

Postverlagsort München Ausgabe  
**ZB**  
**ILLUSTRIERTE**  
für Menschen im Atomzeitalter

So begann es: **Luftkrieg - Luftschutz**



# Radioteleskope

Es gibt heute eine Anzahl von Wissenschaftlern, die fest davon überzeugt sind, daß die Erde nicht der einzige Himmelskörper ist, auf dem Leben existiert. Nicht allein das — es besteht sogar Grund zur Annahme, daß es sich dabei um hochentwickelte Lebensformen handelt, die vielleicht Menschen nicht unähnlich sind. Ein besonders überzeugter Vertreter dieser Theorie ist der bekannte Astronom Dr. Harlow Shapley von der amerikanischen Harvard-Universität, dem wir grundlegende Fortschritte der astronomischen und kosmologischen Forschung — insbesondere auf dem Gebiet der Spiralnebel — verdanken. Dr. Shapley hat die Ansicht geäußert, daß es „ungezählte Millionen anderer Planeten“ gibt, auf denen hochentwickelte Lebewesen existieren.

Ein anderer amerikanischer Astronom, der es allerdings vorzieht, nicht genannt zu werden, hat nun — wie der Deutsche Forschungsdienst berichtet — allen Ernstes vorgeschlagen, daß wir versuchen sollen, diese außerirdischen Lebewesen zu belauschen. Er geht dabei von der Voraussetzung aus, daß auch diese Lebewesen Methoden der drahtlosen Verständigung entwickelt haben, und daß sie sich auf diese Weise über große Entfernungen hin unterhalten. Möglicherweise bestehe eine solche Verständigung sogar zwischen verschiedenen bewohnten Planeten außerhalb unseres Milchstraßensystems oder zwischen Raumschiffen jenseits unserer eigenen Welt.

Gibt es aber derartige Unterhaltungen im Weltraum, so besteht nach Ansicht des Astronomen guter Grund zu der Annahme, daß wir sie „abhören“ können. Unsere Radioteleskope sind dank der neuesten Fortschritte der Technik so empfindlich geworden, daß es praktisch keine Grenze mehr für sie gibt oder sie bald nicht mehr geben wird. Das neue, „Maser“ genannte Verstärkungsgerät für Radioteleskope, das in den USA entwickelt wurde, wird nämlich die Empfindlichkeit der heutigen Geräte wenigstens um das Hundertfache steigern und es ihnen ermöglichen, selbst verhältnismäßig schwache elektromagnetische Wellen aufzufangen, die aus den fernsten Fernen des Universums kommen, aus Regionen, von denen uns Milliarden von Lichtjahren trennen.

Die Antenne eines derartigen Instrumentes, so schlägt der amerikanische Astronom vor, solle zunächst auf die hellste Stelle der Milchstraße gerichtet werden. In dieser Richtung liegt der Punkt, um den die Sterne und Sternhaufen kreisen, zu denen auch unser Sonnensystem gehört. Hier, wo besonders viele von Planeten begleitete Sonnen zu sehen sind, bestehe auch am ehesten die Möglichkeit, auf bewohnte Himmelskörper zu stoßen.

Wie soll das Radioteleskop nun zwischen von Lebewesen ausgesendeten Wellen und solchen natürlichen Ursprungs, die aus dem Weltraum einfallen, unterscheiden? Die Wellen natürlicher Herkunft haben ein breiteres Frequenzband. Vor allem aber würden Funkmeldungen außerirdischer Lebewesen ein bestimmtes Muster ergeben, denn sie würden spezifischen Sprachgesetzen gehorchen. Daraus lasse sich dann erkennen, ob es sich um eine Mit-

teilung handle oder um die elektromagnetischen Ausstrahlungen der Natur.

Natürlich könnten wir diese Mitteilungen zunächst auf der Erde nicht verstehen. Aber die babylonische Keilschrift und die Hieroglyphen der alten Ägypter vermochte man, als sie entdeckt und als Schrift erkannt wurden, auch nicht ohne weiteres zu entziffern. Doch auf die Dauer konnten sie der Methodik und dem Einfühlungsvermögen genialer Wissenschaftler nicht widerstehen und gaben ihre Geheimnisse preis. Warum sollte das bei den Funkmitteilungen der Bewohner anderer Himmelskörper nicht auch gelingen? Immer vorausgesetzt natürlich, daß sie wirklich existieren. Dafür gibt es nämlich keine Beweise. Aber so phantastisch sich die ganze Sache anhört, die Zahl ernst zu nehmender Gelehrter, die intelligente Lebewesen außerhalb des irdischen Bereichs für wahrscheinlich halten, scheint beachtlich zu sein.

Nach einer UP-Meldung soll der weltberühmte Schweizer Psychologe C. G. Jung noch vor einigen Wochen in Alamogordo (Neu-Mexiko/USA) erklärt haben, die Berichte über „unbekannte Flugobjekte“ (Ufos) deuteten darauf hin, daß sie von „quasi-menschlichen Piloten“ gelenkt und von „intelligenten Wesen“ gebaut seien. Die Nachrichten über „Fliegende Untertassen“ könnten nicht einfach als Gerüchte abgetan werden. Sie ließen vielmehr die Annahme zu, daß sich die so häufig beobachteten geheimnisvollen Flugkörper nicht in Übereinstimmung mit den Naturgesetzen verhielten. Sie erweckten vielmehr den Anschein der Gewichtlosigkeit und ließen Anzeichen einer intelligenten Steuerung erkennen. Die Konstruktion der Flugkörper lasse darüber hinaus auf eine hochentwickelte Technik schließen, die der menschlichen weit überlegen sein müsse. Soweit Professor Jung. Doch man kann den großen Psychologen kaum als zuständig für derartige Fragen ansprechen. Sehen wir uns also nach fachkundigeren Urteilen um.

Da wäre zunächst der in der ganzen Welt als Kapazität anerkannte englische Astronom und Astrophysiker Fred Hoyle. Er hält die Behauptung, die Entwicklung des Lebens auf der Erde sei nur durch eine ganze Kette von wunderbaren Zufällen zustande gekommen, für falsch. Hoyle sagt, es sei unwahrscheinlich, daß das Leben auf irgendeinem anderen Planetensystem einen anderen Ursprung und eine

◀ Auf die hellste Stelle der Milchstraße, so wird vorgeschlagen, sollen Radioteleskope gerichtet werden. Hier, wo besonders viele von Planeten begleitete Sonnen zu sehen sind, besteht am ehesten die Möglichkeit, auf bewohnte Himmelskörper zu stoßen. Mit Hilfe eines neuen Verstärkungsgerätes können selbst schwache elektromagnetische Wellen aus den fernsten Fernen des Universums aufgefangen und ausgewertet werden.



# horchen die Milchstraße ab

**Können wir Lebewesen aus anderen Welten belauschen? Wissenschaftler behauptet: Es gibt mindestens hundert Millionen Planeten mit menschenähnlichen Bewohnern**

andere Entwicklung gehabt haben könnte als bei uns. Er bezeichnet es als eine „fast kosmische Tragödie“, daß die Entfernungen von Stern zu Stern so groß sind und daß die verschiedenen intelligenten Lebewesen auf anderen Welten keine Verbindung miteinander aufnehmen können.

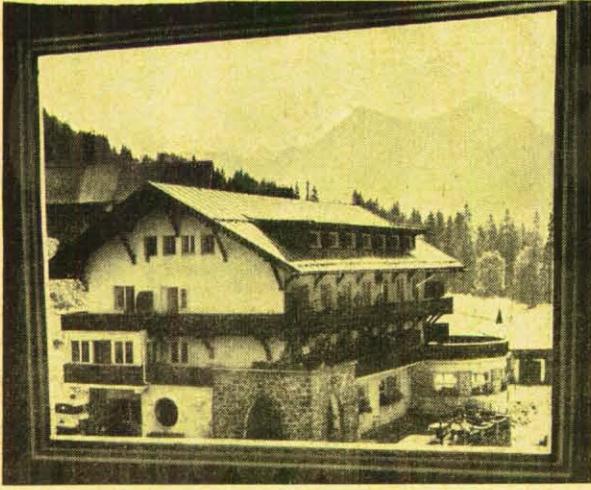
Da ist Dr. Heinrich Faust vom Deutschen Wetterdienst Frankfurt optimistischer. Er ist überzeugt, daß irgendwo im Weltall schon Raumschiffe friedlich ihre Bahn ziehen, „gebaut von intelligenten Wesen, deren Existenz wir zwar nicht beweisen können, deren Leugnung aber einer an Größenwahn grenzenden Selbstüberheblichkeit des Erdemenschen entspräche“.

Zu ähnlichen Schlüssen ist der Physiker W. Pons gekommen. In einem Vortrag vor der Deutschen Gesellschaft für Weltraumforschung meinte er, man dürfe mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit schließen, daß das Leben auf der Erde kein Sonderfall kosmischer Entwicklung sei. Es brauche nur Planetenoberfläche, bestehend aus Wasser und Land, eine atembare Atmosphäre, rund zwei Milliarden Jahre Entwicklungszeit, günstige Temperaturbedingungen während der Entwicklungszeit, und dann werde es schon seinen Entwicklungsweg zurücklegen, der im einzelnen vielleicht etwas anders verlaufe als der auf unserer Erde, aber in der Tendenz völlig dem vitalen Grundprinzip und den weiteren Bildungsgesetzen entspreche und schließlich von Hominiden, Bewußtseinträgern, gekrönt werde. Pons sagte: „Es gibt keinen Grund zu der Annahme, andere außerirdische Lebewesen seien dümmer oder unterentwickelter als wir. Der Chauvinismus ist auch als globale Erscheinung ein Armutszeugnis...“

In seinem Buche „Weltall und Umwelt“ (Safari-Verlag, Berlin) kommt Hartmut Bastian nach gründlicher Prüfung aller Fakten ebenfalls zu dem Schluß, daß kaum eine Frage so vorbehaltlos und sicher mit Ja beantwortet werden könne wie die, ob andere Sonnen unseres Milchstraßensystems von erdähnlichen Planeten umkreist werden, die als Träger von Leben in Betracht kommen. „Die Wahrscheinlichkeit“, sagt er, „daß es so ist, ist ungeheuer groß und grenzt an sicheres Wissen.“ Der forschende Menscheng Geist habe den Bauplan des Kosmos schon zu weit durchschaut, als daß es möglich sei, anzunehmen, unsere Sonne sei als Tropfen im Raumozean mit seinen Billionen Sonnen die einzige, die eine Gefolgschaft von bewohnbaren Weltkörpern habe. Bastian glaubt, man könne das Leben einfach als Gegebenheit des gesamten Weltalls hinnehmen und, ohne bodenlos zu phantasieren, davon überzeugt sein, daß Wesen irgendwelcher Art, so wie wir oder anders als wir, zum All gehören, es bevölkern und einer geheimnisvollen Bestimmung entgegenleben, die wir begrifflich nicht auszudrücken vermögen.

**Noch fehlen die Beweise**, aber wenn es stimmt, daß im Weltall Raumschiffe ihre Bahn ziehen, gebaut von intelligenten Wesen, warum soll man sie nicht eines Tages auch auf dem Bildschirm sehen können?





**M**eist sind sie in der Lehre, drücken noch die Schulbank oder stehen schon mit beiden Beinen fest im Beruf, die jungen Menschen im Alter von 16 bis 21 Jahren, die in Baad, am Ende des Kleinen Walsertales, Monat für Monat zu einer Gemeinschaft zusammenwachsen. Diese Kurzschule der Gesellschaft für Europäische Erziehung ist umgeben von der Bergwelt und ermöglicht so recht Kontakt und Verbundensein mit der Natur. Der Name Kurzschule sagt wenig, deutet lediglich an, daß es sich hier um Kurse von jeweils nur vier Wochen handelt.

Der junge Mensch hat zumeist ein starkes Verlangen nach Kameradschaft, Abenteuer und Gefahr und artet zur Befriedigung dieser Wünsche oft in Extreme aus, nicht zuletzt bestärkt durch Filme und Groschenhefte. Diese Schule bietet ihm Bewährung im Abenteuer und in Gefahr, jedoch ohne Überspitzung und unter sachkundiger Leitung. Man erzieht den heranreifenden Mann zur Hilfsbereitschaft durch alpine Rettungsausbildung, zum Selbstvertrauen zu seinen Leistungen, zur Körperbeherrschung und zum Gemeinschaftssinn und will so übertriebene Abenteuerlust entgiften. Weiterhin vermittelt man das Naturerlebnis und versucht durch Arbeit in der Gruppe, durch Einsatz für die Gemeinschaft, durch Auseinandersetzung in Diskussionen die Jugend mit den Problemen der Zeit vertraut zu machen und das Verantwortungsgefühl für den Nächsten zu wecken.

Jeder Kurs umfaßt ca. 90 Jungen, die in Streifen von 12 Mann untergeteilt sind und einen der Lehrer als Streifenführer haben. Ferner wählen die Jungen unter sich noch einen Streifenältesten, der ihre Belange vertritt. Man ißt zusammen und bildet schon nach wenigen Tagen eine Gemeinschaft, in der neben dem Bergwerksehring sein Kollege aus dem Büro sitzt und der ungarische Flüchtling Sandor schnell mit Armand aus Frankreich Freundschaft geschlossen hat. Herkunft und Sprache sind unwichtig, wesentlich ist nur der Charakter.



