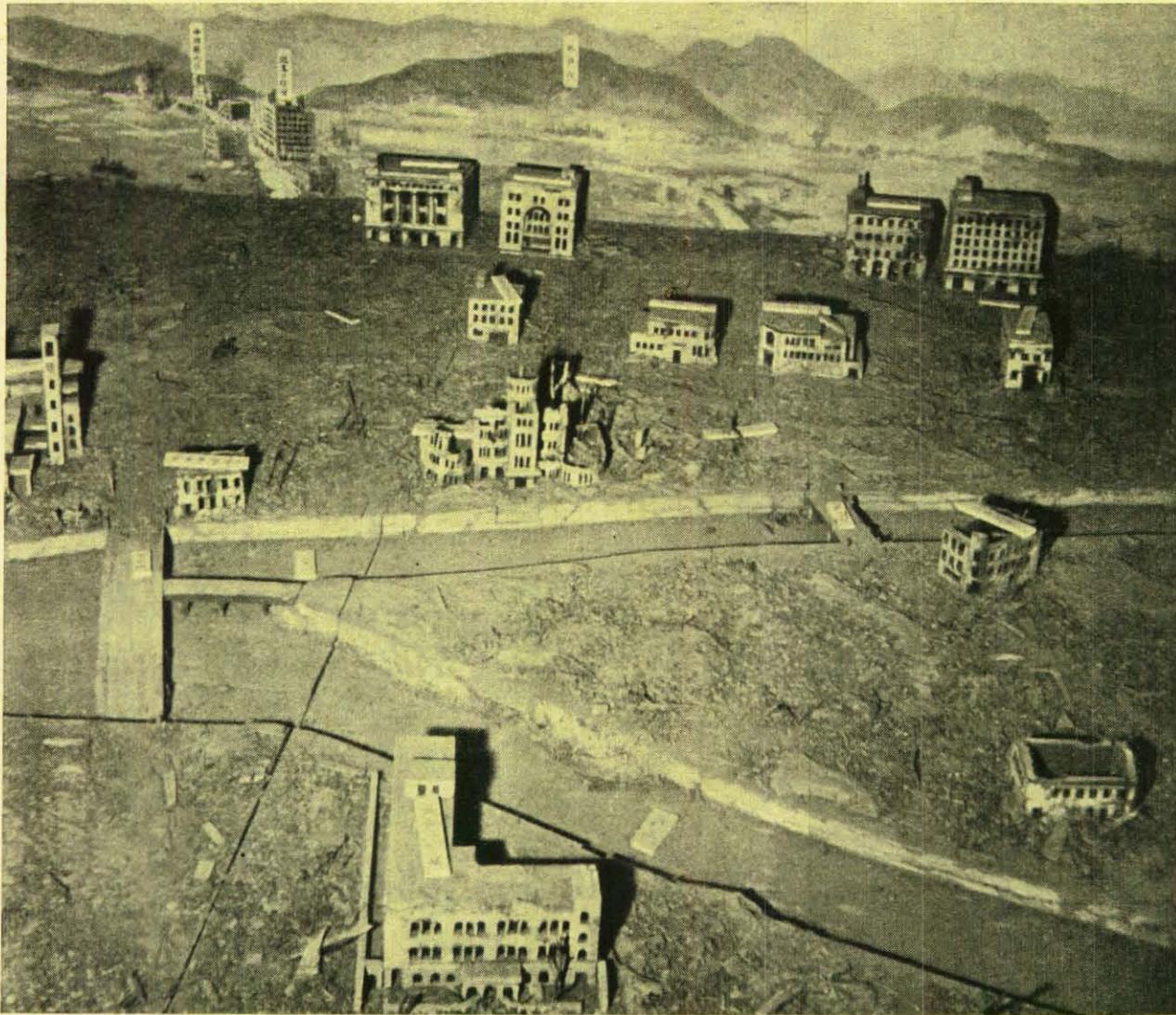
▲ **Das erste Triebflügelflugzeug** wurde gegen Ende des 2. Weltkrieges von den Focke-Wulf-Werken in Bremen entwickelt. Das Flugzeug, das seinen Namen von dem sich drehenden Tragflügel herleitet, sollte als Jäger, Jagdbomber und auch als Zerstörer dienen.



Für einen „**Fliegenden Füllhalter**“ könnte man diese französische MATRA R-130 halten. Das Flugzeug ist ein sogenanntes Wandelflugzeug, das mit normalen Trapezflügeln startet, die während des Hochgeschwindigkeitsfluges nach hinten eingeklappt werden. Dabei dreht sich die R-130 um 90° zu ihrer Längsrichtung. Die Kabine bewegt sich im Gegensinn und bleibt in Normalstellung.

▶ **Luft-Boden-Geschoß Gorgon II.** Dieser Fernlenkkörper wird von einem Bomber auf Höhe geschleppt und ungefähr 20 bis 50 km vor dem Ziel ausgeklinkt. Nach der Lösung zündet das Staustrahltriebwerk und vermittelt dem Geschoß Überschallgeschwindigkeit. Der Bombenschütze im Flugzeug führt dann das Geschoß mittels Radar — und neuerdings auch Fernsehen — ins Ziel.





So sah Hiroshima einen Tag nach der Katastrophe aus. Die vielen kleinen Wohnstätten der Bevölkerung waren fortgeblasen. Ihre allzu leichte Bauweise war mit die Ursache. Dagegen hatten Betonbauten selbst in unmittelbarer Nähe des Bodennullpunktes den ungeheuren Druckwellen standgehalten. Hieraus ergaben sich wichtige Lehren für den Zivilen Bevölkerungsschutz.

Am 6. August 1945, um 8.15 Uhr, hörten die Passanten in den Straßen Hiroshimas Flugzeuggeräusche. Einige, die hochblickten, sahen, wie sich plötzlich von einer Maschine drei Fallschirme lösten, die gemeinsam eine Last trugen. Sekunden später stand ein feurigroter Ball über der Stadt. Wie eine strahlende Sonne, sagten die Augenzeugen. Während Hiroshima sich in ihrem Detonationsblitz, in ihrer Glut in ein Trümmerfeld verwandelte, nahm der Feuerball allmählich die Gestalt einer gewaltigen, pilzartigen Wolke an — Wahrzeichen des beginnenden Atomzeitalters!

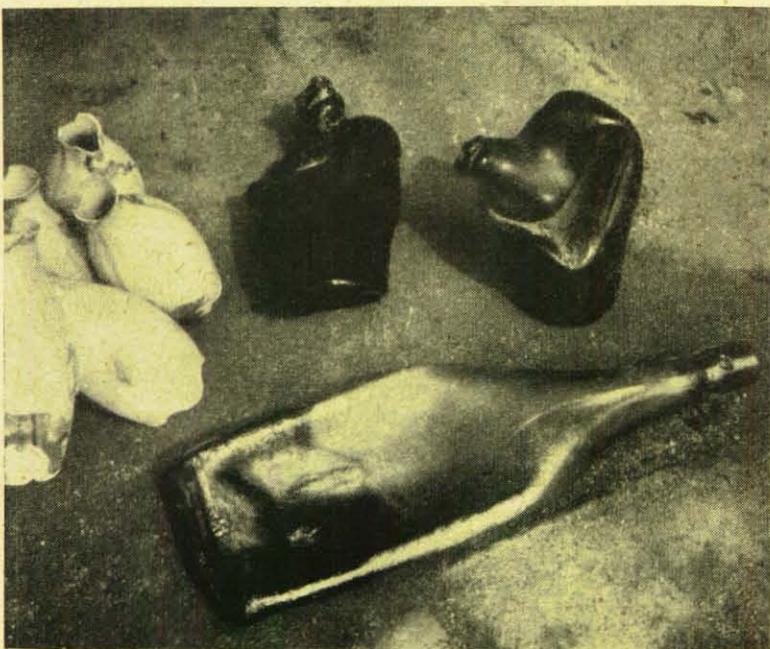
Von Sachverständigen wurde später aus den Winkeln der Schatten, die das fürchterliche Licht auf Bäumen und Häusermauern hinterließ, festgestellt, daß die Atombombe etwa 570 m über der Industrie-Ausstellungshalle, im Herzen von Hiroshima, detoniert war. Die ungeheure Hitze- und Druckwelle zerstörte 60 Prozent der Stadt. Von ihren 400 000 Einwohnern blieben, wie geschätzt wird, nur etwa 160 000 unverletzt am Leben ...

„Wie sie überlebten“, das schildert das gleichnamige Buch von Robert Trumbull (Econ-Verlag, Düsseldorf). Der Verfasser ließ sich von neun Japanern, die durch Zufall die Angriffe auf Hiroshima und auf Nagasaki mitmachten, erzählen, was sie taten, um beide Katastrophen zu überstehen. „Sie retteten sich“, so heißt es in dem Bericht, „weil sie zufällig oder bewußt in den wenigen Sekunden zwischen dem Aufblitzen und der Detonation in Deckung gingen oder sich zur Erde warfen ...“

Ähnliches berichten alle, die das Inferno überstanden. Aus ihren Erfahrungen zog der Bevölkerungsschutz in aller Welt, zog die moderne Schutztechnik die Lehre: Ein Schutz gegen Atombomben und ihre Auswirkungen ist möglich. Man muß nur wissen, wie man sich schützen kann.

Hiroshima fordert:

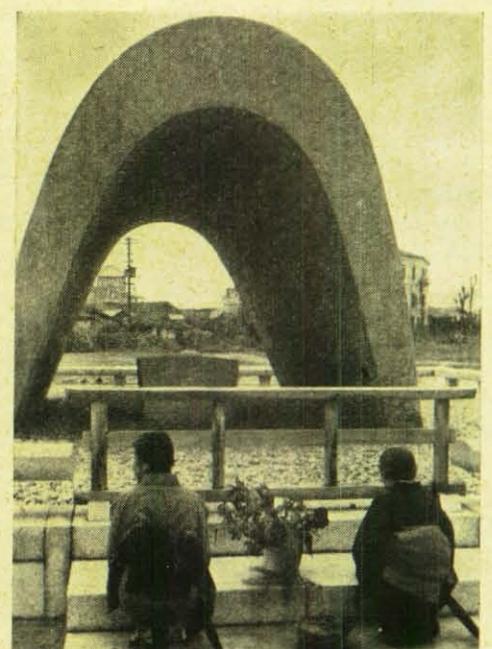
Schutz und Sicherheit für alle



Stumme Zeugen der Wirkung der Hitzewelle sind diese Flaschen und Porzellanvasen. Sie standen während der Detonation der Atombombe in Schränken. Im Bruchteil einer Sekunde ließ die Hitzewelle sie zusammensinken und wieder erstarren. Tongefäße verbrannten zu weißer Asche. Hieraus ermittelte man später den Grad der Wärmestrahlung, dem sie während des Infernos ausgesetzt waren.



Im Schatten des „Atom-Domes“ — so hat man die Ruine der ehemaligen Industrierausstellung benannt — befindet sich nun ein Kindergarten. Zwischen den Ruinen und den Gräbern der Stadt wachsen heute fröhliche, junge Menschen heran.



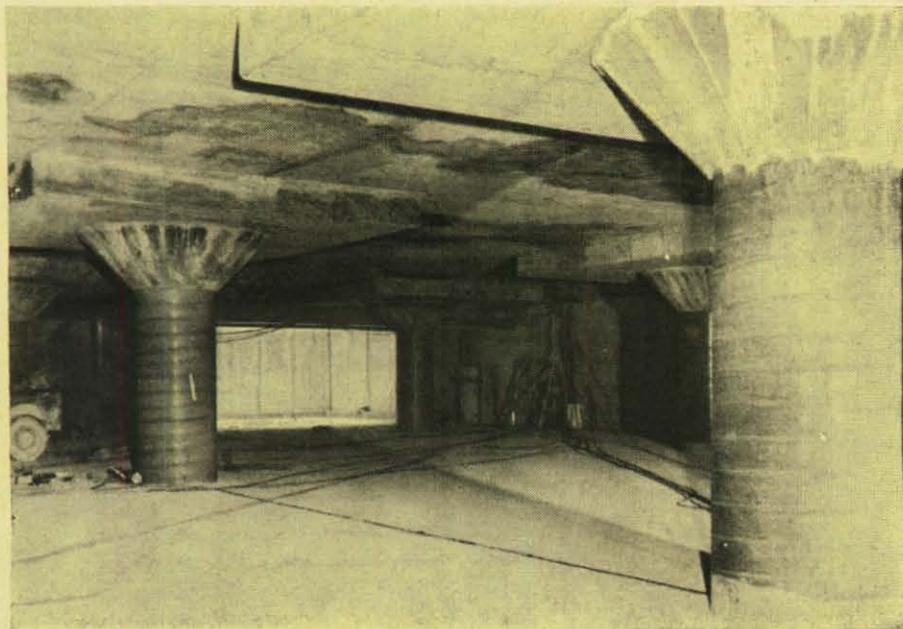
Einmalig in der Welt ist dieses Mahnmal in Hiroshima. Es hat die Form einer stilisierten Friedensglocke. In einem Marmorsarkophag darunter ruht die Asche der vielen tausend bedauerlichen Opfer der ersten Atombombe.



Nevada lehrt: Beton hält stand

Schutzbau-Konstruktionen im Detonationsbereich der Atombomben

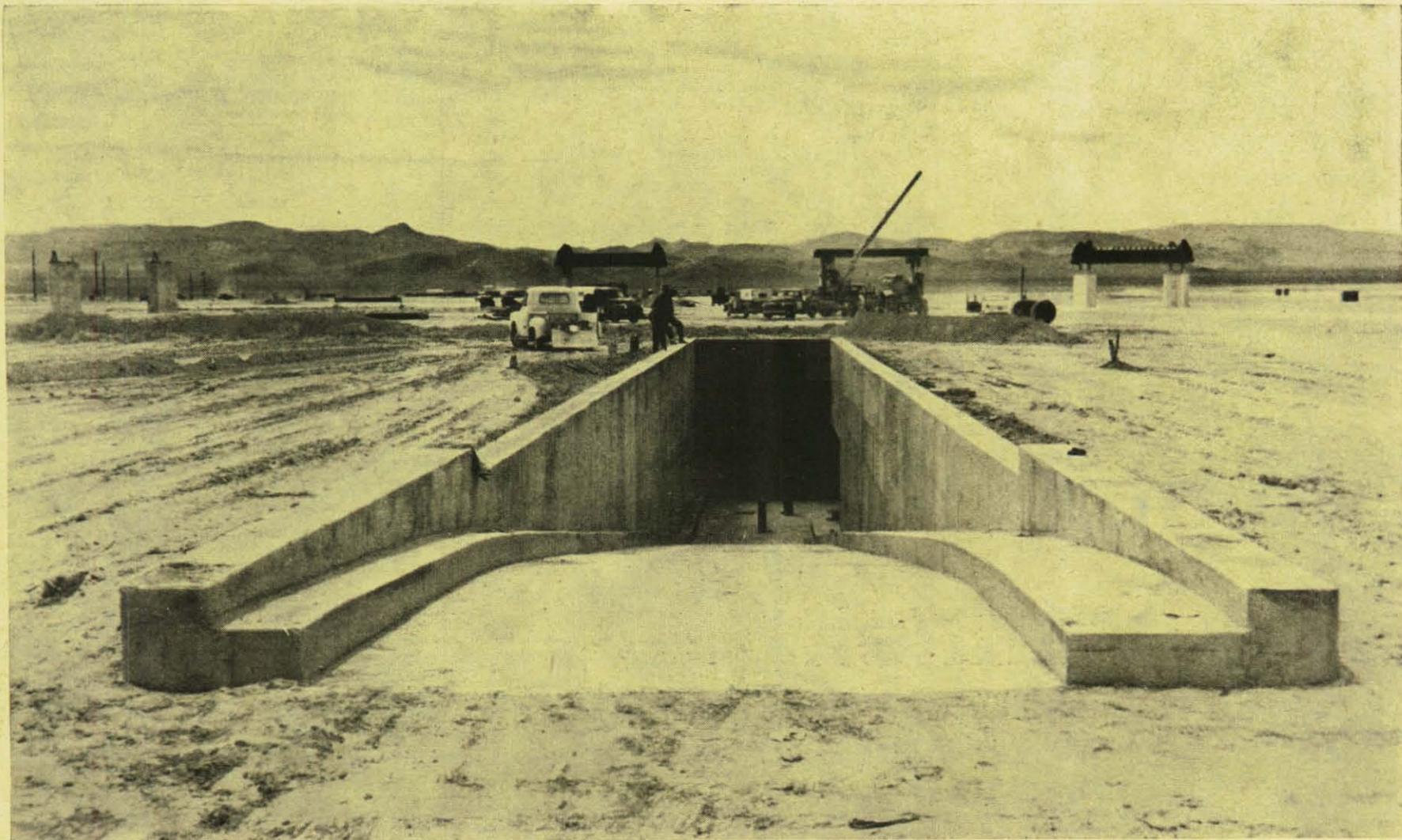
Die Bewährungsprobe bestand bei den Versuchen in Nevada auch dieser Schutzbau, der von der Bundes-Zivilschutzverwaltung der USA als Familienschutzraum entworfen wurde. Auf dem Bilde sichtbar sind Notausstieg sowie Teile der Be- und Entlüftungsanlage. Sie gehören in Zukunft in jeden modernen Schutzraum, um das Überleben zu gewährleisten.

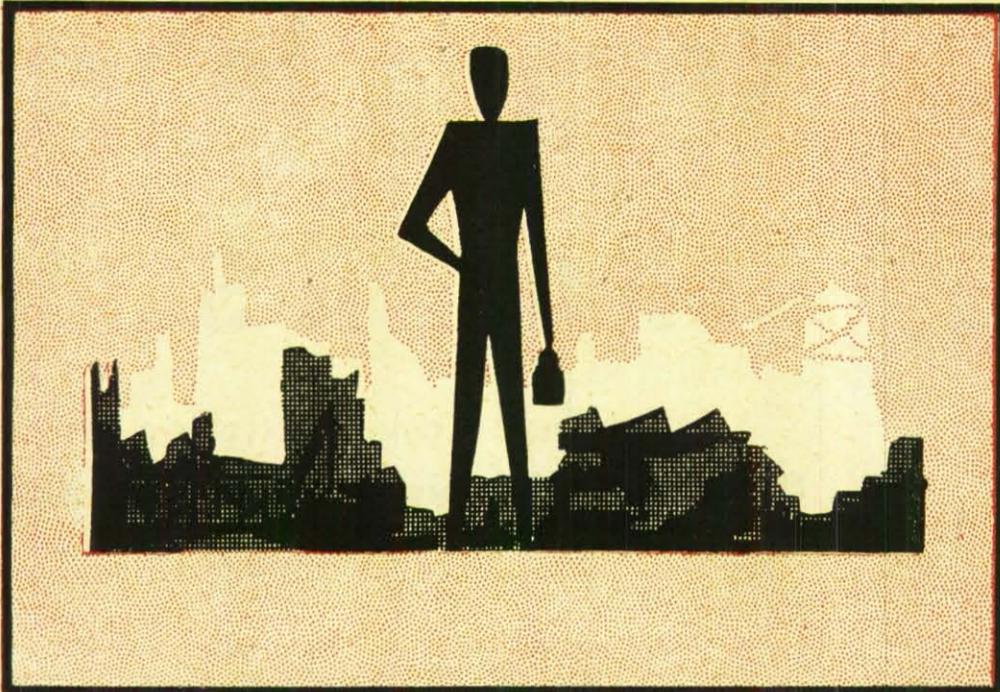


Nach den Bombenabwürfen auf Hiroshima und Nagasaki erkannte die Menschheit mit Schrecken, welche ungeheuren Wirkungen atomare Waffen auf eine ungeschützte Bevölkerung haben können. Die Bewohner der beiden japanischen Städte kannten zwar die Möglichkeiten des selbstschutzmäßigen Verhaltens beim Abwurf von Brand- und Sprengbomben, aber hier wurden sie von etwas gänzlich Neuem überrascht. Es ist erwiesen, daß kein Fliegeralarm, wie er sonst im letzten Krieg auch in Japan üblich war, ausgelöst wurde. Das war neben der üblichen leichten Bauweise der Häuser die Hauptursache jener Katastrophe. Ihre Spuren sind noch heute sichtbar. In der ganzen Welt zog man hieraus die Lehren. Der Schutzraumbau ist das „A und O“ aller Schutzmaßnahmen, die vorsorglich in jedem Staat getroffen werden müssen. In vielen Ländern wurden die verschiedenartigsten Schutzbau-Konstruktionen entwickelt und erprobt. Die Fachleute wissen heute, wie solche Bauten beschaffen sein müssen. Allerdings sagt man offen, daß es einen Volltrefferschutz gegenüber atomaren Waffen nicht gibt. Aber ein sogenannter Nah-trefferschutz ist möglich. Mögen die Kosten auch noch so hoch sein: Ein Volk, das am Leben bleiben will, muß bereit sein, sie aufzubringen.