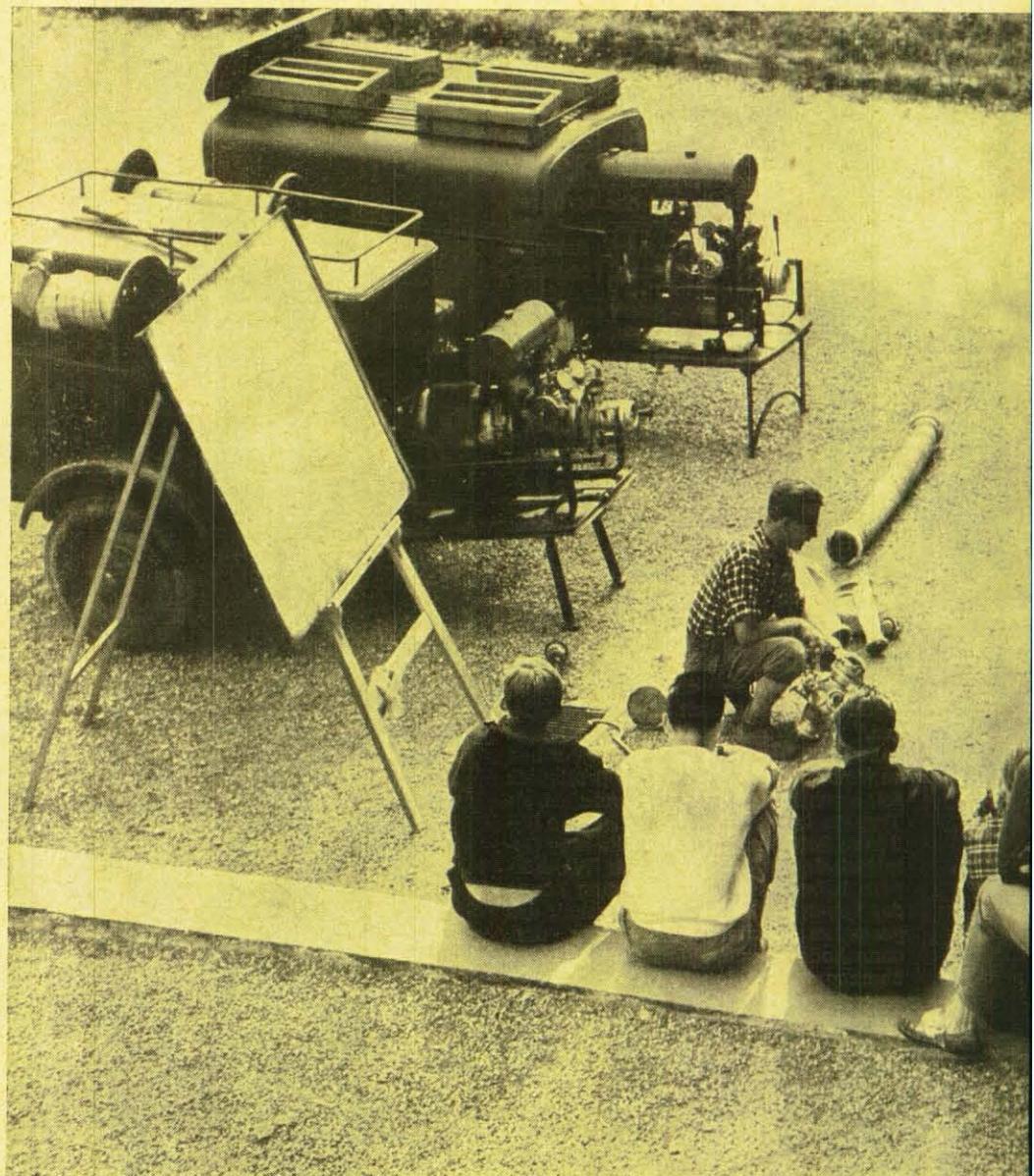
*Klettern am Berg* mit und ohne Seil ist ein Hauptbestandteil des Unterrichtsplanes. Einfachen Gehübungen im Geröll und Gras folgen kurze Abseilpartien, die nicht nur Mut, sondern auch viel Sachkenntnis und Selbstvertrauen erfordern. Aber es macht Spaß!

# Baad – Treffpunkt europäischer

Schule für wagemutige junge Männer im Kleinen Walsertal • Alpine Rettung und Feuerwehrdienst



**Feuerwehrrübungen** dienen der Gemeinschaft und lassen eine Gruppe zu einer gutausgebildeten Mannschaft werden. Jeder hat seine Aufgabe, die er erfüllt.



**Grau ist alle Theorie!** Aber leider geht es nicht ohne sie. Erst muß man die Grundbegriffe kennen, ehe man die Feuerlöschgeräte bedienen und im Ernstfalle erfolgreich einsetzen kann.



**Groß geschrieben** wird jede Art von Sport in den Jugendkursen. Hier spielen die Jungen aus ganz Europa Faustball vor der malerischen Kulisse der Berge. Die Idee zu diesen vierwöchigen Kursen stammt von dem erfolgreichen Pädagogen Kurt Hahn

# Jugend

• Erholung und Sport



**Abgeseilt und gerettet** wird ein in den Bergen verunglückter Schüler von einem Mitglied der Kurzschule. Viele Menschen werden täglich von den jungen Männern aus Bergnot gerettet. Die Schule ist zugleich Bergnotrettungsstation und befindet sich am Ende des Kleinen Walsertals.

**Mit größter Vorsicht** muß der Transport des Verletzten ins Tal vor sich gehen, denn jede unnötige Erschütterung ist nicht nur schmerzhaft, sondern kann auch die Verletzung verschlimmern. Aber die Jungen haben viel gelernt und wissen genau, was zu tun ist. Bei ihnen sitzt jeder Handgriff!



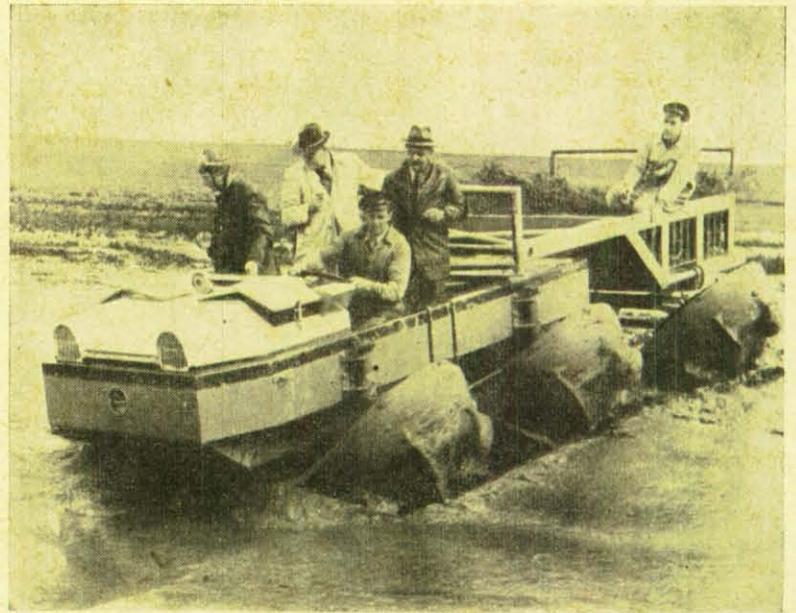
**Der Rettungstrupp** beim Aufstieg zu dem Verunglückten mit Seilen, Akiasschlitten und Proviant



# Autos ohne Straßen

## Fahrzeuge meistern jedes Hindernis

Die heute in aller Welt hergestellten modernen Spezial- und Mehrzweckfahrzeuge könnten auch für den Zivilen Bevölkerungsschutz von großer Bedeutung werden. Unwegsames Gelände, Trümmerberge oder Schutthalden bieten für diese Geräte keine Hindernisse mehr. Im Kriegs- oder Katastrophenfall wären diese Fahrzeuge in der Lage, schnell in die verwüsteten Gebiete vorzudringen und wo nötig, Erste Hilfe zu leisten.



Die grundlosen Wege des Watts werden von dem „Wattenschlepper“ spielend überwunden. Er ist für die Beförderung von Arbeitern und Material zu den Landgewinnungsstellen im Wattenmeer gedacht und wird von zwei VW-Motoren angetrieben, die auf die halbkugelförmigen Druckkörper wirken.



Auf Herz und Nieren geprüft wird dieser geländegängige Wagen, der für die Deutsche Bundeswehr bestimmt ist. Er hat 10 Gänge, eine Steigfähigkeit von 50% mit voller Belastung und kann Bäche durchfahren.

Als „Mädchen für alles“ kann man diesen von den Mercedes-Benz-Werken gebauten Unimog-S bezeichnen. Das Universalfahrzeug hat einen Radstand von 2,90 m.

Auch der Bundesgrenzschutz hat die Vorzüge der vielseitig verwendbaren geländegängigen Fahrzeuge erkannt. Unser Bild zeigt einen von einer englischen Firma gebauten Land-Rover, von dem der Grenzschutz bereits 400 Wagen fährt. Der Rover hat vielseitige Anschlüsse für motorgetriebene Geräte.



Von den Straßen unabhängig geworden ist der in Amerika entwickelte Rolligon. Er ist eine Nachbildung der primitiven Sackroller, die von den Eskimos der Bering-Straße und Alaskas benutzt werden. Die grundlegende Neuerung, die dem Wagen seine außerordentliche Geländegängigkeit verleiht, sind die „Luftkissen“, die hier die Reifen herkömmlicher Art ersetzen. Alle sechs „Luftkissen“ können vom Fahrer reguliert werden. Die Geschwindigkeit beträgt rund 65 km/h.

In Österreich ist man bemüht, den Zivilschutz aufzubauen. Man betrachtet die dabei notwendigen Maßnahmen als wichtige Ergänzung der allgemeinen Landesverteidigung. Das ist um so mehr beachtenswert, als Österreich nicht der NATO angehört und mit seiner Außenpolitik eine völlig neutrale Haltung zwischen Ost und West einnehmen will.

Die österreichische Bundesregierung befaßt sich zur Zeit mit dem Erlaß eines Zivilschutzgesetzes. Auch die Gründung eines Zivilschutzverbandes soll erfolgen. Ihm werden neben den Vertretern des Bundes auch die Länderregierungen und karitativen Vereinigungen angehören.

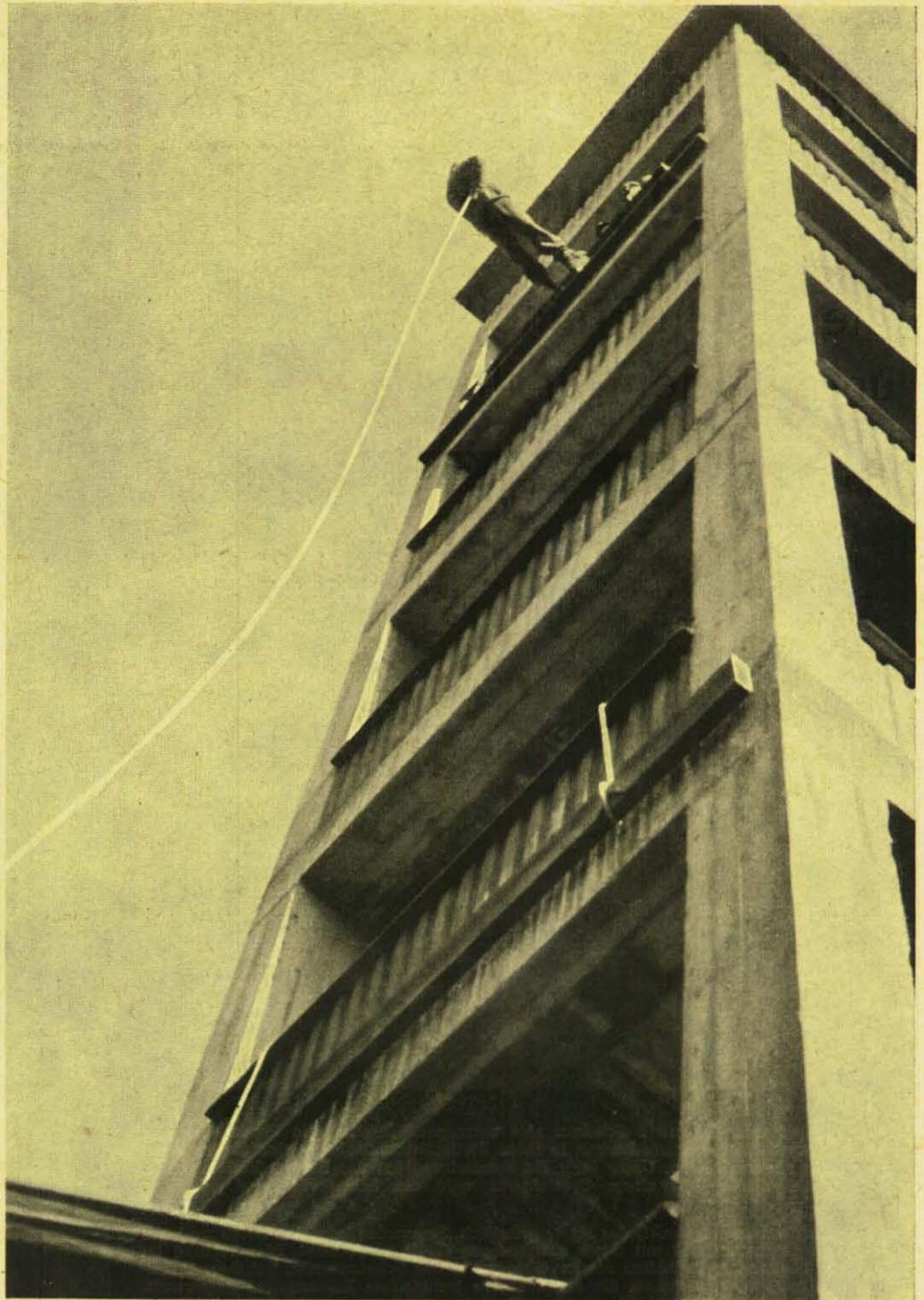
Ein Stab von Fachleuten ist damit beschäftigt, die aktuellen Einzelfragen des Bevölkerungsschutzes zu studieren und der österreichischen Bundesregierung alsdann entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

Als erste Schritte auf dem Wege zur Realisierung wirksamer Schutzmöglichkeiten wurden vor einigen Monaten Luftschutz-Pionier-Bataillone aufgestellt.



Alle Gebiete der Katastrophenhilfe umfaßt die Ausbildung der jungen Luftschutz-Pioniere. Die Brandbekämpfung, das Bergen Verschütteter und die Räumung von Straßen wird nach den gleichen fachlichen Grundsätzen geübt wie in allen anderen modernen Staaten der Erde.

Eine gefährliche Mutübung ist das Absellen der jungen Luftschutz-Pioniere von diesem hohen Übungsturm. Nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen dürfen derartige Übungen durchgeführt werden. Bei der Ausbildung des Selbstschutzes in der Bundesrepublik sind sie verboten.



In Wien werden die ersten Luftschutz-Pionier-Bataillone aufgestellt und ausgebildet

# Österreich sorgt vor



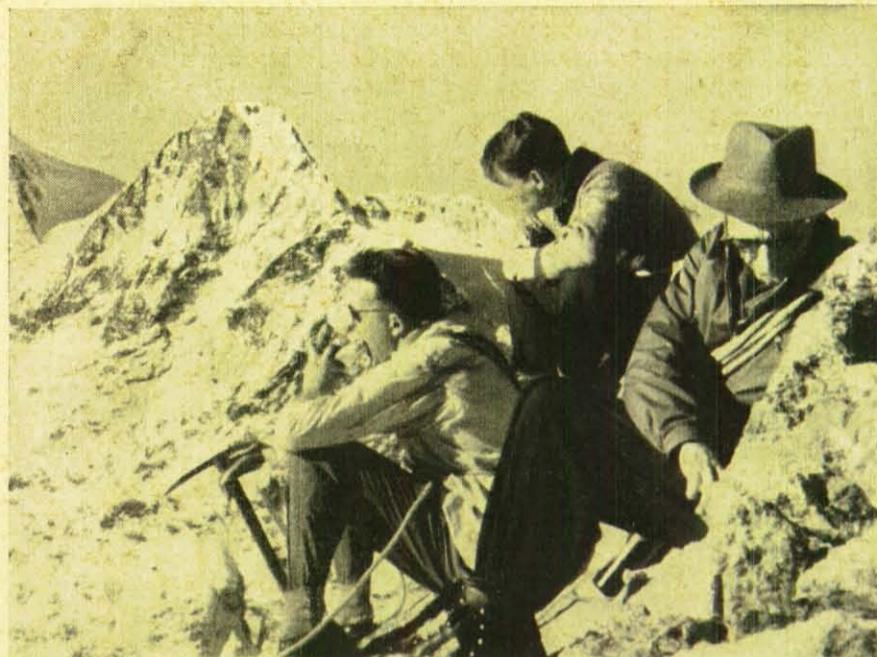
In engster Zusammenarbeit mit den Landesfeuerwehrschulen werden die jungen Rekruten im Feuerlöschdienst ausgebildet. Modernste Geräte stehen hierfür zur Verfügung. Diese werden durch ihren praktischen Gebrauch gleichzeitig auf ihre Zweckmäßigkeit erprobt, und die Herstellerfirmen erhalten wichtige Verbesserungsvorschläge.



Rauchschlucken muß der junge Luftschutz-Pionier ertragen, um unter erschwerten Verhältnissen einen Löschangriff richtig vorzutragen. Nicht die Flammen, sondern der tatsächliche Brandherd muß abgelöscht werden. In den neun Monaten der Ausbildung wird das immer wieder gründlich geübt. So legt man in Österreich auf die Praxis großen Wert.

# Die friedlichen Schweizer sind auf der Hut

Sie lieben Freiheit und Heimat und sorgen für ihre Sicherheit



*Die Gefahr der Berge* nimmt der Schweizer gerne in Kauf, wenn es gilt, die Wunderwelt der Alpen zu erleben. Lebenssicherung ist ihm auch hierbei oberstes Gebot. Er kennt die praktischen Schutzmöglichkeiten vor Steinschlag und Lawinengefahr. So sucht er sich auch vor den neuartigen Gefahren des Atomzeitalters zu sichern, so gut es geht.

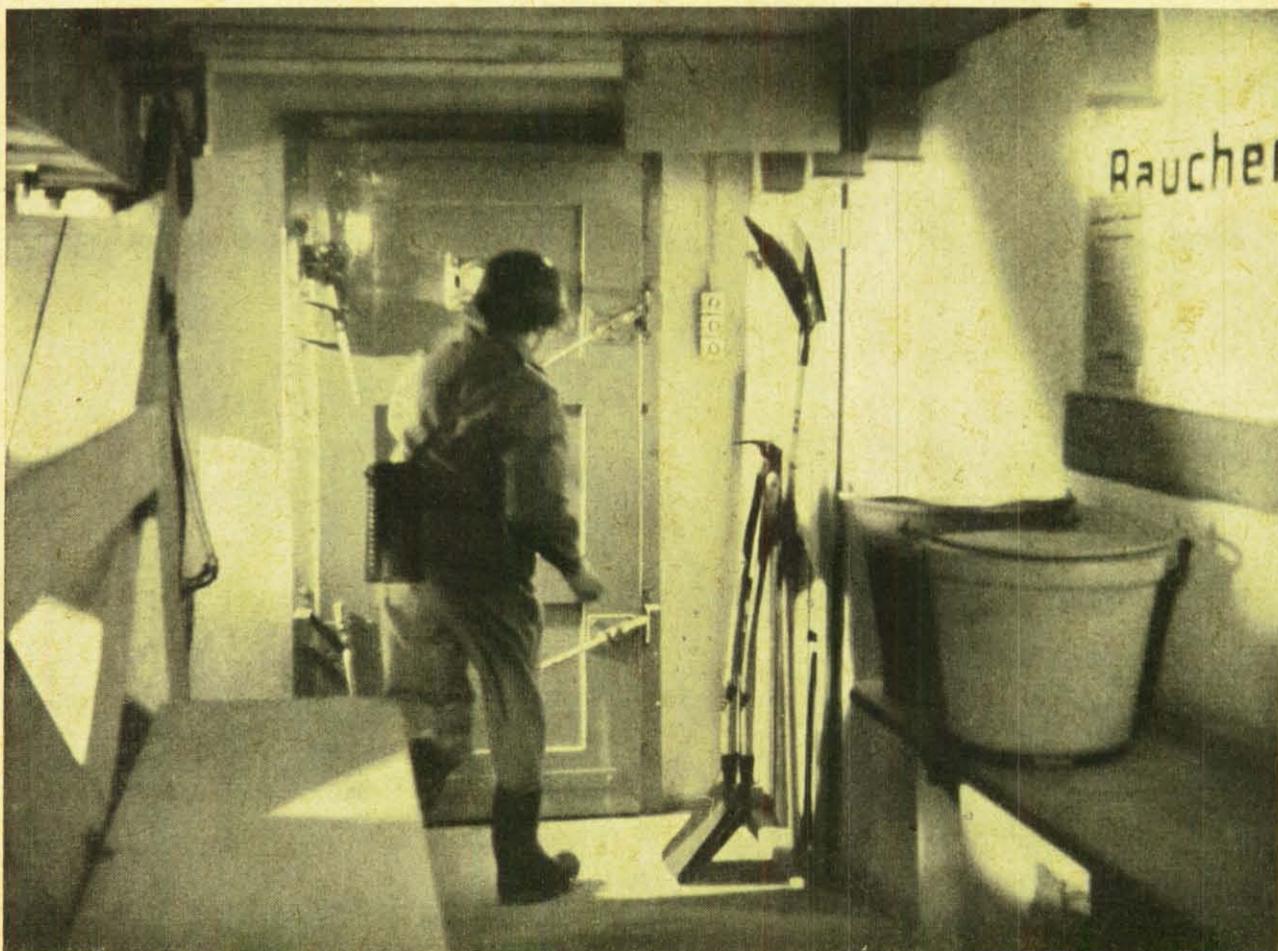


„Man muß an die Zukunft denken und vorsorgen.“ Diese reale Einstellung zum Leben haben auch die Schweizer Bürger. In ihren Zivilschutzmaßnahmen sind sie geradezu vorbildlich für andere Staaten. Unser Bild: Ein Sondertrupp übt das Bergen Verletzter aus einem Trümmergelände. Mit einem Spezialgerät wird ein Schwerverletzter geborgen.

Was der Schweizer anpackt, das tut er gründlich. So wurden in vielen Orten moderne Schutzbauten geschaffen und mit allem notwendigen Gerät ausgerüstet. Man rechnet im Ernstfall mit längeren Aufenthalten der Bevölkerung in den Schutzräumen. Bei ihrer Erstellung werden auch in der Schweiz die allerneuesten technischen Erkenntnisse angewandt.



*Friedliebende Menschen* sind die Schweizer Bürger, die in den Bergen wie auch in den romantischen Tälern ihre Erholung suchen. Aber dennoch schlafen sie nicht, sondern gehen in allen Dingen mit der Zeit.



**E**in moderner Krieg ist erbarmungslos, niemanden verschont. Totaler Krieg fordert von uns totale Landesverteidigung. Wer nicht kämpfen kann, muß schützen helfen. Nur ein gut organisierter Zivilschutz schützt Städte und Dörfer vor Bombenkatastrophen. Der Zivilschutz muß im Frieden aufgebaut werden, im Krieg wäre es zu spät. Die grauenhaften Auswirkungen der Luftangriffe können nur dann eingedämmt werden, wenn ein Maximum von Kräften dem Feuer und der Zerstörung wehrt und den Bedrängten Hilfe leistet — so heißt es in einem Sonderheft des „Schweizer Journal“ (Aug. 1957), das sich eingehend mit dem Thema „Armee und Zivilschutz“ befaßt. Daß man besonders in der Schweiz so ernsthaft die Bevölkerung aufklärt, sollte den Gegnern des Zivilen Bevölkerungsschutzes zu denken geben.

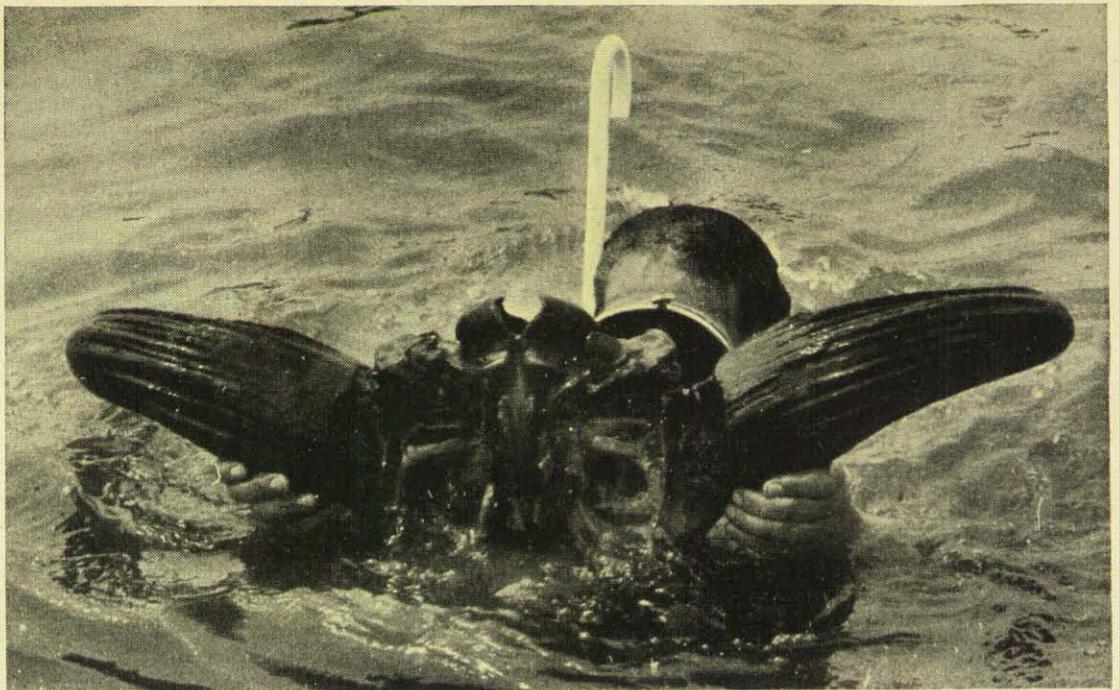
In einem Baggerteich auf der Bislicher Insel suchen fünf Schwimmer der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft im Auftrag des Rheinischen Landesmuseums nach den Resten des Lagers der XXX. römischen Legion. Im 2. und 3. Jahrhundert n. Chr. hatte die Legion bei Xanten ein Befestigungswerk.

Mit großer Sorgfalt durchkämmen die Schwimmer den Grund des schlammigen Sees. Wo sie auf altes Gemäuer stoßen, machen sie halt und kennzeichnen die betreffenden Stellen an der Wasseroberfläche durch Luftballons. Vom Ufer aus peilen dann die Archäologen mit entsprechenden Geräten diese Stellen an, vermessen die Fluchtlinien und erhalten so ein exaktes Bild von den Ausmaßen des alten Lagers.

Seit Jahren schon machten sich die Wissenschaftler Gedanken über den Standort des Legionärlagers, das im ersten Jahrhundert n. Chr. seinen Sitz auf dem in der Nähe gelegenen Fürstenberg hatte, von den Batavern aber im Jahre 70 zerstört wurde. 1955 stieß man erstmalig bei Baggerarbeiten auf Gemäuer aus der römischen Zeit, das auf den späteren Standort des Befestigungswerks schließen ließ. Erste Taucherarbeiten bestätigten diese Annahme. Nachdem die erste Übersicht gewonnen war, schien es nötig, mit einer größeren Mannschaft den Baggerteich abzusuchen. Das wird zur Zeit getan.

Daß die römischen Befestigungsbauten unter den Wasserspiegel des Rheins absinken konnten, erklären die Wissenschaftler mit der Tatsache, daß ein neuer Rheinarm das Lager unterspülte. Das Lager sank ab und wurde dann vom Rhein und seinem Geröll überspült.