◀ *Die Kosten*, die die Herstellung und Unterhaltung von größeren Schutzbauten verursachen, können dadurch gesenkt werden, daß man die Räume friedensmäßigen Zwecken nutzbar macht. Unser Bild: Ein Mehrzweck-Schutzraum, gebaut in den USA.

Eine Höchstleistung der amerikanischen Baufachleute ist diese unterirdische Schutzraumanlage, in der im Notfall Tausende Schutz finden. Unser Bild zeigt die Zufahrtsstraße für Kraftfahrzeuge, die in diesen unterirdischen Bau hineinführt.

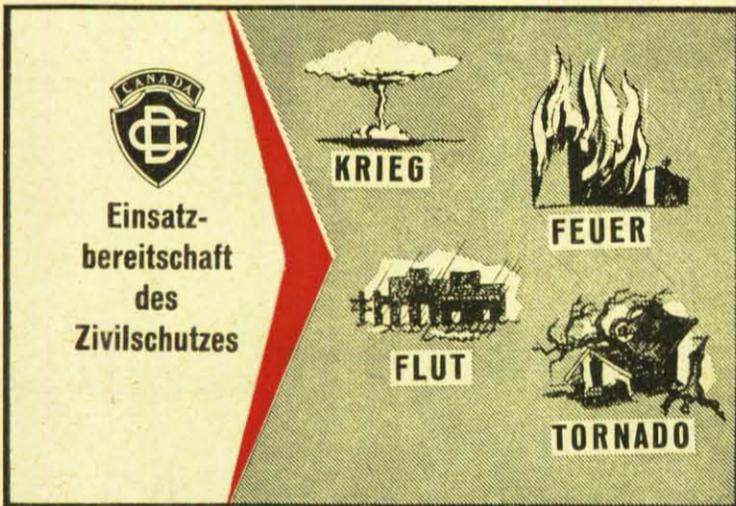




Die Evakuierung der Stadtbevölkerung im Falle eines Atomangriffs stellt den kanadischen Zivilschutz vor ganz besondere Probleme. Nach erfolgter Vorwarnung bleibt dem Berufstätigen keine Zeit, sich um seine Familie zu kümmern. Er muß sich unverzüglich in seinen zuständigen Bezirk begeben, von wo aus er mit Kraftwagen über reservierte Ausfallstraßen aus der unmittelbaren Gefahrenzone gebracht wird.



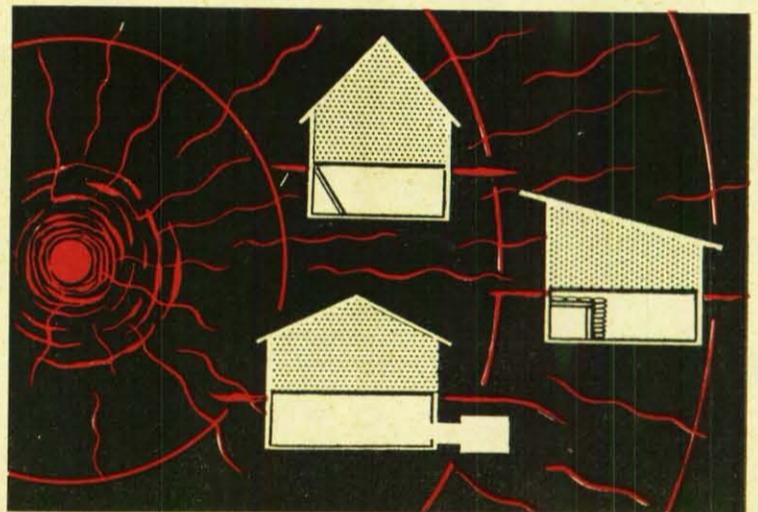
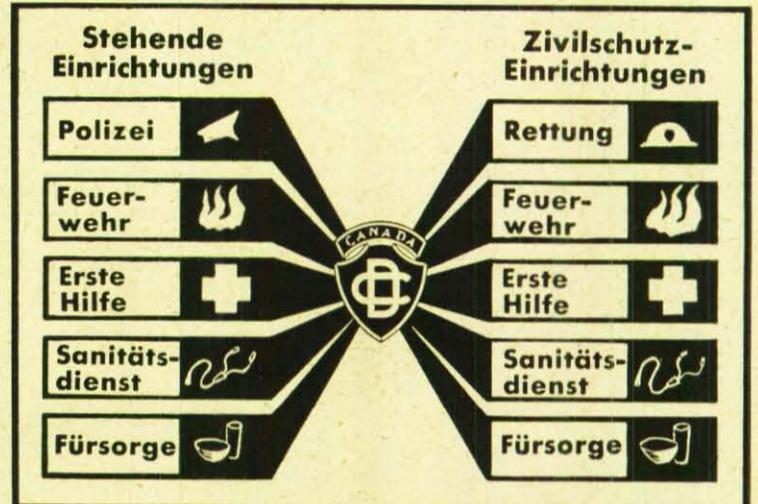
Ein Zusammenwirken aller Kräfte im Falle einer Katastrophe ist das Bestreben der kanadischen Regierung. Die Einrichtungen des Zivilschutzes sollen Hand in Hand mit anderen zivilen Hilfs-Institutionen zusammen arbeiten.



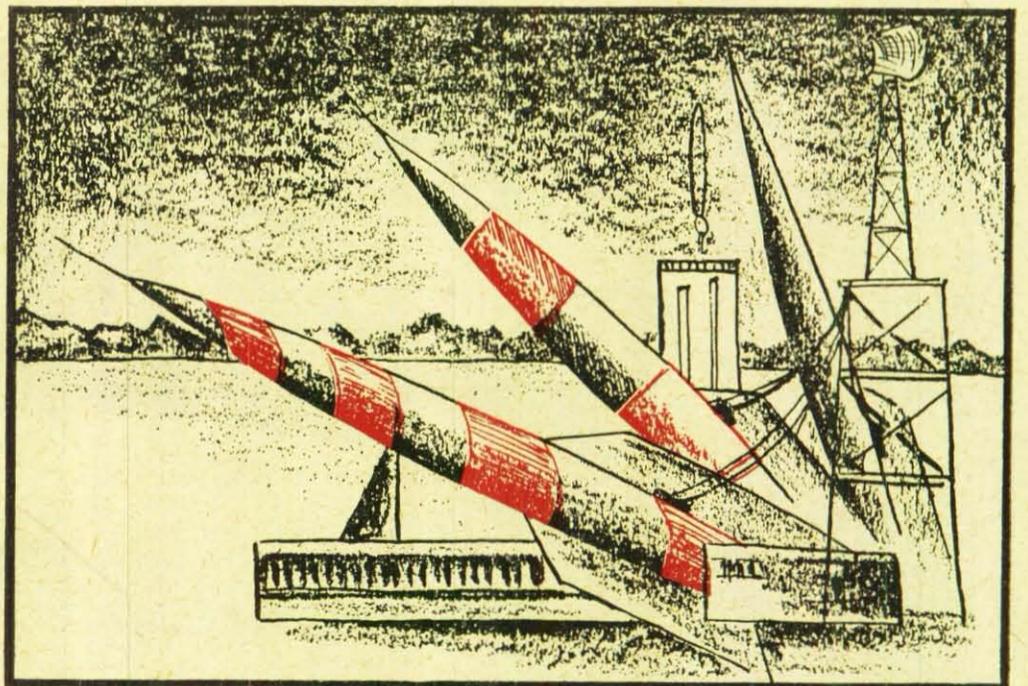
90%ige Sicherheit gegen radioaktive Niederschläge bietet schon der normale Keller eines Wohnhauses, errechneten die Wissenschaftler des kanadischen Zivilschutzes. Dies gilt jedoch nicht für die unmittelbare Nähe des Bodennullpunktes.

Einer trage des anderen Last. Dies ist der grundlegende Gedanke, auf dem die Zusammenarbeit des Zivilschutzes in Kanada mit den schon bestehenden Hilfsorganisationen, wie Feuerwehr, Polizei usw., beruht.

Sie sollten die ganze Wahrheit wissen, denn nur die ganze Wahrheit macht Sie frei", unter diesem Leitsatz steht die Aufklärungsarbeit des kanadischen Zivilschutzes. Ein „Nichtswissenwollen“ oder Resignieren vor der tödlichen Gefahr, die mit der Atombombe heraufbeschworen wurde, verändert nicht die Tatsache, daß es solche Waffen gibt. Aus der genauen Kenntnis der Mittel, Einsatzarten und der Zerstörungskraft atomarer Waffen können Schutzmöglichkeiten geschaffen werden, die eine relative Sicherheit bieten. Daß die Regierung hierbei nur richtungweisend und unterstützend tätig sein kann, setzt man in Kanada als selbstverständlich voraus. Träger des Staates ist das Volk, und das Volk besteht aus Einzelwesen. Deren Chancen, zu überleben, hängen im Ernstfalle doch von ihrer eigenen Initiative ab. Dies ist der Inhalt einer vom kanadischen Zivilschutz herausgegebenen Broschüre, mit deren auszugweisen Veröffentlichung wir schon in ZB Nr. 20 begannen.



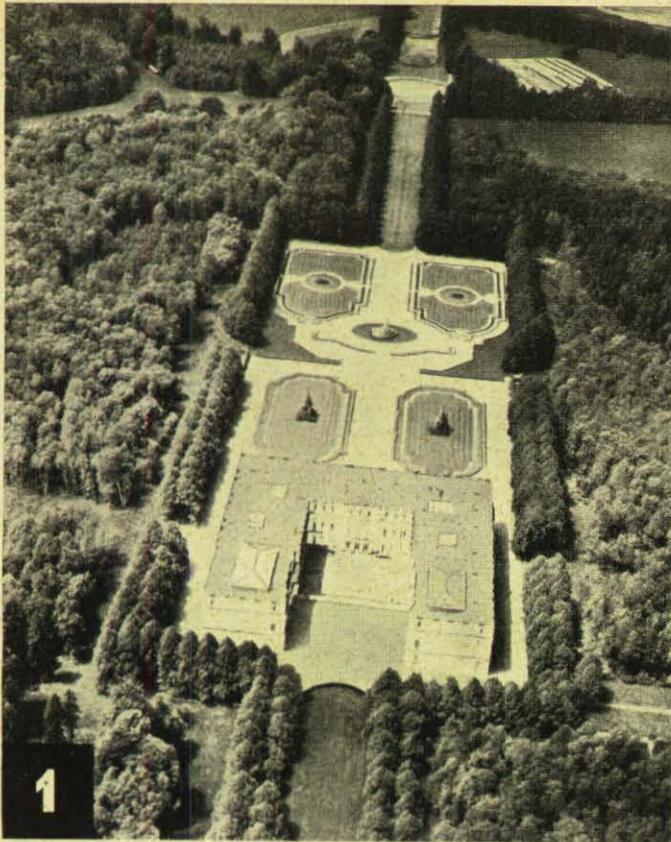
Behelismäßige Schutzmaßnahmen sind besser als gar keine. In seiner Aufklärungsarbeit weist der kanadische Zivilschutz immer wieder auf diese Tatsache hin. Eine Schrägwand oder mit Sandsäcken zusätzlich gesicherte Kellerecken bieten erhöhte Chancen für das Überleben.



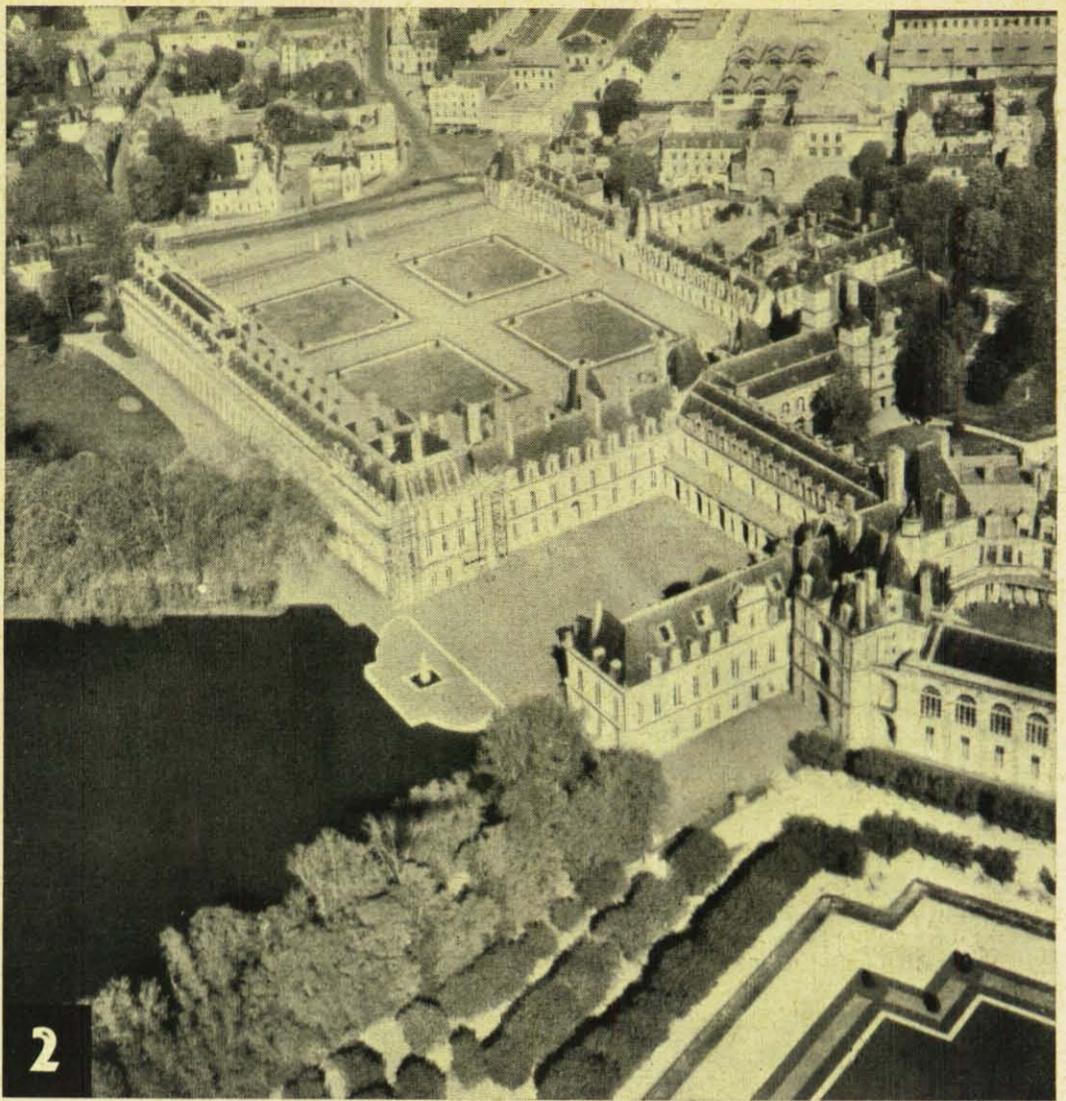
Nicht nur in Kriegsjahren ist der Zivilschutz notwendig. Die Pläne und Einrichtungen zum Schutze der Bevölkerung können auch im Falle von Naturkatastrophen gute Dienste leisten. Kanada strebt deswegen eine koordinierte Zusammenarbeit zwischen den bestehenden Hilfsorganisationen und dem Zivilschutz an.

Kampf der Unwissenheit

Die Aufklärungsarbeit des kanadischen Zivilschutzes



1 Mitten im „Bayrischen Meer“, wie der größte See Oberbayerns auch genannt wird, gibt es auf der Herreninsel ein prächtiges Schloß, das für Ludwig II. erbaut wurde. Unser Foto zeigt es. Wie heißt das Schloß?



3 Zur bedeutendsten französischen Hafenstadt am Mittelmeer gehören die zahlreichen Docks auf unserem Foto. Wer kennt den Namen dieser Stadt? Sie wurde schon um 600 v. Chr. von griechischen Seefahrern gegründet.

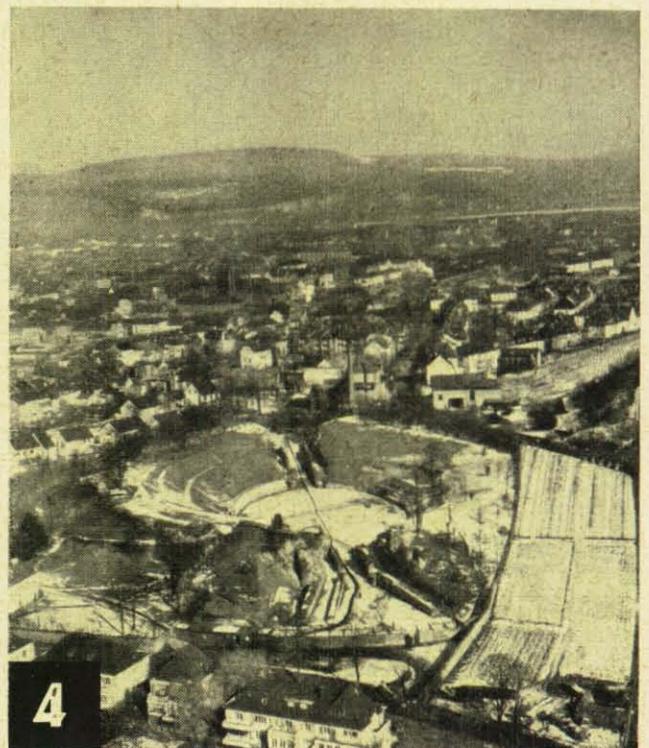
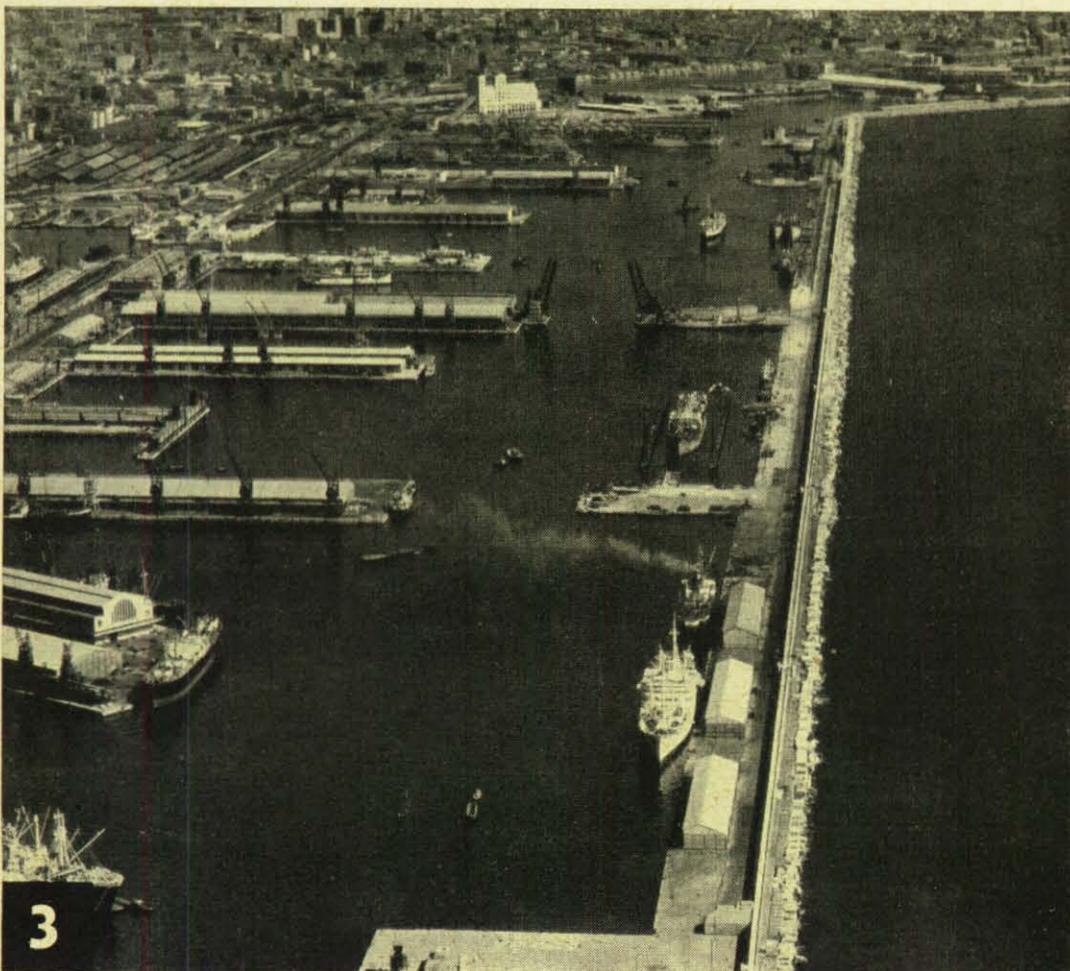
2 In der Porzellanstadt Fontainebleau liegt das schöne Renaissance-schloß unseres Fotos. Es wurde von dem französischen König Franz I. im Jahre 1528 erbaut und ist durch seine Kunstschätze sehr berühmt geworden. Wer sagt seinen Namen?