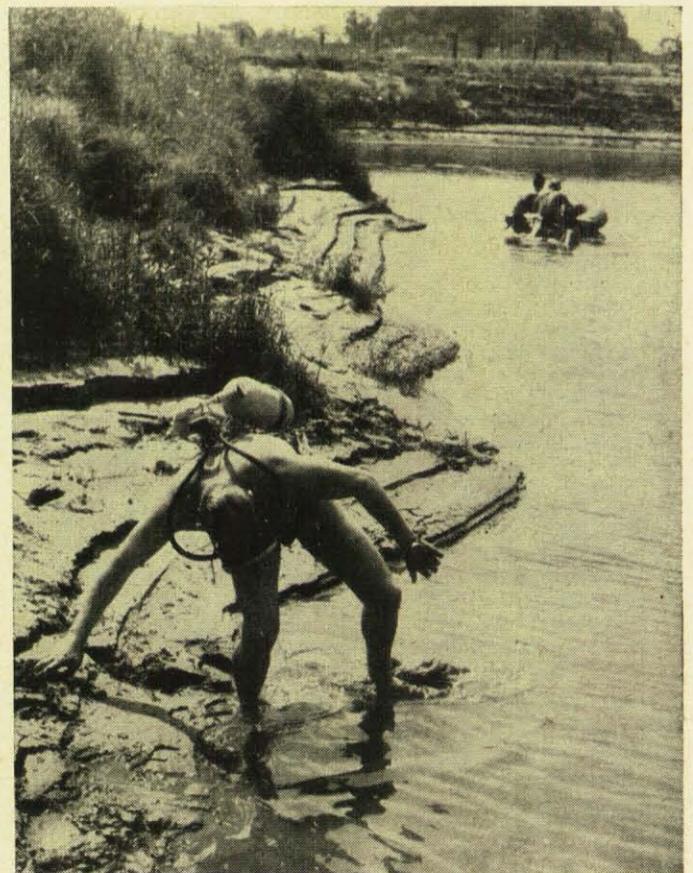
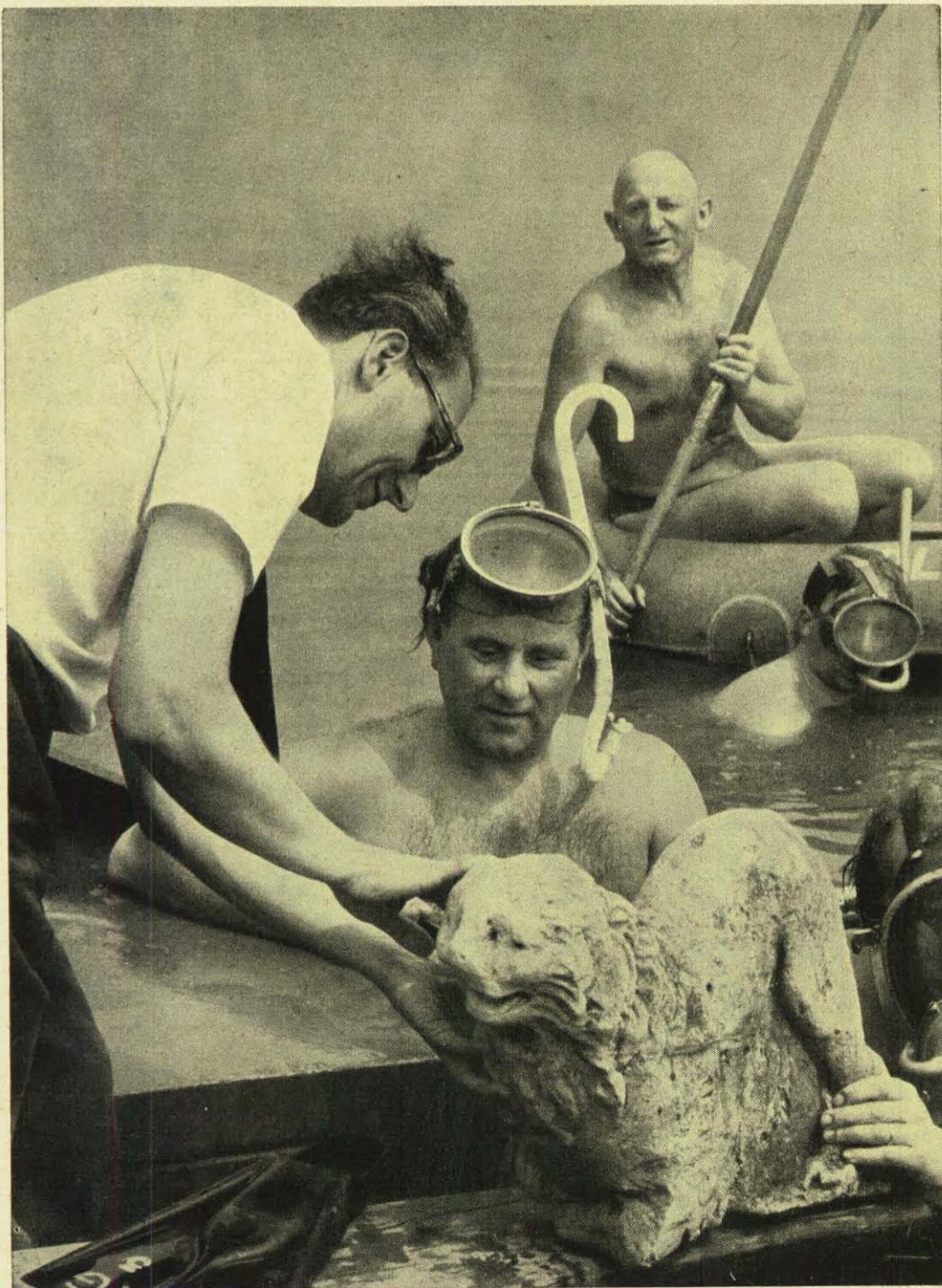
Die bisher gehobenen Fundstücke — neben einem Grablöwen zahlreiche Tonkrüge und Bronzeplatten mit Inschriften — sind gut erhalten, das Gemäuer jedoch ist durchweg zusammengestürzt. Die Entdeckung des Lagers im Baggersee hat eine Kette weiterer Forschungen über die Gliederung des rheinischen Siedlungsraumes in römischer Zeit ausgelöst. So hat man die Festungsvorstadt des 2. und 3. Jhs., ihre Kulturanlagen und Gräber, feststellen können.



Ein vorsintflutliches Ungeheuer erscheint an der Oberfläche des Sees und schwimmt unheilrohend näher und näher. Es verbirgt sich dahinter — ein Froschmann. Er fand im schlammigen Grund des Baggersees einen gewaltigen Auerochschädel, den er nun — mit beiden Händen schiebt er ihn vor sich her — an Land schafft. Auch ein Fund dieser Art ist für die Zugehörigen des Rheinischen Landesmuseums höchst aufschlußreich und auch bedeutungsvoll.

## XXX. RÖMISCHE LEGION

### *Froschmänner auf den Spuren der Antike*



Der Grablöwe wird geboren. Im zweiten und dritten Jahrhundert diente er zur Ausschmückung römischer Legionärsgräber. Nun wurde er von den Froschmännern aus einem Baggerteich auf der Bislicher Insel, südöstlich von Xanten, hervorgeholt. Museumsrat Dr. Harald von Petrikovits begutachtet den äußerst wertvollen Fund mit Kennermiene.

In „rollendem Einsatz“ suchen die fünf Schwimmer der DLRG-Tauchergruppe Trier den Boden des Baggersees nach den Resten des Lagers der XXX. römischen Legion ab. Sie sind mit modernen Sauerstoffgeräten ausgerüstet und lassen unter der Leitung des Sportarztes Dr. Reusch auch die unscheinbarste Bodenspalte nicht undurchsucht.



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

6. Fortsetzung

### Die Aussätzige von Cochin

Nach vier Tagen haben wir unsere Ladung, zweitausendfünfhundert Tonnen Getreide, in Cochin ausgeschifft, aber wir verlassen den Hafen nicht. Wir dürfen nicht. Die Mannschaft behauptet, es sei etwas mit unserer Choleraimpfung nicht in Ordnung. Auf jeden Fall, als ich heute aufstehe, weht über der Kommandobrücke die gelbe Flagge; Cholerafahrgang an Bord.

Eigentlich dürfte von nun an nur der Kommandant das Land betreten, denn kein Quarantänegesetz hat Macht über den Kommandanten eines Schiffes. Aber auch mir gegenüber drückt die Polizei ein Auge zu, und ich darf, sooft ich will, das Schiff verlassen.

Am Abend, wenn ich heimkehre, erzähle ich dann, was ich gesehen habe. Die Matrosen zeigen keine Lust, an Land zu gehen. Es ist merkwürdig; der Matrose ist eigentlich sehr mit seinen vier Wänden verwachsen, sehr häuslich.

„Wir lieben das Exotische nicht, die braunen, die schokoladefarbenen, die gelben Frauen. Freilich gibt es in Indien schöne Mädchen; aber je ähnlicher eine Frau der ersten ist, die wir daheim geküßt haben, desto mehr gefällt sie uns. Wir sind eigentlich recht hausbackene Leute. Wenn wir uns so sehr freuen, daß Sie an Bord sind, Signora, dann auch, weil Sie Italienerin sind. Das heißt, manchmal schläft man gerade deswegen, weil Sie eine unserer Frauen sind, um so schlechter... aber alles in allem, es ist doch schön... daß Sie an Bord sind!“

„Apropos, wie lange bin ich eigentlich schon an Bord der ‚Bibolina?‘“

Einstimmig, ohne die kleinste Verzögerung ertönt die Antwort: „Seit fünfzig Nächten!“

Ja, wenn man als einzige Frau an Bord eines Frachtdampfers reist!

„Aber Sie wissen, wie wir Sie nennen, wenn wir von Ihnen sprechen? La nostra Signora. Das mit dem schlechten Schlafen ist weder Ihre noch unsere Schuld. Es ist die Schuld Ihrer Shorts. Damals... können Sie sich noch erinnern, am dritten Tag, zwischen Bahia und Durban... hellblaue Seide mit dunklen roten Rosen...“

Ich muß zur Polizei, ich brauche wieder die Erlaubnis, argentinisches Geld zu wechseln. Der junge Offizier,

der mich vor ein paar Tagen zu seiner Mutter gebracht hat, ist zur Zeit besetzt. Ich warte lieber, als daß ich mich an einen anderen wende, denn ich weiß: er wird mir sofort, ohne daß ich alle meine Dokumente vorzeigen muß, den gewünschten Zettel ausfüllen.

Eine Engländerin sitzt an seinem Tisch, die erste, die ich, obwohl ich schon seit einer Woche in Cochin bin, hier in Indien sehe.

Sie ist nicht alt, vielleicht kaum dreißig, aber sehr mager und reizlos. Sie ist ganz streng gekleidet, mit einer weißen, hochgeschlossenen Bluse und einem dunklen Rock, der sehr gut geschnitten ist, eng in den Hüften und breit am Saum, wie die letzte Mode es will, auf ihrem mageren knochigen Körper aber armselig hängt. Vielleicht hat sie sehr viel abgenommen, seit sie den Rock gekauft hat. Ihr Gesicht ist nicht häßlich, aber reizlos, mit ganz schmalen, festgeschlossenen Lippen und hellen, fast farblosen Augen.

„Eine Gouvernante, energisch, rechtschaffen“, fährt der Diagnostiker in mir fort. „Ihre Zöglinge gehorchen ihr aufs Wort, aber sie lieben sie nicht. Sie wünscht auch keine irdische Liebe.“

Hier stockt mir der Atem... denn ich habe plötzlich ihre Hände gesehen. Dann atme ich wieder tief ein, während ich denke: Es ist nicht möglich, ich habe schlecht gesehen, es war eine Täuschung.

Wieder blicke ich auf ihre Hände. Nein, es war keine Täuschung: ihre Hände sind ganz verbogen, haben Krallenfinger, die sich nie ganz schließen können, und der Daumen ist nach innen gekrümmt; sie kann die Hand nicht richtig öffnen.

Endlich steht sie auf und geht an mir vorbei, mit hartem, hölzernem Schritt. Zwischen ihren Brauen ist eine leise Schwellung zu bemerken, die von zwei tiefen Falten durchschnitten ist.

Langsam nähere ich mich dem Tische, während der junge Offizier mir lächelnd entgegenkommt. „Sie sehen ganz verstört aus, Madame...“

„Ja... die Frau, die vorhin mit Ihnen gesprochen hat, ist doch eine Aussätzige.“

„Ja... leider, leider! Aber, bitte, nehmen Sie doch Platz!“

„Danke, und entschuldigen Sie mich, bitte... Ich war wirklich ein wenig verstört. Ich habe schon viele Aus-

„Noch immer ist Marcella d'Arle an Bord des italienischen Frachtdampfers ‚Valentina Bibolina‘. Und noch immer schreibt sie, um das Alleinsein besser zu überwinden, in ihrem blauen Heft. Viele Erlebnisse hat sie diesem Heft schon anvertraut. Auch ihr Zusammentreffen mit der schönen Prinzessin Aminah, der Gattin des Prinzen Fauas in Syrien, wird darin geschildert. Die schöne Aminah ist unglücklich. Ihr Mann besucht allzuoft eine Nebenfrau, die in der Wüste lebt. Als sie ihn nach einem Spaziergang mit Frau d'Arle im Hause nicht mehr vorfindet, bricht sie zusammen, findet dann aber im Anblick ihres kleinen Kindes wieder neuen Lebensmut. — In Cochin verläßt Frau d'Arle das Schiff, um sich bei der Polizei eine Devisenerlaubnis zu beschaffen. Dabei hat sie Gelegenheit, einen echten indischen Haushalt kennenzulernen. In der Tochter des Hauses, einer schönen Studentin, findet sie eine gute Freundin.“

sätzliche in meinem Leben gesehen, aber nie eine Europäerin.“

„Europäer erkranken auch selten an Lepra, zumindest bei uns. Und wenn sie einmal diese Krankheit haben, dann benehmen sie sich zumindest nicht so auffallend wie diese unglückliche Frau. Immer wieder bringt sie Wünsche vor bei der Polizei oder irgendeinem anderen Amt. Wir sind sehr tolerant mit den Aussätzigen, die Engländer waren es auch, vor uns; aber sie ist derart aufdringlich, daß wir uns entschlossen haben, sie in ein Lepraheim zu bringen.“

„Was will sie denn immer bei den Behörden?“

„Sie will ihre Dokumente, sie will einen Paß haben, damit sie eine Reise nach Europa machen kann. Als ob sie in irgendeinem europäischen Hafen aussteigen dürfte!“

„Vielleicht weiß sie nicht, daß sie krank ist.“

„Sie spielt sehr geschickt die Unwissende. Aber ich bitte Sie... ein vernünftiger, erwachsener Mensch muß es doch sehen, daß ihm die Finger zu Krallen werden. Die Entstellung greift jetzt sogar auf ihr Gesicht über, die ersten Zeichen der Löwenmaske sieht man schon zwischen ihren Brauen. Und sie rennt von Behörde zu Behörde, weil sie ihren Paß will. Immer ist sie in den Ämtern anzutreffen, wo die Fremden, die Offiziere, die Matrosen der Schiffe zu tun haben. Nun, wir sind tolerant, aber alles hat seine Grenzen. Wir müssen sie einsperren. Außerdem wird sie vermutlich bald soweit sein, daß ihr die Finger abfallen. Es hat gar keinen Sinn, so lange zu warten. Von Lepra weiß man eigentlich gar nichts, weder hier noch in Europa; vermutlich ist es keine so ansteckende Krankheit, wie man im Mittelalter glaubte; aber ich atme nicht gerne die Luft eines Zimmers, in dem sie zwei Stunden war. Es ist wirklich für alle das Beste, wenn sie in einem Lepraheim verschwindet. Natürlich, sie hätte es nicht notwendig, sie könnte im Heim von Dr. Krishna unterkommen, sie hat ja Geld und könnte die Pension bezahlen.“

„Dr. Krishna... ich glaube, ich kenne den Namen.“

„Ja, er ist sehr berühmt, er ist auch ein großer Arzt. Heilen kann er die Lepra nicht, aber doch zum Stillstand bringen. Kaum fünf Stunden von Cochin ist sein Sanatorium, alle kennen es hier. Sie würde dort ein ganz anderes Leben haben als in dem städtischen Heim.“

„Warum sagt ihr niemand, daß sie krank ist und daß sie in eine Anstalt soll?“

„Freunde hat sie keine, sie ist immer allein und sehr verschlossen, und ich... mein Gott, es ist schließlich nicht mein Amt, einer Frau zu sagen: ‚Du bist eine Aussätzige, gehe in ein Sanatorium, bevor man dich gewaltsam in ein Lepraheim einsperrt.‘ Natürlich habe ich manchmal daran gedacht, ihr so etwas Ähnliches zu sagen; aber wenn ich ihre kleinen kalten Augen sehe, sterben mir die Worte auf den Lippen. Jetzt ist es ohnehin zu spät, übermorgen schon kommt der Wagen, der sie in ein Lepraheim bringen wird. Sie wissen, wie die Staatsmaschinerie ist, sie setzt sich langsam in Bewegung; aber dann ist es schwer, ihr zu entinnen. Wenn sie einmal in einem Lepraheim eingesperrt ist, kann sie nur sehr schwer oder überhaupt nicht mehr in ein Sanatorium zurückkommen. Mir tut sie leid, es ist ein Schicksal, dem eine

Europäerin selten verfällt, aber es ist zum Teil ihre Schuld.“

„Hat sie denn niemanden hier, keine Verwandten?“

„Nein, sie ist vor zehn Jahren gekommen, als Gesellschafterin einer alten englischen Damsche, die ihr dann ihr kleines Vermögen hinterlassen hat. Sie selbst ist in Indien geboren, aber Vollwaise und ohne Verwandte.“

Dann erledigt er rasch meine Befürwortung für die Bank und begleitet mich freundlich bis zur Tür.

Die Bank befindet sich dem Polizeibüro gegenüber, ich muß nur die Straße überqueren. Da sitzt sie wieder auf einer Bank, mit ihrem harten, verschlossenen Gesicht. Und auch in mir mischt sich plötzlich das Mitleid mit einer Art geheimer Unduldsamkeit. Mein Gott, sie muß es doch wissen, daß sie eine Aussätzige ist, daß sie nicht überall stehen und sitzen darf, wo gesunde Leute zu tun haben! Aber plötzlich, ganz unerwartet lächelt sie. Dann steht sie auf, kommt langsam auf mich zu.

Ich schäme mich der fast feindseligen Regung, die mich vor einer Minute noch beherrschte.

„How are you?“

Sie begleitet mich zum Schalter, wo der Beamte rasch die Pesos in Rupien wechselt. Dann bittet sie mich, ein wenig auf ihre Erledigung zu warten; sie muß nur Geld auf ihr Sparkassenbuch holen. Ich sitze neben ihr auf der hölzernen Bank, bis ihr Name gerufen wird.

„Miß Violet...“ dann der Familienname, den ich nicht genau hören kann.

Sie steht auf und geht mit aufreizender Langsamkeit dem Schalter zu. Ich merke, wie kaum verhüllte Feindseligkeit sie umgibt und wie man jeden Kontakt mit ihr vermeidet. Und auch sie blickt auf ihre Umwelt kühl, abweisend; sie scheut selbst den Kontakt mit den anderen...“

„Ich muß jetzt zum Sekretär des Maharadschas von Cochin, ich habe dort etwas zu erledigen. Wollen Sie mich begleiten? Der Weg, die Umgebung wird Sie bestimmt interessieren, denn ich nehme an, daß Sie die italienische Dichterin sind, von der im gestrigen ‚Herald of Cochin‘ die Rede war.“

„Ja, ich komme gern mit.“

„Wir müssen das Ferry Boat nehmen, dann zwei Autobusse. Es wird ungefähr drei Stunden dauern, bis wir den Palast erreichen.“

„Ich habe Zeit.“

Überall breitet sich um die Frau die gleiche feindselige Atmosphäre. Der zweite fragende Blick gilt dann mir.

Der erste Autobus bringt uns die Küste entlang, der zweite ins Innere der Stadt. Kein Geschäft zeigt englische Aufschriften, alles ist in malaisischer oder arabischer Sprache geschrieben.

Dann verlassen wir die Stadt, der Weg führt uns durch eine fremde Welt, die Welt der Wälder aus Kokospalmen, die Welt der Hütten aus Blättern, die sich im reglosen Wasser der Sümpfe spiegeln. Die Welt der Frauen, die als einzige Kleidung ein weißes Tuch um die Hüften tragen. Es scheint unmöglich, daß ein großer Hafen, mit hundert Schiffen aller Flaggen, kaum zwei Stunden von hier entfernt liegt; wir sind im Urwald, der nur vom weißen Band der Straße durchzogen wird.

So weit das Auge blickt, sieht es nur die hohen Kokospalmen und das tote Wasser der Sümpfe, nur hie und

da eine Hütte aus Palmenblättern, mit nackten Kindern, die auf dem Boden spielen. Daneben manchmal die hohe, nackte Gestalt einer jungen Frau, schlank, mit zarten Hüften und königlicher Haltung. Auch hier, wie in der römischen Campagna, tragen die Frauen ihre Wasserkrüge auf dem Kopf, ohne sie mit den Händen zu stützen.

Aus diesen Sümpfen, so sagt das Volk in Cochín, soll, durch eine Mücke übertragen, die Elephantiasis ins Blut kommen, die die ganze Stadt verseucht. Ich weiß nicht, ob es wahr ist, aber aus dieser schweigenden Welt, aus diesem Palmenurwald, der sich im reglosen Sumpf spiegelt, aus diesen Blätterhütten dringen leise Stimmen zu meiner Seele, wenn man sie auch mit Worten nicht wiedergeben kann. Ganz Indien glaubt an die Seelenwanderung. Ich habe plötzlich das Gefühl, diese Welt schon zu kennen; vielleicht ist es Rückerinnerung, die tausende Jahre alt ist, als die ganze bewohnte Erde nur aus Urwald, Sümpfen und Hütten bestand, vielleicht lebt nur in meinem Gedächtnis ein alter, in der Kindheit gesehener Film wieder auf.

Endlich bleibt der Autobus stehen, wir steigen auf einem großen, von Palmenhütten umrahmten Platz aus. Finstere Blicke verfolgen uns, kein Kind nähert sich den Europäerinnen und bettelt um Backschisch. Diese Welt ist uns feindlich, hierher ist Europas Macht nie gedungen.

„Es soll angeblich für eine Europäerin sehr gefährlich sein, hierher allein zu kommen; so wird mindestens in Cochín erzählt. Natürlich sind es lauter Legenden; ich bin oft hergekommen, und es ist mir nie etwas geschehen. Ich finde, die Welt leidet an einem Überfluß an Phantasie und sieht überall Gefahren, in die Wirklichkeit gar nicht existieren.“ Sie spricht leicht dozierend, ein wenig zu selbstsicher, zu selbstzufrieden.

Ich blicke um mich und habe plötz-

lich das Gefühl: dieses Dorf, diese ganz schweigende Welt könnte wirklich einer Europäerin gefährlich werden; der leiseste Anlaß, der kleinste Vorwand könnte verborgenen Haß zum Brand entfachen. Sie aber hat einen Schutz in ihrer Krankheit, die um sie eine unsichtbare Mauer baut.

„Hier ist der Weg, es sind nur noch zwei Kilometer bis zum Palast.“

Die Straße ist wunderbar asphaltiert, wie im Herzen einer Großstadt, ringsherum aber atmet der dunkle, feindliche Urwald.

Wir gehen schweigend nebeneinander. Dann spricht sie plötzlich: „Ich glaube, ich war einmal ein Veilchen. Ich habe manchmal die dunkle Erinnerung an einen großen schweigenden Wald... und ich bin sehr klein, ganz in der Erde und darf nur atmen und Wohlgeruch ausströmen. Dann ist es plötzlich finster um mich. Vielleicht hat mich ein Fuß zu Tode getreten.“

Ich zuckte nicht einmal mit den Wimpern; ich weiß es, die sachliche, kühle, nüchterne englische alte Jungfer ist oft ein sehr geheimnisvolles, widerspruchsvolles Wesen, das sich eine Welt am Rande der Welt geschaffen hat, meist eine hohe, himmelstürmende Welt.

„Es ist schwer, in Indien geboren zu sein und nicht an die Seelenwanderung zu glauben. Ich habe oft das Gefühl, in meinem letzten Leben, vor diesem, habe ich ein großes Verbrechen begangen, das damals ungesühnt blieb. Und daß ich jetzt dafür zahlen muß.“

„Warum? Ist denn Ihr Leben so schwer?“

„Ich war immer sehr einsam, eine Gouvernante, eine Gesellschafterin, die von einem Haus zum anderen wanderte. Es war mir nicht gegeben, Sympathie zu erwecken und zu empfinden. Dann kam die Liebe in mein Leben. Er war Engländer, Offizier. Wir sollten bald heiraten, und ich war wie umgewandelt, sagten die Leute. Ja

wirklich, eine Wand stand immer zwischen den anderen und mir, seit meiner ersten Kindheit. Vielleicht weil ich bei fremden Leuten, die mich nicht liebten, aufgewachsen war. Jetzt war die Wand gefallen, ich konnte mit jedem reden, immer und überall die richtigen Worte finden, den richtigen Ton. Ich glaube, so etwas Ähnliches meinen die Romane, wenn sie vom Wunder der Liebe sprechen.“

Dann eines Tages fand ihn sein Bursche in seinem Zimmer zu Füßen des Bettes. Er hatte sich mit seinem Revolver erschossen.“

„Und Sie haben nie erfahren können, warum?“

„Ja, der Bursche sagte mir... ach, mein Gott... es ist alles so sinnlos... wenn es nicht so sinnlos gewesen wäre, ich hätte es irgendwie überwinden können... aber daß er so sterben mußte, ganz ohne Grund, wegen einer lächerlichen Einbildung. Er hat sich nämlich eingeredet, daß er krank sei... unheilbar...“

„Lepra?“

„Ja. Er hatte nämlich etwas Rheumatismus wie ich in den Händen und... ach, es war so sinnlos! Ich kann es nicht überwinden. Ich werde es nie können...“

Wir gehen schweigend nebeneinander.

„Dies ist auch der Grund, daß ich Indien verlassen möchte. Vielleicht komme ich in Europa los von diesem Gedanken, von dieser Qual. Aber man macht mir so viele Schwierigkeiten wegen der Dokumente, wegen des Passes. Vielleicht kann mir der Sekretär Seiner Hoheit helfen, er war ein Freund meiner Alten Dame.“

Mein Herz schlägt schwer und hart und tut mir weh. Ich muß es ihr sagen, übermorgen wird sie schon in ein Lepraheim gesperrt. Wenn sie, die Schweigsame, die Zurückhaltende, mich gesucht hat, bedeutet dies, daß ich eine Pflicht ihr gegenüber habe. Ihr Leben geht weiter, sie kann noch zwanzig, noch dreißig Jahre leben, wenn sie richtig gepflegt wird. Leben und träumen, daß sie einmal ein Veilchen gewesen ist. Aber aus dem Lepraheim, in das sie übermorgen die Polizei bringen wird, gibt es für sie kein Entrinnen.

„Violet!“

Sie dreht sich verwundert mir zu, es ist nicht Sitte in der Welt der Engländer, daß eine Frau nach kurzer Bekanntschaft mit dem Vornamen gerufen wird. Dann aber blickt sie mir in die Augen und wird langsam sehr blaß.

„Yes?“

„Kennen Sie Doktor Krishna, Violet?“

„Ja, er ist sehr berühmt geworden durch sein Sanatorium für Aussätzige. Er soll wunderbar zu seinen Kranken sein. Warum fragen Sie mich nach ihm?“

„Weil ich sehr glücklich wäre, wenn ich wüßte... daß Sie morgen alle Ihre Sachen packen und zu Dr. Krishna übersiedeln. Schon morgen... denn sonst ist es schon zu spät. Bereits übermorgen bringt Sie die Sanitätspolizei in ein Lepraheim.“

Ihre Augen sind zuerst ganz groß, ganz verständnislos. Dann fängt sie an, mit verlorenen Blicken ihre Hände zu betrachten. Und es ist, als sähe sie sie zum erstenmal.

Mein Herz schlägt schwer und schmerzlich. Ich fürchte mich vor ihren ersten Worten.

Endlich kommt Licht, Verständnis in ihren Blick, und dann spricht sie, und aus ihren schmalen, harten Lippen fallen die schönsten Worte, die ich in meinem Leben gehört habe: „Also war er doch krank; es war nicht sinnlos, daß er sterben mußte.“

Sie hat an ihn gedacht. Nicht an sich selbst. In diesem Augenblick, wo ihr Leben um sie zu versinken begann. Dann blickt sie zu mir und sagt leise: „Ich danke Ihnen sehr!“

So weit das Auge blickt, sieht es nur die hohen Kokospalmen und das tote Wasser der Sümpfe, nur hier und da eine Hütte mit nackten Kindern, die auf dem Boden spielen. Daneben manchmal die hohe, nackte Gestalt einer jungen Frau, schlank, mit zarten Hüften und mit königlicher Haltung.

Sie will mir die Hand geben, zieht sie aber zurück, denn jetzt weiß sie: Es ist die Hand einer Aussätzigen.

Ich aber habe keine Angst vor ihr, es kann nichts Böses von ihr kommen. Und es ist mir plötzlich, als sei ich durch die halbe Welt gewandert, nur wegen dieses Augenblickes, in dem ich ihre Hand zwischen der meinen drücke.

#### Ein Frauenkloster in Südindien

Mit unserer Choleraimpfung war anscheinend etwas nicht in Ordnung, denn wir dürfen Cochín nicht verlassen. Schon seit einer Woche sind wir hier, und die Matrosen der „Bibolina“ langweilen sich zu Tode. In den Häfen wird jede Arbeit auf ein Minimum reduziert. Die Arbeit aber ist wie ein Stock, den man erleiden muß, auf den man sich aber auch stützen kann. Und dann fehlt in dieser geschlossenen Bucht den Männern das Meer, das breite, offene Meer.