4 In der ältesten Stadt Deutschlands, sie liegt an der Mosel, sieht man noch die Überreste eines riesigen dachlosen Schaugebäudes für Kampfspiele, das zur Römerzeit erstand. Wer vermag es auf unserem Foto zu erkennen und auch zu benennen?

Aus der Vogelschau

ZB - FOTO - QUIZ

Auflösungen
auf Seite 16



FRAU UNTER FREMDEN FRAUEN

Mit Wagemut und aufgeschlossenem Herzen durch die weite Welt
Abenteuer und Schicksale am Rande der Zeit - Von Marcella d'Arle

5. Fortsetzung

Aufenthalt in Cochin

„Ja“, beantwortet der Abuab Aminahs Frage. „Der Emir ist vorbeigefahren mit seinem Auto, er hat nur angehalten, um seinen Koffer holen zu lassen. Er sagte, er wird nächste Woche zurückkommen.“

Sie schreitet ruhig, harmonischen Schrittes durch den Salamluk, betritt durch die eiserne Tür den Harem. Jetzt beugt sich ihre Gestalt, ihr Schritt wird unsicher, fast taumelnd. Sie läßt sich auf das Sofa fallen. Die Dienerinnen sind um sie, befreien sie vom Maschlach und vom Schleier, waschen ihre Hände und ihr Gesicht mit Rosenwasser. Alle schweigen, denn sie, die den Ton angibt, hat noch kein Wort gesprochen.

Die Sonne ist untergegangen, die purpurne, asiatische Dämmerung beherrscht den Himmel, die Luft ist völlig rein und durchsichtig und vom Licht durchdrungen, Orientluft, in einer Stadt, die die Wüste umgibt.

Wir sitzen jetzt nebeneinander auf dem Sofa. Plötzlich merke ich, daß sie weint.

„Es geht vorbei, Aminah.“

„Ja.“

„Wie lange bist du schon verheiratet?“

„Seit zwei Jahren.“

„Hast du keine Kinder, Aminah?“

Sie blickt mich an, mit starren, versunkenen Augen. Dann richtet sie sich langsam, langsam auf, Leben kommt in ihre Züge, weiches, warmes Leben. Dann steht sie auf und klatscht in die Hände, bis ein Mädchen erscheint. „El segiru“, befiehlt sie.

Eine alte Frau in alttürkischer, goldleuchtender Kleidung bringt das Kind. Ein Säugling noch, kaum ein Jahr alt; aber er trägt schon eine weiße, rotumgürtete Galabia, und an seinen Haaren, mit Mastix angeklebt, hängt ein kleiner, blauer Stein. Blau ist die heilige Farbe des Orients, die Farbe des Himmels, des Herzens jeder Moschee, die Farbe, die gegen den bösen Blick schützen kann.

Sie hat ihr Kind in die Arme genommen, und plötzlich sind ihre Tränen versiegt. Jetzt lacht das Kind. Und dann lacht sie auch, leise zuerst, dann laut, siegreich und befreit, als sei sie doch die Stärkere, sie, die Trägerin des Lebens.

Ist sie denn so viel anders als du? Als ich?

Ich muß hier in Cochin hundert Pesos wechseln, damit ich Rupien bei der Hand habe. In der Bank sagt man mir, ich muß dazu eine besondere Erlaubnis der Polizei holen.

Eine Rikscha führt mich durch die kleine, im Kolonialstil gebaute Stadt. Es ist ein seltsames und unangenehmes Gefühl, wenn ein Mensch den Wagen zieht, auf dem man sitzt, ein keuchender, schwitzender, meist schon älterer Mann, dessen Herz bestimmt eine ruhigere Arbeit besser vertragen könnte. Mein Rikschakuli ist außerdem schwer krank: Elefantiasis, die Geißel von Cochin. Sein linkes Bein ist zu vier-, fünffacher Größe angeschwollen, und auch das rechte Bein fängt an, die normale Form zu verlieren.

Auch Leprosen sieht man hier und da, aber die Zahl der an Elefantiasis Erkrankten ist erschreckend groß, wie vielleicht in keiner zweiten Stadt der Welt. Viele Matrosen haben unser Schiff nicht verlassen wollen aus Angst vor Ansteckung.

Ich sitze sehr ungemütlich in meiner Rikscha. Ich habe den kranken Kuli gewählt, weil ich dachte, er brauche sein Geld notwendiger als ein gesunder; aber ich werde froh sein, wenn ich seine Rikscha verlassen haben werde.

Endlich sind wir angelangt. Das Polizeibüro befindet sich im zweiten Stock eines großen, aus dunklem Holz gebauten Hauses. Ein indischer Offizier, sehr elegant, sehr höflich, gibt mir sofort die gewünschte schriftliche Erlaubnis, dann fragt er mich, ob ich, als Schriftstellerin, nicht Interesse hätte, einen echten indischen Haushalt kennenzulernen.

„Ich wäre sehr glücklich darüber!“

„Well, kommen Sie mit; meine Dienstzeit ist ohnehin zu Ende, ich kann Sie sofort begleiten. Es ist nämlich bei mir zu Hause. Und meine Mutter, meine Schwestern werden sich bestimmt freuen, Sie kennenzulernen. Wir haben keine Europäer mehr in Cochin.“

Die Engländer haben Cochin wirklich verlassen. Der Mannschaft jedes Schiffes wird geraten, nach der Abenddämmerung die Stadt nicht zu betreten, und auch am Tag sollten einzelne Europäer entlegene Stadtviertel lieber meiden. Am selben Tag, da wir in Co-

chin ankerten, wurden zwei amerikanische Matrosen tödlich verwundet bei der Ferry Boat Station aufgefunden.

„Sie werden einen typischen indischen Haushalt sehen, wie er, abgesehen vom alten Delhi, in keiner großen Stadt und kaum mehr in der Provinz zu finden ist. Aber Cochin ist eben ein kleines, konservatives Nest, und, was Sie vielleicht wundern wird, es lebt hier seit über tausend Jahren eine starke christliche Gemeinde.“

„Ich habe mich auch gewundert, daß fast alle Kulis, die an Bord kamen, Anton, Johann oder Paul hießen.“

„Ich selbst bin Hindu, aber meine besten Freunde sind Christen. Im praktischen Leben ist der einzige wichtige Unterschied zwischen uns, daß die Christen Fleisch essen und wir natürlich nicht.“

Zwischen den Rikschakulis entbrennt ein kurzer, aber heftiger Kampf, jeder will uns als Kunde gewinnen. Die Armut ist groß in Indien. Acht Annah, eine halbe Rupie, der gewöhnliche Preis für eine Rikschafahrt, bedeutet für diese Menschen den Teller Reis, der das Leben einen Tag länger erhält. Nie habe ich so heiß gewünscht, viel Geld zu besitzen, um es verschenken zu dürfen, wie hier in Indien, wo ganz kleine Kinder Hunger leiden, an Hunger sterben. Jetzt sitzt jeder von uns in seiner Rikscha, und die kleine Stadt läuft an uns vorbei, bunt bewegt, vielfarbig und doch traurig.

Der Inder ist ein körperlich hochgezüchteter, ja vielleicht überzüchteter Menschenschlag. So unsagbar zarte, aristokratische Fesseln, Hände und Füße wie die Inderin hat keine Frau der Welt. Die Kopfhaltung ist wunderbar, königlich. Die Gesichtszüge sind von schönster Prägung. Die Hautfarbe geht durch zahllose Schattierungen vom alten Elfenbein bis zum Ebenholz. Nach alter Überlieferung wird in Indien die Kaste zum Teil durch diese Farbe bestimmt, und die zwei „niedrigsten“, die der Unberührbaren und der Parias, zeigen die dunkelste Haut. Zarathustra sagt: Je dunkler die Haut, desto unreiner das Blut und niedriger die Entwicklungsstufe.

„Bis vor dreißig Jahren“, erzählt mir mein Begleiter, „hatte ein Unberührbarer die Pflicht, mit einer Glocke oder mit einem besonderen Mundlaut seine Anwesenheit bekanntzugeben, denn seine Gegenwart machte schon auf eine Entfernung von vier Schritten jeden Menschen unrein.“

„Und jetzt?“

„Jetzt . . .“, er zögert einen Augenblick, sein hübsches, regelmäßiges Gesicht mit den breiten dunklen Augen hat einen seltsamen Ausdruck: Mut, Entschlossenheit und gleichzeitig Schüchternheit, fast Beschämung; dann sagt er sehr fest: „Jetzt ist die Zeit anders geworden. Meine ältere Schwester hat einen Unberührbaren geheiratet. Er ist Universitätsprofessor in Bombay.“

„Das alles dürfte Gandhis Werk sein.“

„Ja, er hatte als erster den Mut, eine Unberührbare als Schülerin zu nehmen, das hat das Gesicht Indiens geändert. Jahrtausendalte Tradition ist plötzlich Staub geworden, zusammengebrochen, und ein neues Leben entsteht aus den Ruinen.“ Er spricht sehr schön, sehr überzeugend, und doch spüre ich, daß es ihm in der Tiefe seines Herzens, dem Herzen eines Hindu aus der Kaste der Brahmanen, doch schwerfällt, zur neuen Welt ja zu sagen. Seine Vernunft geht mit, aber seine Stirnadern schwellen an, in plötzlicher Abneigung, wenn ein Paria

oder ein Unberührbarer seinen Weg kreuzt.

Alle Frauen, die an uns vorbeigehen, sind in einen seidenen oder baumwollenen Sari gehüllt, die edelste Kleidung, die keuscheste, die erhabenste für einen Frauenkörper. Nur . . . der Tag ist heiß, und der Sari reicht fast bis zur Erde. Manche alte Frau findet, es sei praktischer, den Sari, der aus sechs Meter langem Stoff besteht, um den Hals zu wickeln und den Körper nackt zu lassen. Eine alte Inderin aber sieht wie eine Frau aus unseren Ländern aus, ein wenig sonnenverbrannt vielleicht, und man bekommt einen Schock, wenn sie plötzlich ganz nackt, höchstens ein Tuch um die Hüften, neben uns langsam und würdevoll schreitet. An die Durban-Negerinnen hatte ich mich ziemlich rasch gewöhnt, hier in Cochin aber muß ich jedesmal tief Atem holen, um den Schrecken zu überwinden.

Seltsam ist es auch, daß diese alten Frauen eine sehr junge, fast mädchenhafte Brust haben, während der Körper faltig und verwelkt ist. Nackte oder halbnackte Greisinnen gehören zum gewohnten Stadtbild, und niemand würdigt sie eines Blickes der Neugierde.

Unsere Rikschas bleiben vor einem sehr kleinen, weißgetünchten Haus stehen: wir sind angelangt. Mein Begleiter hat die Schlüssel mit, er läutet aber, während er die Türe öffnet, um die Ankunft eines Fremden zu melden.

Ein Haushalt in Süd-Indien

Wir befinden uns in einem kleinen, von höheren Mauern umgebenen Garten, in dessen Mitte ein großes Schwimmbassin in der Sonne leuchtet.

„Solch ein Bassin mit fließendem Wasser gehört unbedingt zu jedem indischen Haushalt, ich meine den der alten Schule, denn die Neuen wohnen auch in Wolkenkratzen. Jeder, der heimkommt, zieht sich in jenem Holzhäuschen aus, im Badeanzug wirft er sich ins Wasser, bis der ganze Staub der Straße abgespült ist. Dann zieht er die frischen Kleider an, die auf ihn warten; da sehen Sie, hier wären meine schon vorbereitet; aber da Sie hier sind, werde ich einfach so ins Haus gehen, wenn auch meine Mutter später schimpfen wird!“

„Und auch die Frauen wechseln ihre Kleider und reinigen sich im Bassin, wenn sie heimkommen?“

„Selbstverständlich! Und wenn eine unserer Frauen zehnmal am Tage ausgeht, badet sie zehnmal im Bassin und wechselt jedesmal den Sari.“

„Und der Sari wird jedesmal frisch gewaschen und gebügelt?“

„Natürlich. Warum wundert Sie das?“

„Oh, gar nicht! Ich habe nur so gerechnet . . . ein Sari besteht aus sechs Meter Stoff, sechs mal zehn macht sechzig, und sechzig Meter Stoff jeden Tag oder auch nur jeden zweiten Tag waschen und bügeln . . . die Sitte wird sich bei uns in Europa bestimmt nicht einbürgern!“

Die Dame des Hauses kommt auf uns zu, in weißem, goldbesticktem Sari, eine kleine, durch ihre königliche Haltung aber viel größer wirkende, vielleicht sechzigjährige Frau. Ein Hauch echter Vornehmheit geht von ihr aus; sie empfängt mich sehr ruhig, sehr zuvorkommend, ohne Neugierde oder allzu großes Interesse zu zeigen.

Durch den kleinen, aber wunderbar gepflegten Garten schreiten wir dem Hause zu, das viel größer ist als das Häuschen, eine Art Dienstbotenwohnung, die ich von der Straße aus erblickte.

Natürlich erwartet mich hier eine Enttäuschung. Das Zimmer, in das wir eintreten, ist ganz nach europäischer Art möbliert, nicht geschmacklos, aber doch sehr farblos und unpersönlich. Es ist ein gutbürgerliches Speisezimmer, peinlich sauber gehalten, mit großem Tisch in der Mitte. Speiseservice und Kristall auf der Konsole, ganz ordentlich, ganz unromantisch, ganz unindisch. Aber aus der offenen Tür kann ich auf den Garten blicken und eine reizende, echt indische Szene beobachten:

Das Straßentor öffnet sich, ein junges Mädchen tritt in den Garten, sehr schlank, sehr zart in seinem seidenen lavendelblauen Sari. Sie zieht sofort ihre Sandalen aus, legt auf eine Sitzbank ihre kleine Handtasche und steigt langsam die Stufen des Bassins hinab. Das Wasser reicht ihr bis an die Knie, steigt bis zum Gürtel, bis zur Brust. Sie wäscht sich Hals und Gesicht, spielt ein wenig mit dem Wasser, ganz kindlich vergnügt. Sie schwimmt nicht, sie kann es vielleicht nicht, sie scheint zu zart für jeden Sport, eine sehr kostbare, sehr empfindliche Treibhausblume.

Endlich steigt sie aus dem Bassin, langsam, eine Stufe nach der anderen; die nasse Seide schmiegt sich an ihren edlen, jungen Körper und leuchtet, jetzt dunkelblau, in der Sonne. Es ist ein sehr schönes Bild.

Dann verschwindet das Mädchen in dem Holzhäuschen.

„Wollen Sie sehen, wie man einen Sari drapiert?“ fragt mich mein Begleiter.

„Ja, gerne.“

Wir kehren in den Garten zurück.

Durch die geschlossene Holztür wird jetzt in einer mir unverständlichen

Sprache verhandelt; das Mädchen lacht, schreit ein paarmal verwundert auf, sie hat offenbar keine Ahnung von meiner Anwesenheit im Hause gehabt.

Dann macht sie die Tür auf, um ihre Mutter und mich einzulassen. Sie hat schon eine frische Bluse und einen langen, seidnen Unterrock angezogen, und nachdem sie mich begrüßt hat, fängt sie an, den Sari um den Körper zur drapieren.

Ein Ende des eineinhalb Meter breiten und sechs Meter langen Stoffes wird über die linke Schulter geworfen, dann wird der Stoff einmal eng um den Leib gewickelt. Es bleiben dann noch ungefähr viereinhalb Meter Stoff übrig; diese wickelt das Mädchen unglaublich rasch und mit asiatischer Geschicklichkeit zwischen Daumen und Zeigefinger, so daß handbreite Falten entstehen, die dann am Gürtel des Unterrockes vorne befestigt werden. Auf dem Rücken bleibt der Stoff eng anliegend. Das Ende des Seidenstoffes wird entweder über die Schulter oder über den Kopf geworfen. Ein Gürtel kann als Ersatz für den Unterrock dienen, der ja nicht sichtbar wird und nur die Aufgabe hat, den vorderen Falten des Sari eine Stütze zu geben. Wo, wie meistens bei einfachen Frauen, keine Bluse getragen wird, schließt man die Enden des Sari enger um den Hals.

Es ist nun fertig, das schöne junge Mädchen. Barfuß wie die Mutter, kehrt es in den Garten zurück.

Die Mutter entschuldigt sich: „Ich muß in der Küche nach dem Rechten sehen. Es ist bei uns in Indien Sitte, daß die Hausfrau kocht, auch bei allergrößter Dienerschaft. Das Kochen gilt bei uns als eine heilige Handlung, die

man nicht den Dienern anvertrauen kann. Du aber“, sie hält das Mädchen zurück, das ihr folgen will, „du kannst heute bei unserem Gast bleiben.“ Sie spricht ein sehr korrektes, aber doch mühsames Englisch. Man merkt, daß sie die Sprache gründlich studiert hat, aber selten gebraucht.

Auch der junge Offizier entschuldigt sich. Er fühlt sich ungemütlich in seiner engen Uniform und möchte sich umziehen.

Das Mädchen und ich sind nun allein im blumigen Garten, der von zwei hohen Kokospalmen umschattet ist.

„Im Sommer ist Cochín die Hölle, warm, daß man nicht atmen, daß man nicht leben kann“, erzählt das Mädchen. „So behaupten zumindest die Europäer; wir Inder können viel Hitze vertragen, obwohl wir die Sonne, die die Europäer so lieben, immer meiden.“

Ihre Haut ist sehr zart, kaum dunkler als Elfenbein; ihre von langen Wimpern beschatteten Augen sind sehr breit, leicht mandelförmig. Sie ist eigentlich so schön, mit dem kleinen roten Mund und den weißen Zähnen, der unglaublich zarten, edlen Gestalt, daß sie überall in Europa das größte Interesse nur durch ihre Erscheinung erwecken würde. Sie ist sich aber ihrer Schönheit völlig unbewußt, wie eine Blume, wie eine junge Katze.

„Wie alt sind Sie? Ich glaube, Sie sind so jung, daß man Sie noch fragen darf.“

„Bei uns in Indien darf man immer fragen, und die Leute, die es wissen, sagen es gerne. Natürlich weiß nicht ein jeder, wann er geboren ist!“

Ich lache, denn wirklich, wenn ich an Bord oder an Land mit einem Kuli oder mit einem Arbeiter gesprochen habe, so war immer seine erste, europäischen Begriffen nach nicht sehr höfliche Frage: „How old are you?“ und sofort nachher kam mit großem Stolz die Mitteilung: „Und ich bin so und so viel Jahre alt.“

„Also gilt es hier für vornehm zu wissen, wie alt man ist?“

„Natürlich, es ist ein Zeichen, daß die Eltern schreiben konnten und sich das Geburtsdatum notiert haben.“

„Und wie alt sind Sie also?“

„Siebzehn. Ich studiere noch. Vielleicht komme ich später an die Universität von Bombay. Meine älteste Schwester hat dort geheiratet. Sie hat einen . . .“, sie unterbricht sich, eine leichte Blutwelle breitet sich über ihr Gesicht, dann ändert sie rasch das Wort, das ihr zuerst über die Lippen kommen wollte: „Sie hat einen Professor geheiratet.“ Sie kann das Wort „Unberührbaren“ in meiner Gegenwart nicht aussprechen. Der alte Kastengeist lebt noch in ihrem Blut und läßt sich nicht verdrängen.

„Aber mein Traum wäre, Indien zu verlassen und nach Europa zu fahren. Mama sagt, daß zu ihrer Zeit die Mädchen nur vom häuslichen Glück träumten und daß wir wie die Männer geworden wären in unserer Seele. Ich möchte aber doch die weite Welt kennenlernen, bevor sich die Mauern eines Hauses um mich schließen.“

Ich denke an die Frauen, die meinen Weg gekreuzt haben in den letzten Monaten. So verschieden nach Rasse, Herkunft, Lebensgewohnheiten sie alle waren, die blinde Passagierin von Durban, die Herrscherin des Harems von Damaskus, alle hatten eines gemeinsam: den Trieb nach der Ferne, die Lust, die Welt zu kennen, zu erobern, zu genießen und zu erleiden.

Es ist ein alter Trieb; Desperados und Conquistadores, Missionäre und Piraten spürten ihn in ihren Adern. Es wurden daraus neue Reiche geschaffen und alte zerstört. Der größte Dichter Griechenlands besang in Odysseus diese Urkraft.