Für das Festland kann der Matrose kein richtiges Interesse aufbringen; er findet aber immer Ausflüchte, um diese Tatsache sich selbst und den anderen zu verbergen. In Cochín sagt er: „Die vielen kranken Leute... am Ende wird man noch von Elephantiasis und Lepra angesteckt!“ In Durban: „Der Hafen ist so weit von der Stadt entfernt!“ In Bahia Blanca: „Ich kenne ohnehin schon Buenos Aires, und alle Städte in Argentinien sollen sich gleichen!“

Die Wahrheit aber ist, daß er sich nur für sein Schiff und für das Meer, für seine Arbeit interessiert, obwohl ich noch nie im Leben einen Matrosen getroffen habe, der mir dieses eigentlich so natürliche Geständnis gemacht hätte. Im Gegenteil, alle schimpfen über Schiff und Meer und Arbeit, soviel sie nur können. Der Grund dieses Versteckenspiels sich selbst und den anderen gegenüber ist eine Art Schüchternheit. Der heutige Matrose gehört einer neuen Welt an, die im Entstehen ist. Die alte Welt des Meeres mit den ewig betrunkenen Männern, auf die in den Kneipen Hafensirenen warten, gehört so gut wie gänzlich der Vergangenheit an. Der Matrose von heute bekommt sein Geld überhaupt nur in der Heimat ausbezahlt, im Ausland bloß so viel, daß er sich ein Kino und ein paar Gläser Wein leisten kann. Er wird einfach zur Nüchternheit, zur Sparsamkeit gezwungen; er hat ja fast immer Frau und Kinder zu Hause, die auf sein Geld warten. Er fühlt sich ungemütlich in der neuen Rolle, doch muß er sie spielen. Nicht nur weil ihm, dank der Weisheit seines Reeders, das Geld für die Kneipe fehlt, sondern weil diese neue Rolle einem tiefen Bedürfnis entspringt; sie ist das äußerliche Zeichen eines natürlichen Gesundheitsvorganges.

Das Meer von gestern hatte den ewig betrunkenen Matrosen geschaffen, die Zeit, als man auf dem Wege von Europa nach Indien Afrika umsegeln mußte, damals als die Fahrt Durban—Cochín hundert Tage und nicht zwanzig dauerte. Blind von Skorbut und allen möglichen Mangelkrankheiten, mußten sich die Matrosen auf den Alkohol stürzen, der zwar nicht die Krankheit heilt, aber die Symptome eine Zeitlang zum Verschwinden brachte.

Heute jedoch ist der Druck des Meeres nicht mehr so hart. Alle zehn, fünfzehn, zwanzig Tage ist Land in Sicht, kommen neue Städte, junge Frauen mit lächelndem Mund, Obst und schattige Bäume. Sauber, frisch gebügelt und rasiert, geht der heutige Matrose an Land, nicht mehr ein Raufbold, der nach Frauen und Alkohol dürstet, sondern ein junger Mann, der gern etwas erleben möchte. Aber er kennt niemanden in der fremden Stadt, und sein Geld ist knapp. Er schaut sich gewissenhaft um, damit er zu Hause erzählen kann, wie es in Singapur, in Bombay, in Sydney, in Norfolk aussieht. Dann, ohne das mindeste erlebt zu haben, kehrt er zu seinem Schiff zurück und kann es kaum erwarten, bis das tote, übelriechende Wasser dieses Hafens sich in die freien, blauen Wellen des offenen Meeres verwandelt. (Fortsetzung folgt)



# Das Land der Propheten

Syrien im Schmelzofen der  
nationalen Leidenschaften

**Nachmittagsbummel in Damaskus.** An überdachten Basars vorbei zieht sich die römische Straße hin, die zur Römerzeit „Via recta“ genannt wurde. Im Hintergrund ein mächtiges römisches Bogengewölbe.

**Nasser, der neue Prophet** im Lande der Propheten. Er kommt gleich nach Mohammed, und sein Foto, in allen Größen und Formaten, ist überall zu sehen, in Schauenstern, Vitrinen, Kaufläden und an Plakatsäulen.



**D**ie Straßen in Syrien haben es in sich. Sie sind uralt und dennoch gut, zumindest im Vorfeld der großen IPC- (Irak Petroleum Company) Ölleitung. Darum auch können wir auf die Beförderung durch hochbeinige Kamele verzichten und gelangen im Kraftfahrzeug bequem nach Palmyra, der berühmtesten Ruinenstätte des Vorderen Orients. — Palmyra liegt in der Syrischen Wüste. Es hat heute eine Ausdehnung von drei bis vier Kilometern und ist von Kaiser Hadrian um 117 gegründet worden. Kaiser Aurelian gefiel es dann, diese wichtigste der antiken Handelsstädte zu zerstören. Die Zeit steht still in diesem Ruinenfeld. Und in der Wüste ducken sich wie einst und je die aus Ziegen-



**Noch manche alte Säule** gibt es in Syrien, deren Entstehungszeit nicht eindeutig festgelegt werden kann. Assyrer, Babylonier, Perser, Nabatäer, Griechen, Römer, Araber, Türken und auch Franzosen hinterließen Spuren ihres Wirkens und künstlerischen Schaffens.



haar gewebten Beduinenzelte in den Sand, schwirren Heuschrecken in Milliardenzahl durch die dünne Luft, drängen sich am Wegesrand Schaf-, Ziegen- und Kamelherden.

Und die Straßen haben ihre Geschichte. Da gibt es eine in Damaskus. Dort erlebte der Apostel Paulus seine Vision. Heute rattern dort Straßenbahnen. Und hie und dort künden assyrische, griechische, römische und arabische Inschriften im Straßengestein davon, daß Syrien schon im Altertum ein Schauplatz der Auseinandersetzungen der Großmächte Vorderasiens und Nordafrikas war.

Doch eins hat sich gründlich geändert auf den Stra-

ßen in Syrien. Das Gebot Mohammeds, das die bildliche Wiedergabe eines menschlichen Antlitzes untersagt, gilt nicht mehr. Von Anschlagbrettern und Plakatsäulen grüßen sie herab, die neuen Propheten des Landes. Allen voran — wie könnte es auch anders sein — der ägyptische Ministerpräsident Abdel Gamal Nasser. Man sieht ihn am Grabe Saladins, des edlen Ritters, der den Anstoß zur Vertreibung der Kreuzfahrer gab. Und ebenso zeigt er sich lächelnd auf der Pilgerfahrt nach Mekka oder bei der feierlichen Proklamation der Vereinigten Arabischen Republik. Syrien schwört auf Nasser und verehrt in ihm einen neuen Propheten, den der nationalen Revolution.

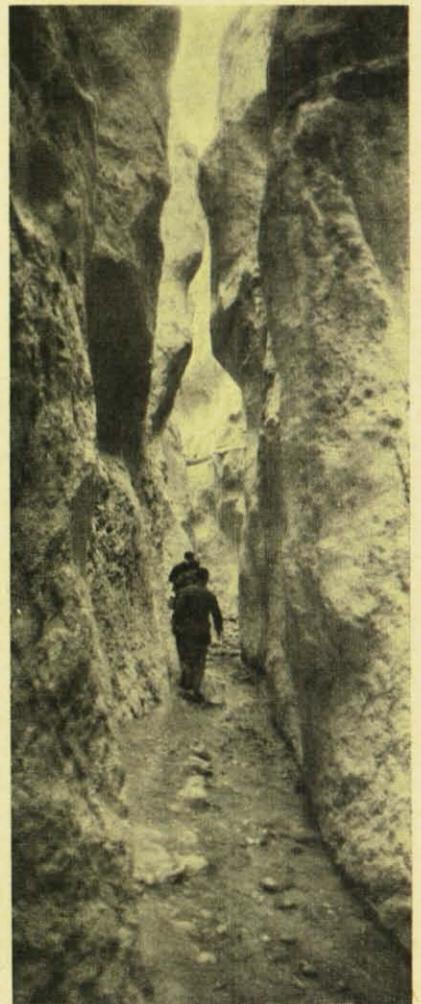
▲ **Öl für alle!** Die gesamte Vereinigte Arabische Republik soll daran teilhaben. Darum wird fieberhaft an einer neuen Raffinerie in der Nähe von Homs gearbeitet.



**Vereinigt euch,** Araber aller Länder! Unter diesen und ähnlichen Devisen steht die Plakatwerbung in Syrien, die sich eindeutig für Nasser einsetzt.



**Auf den Straßen der Landeshauptstadt** treibt zu jeder Tages- und Nachtzeit reger Verkehr. Die Leder- und Metallindustrie (Damaszener Klingen) ebenso wie die Seidenweberei (Damask) gehen auf alte Gewerbe zurück. Schon zur Römerzeit, 64 v. Chr., war Damaskus Mittelpunkt der Waffenindustrie. Und auch heute noch gibt es hier recht gute Klingen und Stoffe.



**Durch diese Felsenschlucht** erreicht man das Dorf Maalulah, dessen Bewohner noch einen Dialekt sprechen, der zur Zeit der Evangelisten Umgangssprache war.

# Ein TRAUM Zerbruch

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

## 6. Fortsetzung

Tubby schüttelte den Kopf. „Nein, aber die Haupttanks sind etwas über ein Drittel voll.“

„Das genügt.“  
„Aber wollen wir denn nicht erst die Steuerung überprüfen?“ fragte Tubby. „Ich möchte überhaupt die ganze Maschine erst einmal gründlich durchsehen.“

„Das haben wir doch schon getan, nachdem sie hierhergefliegen ist“, meinte Saeton.

„Ich weiß, aber ich finde...“

„Dazu haben wir keine Zeit, Tubby. Sie ist ohne Zwischenfall hier abgeliefert worden, und ehe wir den Kaufvertrag unterzeichneten, haben wir sie doch noch einmal gründlich überprüft. War sie damals in Ordnung, ist sie es jetzt auch. Neil, gehe hinüber und mach das mit dem Traktor in Ordnung, ja? Je eher wir ins Bett kommen, desto besser. Ich möchte, daß morgen jeder frisch und ausgeruht ist.“ Damit stieß er den Stuhl zurück und stand auf. „Davon hängt viel ab.“ Mit der Hand fuhr er sich durch das dicke Haar und grinste. „Nicht, daß ich viel schlafen werde, dazu bin ich viel zu aufgeregt. Ein solches Lampenfieber habe ich seit meinem ersten Alleinflug nicht mehr gehabt. Wenn es jetzt klappt...“ Er lachte nervös, als habe er Angst, zuviel von den Göttern zu verlangen. „Gute Nacht.“ Er drehte sich rasch um und ging hinaus.

Ich blickte zu Tubby hinüber, der unzählige Knoten in eine Schnur hineinknotete und zum erstenmal wieder leise eine Melodie vor sich hinpfiff. Also war auch er nervös. Und ich natürlich auch. Es war ja nicht nur der Testflug, nein, für mich sollte sich ja jetzt meine ganze Zukunft entscheiden. Membury war für mich eine Art Versteck gewesen, und jetzt kam die Außenwelt unerbitlich wieder auf mich zu. Auch ich schob den Stuhl zurück. „Ich gehe zum Herrenhaus hinüber“, sagte ich und dachte dabei an Else. Ich mußte wissen, daß es jedenfalls einen, nur einen einzigen Menschen auf dieser Erde gab, dem es etwas ausmachte, zu wissen, was mir passierte.

Im Herrenhaus schien kein Licht zu brennen, doch hörte ich in der Dunkelheit die Lichtmaschine surren, und als ich klingelte, öffnete mir Else. „Ich fürchtete, Sie könnten womöglich schon abgereist sein“, sagte ich.

„Nein, ich fahre erst am Montag“, erklärte sie. „Wollen Sie nicht hereinkommen?“ Sie hielt mir die Tür auf und führte mich in die große Halle, wo im Kamin ein großer Holzstoß brannte. „Mr. und Mrs. Ellwood sind heute abend ausgegangen“, sagte sie und wandte sich mir rasch zu. „Warum sind Sie gekommen?“

„Ich wollte Colonel Ellwood bitten, uns morgen einen seiner Traktoren zu überlassen.“

„Um das Flugzeug aus dem Hangar hinauszuschleppen?“

Ich nickte. „Morgen fangen wir mit den Testflügen an.“

„Fein! Wie schön, zu sehen, wie diese Motoren das Flugzeug in die Luft bringen.“ Sie schien erregt bei

Neil Fraser hat Glück. Es gelingt ihm, der Polizei zu entkommen, die hinter ihm her ist, weil er im Aufrage einer fremden Macht Flugzeuge aus England hinausgefliegen hat. Auf einem verlassenen Flugplatz versteckt er sich. Dort gerät er mit Bill Saeton zusammen, der ihm nach strengem Verhör anbietet, sich an der Konstruktion eines neuartigen Flugzeugmotors zu beteiligen. Fraser ist froh, einen Unterschlupf gefunden zu haben. Darum nimmt er das Angebot an und verauslagt sogar eine beträchtliche Summe, um die Fertigstellung des Motors zu sichern. Er arbeitet mit Tubby Carter, einem erfahrenen Ingenieur, zusammen. Diana Carter, Tubbys Frau, kocht für die drei Männer. Sie verliebt sich in Saeton. Eine Katastrophe droht. Durch Carters Selbstbeherrschung wird die Situation insofern gerettet, daß Diana am Tage der Fertigstellung des Motors den Flugplatz verläßt und nach London zurückkehrt. Auch Else Langen, eine Deutsche, die auf dem benachbarten Gut als Hausmädchen tätig ist, will in die Heimat zurückkehren, was Fraser, der sich ihr angeschlossen hat, besonders bedauert. In den Tagen nach Weihnachten bauen die Männer die fertigen Motoren ein und bereiten alles für die Testflüge vor. Durch einen Traktor soll das Flugzeug aus dem Hangar geschleppt und anschließend überprüft und durchgesehen werden.

dem Gedanken. „Aber...“ sie zögerte, und plötzlich war aller Enthusiasmus aus ihrem Gesicht verschwunden, sah sie jämmerlich und elend aus. „Aber er kann es nicht sehen.“ Damit drehte sie sich wieder dem Kaminfeuer zu und nahm sich gedankenlos eine Zigarette aus der Dose, die auf dem Seitentisch stand. Eine ganze Weile stand sie schweigend da, zog den Rauch in die Lungen und starrte nur wortlos ins Feuer. Irgend etwas sagte mir, daß ich sie jetzt nicht stören dürfe. Schweigen breitete sich zwischen uns aus, aber wir empfanden es seltsamerweise beide nicht als störend. Es war ein lebendiges, warmes Schweigen. Und als sie schließlich doch wieder das Wort ergriff, war die Intimität dieser Stille nicht gebrochen. „Wie lange es nun schon her ist.“ Ins Feuer geflüstert waren diese Worte. Es war, als stehe sie gar nicht mehr in dieser Halle, sondern als sie weit fort, irgendwo im Reich ihrer Erinnerung. Langsam drehte sie sich um und sah mich an. „Nehmen Sie doch bitte Platz“, sagte sie und bot mir eine Zigarette an. „Sie wissen, daß ich Sie gebeten habe, nicht hierherzukommen?“

Ich nickte.

„Ich sagte, ein Wall trenne uns.“ Nervös strich sie sich das Haar zurück. „Ich hatte Angst, ich könne Ihnen gegenüber nicht schweigen. Jetzt sind Sie hier und...“ Sie zuckte die Achseln und starrte wieder ins Feuer. „Wissen Sie, wie das ist, wenn man einen Wunsch hat, an dessen Verwirklichung einem so viel liegt, daß nichts anderes daneben mehr Bestand hat?“ Sie schien keine Antwort zu erwarten, denn nach einem Augenblick fuhr sie fort: „Ich bin in Berlin aufgewachsen. Meine Eltern hatten eine Wohnung in der Fasanenstraße. Meine Mutter war eine kalte, schrecklich nervöse Frau, die für nichts Interesse hatte außer für Musik und schöne Kleider. Und für meinen Bruder Walther, den sie abgöttisch liebte. Er war ihr Ein und Alles, und es war, als ob sie nur für ihn lebe. Mein Vater und sein Werk bedeuteten ihr gar nichts. Sie verstand aber auch von technischen Dingen nicht soviel.“ Ihre Augen wanderten vom Feuer zu mir herüber, und mit einem bitteren Lachen blickte sie mich an. „Ich glaube, daß ich zur Welt kam, war gar nicht vorgesehen. Es war ein Zufall. Mein Vater hat zwar nie mit mir dar-

über gesprochen, aber ich glaube, daß es so war, denn ich wurde acht Jahre nach meinem Bruder geboren, und damals war meine Mutter schon über vierzig.“ Jäh verlosch ihr Lächeln wieder. „Möglich, daß es eine sehr schwere Geburt gewesen ist. Auf jeden Fall wuchs ich in einer kalten, lieblosen Welt auf. Meinen Vater sah ich nur gelegentlich, denn er arbeitete in einer Fabrik außerhalb Berlins. Nach der Schule machte ich einen Handelsschulkurs und bekam eine Stellung als Stenotypistin bei der Klöckner-Humboldt-Deutz-A.G. Dort verliebte ich mich in meinen Chef.“ Sie stieß ein bitteres Lachen aus. „Wie leicht war es, mich in ihn verliebt zu machen, denn ich hatte nicht viel Liebe kennengelernt. Wir fuhren zusammen nach Österreich zum Schilaulen, und ein paar Monate wohnten wir zusammen in einer Wohnung — das heißt, eigentlich nur in einem Schlafzimmer. Dann wurde er meiner überdrüssig, ich weinte mir die Augen aus und hatte einen Nervenzusammenbruch. In dieser Zeit lernte ich meinen Vater eigentlich erst richtig kennen. Meine Mutter wollte sich nicht mit mir abplagen und schickte mich einfach zu ihm nach Wiesbaden. Das war 1937.“

Ihre Augen waren wieder zurückgewandert zum Feuer. „Mein Vater war großartig“, fuhr sie langsam fort. „Kein Mensch hatte ihm jemals bei seiner Arbeit geholfen. Ich führte ihn den Haushalt und erledigte seine Korrespondenz. Wir machten Fahrten den Rhein hinunter und durchwanderten den Schwarzwald kreuz und quer. Damals hatte er schon ganz weißes Haar, aber er war immer noch wie ein großer Junge. Ja, und ich, ich ließ mich vollkommen von seiner Arbeit einfangen. Sie faszinierte mich. Von Männern hatte ich genug, ich konnte nicht einmal den Gedanken ertragen, daß ein Mann mich jemals wieder anrühren könne. Ich lebte nur noch für die Technik, den Motorenbau, und an der Exaktheit konnte ich mich begeistern. Das war etwas, was Gehalt hatte, etwas, woran ich glauben konnte. Wahrscheinlich hat mein Eifer meinen Vater beeindruckt, denn ohne Zweifel machte er zum erstenmal die Entdeckung, daß auch Frauen denken können. Er schickte mich auf die Technische Hochschule nach Frankfurt, wo ich mein Staatsexamen ablegte. Danach kehrte ich nach Wiesbaden zurück und half meinem Vater

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

als Assistentin bei der Entwicklung seiner Motoren. Das war 1941. Damals war ja schon Krieg, und mein Vater arbeitete an etwas ganz Neuem, Revolutionärem. Drei Jahre haben wir an seiner Erfindung gearbeitet und hatten für nichts anderes Interesse als für sie. Natürlich wußte ich, daß mein Vater die Nazis nicht leiden konnte und mit alten Freunden in Verbindung stand, die glaubten, daß Hitler Deutschlands Verderben sei. Aber abgesehen von den Luftangriffen war es ziemlich ruhig in Wiesbaden, und wir arbeiteten gemeinsam am Reißbrett und an der Werkbank... immer am selben Projekt.“

Sie warf die Zigarette ins Feuer. Ihr Gesicht war ganz blaß, und in ihren Augen leuchtete der Widerschein des Kaminfeuers. „Von der Werkbank weg haben sie ihn verhaftet. Sie behaupteten, er habe etwas mit dem Attentat auf Hitler zu tun, und das war eine Lüge. Er hatte mit der Verschwörung nichts zu tun, war jedoch in Kontakt mit einigen Leuten, die darein verwickelt waren, und so führten sie ihn einfach ab. Sie erlaubten mir nicht einmal, daß ich ihm ein paar Kleidungsstücke aus unserer Wohnung holte. Das war am 27. Juli 1944. Er kam nach Dachau, und ich habe ihn niemals wiedergesehen.“ Ihre Lippen zitterten. Sie wandte sich ab und nahm sich eine neue Zigarette.

„Und was haben Sie daraufhin getan?“ fragte ich.

„Nichts. Ich konnte ja nichts tun. Natürlich habe ich versucht, mit ihm zu sprechen, aber das war hoffnungslos. Ich konnte nichts, gar nichts tun. Mit einem Male hatten wir keinen Freund mehr. Selbst die Firma, für die er so lange gearbeitet hatte, konnte nichts für ihn tun. Der Direktor war ein sehr netter Mann, hatte aber strikte Anweisungen, mich sofort zu entlassen. Also kehrte ich zurück nach Berlin, und kurze Zeit darauf bekamen wir die Nachricht, daß Vater tot sei. Für meine Mutter bedeutete diese Nachricht nicht viel, aber für mich alles. Meine Welt hatte aufgehört zu existieren. Einen Monat später wurde Walther über England abgeschossen. Auch er war tot. Meine Mutter brach vollkommen zusammen, und ich mußte sie pflegen. Auch ihre Welt war zerstört. Ihr Sohn, die schönen Kleider, die Musik — alles war dahin, und die Russen nahmen Berlin ein. Ich glaube, nachdem Walther tot war, wollte sie auch gar nicht mehr leben, und so hat sie das Bett auch nie wieder verlassen, bis sie im Oktober letzten Jahres starb.“

„Und Sie? Haben Sie die ganzen Jahre gepflegt?“ fragte ich, da sie offensichtlich auf eine Reaktion von meiner Seite zu warten schien.

Sie nickte. „Ja, und ich habe niemals eine so schreckliche Zeit durchgemacht. Als sie tot war, fing ich an, wieder über meinen Vater und über seine Arbeit nachzudenken. Und als ich nach Wiesbaden fuhr, waren die Zeichnungen und das Baumuster verschwunden. Nichts war zurückgeblieben. Aber die Rauch Motoren Werke existierten noch und unterstützten mich, daß ich versuchte...“ Hier ver-

stummte sie, gerade so, als könne sie nicht die rechten Worte für das finden, was sie sagen wollte.

„Zu versuchen, die Motoren zurückzubekommen?“, fragte ich.

„Ja.“

„Und deshalb also sind Sie hier in Membury?“ Jetzt, wo sie es mir erzählt hatte, konnte ich mir alles andere zusammenreihen und — ich mußte ihren Wagemut und ihren Unternehmungsgeist einfach bewundern. Sie nickte.

Langsam erhob ich mich und ging auf sie zu. „Sie sind jetzt sehr verbittert, nicht wahr?“, sagte ich.

„Verbittert?“ Wütend funkelte sie mich an. „Natürlich bin ich verbittert. Jetzt lebe ich nur noch für eine Sache... dafür, daß eines Tages die Arbeit meines Vaters gewürdigt und er als einer der größten Ingenieure Deutschlands anerkannt wird.“ Das Feuer in ihren Augen erlosch plötzlich, und sie wandte sich ab. „Wofür soll ich sonst noch leben?“ Unglücklich und verzweifelt klang ihre Stimme jetzt.

Ich legte ihr die Hand auf die Schulter, doch sie schüttelte mich ab. „Lassen Sie mich allein. Bitte, rühren Sie mich nicht an.“ Scharf klang ihre Stimme, fast hysterisch. Doch dann wurde sie plötzlich ganz anderen Sinnes und sie sagte: „Es tut mir leid, Neil. Sie können mir auch nicht helfen. Ich hätte Ihnen all dies nicht erzählen sollen. Bitte, gehen Sie jetzt.“

Ich zögerte. „Nun gut“, sagte ich und reichte ihr die Hand. „Leben Sie wohl, Else.“

„Lebewohl?“ Ihre Finger berührten die meinen. Sie waren trotz des Kaminfeuers eiskalt. „Ja, es wird wohl ein Lebewohl sein.“

„Würden Sie Colonel Ellwood wohl etwas von mir ausrichten? Sagen Sie ihm doch bitte, er möchte morgen um acht Uhr mit seinem schwersten Traktor auf dem Flugplatz sein.“

„Gut, ich werde es ihm ausrichten.“ Sie blickte mir in die Augen. „Und morgen fangen Sie mit den Testflügen an?“ Ihre Finger umklammerten meine Hand. „Dann alles Gute!“ Ihre Augen leuchteten plötzlich vor Erregung. „Ich werde zusehen. Wie herrlich wird es sein, zu sehen, wie diese Motoren zum erstenmal ein Flugzeug von der Erde hochheben... selbst, wenn niemand weiß, daß es sein Werk ist.“ Die letzten Worte waren kaum mehr als ein Flüstern.

Sie begleitete mich bis an die Tür, und als sie, eingerahmt vom matten Licht, auf der Schwelle stand, sagte sie: „Neil. Wenn Sie jemals nach Berlin kommen... ich wohne Fasanenstraße zweiundfünfzig. Das ist ganz nahe beim Kurfürstendamm. Fragen Sie nach... fragen Sie nach Fräulein Meyer.“

„Meyer?“

„Ja, nach Else Meyer. Das ist mein richtiger Name. Um hierherzukommen, mußte ich falsche Papiere haben. Verstehen Sie, ich habe der Hitlerjugend angehört, ehe sie meinen Vater ermordeten.“ Schmerzlich zuckten ihre Lippen. „Leben Sie wohl“, sagte sie dann rasch. Ihre Finger berührten flüchtig die meinen, und dann schloß sich die Tür hinter ihr. Ich stand allein draußen in der Nachtkälte. Einen Augenblick vermochte ich mich nicht zu rühren, und ich vermeinte, hinter der Tür ein gedämpftes Schluchzen zu hören, aber vielleicht war es nur der Wind, der heulte.

Es wurde spät, ehe ich an diesem Abend Schlaf fand. Was für eine herzerreißende Geschichte war das, und doch konnte ich Saeton keinen Vorwurf machen. Ich war Engländer, und sie war Deutsche. Die Mauer zwischen uns war wirklich hoch.

Am nächsten Morgen war die Erinnerung an ihre Erzählung hinweggefegt von dem Durcheinander und der Eile, mit der wir die Vorbereitungen für den ersten Testflug trafen. Es war ein kalter, trüber Tag, und es regnete. Niedrighängende Wolken jagten einen Schauer nach dem anderen über den Flugplatz, aber keinen von uns störte es. Wir dachten nur an unser Flugzeug. Else mußte meine Nachricht ausgerichtet haben, denn Punkt acht Uhr kam ein großer Traktor über die Rollbahn

herübergerollt und hinterließ eine Spur von Lehm und Kreidebrocken auf dem Asphalt. Wir schoben die Hangartüren zurück, und der Traktor nahm die Tudor in Schleppe.

Ich war ordentlich stolz, als ich sah, wie die glänzende Nase der Tudor langsam aus dem Hangar herauskam. Jetzt hatte die Maschine nicht mehr jenes zahnlose Grinsen, das mich die vergangenen fünf Wochen Morgen für Morgen begrüßt hatte. Jetzt war es ein richtiges Flugzeug, eine solide viermotorige Maschine, bereit, sich in die Lüfte zu erheben. Der Traktor schleppte sie auf die Hauptrollbahn und fuhr dann wieder fort.

„Nun, dann also los“, sagte Saeton und kletterte durch die Einstiegsklappe in den Rumpf. Ich folgte ihm. Tubby schloß die Batterien an und startete. Zuerst brüllte er eine Motor auf, und dann auch der zweite. Saeton griff nach den vier Gashebeln, die unter der Windschutzscheibe hochgestellt waren, und zog sie herunter. Die Motoren liefen im Leerlauf. Tubby kletterte durch die Kanzeleinstiegsklappe herein und schloß sie. „Wie steht's mit den Fallschirmen?“ fragte er.

Saeton grinste. „Liegen hinten im Rumpf, alter Angsthasen. Sie sind in Ordnung. Ich habe sie heute nacht eigenhändig gepackt.“

Die Motoren brüllten auf, und durch den ganzen Rumpf ging ein anhaltendes Zittern — das Flugzeug strebte voran, aber die Bremsen hielten es zurück. Ich saß im zweiten Pilotensitz und prüfte zusammen mit Saeton die Meßgeräte. Tubby stand zwischen uns. Treibstoff- und Ölstandsanzeiger, Thermometer, Kühlungsmesser, Tourenzähler — alles arbeitete ordnungsgemäß. „Okay“, sagte Saeton. „Jetzt die Bodentests.“ Er nahm die Bremsen weg und wir fingen an, uns über die schimmernde Rollbahn hinwegzubewegen. Linkes Seitenruder, rechtes Seitenruder — das Leitwerk funktionierte. Ebenso die Landklappen, die Kontrollen fürs Leitwerk und die Bremsen. Über eine Stunde lang fuhren wir auf den Rollbahnen hin und her, beobachteten dabei den Treibstoffverbrauch, die Ölmesser und probierten aus, wie die Maschine sich mit allen vier Motoren und zuletzt nur mit den beiden neuen, selbstgebauten benahm. Tubby stand zwischen den beiden Pilotensitzen, lauschte dem Motorengeräusch, beobachtete die Meßvorrichtungen und machte sich Notizen.