Odysseus aber war ein Mann. Abgesehen von vereinzelt Erscheinungen, hat die Frau immer ihr Heim geliebt, war sie die Hüterin der Flamme,

die Vestalin, die Penelope, die auf des Odysseus Rückkehr wartete.

Jetzt aber hat diese „Liebe nach entferntesten Ländern“ auch die Frauen erfaßt. Und ich glaube, es ist damit eine neue Mission der Frau verbunden; denn im großen Weltgeschehen ist die Frau die Versöhnende, die Ausgleich und Frieden spendende Macht. Ihr plötzlich erwachter Wandertrieb ist einem tiefen Instinkt entsprungen, der ihr sagt, sie werde nicht nur im Hause gebraucht, sondern auch draußen in der Welt.

Nicht jede Frau ist der neuen Mission gewachsen, und nur wenige dürfen der rufenden Stimme der Welt Antwort geben, da die Unreife zugrunde geht wie die blinde Passagierin von Durban.

Aber es ist gut, wenn wir die zierliche, gepflegte Japanerin in unseren Ländern finden; wenn wir mit ihr sprechen, merken wir, daß sie eine Frau wie du und ich ist. Und es ist gut, daß manchmal eine Europäerin die Schwelle fremder Welten überschreitet und ihr Wesen zeigt.

„Ja, Europa muß schön sein“, seufzt meine hübsche, kleine Gastgeberin. „Und Sie sind Italienerin? Ich hatte mir die Italienerin ganz anders vorgestellt: daß sie faul und mit dem Lesen und Schreiben nicht sehr vertraut ist, daß sie nach dem ersten Kind hundert, nach dem zweiten zweihundert Kilo wiegt!“

Wir lachen beide, weil ich fast so schmal wie eine Inderin bin. Vielleicht war dies der Zweck dieser langen, langen Reise, die mich von Kontinent zu Kontinent, von Ozean zu Ozean geführt hat: dieser vertraute Blick von Frau zu Frau, der Abgründe der Fremdheit überbrückt, der trotz Verschiedenheit der Rasse, des Glaubens, der Sprache zur Freundschaft aufblüht . . .

„Ich habe auch nicht viel über die indischen Frauen gewußt; ich war sehr überrascht, als ich merkte, welche große Rolle Gandhis Frau im Leben des Mahatma, im indischen Leben gespielt hat. Und daß Indiens Gesundheitsminister eine Frau ist, kam mir auch sehr unerwartet! Wir denken in Europa, die Inderin sei sehr passiv, schüchtern und lebe in größter Zurückgezogenheit. Dabei hat sie sich schon die höchsten Stellungen in ihrem Land erobert!“

„Ich kenne eine sehr schöne Legende“, sagt das Mädchen nachdenklich, „die mir eine Freundin erzählt hat, eine Christin wie Sie.“

Der Nazarener geht mit seinen Jüngern durch die Wüste, und sie erblicken einen toten, schon verwesenden Hund. Die Apostel wenden angeekelt die Augen, aber der Heiland blickt lange auf den leblosen Körper, dann sagt er sanft: „Wie schön sind seine Zähne.“ Ich glaube, so sollte man durch das Leben gehen, durch die Welt wandern, mit Augen, die nur das Schöne sehen, das überall zu finden ist. Diese Gabe aber dürfte mehr die Frau als der Mann besitzen, denn ihren Kindern gegenüber hat ohnehin jede Frau die Augen des Heilands, die nur das Schöne sehen.“

Ja, wir sind uns sehr nahegekommen, das schöne Mädchen im seidenen Sari und ich. Auch ihr Haus und der Garten sind mir plötzlich vertraut; ich liebe das leuchtende Bassin, den Schatten der hohen Kokospalmen und den Duft der unbekannt, zauberhaft schönen Blumen, die sich im klaren Wasser spiegeln.

Später, als sich das Gartentor schon hinter ihnen geschlossen hat und die weite, staubige Straße vor mir liegt, fällt mir ein, daß ich den Namen des Mädchens nicht kenne. Fast möchte ich zurück, um danach zu fragen, weiß aber dann plötzlich, daß es so besser ist. Es ist ein indisches Mädchen wie viele, viele andere. So soll es in meiner Erinnerung bleiben. Jung, edel gebaut, ganz zart in seinem langen Sari, mit großen mandelförmigen Augen, die von der Ferne träumen, und dem kleinen rosigen Mund, der alte Weisheiten mit junger Stimme sagen kann.

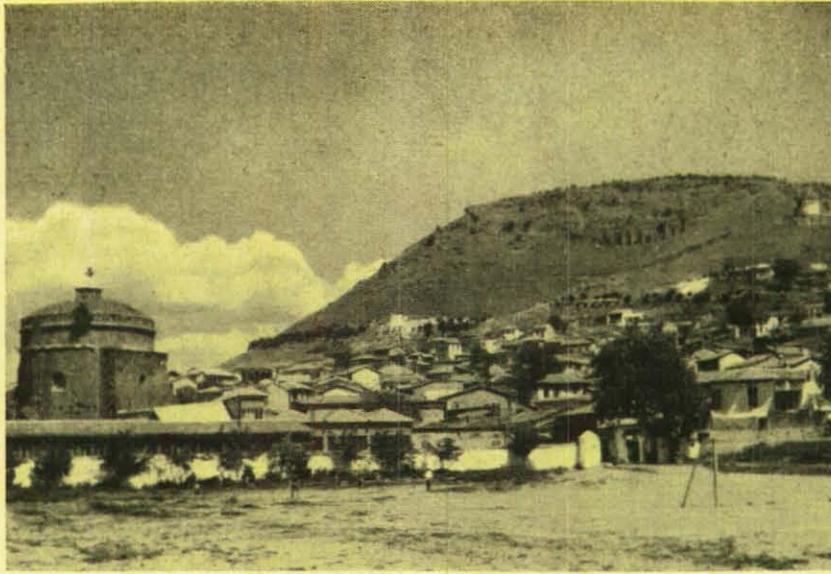
Kein Name auf seinem Bild! Es ist besser so. (Fortsetzung folgt)



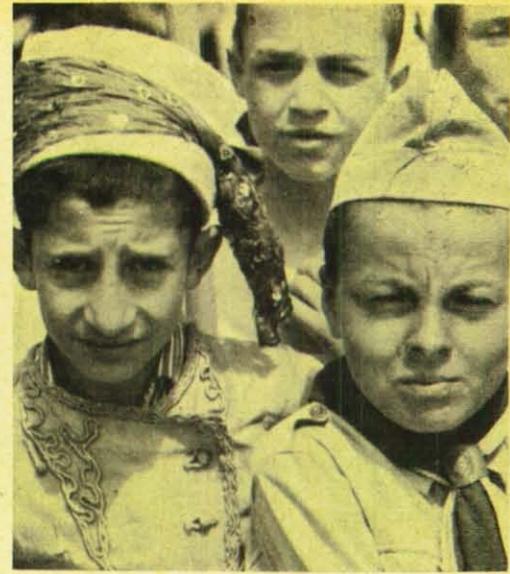
In allen Teilen der Welt gibt es schöne Frauen. Wohl unterscheiden sie sich im Aussehen, in ihrer Kleidung, im Gesichtsschnitt und in ihrer Lebensweise. Aber kaum unterscheiden sie sich in ihren Nöten und Sorgen. Die sind überall dieselben.



Ein stiller Genießer. Ihm schmeckt die Wasserpfeife, Nargileh genannt, bei der der Tabaksrauch durch ein Wasserbad geleitet und dadurch gut abgekühlt wird.



Ja Bergama, dem alten Pergamon! Aus der blühenden Großstadt, eine der wichtigsten Kunststätten des hellenistischen Zeitalters, ist eine unscheinbare Mittelstadt geworden. Der berühmte Pergamon-Altar, der hier von Deutschen ausgegraben wurde, befand sich bis 1945 in der Stadt Berlin und ist dann nach Rußland verschleppt worden.



Jungtürken – heute. Sie tragen die Uniformen ihrer Jugendorganisationen ebenso wie die alten, ererbten Reitertrachten oder kreuzen sogar nur im zeretzten Hemd auf. Ein jeder, wie er hat.

Auf der Suche nach neuen

Die Türkei im Strudel einer überstürzten wirtschaftlichen Entwicklung —



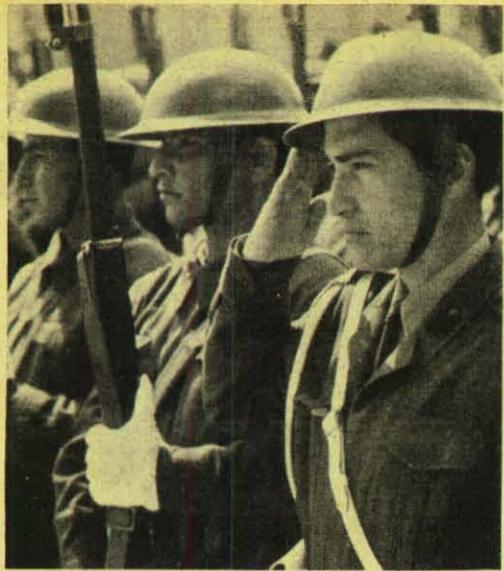
Willst du wissen, was Gastfreundschaft ist, so fahre in die Türkei! Dort begegnest du ihr auf Schritt und Tritt, triffst sie an in Hütten und Palästen. Da kann es dir passieren, daß ein Türke, der dich kaum kennt, für dich die Fahrkosten in einem öffentlichen Verkehrsmittel übernimmt und blutarme Bauern sich beleidigt fühlen, wenn du das Essen, das du bei ihnen bestelltest, auch bezahlen willst. Und wenn du mit einem Türken ausgehst, bist du stets sein Gast.

Die Zollbeamten an der türkischen Grenze nehmen es mit ihren Pflichten sehr genau. Umständlich und äußerst gründlich durchsuchen sie unsere und andere Koffer. Besonders haben sie es auf türkische Pfunde abgesehen, die „schwarzen“, versteht sich. Sie wissen: nur neunundneunzig Pfund darf jeder, der in die Türkei fährt, mitnehmen. Und überall, nur nicht in der Türkei, kann man bei jeder Bank das Türkenpfund (Lira) für einen Kurs kaufen, der dreimal so gut ist wie der offizielle türkische Kurs. Eine Mark ist in der Türkei 74 Kurus (1 Pfund = 100 Kurus) wert. In der Berliner Sparkasse erhält man aber für 1 Mark 2,50 Pfund, also mehr als das Dreifache. Daran denken die Beamten und auch die Reisenden. Beide handeln danach.

Im Schlagschatten der ehrwürdigen Hagia Sofia geschieht es dann: Ein junger Türke tritt uns in den Weg. Vorsichtig nach links und rechts äugend, bietet er uns türkische Pfunde für amerikanische Dollars an. „Five Lira for one Dollar“, sagt er. „Nein“, erwidern wir und fordern 15 Lira für einen Dollar. Wir handeln und einigen uns auf 12 Lira für einen Dollar, viermal soviel wie der offizielle Kurs auf der türkischen Bank. Dieses Beispiel verdeutlicht es: Es steht nicht gut mit der Wirtschaft in der Türkei heute. Inflation ist ihr Problem. Damit heißt es fertigzuwerden. Große öffentliche Ausgaben für Investitionen, die sich nicht unmittelbar als produktiv erweisen, haben diese Tendenz hervorgerufen. Doch darüber darf nicht vergessen werden: die Türkei ist reich. Sie verfügt über große Rohstoffvorkommen — Kohle, Eisen- und Chromerze —, und die Wahrscheinlichkeit, daß in absehbarer Zeit Öl gefunden wird, ist hoch. Die Türkei ist auch einer der reichsten Tabak- und Haselnußlieferanten. Die Aussichten auf eine moderne landwirtschaftliche Produktionsentwicklung sind beachtlich. Außerdem ist das Land in seiner Versorgung nicht unbedingt vom Ausland abhängig. Wenn die Türkei dennoch in Schwierigkeiten geraten ist, so vor allem deshalb, weil seine Regierung sich mit Energie in ein atemberaubendes Entwicklungsprogramm gestürzt hat, dem Land und Bevölkerung einfach nicht ganz gewachsen sind.

Als Kemal Atatürk kurz nach dem ersten Weltkrieg die Griechen aus Kleinasien vertrieb und die Türkei zu einem modernen Nationalstaat organisierte, leuchtete dem türkischen Volke der Himmel morgenhell. Der Fez, die Vielweiberei und der Frauenschleier wurden abgeschafft und europäische Kleidung und Sitte zur Pflicht gemacht. An Stelle des islamischen Rechts trat europäische Gesetzgebung, die arabischen Schriftzeichen wurden gegen lateinische ausgetauscht. Dazu mußten alle Türken Familiennamen annehmen und sich daran gewöhnen, daß es die aus der Sultanzeit stammenden Titel, wie Pascha und Effendi, nicht mehr gab. Heute hat sich das Analphabetentum tatsächlich um 50 Prozent verringert, und an den Universitäten gibt es 20 Prozent weibliche Studierende. Städte und Straßen sind nach großzügigen Gesichtspunkten ausgebaut worden. Jedoch die soziale Not der türkischen Bevölkerung konnte durchweg nicht behoben werden. Das zu tun, wird Aufgabe der nächsten Jahre sein.

Im Herzen der Stadt Istanbul, die früher Konstantinopel hieß und sich aus dem alten Byzanz entwickelt hat, gibt es noch diese Bazarstraßen. Sie sind typisch für die Licherstadt am Bosphorus. Und typisch sind auch die Lastträger, die oft mächtige Tragkörbe durch die Straßen schleppen. Der Ledertaschenhandel blüht.



Viele Soldaten gibt es in der Türkei, und die Bevölkerung ist stolz darauf. Die türkische Armee ist die stärkste im ganzen Orient. Ihre genaue Zahl liegt nicht vor, kann nur geschätzt werden.



Wegen

Konsolidierung tut not



◀ Eine alte Römerbrücke! Sie spannt sich schon seit 2000 Jahren in der Nähe von Bergama über einen Fluß, der im Sommer fast austrocknet. Seit dem Jahre 129 v. Chr. stand das Pergamenische Reich, das sich mit der Hauptstadt Pergamon nach Alexander des Großen Tode entwickelte, unter der Herrschaft und dem Einfluß der alten Römer.

▲ Modernes Großstadtleben in Pera, einer der europäischen Vorstädte Istanbuls, der größten Stadt in der Türkei. In Galata, der zweiten Vorstadt auf europäischem Boden, treibt der Straßenverkehr in ähnlicher Form. Skutari und Kadiköi sind die beiden asiatischen Vororte der ehemaligen türkischen Hauptstadt, die durch ihre Lage zum wichtigsten Hafen geworden ist.

▼ Das ist Landessitte: Wer einem Entschlafenen die letzte Ehre erweist und seinen Sarg trägt, ja nur das Traggestell berührt, begeht eine gute Tat und mindert seine Sündenlast. Darum ist der Andrang um einen Leichenzug, wie unser Foto beweist, meist erheblich. Jeder möchte helfen und Gutes tun. Freunde und ganz Fremde tun mit.



◀ Die alte Generation! Auf dem Lande und in den kleinen Städten verschleiern die Frauen noch vielfach ihr Gesicht und wissen nichts von der Gleichberechtigung, die man ihnen zuerkannte.

▲ Selbstbewußt und elegant sind die jungen Studentinnen an den Hochschulen in Ankara, Istanbul und Izmir. Sie stellen etwa zwanzig Prozent der Studierenden und sind meist wohlhabend.



Ein TRAUM Zerbruch

Copyright by Hans E. Günther-Verlag,
Pressrechte durch Prometheus-Verlag

5. Fortsetzung

In den Tagen, die jetzt folgten, schuftete ich bis zur physischen Erschöpfung. Ich hatte weder Zeit noch Kraft, an irgend etwas anderes zu denken. Und so ging es weiter, Tag für Tag, Woche für Woche, ohne Unterbrechung, ohne Ruhepause. Nicht, daß Saeton uns angetrieben hätte! Nein, er riß uns mit sich. Er selbst stand mit uns an der Werkbank, solange wir im Hangar arbeiteten, und dann kehrte er nach dem Abendessen zurück in den Hangar, tippte bis tief in die Nacht Briefe, bestellte Lebensmittel und Einzelteile, die wir brauchten, hielt uns die Gläubiger vom Leibe — kurz, er erledigte nebenbei noch die ganze geschäftliche Seite des Unternehmens. Meine Bewunderung für diesen Mann war grenzenlos, doch seltsamerweise kam kein richtiges, warmes Freundschaftsgefühl für ihn in mir auf. Bewundern konnte ich ihn, gewiß, aber nicht gern haben. Er war seelenlos, genauso unpersönlich wie der Motor, den wir Stück für Stück zusammensetzten. Er lenkte uns mit dem sicheren Griff eines Kutschers, der ganz genau weiß, was er aus seinen Pferden im Augenblick herausholen kann, ohne sich indes darum zu kümmern, was hinterher aus ihnen wird. Die Hauptsache für ihn war, der Zeit ein Schnippchen zu schlagen.

Aber unheimlich erregend war es. Und das Gefühl innerer Hochspannung war es auch, das mich bis Weihnachten durchhalten ließ. Der Flugplatz wurde zu einer eisenharten Fläche, als der Frost in den Boden eindrang. Wenn an schönen Tagen die Sonne schien, gleißten die Rollbahnen, aber im allgemeinen herrschte graue Eintönigkeit, und wenn man über das gepflügte Gelände ging, hallten die Schritte metallisch hart, geradeso, als marschierte man über eine erhärtete Lavaschicht. Im Hangar hatten wir keinerlei Heizmöglichkeit, und drinnen herrschte eine muffige, frostige Luft wie in einer Gruft. Nur die Arbeit hielt uns warm.

Saeton arbeitet darauf hin, daß wir den Motor am zwanzigsten Dezember fertig hätten, ihn am dreiundzwanzigsten montieren und am Weihnachtstag zum ersten Testflug starten könnten. Diese Termine waren äußerst knapp bemessen, aber er wollte eine ganze Woche für Testflüge zur Verfügung haben. Wiewohl wir täglich bis tief in die Nacht hinein arbeiteten, waren wir immer mit unseren Terminen im Rückstand, und so kam es, daß wir den zweiten Motor erst am Weihnachtstag fertig hatten.

Abends halb neun legten wir die letzte Hand an und waren völlig ausgepumpt, als wir schließlich schweigend vor der schimmernden Metallpyramide des Motors standen. Wir standen ganz einfach da und starrten das Werk unserer Hände an. Ich holte ein paar Zigaretten hervor und warf Saeton eine hin. Er steckte sie an und zog den Rauch tief in die Lungen, als ob das allein die übermäßige Spannung seiner Nerven lindern könne. „Ja, das hätten wir. Jetzt tanken, Tubby, und dann laß die Kiste laufen. Ich hole inzwischen Diana. Ich bin

Polizei ist hinter Neil Fraser her, weil er im Auftrage einer fremden Macht Flugzeuge aus England hinausgeflogen hat. Nach mühseligem Umherirren findet er auf einem verlassenen Flugplatz Unterschlupf, wird aber aufgespürt und niedergeschlagen. Ein stiernackiger Mann, Bill Saeton, nimmt ihn ins Verhör, liefert ihn jedoch nicht der Polizei aus. Saeton will sich mit einer Tudor an der Berliner Luftbrücke beteiligen. Dazu muß aber noch ein neuartiger Motor gebaut werden, woran Fraser mitwirken soll. Fraser nimmt das Angebot an, lernt später Saetons Mitarbeiter Tubby Carter und dessen Frau Diana kennen und verauslagt sogar eine beträchtliche Summe, um die Fertigstellung des Flugzeugs zu sichern. Nach Wochen angestrengtester Arbeit kommt er mit Else Langen, einer Deutschen, zusammen, die auf dem benachbarten Gut als Hausmädchen tätig ist. Bei einem Abendspaziergang versucht er sie zu küssen, wird aber energisch zurückgewiesen. Nach dem aufregenden Besuch zweier Offiziere, die im Auftrage der Kontrollkommission nach einem gestohlenen Ausgangsbaukasten suchen, wird es offenbar: Diana Carter liebt Saeton. Eine Katastrophe droht. Durch Carters Selbstbeherrschung wird die Situation noch einmal gerettet. Fraser besucht danach mit Else Langen einen Ball, der für beide harmonisch verläuft. Doch erst nach drei Wochen sehen sie sich wieder.

überzeugt, sie will bei diesem historischen Augenblick dabei sein.“ Er trat ans Telefon und rief die Unterkunft an. Ich half währenddessen, den Tank zu füllen. Erst sahen wir nach, ob Treibstoff genug im Wandtank war, verbanden dann die Zuleitung mit dem Motor und drehten die Zufuhr an.

In nervöser, schweigsamer Spannung warteten wir auf Diana. Fünf Wochen schwerster, angestrengtester Arbeit hatten wir hinter uns, und ein Druck auf den Anlasser sollte uns zeigen, ob wir es geschafft hatten, oder ob das Ganze ein Fehlschlag sei. Es war nicht so, wie wenn ein Motor vom Fließband kommt, denn dort geht alles seinen vorgeschriebenen, unausweichlichen Gang von der Gießerei und den Drehbänken und den elektrischen Messungen zur Montage und dem ersten Anwerfen des Motors. Hier, bei uns, war das ganz anders. Jedes Einzelteil war mit der Hand gearbeitet worden. Ein einziges kleines Versehen bei der Präzisionsarbeit, und . . . Ich dachte daran, wie wir uns bei der Arbeit oft kaum noch hatten auf den Beinen halten können. Es war unwahrscheinlich, daß der Motor glatt laufen sollte.

Das Klopfen an der Hangartür schreckte uns aus unseren Gedanken auf. Tubby ging und ließ seine Frau ein. „Ja, da steht er nun, Diana“, sagte Saeton und deutete auf den Motor. Seine Stimme zitterte ein wenig. „Du hast ja durch deine Kocherei auch dazu beigetragen, daß er das Licht der Welt erblicken konnte, und da meinte ich, du würdest gern dabei sein, wenn er seinen ersten Schrei ausstößt.“ Unser Gelächter klang gezwungen und verlegen. „Okay, Tubby. Dann laß ihn an.“ Mit einer ruckartigen Bewegung seiner Schultern riß er sich nervös los und ging bis ans untere Ende der Werkbank. Er konnte es nicht über sich bringen, den Starthebel selbst einzuschalten, ja, er wollte es nicht einmal sehen. Uns den Rücken zukehrend und eine Zigarette rauchend, stand er da. Gedankenlos spielte er mit einem Stück Metall, das auf der Werkbank gelegen hatte.

Zögernd blickte Tubby ihn an.

„Nun los doch . . . stell ihn an.“ Saetons Stimme klang wie ein Reibeisen.

Tubby blickte zu mir herüber, schluckte nervös und trat dann an den Anlassermotor heran, den wir bereits angeschlossen hatten. Dann drückte er auf den Knopf. Im Bemühen, gegen die Beharrung des Metalls anzukämpfen, stöhnte er auf. Auf und ab schwoll das Gestöhne. Tubby stellte ab, trat an den Motor heran, und seine erfahrenen Augen glitten von einem Teil zum anderen. Dann ging er wieder zum Anlassermotor hinüber, dessen Stöhnen jetzt immer schneller aufeinander folgte und endlich in ein regelmäßiges Brummen überging. Der Motor spuckte. Wieder dominierte das Gebrumm des Anlassers, und dann war mit einemmal der ganze Hangar von einem ohrenbetäubenden Gebrüll erfüllt. Unser Motor lief, und der ganze Bau schien in seinen Grundfesten zu wanken. Tubby stellte ab, lief zum Motor zurück und schloß die Kontrollapparate an. Als er dann den Startermotor wieder anschaltete, legte sich das Brüllen des Motors bald und wurde zu einem gleichmäßigen, machtvoll erhebenden Summen, ähnlich dem eines Kraftwerkdyamos.

Saeton trat seine Zigarette aus und kam die Werkbank entlang auf uns zu. Sein schweißglänzendes Gesicht strahlte, und es war teils Feststellung, teils Frage, als er über das Summen hinweg rief: „Er läuft.“ Tubby blickte vom Kontrollstand auf, und sein fettes, freundliches Gesicht verzog sich zu einem glücklichen Lachen. „Die Gemischbildung muß noch geregelt werden, und der Zündverstellbereich . . .“

„Zur Hölle mit der Gemischbildung“, rief Saeton. „Das machen wir morgen. Die Hauptsache für mich ist im Augenblick, daß er läuft. Jetzt stell' ihn ab und laß uns einen Drink nehmen. Bei Gott, Tubby, den haben wir uns redlich verdient.“

Das Motorengbrumm verstummte, als Tubby die Treibstoffzufuhr abstellte. Plötzlich herrschte wieder Stille im Hangar, aber eine friedliche, entspannte Stille jetzt. Alle grinsten wir uns an und klopfen uns übermütig auf die Schulter. Tubby packte seine Frau und küßte sie. Sie war von unserer Erleichterung angesteckt, denn ihre Augen glänzten, und sie konnte ihre Erregung nicht verbergen. „Noch jemand, der einen Kuß haben will?“

Hammond Innes
schrieb für die
ZB diesen erregenden Roman
um Fliegerglück
und Leidenschaft

Ich stand ihr am nächsten, sie hob ihr Gesicht hoch, und ihre Lippen lagen auf den meinen. Dann wandte sie sich ab, packte Saeton, drückte ihre Lippen auf die seinen und krallte sich mit den Händen in seinem Overall fest. Er packte sie bei den Schultern und stieß sie fast roh von sich. „Kommt! Laßt uns einen trinken.“ Seine Stimme klang heiser.

Für diese Gelegenheit hatte Saeton noch eine Flasche Whisky aufbewahrt. Er prostete uns zu.

Wir tranken den Whisky pur, redeten aufgeregt über die Montage, die uns bevorstand und über den ersten Testflug, bei dem sich herausstellen sollte, wie die Maschine sich mit diesen neuen Motoren benehmen würde. Saeton plante, die beiden Außenbordmotoren nur zum Starten zu benutzen, da die Kraft der beiden neuen Motoren ausreichen müsse, das Flugzeug sicher durch die Lüfte zu tragen. Dann übersprangen wir in unserer Begeisterung alle naheliegenden Probleme und sprachen darüber, wie wir die Gesellschaft organisieren, was für Flugzeuge wir kaufen, welche Routen wir fliegen und welche Flugmotorenfabrik wir mit der Serienherstellung der neuen Motoren beauftragen würden. Im Nu war die Flasche leer. Saeton holte den letzten Tropfen heraus und zerschmetterte sie dann auf dem Betonfußboden. „Das ist die beste Flasche Whisky, die ich jemals getrunken habe, und ich will nicht, daß sie jetzt auf einem ganz gemeinen Abfallhaufen landet“, rief er mit vor Aufregung geweiteten Augen.

Nun die Gläser leer waren, blickten wir uns plötzlich schweigend um. Sollte ein so schöner Abend so trocken zu Ende gehen? Saeton schien das gleiche Gefühl zu haben wie ich, denn er sagte: „Hör zu, Tubby, wie wär's, wenn du dich auf die alte Klapperkiste schwängest und eine Spritztourt nach Ramsbury machtest? Hol uns ein paar Flaschen, ganz egal, was sie kosten.“ Damit blickte er mich an. „Einverstanden, Neil? Es ist doch schließlich dein Geld.“ Und als ich nickte, klopfte er mir auf die Schulter und meinte: „Du wirst es nicht bereuen, daß du uns unterstützt. Und wenn du so alt wirst wie Methusalem, niemals wirst du eine bessere Investition machen als diese. Whisky her, Tubby!“ Mit dem Arm beschrieb er eine großartige Geste. „Wirf dich auf deinen Zelter und reite, was das Zeug herhält! Wir wollen heute nicht auf dem Trockenen sitzen! Los, los! Wir werden dir die Steigbügel halten und dich mit Hurra begrüßen, wenn du zurückkommst und die Flaschen in den Satteltaschen klirren.“

Wir lachten und schrien alle durcheinander, als wir zum Vorratsraum hinübergingen, in dem das alte Motorrad untergestellt war. Tubby brauste davon, sein Gesicht glühte vor Begeisterung, und seine Hand zitterte, als er die Gänge zu rasch durchschaltete. Das Rücklicht verschwand hinter den Baumstämmen, und dann herrschte wieder Ruhe. Saeton fuhr sich mit der Hand über die Augen. „Kommt, laßt uns 'reingehen“, sagte er ein wenig benommen, und ich sah, daß die Nerven an seinen Augenwinkeln zuckten. Er war nahe daran, zusammenzuklappen, wie wir alle im Grunde. Noch ein

Glas Whisky würde uns guttun, und plötzlich fiel mir Else ein. „Wie wär's, wenn wir eine kleine Party schmisen?“ fragte ich. „Ich laufe rasch hinüber und hole Mrs. und Mr. Ellwood.“ Natürlich wußte ich, daß sie nicht kommen würden, aber vielleicht kam Else mit. Saeton versuchte, mich zurückzuhalten, doch ich lief schon den Feldweg hinunter und hörte nicht auf ihn.

Über der Haustür brannte Licht. Freundlich und einladend sah es aus.

Mrs. Ellwood kam auf mein Klingeln an die Tür. „Ach Sie, Mr. Fraser.“ Sie schien überrascht. „Ich dachte, Sie wären fortgefahren.“

„Wir hatten soviel zu tun“, murmelte ich.

„Aber treten Sie doch ein, bitte schön.“

„Nein, vielen Dank. Ich wollte nur eben rasch Bescheid sagen, daß wir eine Party geben, und da wollte ich mal fragen, ob Sie und Colonel Ellwood zu einem kleinen Drink herüberkommen möchten. Und Else“, fügte ich noch hinzu.

Sie zwinkerte. „Seien Sie doch ehrlich und sagen Sie gleich, daß es Else ist, auf deren Erscheinen Sie hoffen. Aber wie schade! Die ganzen Tage haben wir Sie erwartet, und nun kommen Sie ausgerechnet heute abend. Else ist nach London gefahren, um irgend etwas mit ihren Papieren zu ordnen. Sie fährt zurück nach Deutschland.“

„Nach Deutschland?“

„Ja, leider. Ach du meine Güte, wie schnell das aber auch alles gekommen ist. Und was machen wir bloß ohne sie? Sie ist uns eine solche Stütze gewesen.“

„Wann fährt sie denn?“ fragte ich.

„In den nächsten Tagen, nehme ich an. Es kam alles so unerwartet, gleich nach dem Ball. Sie hat einen Brief bekommen. Ihrem Bruder soll es sehr schlecht gehen. Und nun hat sie mit ihren Papieren irgendwelche Schwierigkeiten. Kommen Sie doch noch einmal zu uns, ehe sie abfährt, ja, bitte!“

„Ja“, murmelte ich. „Ja, ich werde an den nächsten Abenden einmal hereinschauen.“ Was mich überraschte, war, daß Else mir gar nichts von einem zweiten Bruder erzählt hatte. „Gute Nacht, Mrs. Ellwood. Es tut mir leid, daß Sie nicht zu uns kommen wollen.“ Ich hörte, wie die Tür geschlossen wurde, und dann lief ich den Weg zurück. Verdammte noch mal! Wie schal der Abend plötzlich war! Ich spürte, wie eine tiefe Wut und Empörung in mir aufstieg. Verdammte noch mal! Warum mußte sie nun ausgerechnet heute abend nicht zu Hause sein!

Ich schlug einen Abkürzungsweg durch den Wald ein, und als ich die Unterkunft ins Blickfeld bekam, hörte ich hinter mir, wie ein Zweig knackte. Als ich mich umblickte, sah ich, wie ein Mann aus dem Dunkel heraustret. „Wer da?“ fragte ich. Es war Tubby. „Ach du, Tubby“, sagte ich. „Hast du den Whisky bekommen?“

Statt einer Antwort ließ Tubby die Flaschen in der Tasche klirren. „Gerade als ich in den Feldweg einbiegen wollte, ging mir das Benzin aus.“ Er sprach mit schwerer Zunge. Entweder hatte er sich in der Kneipe schon ein paar Schnäpse einverleibt, oder aber er hatte unterwegs eine der Flaschen aufgemacht. „Was machst du denn hier? Bist du auf Elfensuche?“

„Ach, ich war nur unten in der Farm“, sagte ich.

„Hm, so. Else, was?“ Er lachte gutmütig und hakte mich ein.

Schweigend gingen wir weiter. Durch die Baumstämme schimmerte ein erleuchtetes Fenster und geleitete uns wie ein Leuchtturm nach Hause. Als wir aus dem Gehölz hinaustraten, konnten wir das Innere der Messe genau überblicken. Eine Flasche auf dem Tisch neben sich und gefüllte Gläser in der Hand, standen Diana und Saeton nahe beieinander. „Wo sie den Schnaps wohl herhaben?“ murmelte Tubby. „Komm. Wir wollen sie überraschen.“

Fast hatte ich das Fenster schon erreicht, da bewegte Diana sich. Sie setzte ihr Glas auf den Tisch, trat noch näher an Saeton heran und griff nach

seiner Hand. Sie sprach, und ich hörte das Murmeln ihrer Stimme durchs Fenster hindurch. Tubby war stehen geblieben. Saeton schüttelte Dianas Hand ab und machte Miene, auf die Tür zuzugehen. Doch sie hielt ihn zurück, schwang ihn herum, warf den Kopf zurück und lachte ihn an. Ihr perlendes Gelächter drang in die kalte Nachtluft zu uns heraus.

Tubby trat näher heran. Er bewegte sich wie ein Schlafwandler, magnetisch angezogen vom Fenster. Saeton stand ganz ruhig da und blickte mit hartem, verbissenem Gesicht auf Diana hinter. Seine Mundwinkel zuckten. Draußen vor dem erleuchteten Fenster zu stehen und hinaufzublicken war fast so wie vor einem Kasperletheater. „Na schön! Wenn du's unbedingt so haben willst?“ Rauh klang Saetons Stimme, und wenn sie auch gedämpft an unser Ohr drang, waren die Worte doch klar und deutlich zu verstehen. Er kippte seinen Drink hinunter, setzte das Glas ab und packte sie bei den Armen. Sie lehnte sich zurück, das Haar hing hernieder, und ihr Gesicht war ihm hingebungsvoll zugewandt.

Saeton zögerte. Ein bitterer Zug lag um seinen Mund. Dann zog er sie an sich. Sie schlang die Arme um seinen Hals. Ihre hemmungslose Leidenschaft hatte für mich etwas Erschreckendes. Hinzu kam noch, daß ich mir die ganze Zeit über bewußt war, daß Tubby neben mir stand. Es war, als erlebe man ein Schauspiel auf der Bühne und wittere förmlich, daß gleich noch ein Schauspieler auftreten müsse. Mit gerötetem Gesicht fingerte Saeton an ihrem Kleid herum. Dann ließ er sie plötzlich los. „Laß doch den Unsinn, Diana!“ sagte er. „Gib mir noch ein Glas.“

„Nein, Bill. Ich bin es, die du willst, nicht Schnaps. Du weißt, daß du wild auf mich bist. Warum nimmst du mich nicht...“

Doch er riß ihr statt aller Antwort die Hände herunter, die sie noch immer um seinen Hals geschlungen hatte. „Schenk mir noch ein Glas ein.“

„Begreifst du denn nicht, Liebling?“ Sie berührte sein Gesicht, streichelte es, glättete die Furchen links und rechts um seinen Mund. „Ich bin es, die du haben willst, und das weißt du auch ganz genau.“

Tubby stand wie versteinert neben mir. Und auch ich stand da wie gelähmt und blickte hinauf.

Langsam erhob Saeton seine Hände, packte sie und stieß sie von sich. Sie flog gegen die Tischkante und hielt sich daran fest. Mit zwei Schritten war er bei ihr und rief, den Kopf ein wenig vorgestreckt: „Du Törlin! Kannst du denn nicht begreifen, daß du mir gar nichts bedeutest? Nichts, hörst du? Du versuchst, dich zwischen mich und etwas zu drängen, das größer ist als wir beide. Schreib's dir hinter die Ohren, daß ich nicht gewillt bin, mir alles durch dich verderben zu lassen.“

„Mach nur weiter!“ schrie sie. „Ich weiß, daß ich bei dir nicht soviel zähle wie deine verdammten Motoren. Aber du kannst nicht mit einem Motor ins Bett gehen. Das kannst du mit mir. Warum vergißt du diesen Motor nicht einmal für einen Augenblick? Ich bin's, nach der du gierst! Dein Körper schreit nach mir...“

„Schweig!“

Aber sie war nicht still. Sie lachte ihm ins Gesicht, versuchte, ihn durch ihr Lachen zu reizen: „Du bist nicht für ein mönchisches Leben gemacht. Nachts liegst du wach und denkst an mich. Stimmt's? Und ich liege wach und denke an dich. Ach, Bill, warum gehst du nicht mit mir...“

„Halt's Maul!“ Seine Stimme zitterte vor Wildheit, und hart und knotig standen die geschwellenen Adern auf seiner Stirn.

Ihre Stimme nahm einen leisen, lockenden Klang an, so daß ich nicht mehr verstehen konnte, was sie sagte. Aber das war auch nicht nötig. Man brauchte ihr nur ins Gesicht zu sehen, brauchte nur die Art zu sehen, wie sie ihn ansah. Langsam hob er die Hände, griff er nach ihr. Doch dann richtete er sich plötzlich zu voller Größe auf. Er hob die Hand und schlug ihr ins Gesicht, zweimal, auf jede Wange ein-

mal. „Halt's Maul, habe ich gesagt. Und nun hinaus mit dir!“

Die Hände vorm Mund und das Gesicht ganz weiß, taumelte sie zurück. Es sah aus, als wolle sie in Tränen ausbrechen. Saeton griff nach der Flasche. „Wenn du etwas Grips besäbest, hättest du mir ein Glas Schnaps gegeben.“ Jetzt klang seine Stimme nicht mehr so hart. „Nächstes Mal such dir einen aus, der besser zu dir paßt.“ Er klemmte sich die Flasche unter den Arm und wandte sich zum Gehen. Doch an der Tür blieb er stehen und blickte zurück. Ich nehme an, daß er etwas Versöhnliches zu ihr sagen wollte. Doch da sah er die Wut in ihren Augen glühen, und plötzlich verhärtete sich sein Gesicht wieder. „Wenn du versuchst, Zwietracht zwischen Tubby und mir zu stiften“, sagte er langsam, „breche ich dir das Genick, verstanden?“ Mit diesen Worten riß er die Tür auf und verschwand.

Gleich darauf öffnete sich die Eingangstür, und von innen fiel ein voller Lichtschein auf mich. Saeton blieb stehen. „Wie lange habt ihr beiden...“ Er warf die Tür hinter sich zu. „Hoffentlich hat euch das Spionieren Spaß gemacht. Ich gehe jetzt rüber zum Hangar.“ Seine Schritte hallten auf dem festgefrorenen Boden, und seine Gestalt wurde von der Dunkelheit verschluckt.

Einen Augenblick waren wir beide unfähig, uns zu bewegen. Vollkommene Stille herrschte um uns her. Nur Dianas Schluchzen drang gedämpft an unser Ohr. Zwischen Glasscherben hatte sie sich über den Tisch geworfen, das Gesicht in den Armen vergraben, und schluchzte vor sich hin. Ich hörte das frostige Klirren der Flaschen, als Tubby mir die Tasche in die Hand drückte. „Bring sie zu Bill hinüber“, sagte er mit erstickter Stimme. Ich sah ihm nach, wie er die Tür zur Unterkunft öffnete und langsam, fast widerwillig hineinging. Immer noch konnte ich mich nicht bewegen. Mir war, als sei ich angewurzelt. Dann wurde die Tür zur Messe geöffnet, und er trat ein. Ich hatte keine Lust, Zeuge noch einer peinlichen Szene zu sein, und so eilte ich durchs Gehölz hinter Saeton her.

Als ich den Hangar betrat, saß Saeton auf der Werkbank, starrte auf den neuen Motor und trank aus der

Flasche. „Komm rein, Neil.“ Mit der Flasche machte er eine einladende Geste. „Trink einen mit mir.“ Er konnte nicht mehr richtig sprechen, und das, was er sagte, war fast unverständlich. Mag der Himmel wissen, wieviel er in dieser kurzen Zeit schon hinuntergegessen hatte.

Ich nahm ihm die Flasche ab. Es war Brandy drin, aber sie war schon über die Hälfte geleert. Das Naß rann mir wie Feuer die Kehle hinunter, und ich mußte absetzen und mich verschauen.

„Hast du alles mit angesehen?“ fragte er lallend.

Ich nickte.

Er lachte wild, und es klang un-natürlich. „Was wird Tubby jetzt tun?“

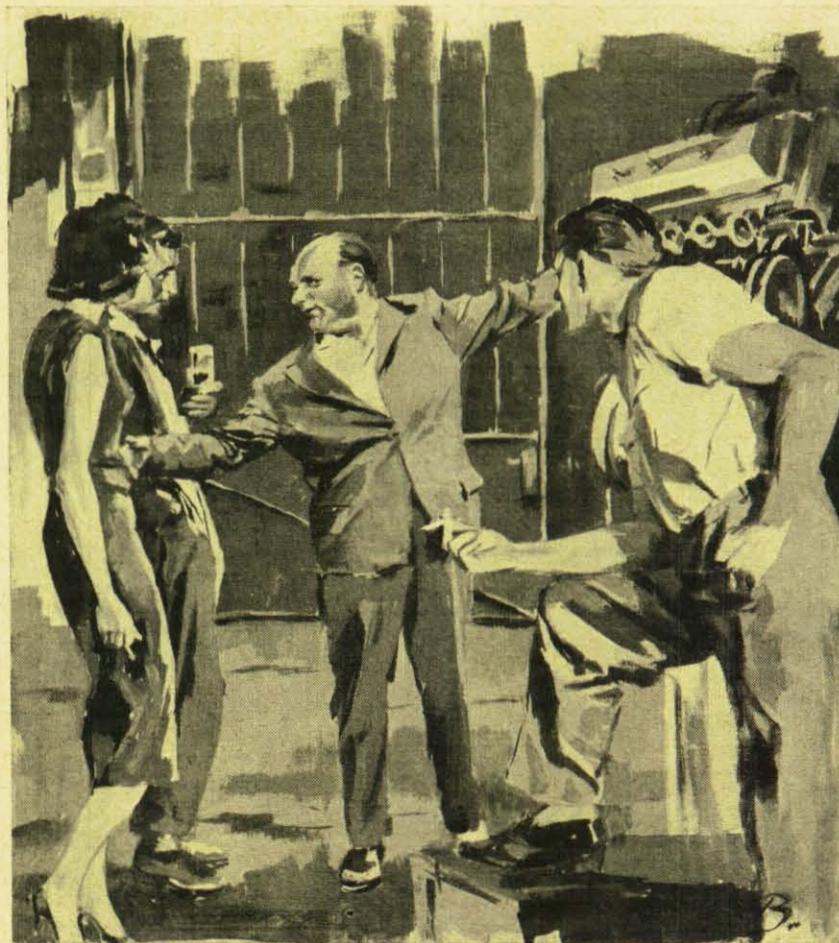
„Ich weiß es nicht“, antwortete ich.

Er sprang von der Werkbank hinunter und ging vor mir auf und ab. „Warum hat er ihr überhaupt erlaubt, hierherzukommen? Frauen gehören hier nun einmal nicht her. Sie hat gern viele Menschen um sich, liebt Aufregungen, Lärm und Bewegung. Warum sind Männer ihren Frauen gegenüber immer so blind. Ach was, Schwamm drüber!“ Ärgerlich fuchtelte er mit dem Arm in der Luft umher und blickte auf die Brandyflasche, die ich immer noch in der Hand hielt. „Komisch, daß eine Frau eine Flasche Schnaps wegstellt!“ Damit entkorkte er eine Whiskyflasche.

„Hast du nicht schon genug intus?“ fragte ich.

Mit glasigen Augen starrte er mich an. „Heute ist Weihnachten, nicht wahr? Und der Motor ist fertig. Ich könnt' ein ganzes Faß leersaufen.“ Er hob den Flaschenhals an den Mund und trank, wobei er auf den Füßen leicht hin und her schwankte. „Komisch, was?“ grunzte er heiser und wischte sich mit dem Handrücken über den Mund. „Erst will man was feiern, und ehe man sich's versieht, steht man da und versucht, seine Sorgen zu ersäufen. Neil, altes Haus!“ Mit der freien Hand griff er nach mir und legte mir den Arm um die Schulter. „Sag mir was! Aber sei ehrlich! Ich will, daß du mir eine ehrliche Antwort gibst. Hast du mich gern?“

Ich zögerte. Und wäre er noch so betrunken gewesen, es hätte nichts geändert. Aber er war immer noch



„Ja, da steht er nun, Diana“, sagte Saeton und deutete auf den Motor. Seine Stimme zitterte ein wenig. „Du hast ja durch deine Kocherei auch dazu beigetragen, daß er das Licht der Welt erblicken konnte, und da meinte ich, du würdest gern dabei sein, wenn er seinen ersten Schrei ausstößt.“ Wir lachten etwas verlegen. „Okay, Tubby, dann laß ihn an.“

verhältnismäßig nüchtern, und das wußte er auch.

Er zog seinen Arm zurück und ging schwankend wieder zum Motor hinüber. „Du Schwein!“ schnauzte er das leblose Stück Metall an. Dann schlurte er wieder auf mich zu und sagte: „Ich habe keinen Freund auf dieser Welt.“ Eine erschreckende Bitterkeit schwang in seiner Stimme mit, und fast klang es, als habe er Mitleid mit sich selbst, als er wiederholte: „Nicht einen einzigen. Diana hat recht. Ein Motor ist etwas, was man baut, nichts, womit man leben kann. Zur Hölle damit! Mir ist's sauwurscht! Hörst du, sauwurscht ist es mir! Ich geb keinen roten Heller für das ganze Menschengeschlecht. Wenn sie mich nicht wollen, was geht's mich an? Ich brauche nichts von ihnen. Ich baue an der Zukunft, und das ist das einzige, was mich interessiert, verstehst du mich? Ich geb keinen roten Heller...“ Jäh fuhr er herum, als die Hangartür aufging.

Es war Tubby. Langsam kam er auf uns zu. „Gib mir einen Schnaps“, sagte er.

Saeton reichte ihm die Flasche. Tubby hob sie an den Mund und schluckte, wobei Saeton ihn gespannt ansah. „Nun?“ fragte er. Und als Tubby nicht antwortete, fragte er: „Um Gottes willen, sag doch was! Was ist geschehen?“

Tubby setzte die Flasche ab und blickte zu Saeton hinüber, aber ich glaube nicht, daß er ihn ansah. Mit der Hand tastete er nach seinem Gürtel. „Ich hab' sie durchgeprügelt“, sagte er ebenso tonlos wie zuvor. „Jetzt packt sie.“

„Sie packt?“ Hart und fest klang Saetons Stimme plötzlich. Es war, als schüttle er die Wirkung des Alkohols von sich.

„Ich hab' nach einem Taxi telefoniert.“

Mit zwei Schritten war Saeton bei ihm und packte ihn an den Rockaufschlägen. „Du kannst mich jetzt nicht einfach sitzenlassen, Tubby. In ein paar Tagen machen wir unsere ersten Testflüge. Nach all dieser Zeit!“

„Kannst du deinen Motor denn nicht mal für einen Augenblick vergessen?“ Müde klang Tubbys Stimme, müde und hoffnungslos. „Ich brauche ein paar Kröten, Saeton. Das ist es, warum ich hierhergekommen bin.“

Saeton brach in ein Gelächter aus. „Ich hab' kein Geld. Das weißt du doch. Geld haben wir erst, wenn wir uns an der Luftbrücke beteiligen.“ Der zuversichtliche Ton in seiner Stimme zeigte mir, daß er wußte, womit er Carter zurückhalten könne.

„Wieviel brauchst du, Tubby?“ schaltete ich mich ein und suchte nach meiner Brieftasche.

Saeton fuhr zu mir herum, und böse leuchtete sein Gesicht. „Wenn du dir einbildest, wir beide könnten diesen Kahn allein zum Fliegen bringen, bist du auf dem Holzweg“, sagte er. „Denn erstens ist die Zeitspanne zu kurz, und zweitens müssen wir noch ein paar Änderungen am Motor vornehmen. Weder du noch ich...“ Mit einem jähen, ärgerlichen Ruck wandte er sich ab.

„Wieviel brauchst du?“ wiederholte ich.

„Fünf Pfund.“ Er trat auf mich zu, und ich gab ihm das Geld. „Es ist mir schrecklich unangenehm, dich anzupumpen, Neil, aber...“ Er sprach nicht weiter.

„Ach, laß nur“, sagte ich. „Kommst du damit auch aus?“

Er nickte. „Die Hauptsache ist, daß Diana nach London kommt. Dort wird sie bei Freunden wohnen, und einen Job hat sie schon in der Tasche. Sie braucht nur ein bißchen, um über die ersten Tage hinwegzukommen. Sie wird wieder beim Malcolm-Club ein-

steigen, für den sie schon während des Krieges gearbeitet hat. Und die Leute warten seit Beginn der Luftbrücke darauf, daß sie wieder zu ihnen kommt.“ Damit stopfte er das Geld in die Tasche. „Sie wird es dir zurückzahlen.“

Als er sich zum Gehen wandte, vertrat Saeton ihm den Weg. „Der Malcolm-Club stellt Frauen ein, aber keine Ingenieure. Was hast du vor?“

Tubby blickte ihn an. „Ich bleibe hier“, sagte er dann. „Ich habe dir versprochen, dir zu helfen, bis die Kiste fliegt, und ich halte mein Versprechen. Danach...“

Aber Saeton hörte schon gar nicht mehr hin. Wie jemand, dem ein Mühlstein vom Herzen gefallen ist, ging er zurück zur Werkbank. Seine Augen leuchteten vor Erregung, sein ganzes Gesicht war wie verklärt. „Dann ist's gut! Du läßt mich nicht im Stich!“ Er packte Tubbys Hand und drückte sie. „Dann ist alles gut.“

„Ja“, sagte Tubby und zog seine Hand zurück. Alles ist okay, Bill.“ Aber als er sich abwandte, sah ich, daß ihm Tränen in die Augen gestiegen waren.

Nachdenklich blickte Saeton ihm nach. Dann wandte er sich mir zu. „Komm, Neil, trinken wir noch einen.“ Damit ergriff er die geöffnete Whiskyflasche. „Auf die Testflüge!“

In seinem Kopf hatte nur eine einzige Sache Platz. Mit einem Gefühl der Ubelkeit schickte ich mich an, zu gehen. „Ich hau mich hin“, sagte ich.

4.

Erst am nächsten Tage merkte ich, was Diana für uns bedeutete hatte. Nicht, daß sie nur für uns gekocht, unsere Betten gemacht und die Unterkunft saubergehalten und überhaupt all die kleinen Arbeiten verrichtet hatte, die für einen Mann so lästig sind und dennoch wesentlich dazu beitragen, das Leben etwas angenehmer zu gestalten. Sie hatte mehr als das getan. Durch ihr Strahlen und ihre Heiterkeit — ja, durch ihr bloßes Dasein — hatte sie die ungeheure Spannung, unter der wir arbeiteten, gemildert und erträglicher gemacht. Sie hatte uns einen Bereich geschaffen, in dem wir uns zeitweilig entspannen und die Kräfte sammeln konnten, um den Anforderungen eines neuen Arbeitstages nachzukommen. Ohne sie war alles schal und leer.

An diesem Morgen bereitete ich das Frühstück. Tubby war erst in den frühen Morgenstunden zurückgekommen, und als ich ihn rief, sah er bleich und übernachtigt aus. Sein sonst rundes, freundliches Gesicht war eingefallen und zeigte nichts von seiner früheren, unbeschwertten Heiterkeit. Saeton sah wie der leibhaftige Tod aus, als er vom Hangar herüberkam. Sein Gesicht war grau, und seine Mundwinkel zuckten. Man merkte es ihm an, daß er einen Katzenjammer hatte. Dennoch glaube ich, es war noch mehr als das. Er haßte sich an diesem Morgen selbst. Irgend etwas jedoch war in ihm, das ihn trotzdem vorwärtstriebe. Nicht, daß es bloßer Ehrgeiz gewesen wäre, nein, es war etwas viel Drängenderes, Zwingenderes, ein viel wesensmäßigerer Teil seines Selbsts — ein zutiefst verletzter Schöpferdrang, der ihn immer von neuem aufstachelte, zum Weitermachen anfeuerte, und ich bin überzeugt, daß der nachgiebigere Teil seines Ichs in den langen Stunden der Trunkenheit mit ihm schwer gekämpft hatte. Er war kein normaler Mensch mehr, sondern eine eiskalte, nur für einen einzigen Zweck brauchbare Maschine. Und dieser Teil seines Selbsts muß ständig mit seinem keltischen Blut in Streit gelegen haben.

Es war die treudloseste Weihnacht, die ich jemals erlebt habe. Den Tag brachten wir mit der Überprüfung des neuen Motors, mit seiner Montierung in der Motorengondel hin. Der Hangar war zu diesem Zweck mit Laufkatzen und allem nötigen Zubehör ausgerüstet, das heißt, in der Zeit, in der die Amerikaner den Flugplatz hatten, war unser Hangar die Reparaturwerkstatt gewesen. Ich weiß nicht, wie wir den Motor ohne diese Ausrüstung jemals hätten montieren sollen. Aber

zweifellos hatte Saeton all das schon im voraus bedacht, als er den Hangar mietete. Ich ging unser Vorratslager durch, und obwohl ich das Frühstück nur aus Büchsen zubereiten brauchte, kostete es mich doch eine ganze Weile, ehe ich fertig war. Wie froh war ich, daß wir nun dem Abschluß unserer Arbeit nahegerückt waren.

Und nicht nur, daß Diana uns verlassen hatte. Es war ja auch noch Tubby da, den kein Rückschlag entmutigen konnte und dessen gute Laune mir über so manche böse Stunde hinweggeholfen hatte. Und jetzt war es auf seinem Bankende ganz einfach stumm. Er piff nicht mehr vor sich hin, und kein freundliches Lächeln von ihm ermunterte mich mehr. Verbissen stand er da und arbeitete pausenlos, als sei es die Arbeit, und nicht nur Saeton, der zwischen ihm und seiner Frau stand. Erst jetzt wurde mir klar, wie sehr ich mich auf seinen gutmütigen Optimismus, auf seine unbekümmerte Zuversicht gestützt hatte. Niemals hatte er auch nur eine einzige Frage an mich gerichtet, und bis zum heutigen Tage bin ich mir nicht klar darüber, wieviel und was er eigentlich von mir wußte. Er hätte mich ganz einfach hingegenommen, und durch diese vertrauensvolle Hinnahme und durch seine solide Durchschnittlichkeit hatte er es fertiggebracht, daß mir Membury selbstverständliche Wirklichkeit geworden war und die Vergangenheit mich nicht mehr bedrängte.

All das war jetzt zu Ende. Ein Gefühl der Unbeständigkeit bemächtigte sich meiner, gerade so, als könne die Außenwelt jeden Augenblick in unseren Kreis einbrechen, und ich machte mir Sorgen wegen der Zukunft. Ob die Polizei sich wohl wieder an meine Fersen heften würde, wenn wir von Membury fortfliegen? Plötzlich hatte ich wieder Angst vor der Außenwelt.

Der erste Tag nach Dianas Abreise war die Hölle. Eine unerträgliche Spannung brütete über uns, als wir auf der Werkbank den neuen Motor testeten. Doch am nächsten Tag hatte Saeton sich von seinem Katzenjammer erholt. Er kam schon um halb sieben herüber in die Unterkunft, um uns das Frühstück zuzubereiten. Vielleicht war er noch schweigsamer als früher, aber er strahlte wieder eine durch nichts zu erschütternde Zuversicht aus. Niemals habe ich ihm mehr Bewunderung entgegengebracht als in diesen Tagen. Am nächsten Morgen sollten wir mit der Montierung fertig sein, und die Testflüge standen ihm unausweichlich bevor. An diesem Tage sollte es sich beweisen, ob seine dreijährige Arbeit umsonst gewesen war oder nicht. Die Testflüge mit dem ersten Motor hatten mit einem Absturz geendet, und das Bewußtsein dieser Erfahrung mußte seine Nerven bis zum Äußersten belasten. Trotzdem ließ er das niemals merken. Er tat alles, um uns wieder Mut einzuflößen und unser Interesse und unsere Begeisterung wieder zu entfachen. Eine gezwungene Fröhlichkeit hätte gerade das Gegenteil bewirkt, aber diesen Fehler beging er nicht. Er schaffte es allein durch die Kraft und das Beispiel seiner Persönlichkeit, ganz einfach dadurch, daß er es verstand, uns seine eigenen Gefühle einzuflößen. Und der Mut zu allem, der tief aus seinem Inneren kam, war natürlich und echt. Mir kam es so vor, als strecke er mir die Hand hin, um mich zur Höhe seiner eigenen Begeisterung emporzureißen. Auch Tubby fühlte das. Zwar vermochte dies Gefühl ihn nicht wieder zum Pfeifen zu bewegen und ihm kein gutmütiges Grinsen zu entlocken, aber als wir an den Ketten der Laufkatzen zogen, um den Motor in die Motorengondel hineinzubugsieren, merkte ich mit einemmal, daß er wieder mit dem Herzen dabei war. An diesem Tage machten wir erst um zehn Uhr Feierabend. Beide Motoren waren montiert. Am nächsten Tag brachten wir sie also nur noch anzuschließen, die Luftschrauben aufzusetzen und die Tudor für den ersten Testflug vorzubereiten. „Na, Tubby, was meinst du, ob sie's wohl schafft?“ fragte Saeton.

„Sie muß!“ stieß Tubby zwischen zusammengebissenen Zähnen hervor

und starrte mit leuchtenden Augen zur Kanzel hinauf, als sehe er schon, wie das Flugzeug mit den Motoren, die wir im Schweiß unseres Angesichts eigenhändig zusammengebaut hatten, sich zur Landung auf dem Flughafen Gatow anschickte.

Da wußte ich, daß alles in Ordnung war. Innerhalb eines Tages war es Saeton gelungen, Tubbys Verbitterung still und unaufdringlich zu beseitigen und ihn mit Begeisterung für das Flugzeug zu erfüllen.

Der achtundzwanzigste Dezember — ein Dienstag — war der Tag, an dem wir die letzten Vorbereitungen trafen. Im letzten Dämmerlicht schoben wir die großen Hangartüren zurück und ließen die beiden Motoren an. Die Werkbank überzog sich mit einer Schicht von Zementstaub, der durch den Rückwind der beiden Propeller hochgerissen wurde. Keiner von uns achtete darauf. Tubby und ich standen im Staub und grinsten uns gegenseitig an, als Saeton die Motoren in immer größerer Tourenzahl laufen ließ und der ganze Flugzeugrumpf bei angezogenen Bremsen zitterte. Als der Lärm schließlich nachließ und die Propeller nach einigen letzten Umdrehungen zum Stillstand kamen, konnte Tubby plötzlich nicht mehr an sich halten. Er packte mich am Arm und rief: „Mein Gott, sie laufen. Was für ein Gefühl, zu sehen, wie etwas, an dem man jahrelang herumgedoktert hat, schließlich so glatt läuft. Schließlich habe ich noch niemals zuvor einen Motor mit der Hand gebaut.“

An diesem Abend ergingen wir uns bei der letzten Flasche Whisky in den wildesten Zukunftsträumen und bauten die phantastischsten Luftschlösser. Die Luftbrücke sollte schließlich nur unser Sprungbrett sein. Vergessen waren die Wochen härtester Arbeit, denn vor uns dehnten sich glückverheißend die Flugrouten des ganzen Erdballs. Saetons Phantasie kannte keine Grenzen. Er entwarf uns in den verlockendsten Farben das Bild einer Luftfrachtflotte, deren Maschinen von Kontinent zu Kontinent flogen, schneller und billiger waren als alle Dampfer; er sprach von der Serienproduktion unserer Motoren und von einer gigantischen Organisation, die Frachten bis in die entlegensten Gebiete der Erde transportierte.

„Für die Passagierluftfahrt liegt die Zukunft in Düsenmaschinen“, sagte er. „Aber Frachten bekommt die Gesellschaft, welche die billigsten Sätze bietet.“

Uns mit flammenden Augen ansiehend und uns an der Schulter packend, stand er über uns gelehrt da. „Unbegreiflich“, rief er, „da sitzen wir nun, drei ganz gewöhnliche Menschen... vollkommen pleite und nur von Kredit lebend... und morgen, wenn wir gestartet sind, werden wir das erste Flugzeug der größten Luftfrachtgesellschaft der Welt fliegen, die die Erde jemals gesehen hat. In ein paar Monaten gibt es keine Menschen auf der Welt, von denen mehr gesprochen und geschrieben werden wird als uns. Es ist schon verdammt schwer hier gewesen“, sagte er grinsend, „aber nicht halb so schwer wie es noch werden wird. Wenn wir die Gesellschaft erst einmal auf die Beine gestellt haben, werden wir uns an diese Zeit erinnern wie an eine schöne Ferienzeit.“

Und dann — jählings von einer Stimmung in die andere fallend — setzte er sich. „Nun ja, wird werden's ja morgen sehen. Übrigens möchte ich die Maschine nicht mit eigener Kraft aus dem Hangar hinausfahren. Wer weiß, vielleicht geht irgend etwas schief oder sie kippt uns um. Du kennst doch die Ellwoods, nicht wahr, Neil? Wie wär's, wenn du zu ihnen hinübergingst und sie bätest, uns morgen einen ihrer Traktoren zu schicken? Ich hätte es gern, wenn er um acht hier wäre.“

Er wandte sich an Tubby. „Die Bodentests werden wohl den größten Teil des Vormittags in Anspruch nehmen, aber gegen Mittag möchte ich doch starten. Wie steht es mit dem Treibstoff? Sind alle Tanks gefüllt?“

(Fortsetzung folgt)

Aus der Vogelschau

ZB-Foto-Quiz-Auflösungen

- Zu Foto 1: Schloß Herrnschiemsee.
- Zu Foto 2: Schloß Fontainebleau in Frankreich.
- Zu Foto 3: Docks von Marseille, Frankreich.
- Zu Foto 4: Römischer Amphitheater in Trier.

WAHRE GESCHICHTEN

Das Geisterhaus

Ins Pfarrhaus mußte der Engländer Ernest Moore mit seiner Frau und seinen beiden Kindern umziehen. Die Familie hielt es in ihrem eigenen Haus einfach nicht mehr aus, denn dort spukte es gewaltig. Dieses Haus steht in der ostenglischen Stadt Norwich.

Der Spuk begann ganz plötzlich. Keine Nacht mehr konnte die Familie schlafen. Es polterte und krachte, ohne daß ein ersichtlicher Grund dafür zu finden war. Fensterscheiben zerbrachen, unsichtbare Hände drehten an den Uhren die Zeiger zurück. Nach vierzehn Tagen ergriff die Familie die Flucht. Ernest Moore bat den Pfarrer, in dem Hause eine Austreibungszeremonie zu zelebrieren. Dieser tat es, und prompt fiel ihm ein Stein auf den Fuß. Da nahm sich die Polizei der Sache an. Sie hatte freilich mehr Glück als der ängstliche Hausbesitzer und der Pfarrer. Als „Geist“ ermittelte sie einen vierzehnjährigen Jungen, der mit einem Katapult auf die Fensterscheiben geschossen hatte. Das Zurückdrehen der Uhrzeiger allerdings hat sich die Familie Moore in der Aufregung wohl nur eingebildet.

Lohnerhöhung

Sein Honorar erhöhte kürzlich Sam Price, der in South Molton (England) einen ungewöhnlichen Beruf ausübt. Er ist nämlich städtischer Ausrufer. In einem romantischen Anzug aus dem 18. Jahrhundert pflegt er durch die Straßen zu schreiten und den Bürgern zu verkünden, was man ihm aufgetragen hat: Hochzeiten, Kindstauen, Geschäftseröffnungen usw.

Wer etwas auszurufen hat, mußte bisher für jeden Ruf einen Penny bezahlen. In Anbetracht der gestiegenen Lebenshaltungskosten sah sich Sam Price jetzt gezwungen, den Preis zu verdoppeln.

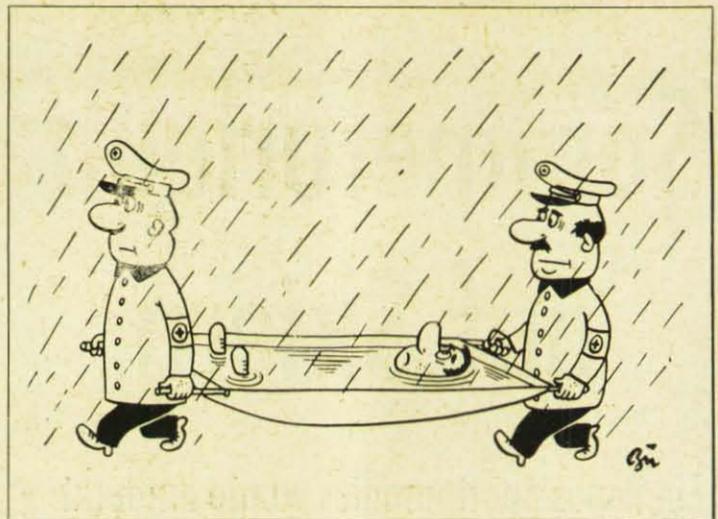
Die Taxe war kein Zug

Unglücklicherweise lag der Taxistand des Chauffeurs Diego Lopez aus Barcelona vor einem kleinen Café. Nun gibt es aber in den spanischen Cafés durchaus nicht nur Kaffee zu trinken. Und eines Tages geschah es, daß sich Diego Lopez von seinen Freunden — weil er gerade keine Kundschaft hatte — zu einem Glas Wein einladen ließ. Aus einem wurden zwei, bald waren es vier, und als Diego wieder die Straße betrat, war er fröhlichster Stimmung.

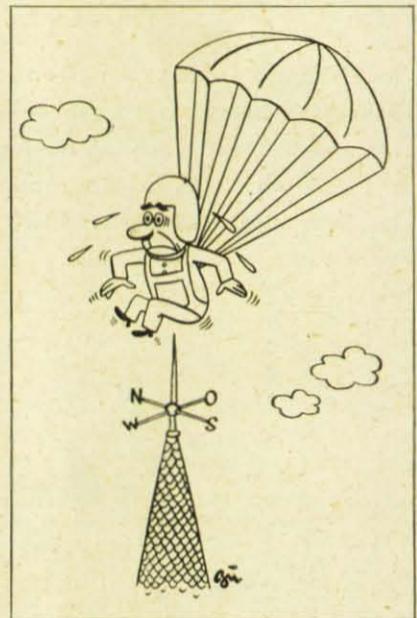
Der Heimweg führte ihn nun über einen Bahndamm. Aber anstatt die Schienen zu überqueren, fuhr er auf ihnen weiter. Er glaubte plötzlich, in einem Zug zu sitzen. Doch die Fahrt dauerte nicht sehr lange. Die Taxe erinnerte sich selbstbewußt daran, daß sie kein Zug war und blieb eisern stehen. Starke Polizeihäuste konnten Diego und den Wagen gerade noch vor einem Zuge retten.

Bier-Rekord

Ist der größte Bierkonsument wirklich der Bayer? Die Münchner Stammgäste werden vor Scham vergehen, wenn sie hören, daß die Einwohner der Stadt Bogota (Kolumbien) pro Kopf der Bevölkerung im Jahr 348 Flaschen Bier trinken. Nicht gerechnet ist der Ausschank an Fabbier, der aber hier unbedeutend ist. Insgesamt wurden in diesem Lande (13 Millionen Einwohner) im letzten Jahr 713 Millionen Flaschen Bier getrunken.



Mit und ohne Worte



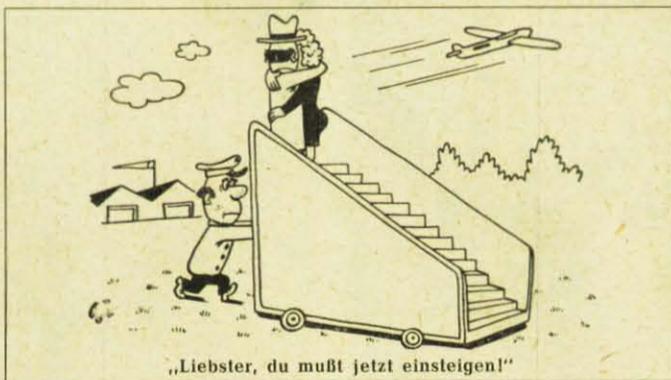
Sabotage



„Mir ist gestern auf der Jagd das Trommelfell geplatzt!“
„Warum nehmen Sie auch auf die Jagd eine Trommel mit!“



„Als Nichtschwimmer bleibt uns nur dieser Weg, das Festland zu erreichen!“



„Liebster, du mußt jetzt einsteigen!“



Komisch, nicht?

Notlage

Eilig hatte es ein Arbeitsloser, der in Philadelphia seine Unterstützung abholte. „Beeilen Sie sich gefälligst!“ fuhr er den Kassierer an. „Mein Taxi wartet.“

Das letzte Wort

Der Huber-Bauer und der Leichtner-Bauer waren miteinander verfeindet. Wenn sie sich auf der Dorfstraße begegneten, grüßte keiner von beiden.

Einmal aber mußten sie doch miteinander sprechen. Der Huber-Bauer war mit seinem schwerbeladenen Fuhrwerk gerade bis zur Mitte einer engen Brücke gekommen, als von der anderen Seite der Leichtner-Bauer kam — mit einem gewiß nicht leichteren Wagen. Aneinander vorbei konnten sie nicht. Einer mußte zurückfahren.

Stumm und abwartend starrten sie minutenlang einander an. Dann schrie der Leichtner-Bauer wütend: „Einem

Idioten zuliebe fahre ich nicht zurück.“ „Ich immer“, sagte der Huber-Bauer grinsend und setzte sein Fahrzeug rückwärts in Bewegung.

Museumsreif

Der Nachwelt erhalten bleibt die „WAC Corporal“, Amerikas erste fernlenkbare Rakete, die heute nicht mehr verwendet wird. Sie soll im Smithsonian-Institut aufbewahrt werden.

Sommerurlaub auf Skiern

Ein neues Sportparadies wurde entdeckt

Im Frühjahr, wenn die Gebirgsflüsse das letzte Schneeschmelzwasser zu Tal bringen, wenn der Winter und der letzte Schnee besiegt sind, dann kommt die Zeit, wo die Skier, die Lieblinge der Wintersportler, zum langen „Sommerschlaf“ auf den Dachboden verbannt werden. Aber... das war einmal!



◀ **Sandlöhle** am Monte Kaolino. Das sommerliche Training im Sand ist weit ungefährlicher als das winterliche Skilaufen. Anfängern kann man es nur empfehlen. Der Porzellan-Berg bietet gute Möglichkeiten.

▲ **Gipfelrast** unter dem Sonnenschirm. Das Skihaserl sitzt nicht im kalten Schnee, sondern im heißen Sand. Es pfeifen keine eisigen Winde, aber dafür sind es dreißig Grad Wärme im Schatten! Das macht Spaß.



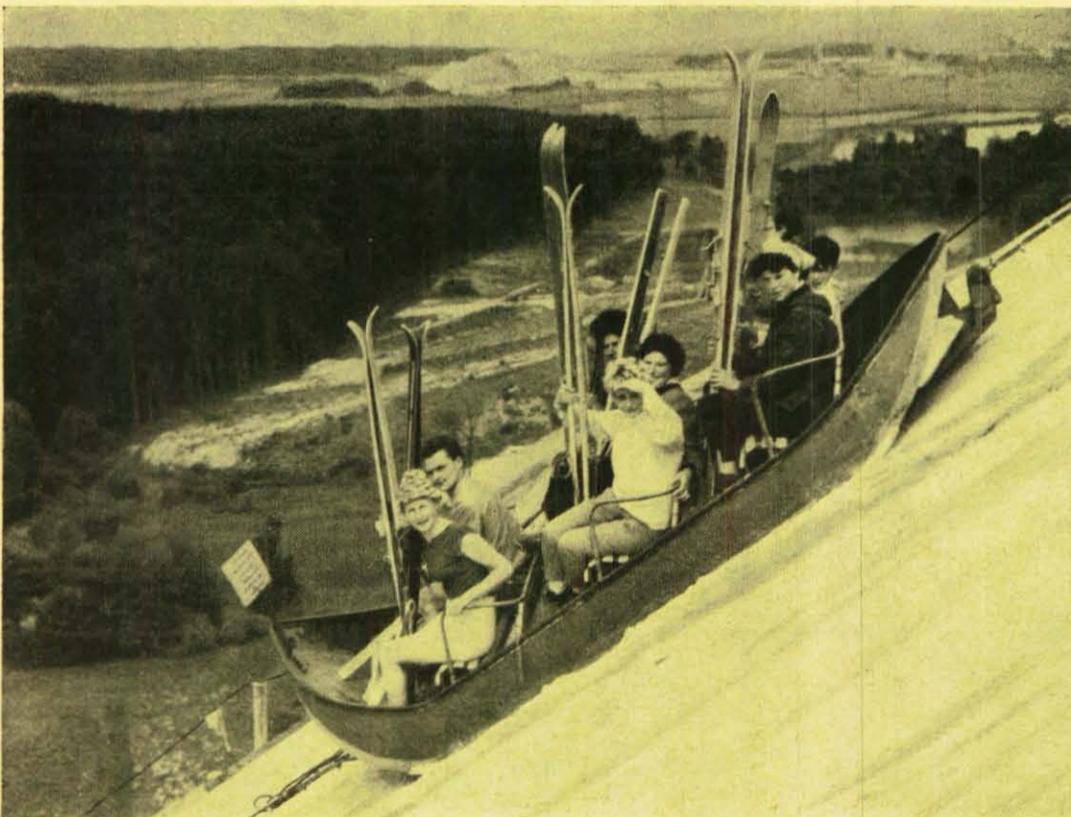
Im schönen Oberfranken, nahe der Stadt Amberg, wird Porzellanerde gefördert. Das Kaolin (nach dem chinesischen Porzellan-Berg „Kau-Ling“ benannt) ist dort zu hohen Bergen geschüttet. Zwischen grünen Wiesen und Feldern ragen die weißen, spitzen Hügel in den blauen Himmel. Akkurat wie ein Schneeberg, sagte ein cleverer Franke und zog mit seinen Skiern zum Berg. Fast so schnell wie auf Schnee ist die Fahrt am Hang. Es „staubt“ wie Pulver und rauscht wie auf „Harsch“.

Hirschau und sein Sommer-Skiparadies sind geboren, der höchste Berg auf den Namen Monte Kaolino getauft. Es lebe der Monte Kaolino, Sommer, Sonne

und Ski! Ich kenne alle Wintersportplätze Europas. Überall gibt's Hotels — und o Wonne — Lifts, die das Bergaufsteigen ersparen. Der Monte Kaolino steht in nichts zurück.

Das Erleben des „letzten Abendleuchtens“ im winterlichen Hochgebirge wird ersetzt durch kühle Gipfelwinde, die einen warmen Sommertag beschließen.

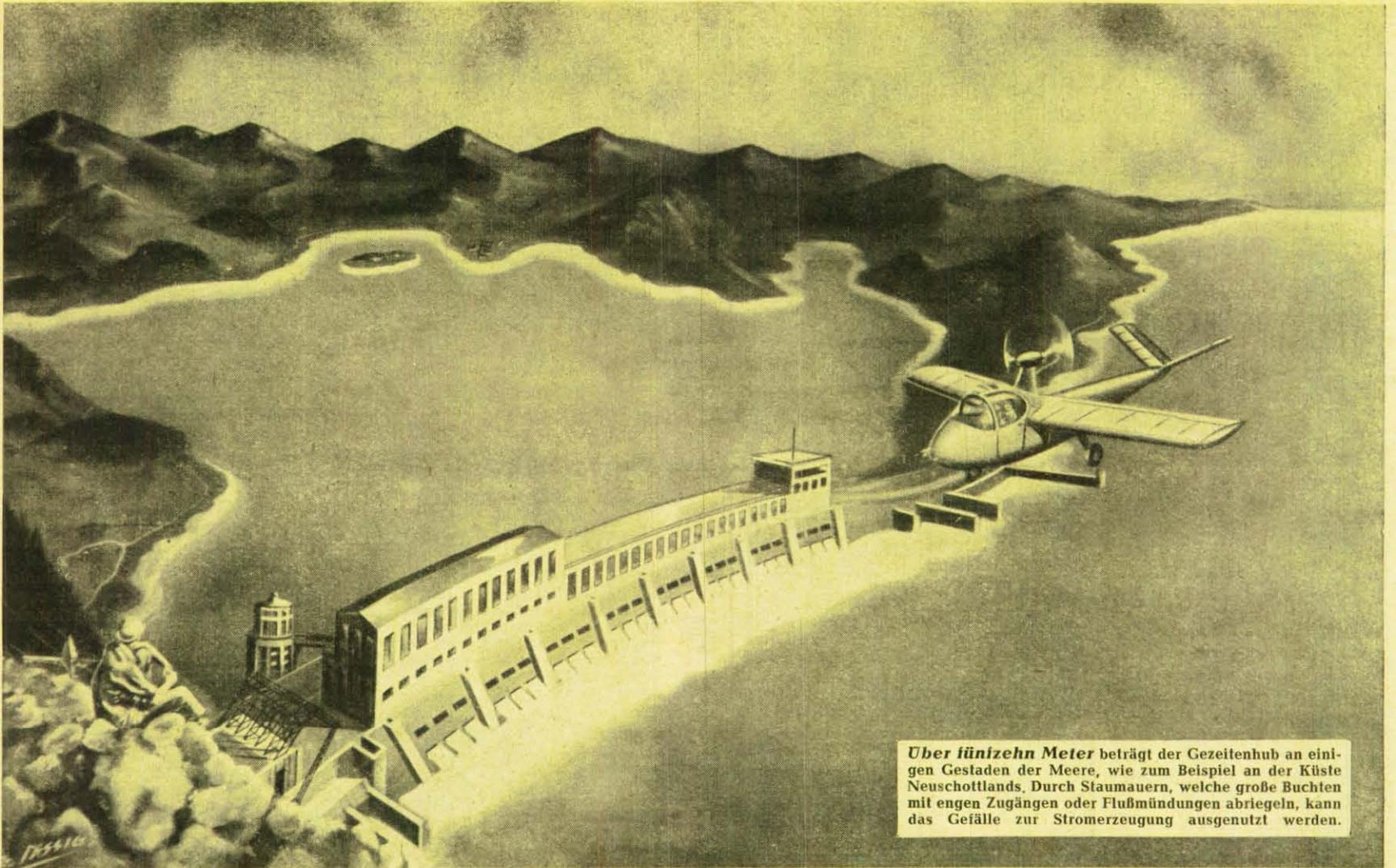
Man sage nichts gegen Sommer-Skifahren, es hat vieles für sich. Statt zu frieren, kann man schwitzen, und die Wollhandschuhe vertauscht man mit einer Nylonbadehose. Auch der wärmende Grog ist überflüssig. Eine kalte Limonade stillt den Durst und spült auch den Sand aus den Zähnen.



Auti geht's zum Gipfel des schneeweißen Berges. Im ersten Augenblick könnte man den Sand wirklich für Schnee halten. Dieser aparte Skilift geht ziemlich steil in die Höhe, und zurück bleiben die schon herbstlichen Felder, die Wiesen und Wälder. Nach einer kurzen Gipfelrast geht es dann in einem zünftigen Abfahrtslauf zu Tal. Ein kleiner See am Ende der „Rennstrecke“ kühlt die erhitzten Gemüter ab. Haben Sie nicht Lust, mitzumachen?



Ohne Schneeketten kann man mit dem Wagen bis zum Fuße dieses idealen Sommer-Skigeländes fahren. Statt des Pelzmantels trägt die Angebotete ein sommerliches Kleid. Nur die Skier sind tatsächlich die gleichen wie für den Wintersport. Fotos: Seeger.



Über fünfzehn Meter beträgt der Gezeitenhub an einigen Gestaden der Meere, wie zum Beispiel an der Küste Neuschottlands. Durch Staumauern, welche große Buchten mit engen Zugängen oder Flußmündungen abriegeln, kann das Gefälle zur Stromerzeugung ausgenutzt werden.

Turbinen zwischen Ebbe und Flut

Haben Gezeitenkraftwerke eine Zukunft?

Seit Jahrtausenden, seit die Menschheit die Meere als Schifffahrtswege und als Fanggründe entdeckt hat, fürchtet sie die stürmischen Wogen der See. Im Wechsel von Ebbe und Flut, in der Hebung der Wassermassen der Weltmeere sind gewaltige Naturkräfte im Spiel. Sich diese erstmals als Energiequelle dienstbar zu machen, blieb unserer Zeit vorbehalten. Bald werden die Turbinen der ersten Gezeitenkraftwerke laufen.

Heute wird etwa ein Drittel des Energiebedarfs der Welt durch Kohle (abnehmend), fast ein Viertel durch Erdöl (im Anstieg), über ein Fünftel durch Erdgas (im raschen Anstieg) und nur ein Zehntel durch Wasserkraft gedeckt. Flutkraft, Wind- und Sonnenkraft sowie Erdwärme werden stetig besser genutzt, aber keinen hohen Anteil erringen. Die Atomkraftnutzung dürfte erst in einem Jahrzehnt rascher zunehmen. Diese Bilanz zieht K. Krüger in seinem ausgezeichneten Buch „Ingenieure bauen die Welt“ (Safari Verlag, Berlin). Der Verfasser stellt bei der Erörterung der Frage, welche der verschiedenen Energiequellen eine Zukunft haben, jeweils die geographische Situation in Rechnung.

Die Atomkraft, die in einigen Jahrzehnten wahrscheinlich den ersten Platz in unserer Energiewirtschaft einnehmen wird, ist von geographischen Bedingungen recht unabhängig, da der Transport des Brennstoffs, gemessen an seiner Ausbeute, kaum ins Gewicht fällt. Dagegen können Wasserkraftwerke nur an Flußläufen und Stauseen errichtet werden. Heute werden noch immer Milliarden für den Bau neuer Wasserkraftwerke ausgegeben, weil man der Überzeugung ist, daß sich solche Werke, die zusätzlich für Bewässerung sorgen können, trotz Atomenergie immer lohnen werden. Auch Kohle und Erdöl werden nicht aus dem Feld zu schlagen sein. Doch es wird die Zeit kommen, wo man mit ihnen spar-

sam umgehen wird, da sie für die chemische Industrie, wie bei der Produktion von Kunststoffen, unentbehrliche Rohstoffe hergeben.

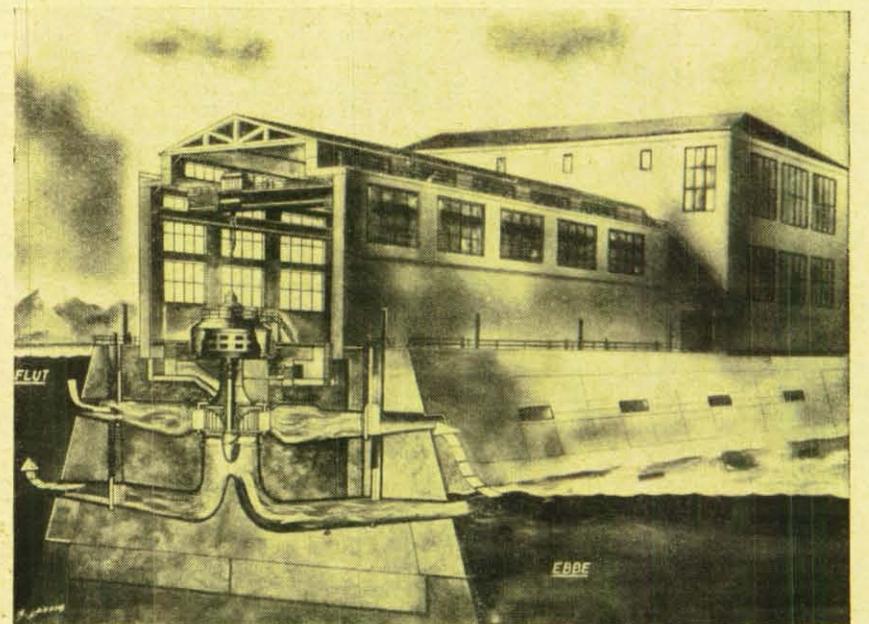
Die Ausnutzung der Sonnen-, der Windkraft und des Gezeitenhubs steht heute erst am Anfang ihrer Entwicklung. Diese drei Energiequellen sind geographisch besonders eng gebunden. Nur in bestimmten Regionen können sie sich lohnen. Dort nämlich, wo der Wind das ganze Jahr über mit gleichmäßiger Stärke weht, wo die Sonne ständig unbarmherzig brennt und dort, wo der Gezeitenhub mehrere Meter beträgt. Hier allerdings werden Sonnen-, Wind- und Flutenergie außerordentlich billig und — im Unterschied zur Kohle, die sich verbraucht — nicht auszuschöpfen sein, bevor die Erde untergeht!

Normalerweise mißt die Fluthöhe nur wenige Zentimeter bis zu zwei Metern. Doch im Kanal von Bristol beträgt der Gezeitenhub (Höhenunterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser) 12 Meter, an der Küste Patagoniens 14 und bei Neuschottland 15,4 Meter. An die-

sen Küsten kann die Gezeitenkraft dort ausgenutzt werden, wo sich die Flut durch eine natürliche oder künstliche Enge in eine Bucht oder in eine Flußmündung drängt.

Im September 1954 haben die Franzosen an der bretonischen Küste bei St. Michel mit den Erdarbeiten eines Gezeitenkraftwerkes begonnen. Bei einer durchschnittlichen Fluthöhe von 12 Metern läßt sich dort bei Ebbe und bei Flut jeweils eine Fallhöhe von 5 Metern erreichen. In sechs aneinandergereihten Werken mit 26 Turbinen sollen zunächst jährlich ein halbe Milliarde Kilowattstunden Strom erzeugt werden. Dadurch werden 300 000 Tonnen Steinkohle eingespart.

In der Fundy Bai, an der Ostküste Amerikas, wo Kanada und die Vereinigten Staaten aneinandergrenzen, wurde bisher die höchste Gezeitenhöhe festgestellt. Sie beträgt über 22 Meter. Daß sich hier ein Kraftwerk lohnt, liegt auf der Hand. So wurde auch bereits 1948 mit den Vorbereitungen begonnen.



So funktioniert ein Gezeitenkraftwerk: Bei Flut strömt Wasser vom Meer her durch die oberen Öffnungen ein (weiße durchgehende Pfeile), treibt Turbinen und fließt durch die unteren Öffnungen in ein Staubecken, das durch eine Meeresbucht gebildet wird. Das Staubecken füllt sich bis zur Fluthöhe. Kurz darauf, während der Meeresspiegel bei Ebbe abgesunken ist, strömt das Wasser aus dem Becken zurück (gestrichelte Pfeile).

ZUFLUCHT unter der Erde

Sind U-Bahntunnel und Straßenunterführungen atombombensichere Schutzbauten?

Das Lebenswagnis ist für uns Menschen größer geworden. Das ist die Folge der technischen Entwicklung auf allen Gebieten. Vor erkannten Gefahren Schutz zu suchen ist ein natürlicher Trieb. Aufgabe des Staates ist es, dem Schutzbedürfnis seiner Bürger weitgehend Rechnung zu tragen. Das gilt auch für den Straßenverkehr. Hier ein Diskussionsbeitrag zu diesem aktuellen Problem.



Ernsthaite Sorgen machen sich in der Bundesrepublik die Stadtväter um die Lösung der immer schwieriger werdenden Verkehrsprobleme. In Stuttgart konnte kürzlich der „Wagenburgtunnel“ als längste deutsche Straßenunterführung dem Verkehr übergeben werden. Die Folge war: in der darauffolgenden Woche kam es zu keinem Verkehrsunfall.

Im Strom des Autoverkehrs in einer der Hauptstraßen Stuttgarts tritt plötzlich eine Stockung ein. Zwei Fahrzeuge sind zusammengeprallt. Wenige Minuten später ertönt das Sirenengeheul der Polizei- und Unfallwagen. Einige Fußgänger bleiben neugierig stehen. Die meisten schauen sich nur kurz um, zucken dann resignierend mit den Schultern. — „So geht das alle Tage. Was soll daraus nur werden?“ Ein älterer Herr bringt mit diesen Worten seine Besorgnis zum Ausdruck. Andere Passanten pflichten ihm bei. Und so oder ähnlich kann man es täglich hören, nicht nur in Stuttgart, sondern in allen Städten der Bundesrepublik.

Den Verantwortlichen rauchen die Köpfe. Sie wissen: Eine Lösung muß gefunden werden. Sonst ist das Chaos eines Tages unvermeidlich.

Da taucht eine Idee auf: Könnte man das Verkehrsproblem vielleicht in Verbindung mit dem Luftschutz lösen? Ließe sich beides nicht sinnvoll miteinander verbinden? Gäben U-Bahnanlagen und Straßenunterführungen nicht ideale Schutzräume ab?

Wir haben diese Fragen einigen Experten vorgelegt.

„Ja“, meinten sie, „es ist verständlich, wenn hier und da die Meinung vertreten wird, daß sich so die Kosten senken ließen. Es muß auch begrüßt werden, daß eine Diskussion darüber begonnen hat. In beiden Fällen handelt es sich um den Schutz von Menschenleben. Man sollte aber folgendes bedenken: Alle Schutzbauten müssen den Richtlinien des Bundesministeriums für Wohnungsbau entsprechen. Darin werden ganz bestimmte Stärken für Wände und Türen gefordert.“

„Nicht alle als Untergrundbahn bezeichneten Verkehrsanlagen tragen die Bezeichnung zu Recht. Es handelt sich häufig um sogenannte Unterpflasterbahnen. Sie liegen meistens wegen der ungünstigen Grundwasserhältnisse unmittelbar unter der Straßendecke und haben nicht die Deckenstärken, die heute von Schutzraumanlagen gefordert werden müssen.“

Wo das aber doch der Fall wäre, da müßten zusätzlich Zwischenschleusen eingebaut werden, die die Unterteilung der ganzen Anlage in Zellen von bestimmter Größe ermöglichen. Wäre diese Zellenunterteilung nicht gegeben, bestünde die Gefahr, daß die Menschen, die in einer solchen „Untergrundbahn“ Schutz suchen, durch den Seitendruck

und die radioaktive Strahlung, mit der z. B. bei Atombombenangriffen gerechnet werden muß, doch Schaden erleiden. Dasselbe gilt für Straßenunterführungen.

Aber dennoch könnte hier und da selbstverständlich auch eine U-Bahnanlage für Zwecke des Luftschutzes nutzbar gemacht werden, wenn sie lediglich als Zugangsweg zu Schutzraumbauten benutzt würde, die seitlich eine Art „Fuchsbau“ bilden.

Das städtebauliche Ideal ist ja ein Schutzraumbausystem, bei dem die einzelnen Schutzräume durch Fluchtwege miteinander verbunden sind. Dabei ließe sich die Lösung der Verkehrsprobleme mit denen des baulichen Luftschutzes durchaus koppeln.“

Die gemeinsame Schlußfolgerung der Experten lautete so: Untergrundbahnanlagen und Straßenunterführungen sind nicht ohne weiteres atombombensicher. Wohl aber könnten sie in plötzlichen Gefahrenzeiten, in denen kein vorschriftsmäßiger Schutzraum mehr zu erreichen wäre, einen Behelfsschutz bieten. Denn selbst der behelfsmäßigste Schutz ist dann noch besser als ganz schutzlos zu sein.



Eine andere Lösung des Verkehrsproblems fand man in der Frankfurter Innenstadt. Unter erheblichen Kosten wurde ein Fußgängertunnel gebaut, der eine Reihe Läden und Ausstellungsvitrinen enthält.



Leben unter der Erde ermöglichen in vielen Großstädten auch die Kanalisationsrohre. Sie könnten in Katastrophenfällen als Fluchtwege dienen, um aus betroffenen Gebieten schnellstens herauszukommen.



Untergrundbahn-Tunnels können in Katastrophenfällen als Schutzräume benutzt werden, wenn sie die technischen Voraussetzungen erfüllen. Bei der Moskauer Untergrundbahn (rechts) soll das der Fall sein.

Für Frau

und Familie

Sport, der Spaß macht...

Unter diesem Motto führt die Stadt Köln in diesem Sommer eine Aktion zur Freizeitgestaltung durch. Im Zuge der 45-Stunden-Woche schufen die Stadtväter ein Werk, das allen Bürgern an Samstagen nach dem Prinzip der „Offenen Türen“ Gelegenheit bieten soll, ohne besonderen Aufwand an Sportkleidung ihre Freizeit zu gestalten und zugleich gesunden Sport zu betreiben. Denn die mahnenden Stimmen werden immer häufiger, die in Zusammenhang mit der Arbeitszeitverkürzung die drohende Gefahr der Langeweile sehen. Unter diesem Gesichtspunkt tat man in Köln einen bemerkenswerten Schritt und gibt am Wochenende allen Bürgern Möglichkeit zur organisierten, jedoch zwanglosen und vor allem kostenlosen Betätigung bei Sport und Spiel. Zwölf große Spielplätze, zum überwiegenden Teil von Grünanlagen umgeben, stehen mit vielen Sportgeräten (u. a. Federball, Faustball, Medizinbälle) jedes Wochenende zur Verfügung. Sportstudenten und -studentinnen haben die Betreuung übernommen. Diese Art der Freizeitgestaltung fand bisher lebhaften Anklang, und dem neutralen Beobachter bietet sich auf den Spielplätzen ein sonst nicht übliches Bürgergemisch von jung und alt, von Männern und Frauen. Für Hausfrauen mit Kindern steht eine besondere Stunde zur Verfügung. Zumeist geben die Muttis ihre Sprößlinge jedoch bei einer Studentin ab, um auch einmal eine kurze Atempause zu genießen. Alles in allem kann man trotz einiger auftretender Organisationsschwierigkeiten sagen: Zur Nachahmung empfohlen.

Fotos: Kuhnt-Balzhausen.



Welche Hausfrau hätte nicht schon einmal vor dem schwierigen Problem gestanden, Krawatten in Ordnung bringen zu müssen. Da gibt es einen ganz einfachen Trick: Schneiden Sie sich aus Pappe eine Schablone in Form einer Krawatte, die Sie beim Bügeln zwischenschieben. Auf diese Weise gibt es keine häßlichen Falten.

PRAKTISCHE TIPS FÜR MUTTI



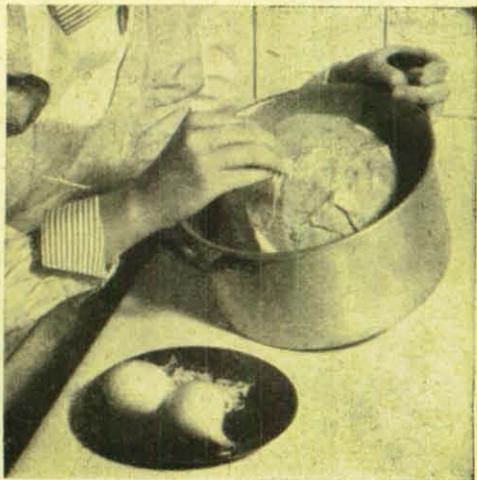
Weiche Fingernägel reißen leicht ein oder brechen ab. Man kann sie durch ein Bad in heißem Zitronensaft kräftigen. Eine Hausfrau muß keine häßlichen Hände haben! Dieses Mittel hilft.



Ein kleines Kämmchen, vorn am Hut eingnäht, ersetzt das häßliche Gummiband und sorgt dafür, daß der Hut auch wirklich fest sitzt. Jetzt können die Herbststürme kommen!



An Stelle von Etiketten, die doch bald abgehen oder unleserlich werden, kann man den Inhalt von Saftflaschen ganz einfach mit Nagellack auf das Glas schreiben. Der hält bestimmt!



Der häßliche Kohlgeruch kann leicht vermieden werden, wenn Sie einige Scheiben frischer Zwiebeln in das Kochwasser legen. Der Geschmack wird nicht beeinträchtigt.

◀ **Eine Freude** für jung und alt ist der Sport am Samstag. Die Kinder können bei Sportstudenten abgegeben werden, damit die Erwachsenen ungestört „spielen“ können.



▶ **Auch ältere Semester** unternehmen etwas für ihr körperliches Wohl, doch die Jugend überwiegt.



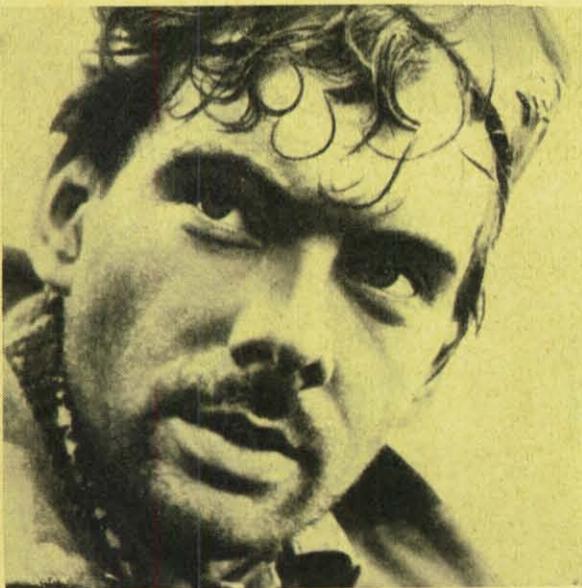
Perris Abenteuer



▶ **Aller Anfang ist schwer!** Auch für das kleine Eichhörnchen Perri bedeutet die erste Kletterstunde ein tollkühnes und gefährliches Unternehmen. Aber die Mutter wacht. Fotos: Ufa-Film.



▶ **Höchste Gefahr!** Nur eine schnelle Flucht kann den kleinen Perri vor den Krallen des Adlers retten. Aber unser Freund ist ein kluges Tier und hat viel von seiner Mutter gelernt.



Wenn die Kraniche ziehen...

Aus der Flut der Filme, die den Krieg zum Hintergrund haben, ragt dieser russische Film wegen seines menschlichen Gehaltes besonders hervor. Das Ringen zweier Menschen um ihre vom Krieg bedrohte Liebe ist in einen so weiten Bezug gestellt, daß es allgemeine Gültigkeit erlangt. Da das erschütternde Thema zugleich künstlerisch hervorragend gestaltet ist, wird der Film zu einem zeitnahen Dokument von starker Eindringlichkeit. — Die junge Russin Tatjana Samoilowa als Veronika (Bild oben) und ihr Partner Alexej Batalow in der Rolle des Boris (links) erregten bei den diesjährigen Filmfestspielen in Cannes, wo der Film mit der „Goldenen Palme“ ausgezeichnet wurde, Aufsehen.



▶ **Der Wald brennt!** Eine Situation, auf die kein Tier vorbereitet ist. Perri sucht verzweifelt nach einem Ausweg. — Fotos aus dem neuen Walt-Disney-Film (Prädikat „Wertvoll“).

ZB

Zeit-Bilder



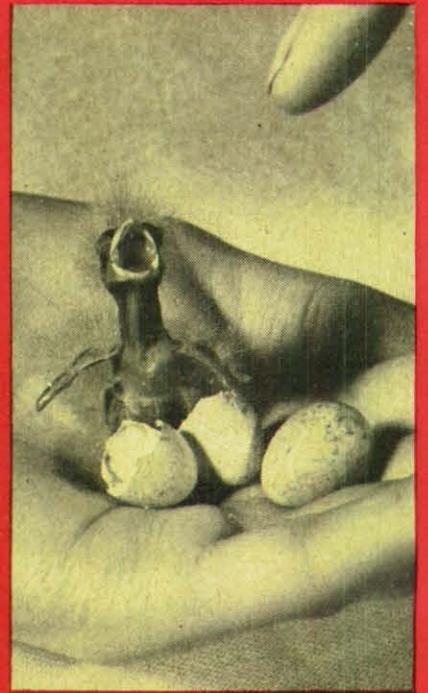
GUTER MOND, DU GEHST SO STILLE — denkt schmunzelnd der Schäfer, der an dieser riesigen Kugel vorbeikommt. Sie wird im Auftrage der Wuppertaler Stadtwerke erbaut und soll der größte Kugelgasbehälter der Welt werden. Warum sollte der Schäfer nicht an den Mond denken, wo doch manch anderer Kugelbehälter wie ein Fußball aussieht?



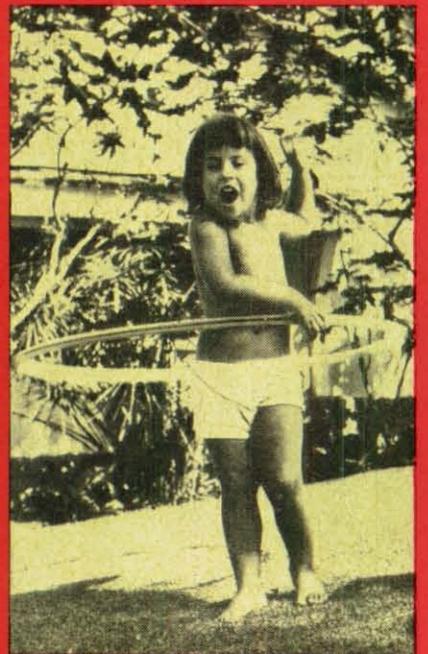
WIE DIE ALTEN, SO DIE JUNGEN! Wenn die erste Mondrakete auch geplatzt ist, so hat sie doch ihren Siegeslauf in der Welt der Kinder angetreten. Autos rangieren jetzt an zweiter Stelle. Kommt zur Dreistufenrakete jedoch noch ein Lastauto hinzu, um so besser!



AM STAND FÜR ZOLLFREIE WAREN auf dem Frankfurter Flughafen können leider nur wenige Leute einkaufen. Die Bedingungen lauten: Man muß nach Übersee fliegen und die Maschine darf auf deutschem Boden nicht mehr zwischenlanden. Dann kann man beim Kauf in- und ausländischer Spirituosen, Rauchwaren und deutscher Parfüms bis zu 60% sparen.



ZU HÖHEREM GEBOREN! Das läßt dieser Kanarienvogel, der eben sechs Stunden alt wird, seine Umwelt schon erkennen. Doch leider, er singt kein hohes „C“. Sein aufgesperrter Schnabel sucht nur Futter.



EIN ALTES SPIELZEUG, aus Plastikrohr hergestellt und als Tanz- und Springreif herausgebracht, wird jetzt modern. Die Kinder werden gelenkig, wenn sie den Reif um die Hüften rotieren lassen.



DIE EWIG GRÜNGESTRICHENE LATERNE störte den Besitzer eines frisch verputzten Hauses in Godesberg. Nach kurzer Anfrage erhielt er die Erlaubnis, „seine“ Gaslaterne weiß lackieren zu lassen.