Zuletzt dirigierte Saeton das Flugzeug wieder zurück auf den Platz vor dem Hangar und stellte die Motoren ab. „Nun?“ fragte er und sah auf Tubby hinab. In der Stille klang seine Stimme auf einmal unnatürlich laut.

Statt einer Antwort hob Tubby den Daumen in die Höhe und grinste übers ganze Gesicht. „Nur noch ein oder zwei Dinge. Ich möchte den Einspritzpunkt und den Steuerbordmotor prüfen, und dann möchte ich mir noch die Treibstofffilter ansehen. Die Tourenzahl hat sich ein bißchen verringert, und außerdem lief der Motor für mein Gefühl etwas zu hart.“

Saeton nickte, und wir stiegen aus. Als ich aus der Einstiegsklappe hinauspringen wollte, bemerkte ich eine Bewegung in den Bäumen vor der Unterkunft. Es war Else. Auch Saeton hatte sie gesehen. „Was lungert das Mädchen hier herum?“ murmelte er ärgerlich. Dann wandte er sich mit einem jähen Ruck mir zu: „Hast du ihr etwa erzählt, daß wir heute Testflüge machen würden?“

„Ja“, erwiderte ich.

„Hab' ich dir nicht gesagt, daß du sie dir vom Leibe halten sollst?“ Er funkelte mich an, als wäre ich dafür verantwortlich, daß sie sich am Rande des Flugplatzes herumtrieb. Dann blickte er wieder zu den Bäumen hinüber. Else war nicht mehr zu sehen. „Es wird Zeit, daß die Behörden ihr endlich das Handwerk legen.“

„Was soll das heißen?“ fragte ich.

„Sie hält sich mit falschen Papieren hier in England auf. Sie heißt gar nicht Langen.“

„Das habe ich inzwischen auch erfahren“, entgegnete ich. Und dann ging mir plötzlich auf, worauf er hinauswollte. „Soll das etwa heißen, daß du sie angezeigt hast?“

„Natürlich, oder meinst du etwa, mir wäre es angenehm, daß sie hier herumspioniert und ihre Berichte an die Rauch-Motoren schickt? Sie hält sich widerrechtlich hier in England auf.“

„Hast du dem Mädchen denn nicht schon genug Schaden zugefügt?“ fragte ich wütend.

„Schaden?“ Er blickte mich fest an. „Was weißt du von ihr?“

„Ich weiß, daß ihr Vater diese Motoren konstruiert hat. Sie hat zusammen mit ihm daran gearbeitet. Warum einigst du dich nicht mit ihr. Sie will doch schließlich nichts anderes, als daß das Werk ihres Vaters Anerkennung findet.“

„Anerkennung!“ Er brach in ein verächtliches Lachen aus. „Weißt du, was sie getan hat? Sie hat mir angeboten, meine Geliebte zu sein, wenn ich mich bereit erkläre, die Rauch-Motoren unsere Motoren bauen zu lassen. Meine Motoren! Die Motoren, die Tubby und ich in jahrelanger, mühseliger Arbeit so weit entwickelt haben, wie sie jetzt sind! Sie hat mit meiner Schwäche gerechnet, hat alles darauf gesetzt, daß ich ja allein hier in Membury saß, und wenn Diana nicht gekommen wäre...“ Er zog die Schultern hoch und ließ sie wieder sinken, als wolle er etwas abschütteln. „Ihr Vater hat mit diesen Motoren nicht mehr zu tun als du.“

„Immerhin hast du sein Ausgangsbauwerk gestohlen.“

„Gestohlen! Verdammt noch mal, wenn ein Volk so viel unter einem anderen gelitten hat, wie wir unter den Deutschen, dann hat es ja ein Recht, sich zu nehmen, was ihm gefällt. Wäre Professor Meyer mit der Entwicklung dieser Motoren weitergekommen...“ Er unterbrach sich und funkelte mich wütend an. „Sei kein Tor, Neil! Was kümmert dich diese Frau oder ihr Vater? Ehe sie ihren Vater nach Dachau brachten, war sie ein Nazi, das laß dir gesagt sein. Und Meyer selbst auch.“ Seine Lippen verzogen sich zu einem schmalen, bitteren Grinsen. „Vielleicht bist du dir nicht ganz klar darüber, daß Professor Meyer einer von den Leuten war, welche die Dieselmotoren für Flugzeuge entwickelten. London verdankt ihm so manche Bombenlast. Meine Mutter ist während eines Blitzangriffes umgekommen.“ Die Schultern hochgezogen und die Hände tief in den Taschen vergraben, wandte er sich ab und ging über die Rollbahn hinweg auf den Hangar zu. Langsam folgte ich ihm und dachte darüber nach, wie verwirrt die Fäden waren, die zu diesen beiden Motoren führten.

Über eine Stunde lang arbeitete

Tubby am Steuerbordmotor herum. Dann unterzog er auch die drei anderen noch einer eingehenden Prüfung. Erst um ein Uhr kletterte er aus der Maschine heraus und rollte den Bockkran fort. „Alles Okay“, sagte er. „Mehr kann ich nicht tun.“

„Schön“, sagte Saeton, „dann laß uns jetzt was essen.“ Seine Stimme klang überlaut, als könne er uns durch die Lautstärke Zuversicht einflößen. Ich warf einen Blick zurück auf das Flugzeug. Die Regenwolken waren aufgerissen, und in einem dicken Schaff wässrigen Sonnenlichtes stand die Maschine da. Die Bodentests erforderten ja weiter keinen Mut... aber zum ersten Mal richtig zu starten, das war schon ein Wagnis. Trotzdem — sie sah aus wie jede andere Tudor auch, und durch nichts war zu erkennen, daß es sich für uns um etwas anderes als um einen ganz gewöhnlichen Start handelte. Saeton hatte von der Unterkunft einen Laib Brot, Butter und Käse mitgebracht. Schweigend saßen wir im Hangar, alle drei aufgewühlt von der Tatsache, daß die Halle plötzlich leer war und die Maschine flugbereit draußen auf dem Rollfeld auf uns wartete. Sobald wir mit dem Essen fertig waren, zogen wir unsere Fliegerkombi an und kletterten in die Maschine. Saeton bestand darauf, daß wir unsere Fallschirme anschnallten.

Abermals saßen wir in der Kanzel — Saeton und ich in den Pilotensitzen, Tubby in der Lücke zwischen uns — und die Motoren brummen. Saeton griff nach den Gashebeln. Die Motoren stöhnten auf, wir holpten über die Ringrollbahn und schwenkten auf die Startbahn ein. Vor uns erstreckte sich ein breiter, im Sonnenlicht schimmernder Betonstreifen. „Alles okay?“ Saeton blickte uns an. Sein Gesicht war ernst und er lächelte nicht. Nur seine Augen verrieten die Erregung, die ihn gepackt hatte.

„Ja“, sagte Tubby und ich nickte. Indes griff Saeton nach den Gashebeln und drückte sie mit der Handfläche langsam nach oben. Alle vier Motoren brüllten gleichzeitig auf, und der ganze Rumpf erbebt, als der Sog der Luftschrauben gegen den Bremsdruck ankämpfte.

Dann nahm er die Bremsen weg, und wir rollten vorwärts.

Ich will nicht behaupten, daß ich nicht nervös gewesen wäre, im Gegenteil, ich hatte sogar etwas Angst. Aber dieses Angstgefühl wurde dennoch überdeckt von einer erwartungsvollen Spannung. Außerdem war es in diesem Augenblick schwer, die Größe der Gefahr, der wir entgegengingen, klar zu



Ich legte ihr die Hand auf die Schulter, doch sie schüttelte mich ab. „Lassen Sie mich allein. Bitte, rühren Sie mich nicht an.“ Scharf klang ihre Stimme, fast hysterisch. Doch dann wurde sie plötzlich ganz anderen Sinnes, und sie sagte: „Es tut mir leid, Neil. Sie können mir auch nicht helfen. Bitte, gehen Sie jetzt.“ Zögernd reichte ich ihr die Hand.

erkennen. Von der Kanzel aus sahen alle vier Motoren wie Standardmodelle aus, und nichts verriet uns, daß die beiden Innenbordmotoren das Werk unserer Hände waren — nichts als die immer schwächer werdende Erinnerung an die ungezählten Stunden, die wir in konzentrierter Arbeit im Hangar verbracht hatten. In gewisser Hinsicht war dieser Aufstieg nichts anderes als das, was ich schon Hunderte von Malen gemacht hatte — ein Routinestart.

Ich versuchte, mein ganzes Augenmerk auf das Armaturenbrett zu wenden, doch als wir mehr Fahrt aufnahmen, mußte ich unwillkürlich doch auf den Beton hinunterblicken, der immer schneller unter uns dahinglitt. Durch eine Lücke in den Bäumen am Rande des Flugfeldes erhaschte ich einen Blick auf unsere Unterkunft, und mit einem Mal hatte ich das Gefühl, sie sei mein Zuhause. Ob wir wohl jemals wieder an unserem primitiven Tisch sitzen, uns auf den harten, unbequemen Stühlen reckeln, einen Erfolg mit Whisky begießen und über eine gewaltige Luftfrachtflotte reden würden? Während mir diese Gedanken durch den Kopf schossen, hatte ich im Magen plötzlich ein Gefühl der Leere, und panischer Schrecken packte mich. Angenommen, die Kolben, die ich da gedreht hatte, arbeiteten doch nicht richtig? Angenommen... Ein ganzes Schock schrecklicher Möglichkeiten fiel mir siedendheiß ein. Und der Motor, den sie fertiggestellt hatten, ehe ich nach Membury gekommen war? Als ich spürte, wie der Schwanz sich in die Höhe hob, umklammerte ich automatisch den Steuerknüppel.

Ich warf rasch einen Blick zu Saeton hinüber. Er machte ein verbissenes Gesicht. Ohne mit der Wimper zu zucken, sah er geradeaus, die eine Hand am Gashebel, die andere am Steuerknüppel. Ich sah, wie er mit dem Fuß in das Ruder trat, um einer plötzlichen Drehung der Höhenflosse entgegenzuwirken. Jetzt kam das Ende der Rollbahn in Sicht. Es ging gelinde bergab, und eine Gruppe von Eichen raste direkt auf uns zu. — Es blieb uns keine Wahl mehr, wir mußten aufsteigen. Der neue Steuerbordmotor spuckte noch ein bißchen. Die Höhenflosse senkte sich. Wieder ein Fußtritt nach dem linken Ruder. Ich hielt den Atem an. Mein Gott! Er wartete aber auch bis zum allerletzten Augenblick! Ich hätte die Tourenzähler und den Staudruckmesser im Auge behalten sollen; statt dessen startete ich hilflos auf die Eichen vor uns, die immer größer wurden.

Dann spürte ich, wie der Steuerknüppel nachgab. Das Fahrgestell holperte schrecklich über ein aufgerissenes Betonstück. Immer noch blubberte der Steuerbordmotor, die Höhenflossen hoben sich, und der Motorenlärm nahm einen stetigen Klang an. Ich fühlte mich samt meines Sitzes in die Höhe gehoben — wir flogen und setzten uns über die Eichengruppe hinweg. Durch das Seitenfenster sah ich, wie der Flugplatz von Membury sich in ein von hellen Bändern durchkreuztes, dunkles Rund verwandelte. Die am Ende gelegenen Hangars sahen wie Spielzeughallen aus. Wir flogen, stiegen immer höher und schraubten uns durch die volle Kraft der Motoren immer weiter in den Himmel hinauf.

Ich blickte zu Saeton hinüber. Er hatte sich in seinen Sitz zurückfallen lassen. Das war das einzige Zeichen der Erleichterung, das er sich erlaubte. „Fahrgestell einziehen!“ befahl er, als wir endlich zum Horizontalflug übergingen. Ich spähte aus dem Seitenfenster hinaus. Das Steuerbordrad war in die Tragfläche eingeklappt, und ich nickte. Mit harten, wachsamem Augen überflog er das Armaturenbrett. Tubby nahm zu Papier, was er ihm diktierte: Oldruck 83 — Oltemperatur 68 — Kühlmtemperatur 90 — Tourenzahl 2300 mit Ausnahme des Steuerbordinnenmotors, der nur eine Tourenzahl von 2270 aufwies — Höhe 500 m. Eine Weile flogen wir mit wechselndem Kurs, prüften noch einmal alles und stiegen dann. Oldruck 88 — Oltemperatur 77 — Kühlmtemperatur 99 — Tourenzahl 2850 plus 9. Ich warf einen Blick auf die Armbanduhr. Pro Minute stiegen wir 300 m.

In 6000 m Höhe ging Saeton wieder zum Horizontalflug über. „Nun, wie

steht's? Können wir die anderen Motoren abstellen?“ Er blickte zu Tubby hinunter, der mit ernstem Gesicht nickte und dessen Augen in den Fettpolstern fast verschwanden, da er gegen die Sonne anblinzeln mußte, die grell durch die Kanzelscheibe hindurchschien. Im gleichen Augenblick sah ich auch schon, wie die beiden Außenbordmotoren ausliefen, denn der Luftschraubenkreis verschwand, und die einzelnen Flügel des Propellers wurden sichtbar. Der Lärm in der Kanzel war weniger geworden, und ebenso die Vibration der Maschine. Wir flogen mit unseren selbstgebauten Motoren. Staudruck 175. Höhe 2500 m, und immer noch stiegen wir. Als wir nach Osten abschwanken und scharf abkurvten, lag gerade Swindon unter uns.

Die beiden Motoren brummen leise. Saeton zog den Steuerknüppel an. Die Nase der Maschine stieß nach oben. Jetzt wurden wir allein durch die Kraft unserer beiden Motoren emporgerissen. 2750, 3000, 3300. Durchschnittlicher Höhengewinn 130 m pro Minute. Wir flogen ein halbes Dutzend Gegenkurven, gingen dann wieder auf 1300 m hinunter und stiegen abermals. Glücklicherweise summten die Motoren. Der Steuerbordmotor mochte vielleicht ein bißchen härter laufen, und seine Tourenzahl lag etwas unter der des Backbordmotors. Trotzdem reichte die Kraft beider Motoren aus.

Saeton flog wieder horizontal. „Jetzt könnte ich geradezu eine Zigarette vertragen.“ Er strahlte vor Glück, und alle Spannung in seinem Gesicht war wie ausgelöscht. „Von diesem Augenblick an können wir die vielen Stunden, die wir uns an der Werkbank abgeschuftet haben, vergessen. Die Motoren laufen. Wir haben erreicht, was wir erreichen wollten.“

Auch Tubbys Gesicht hatte sich zu einem glücklichen Grinsen verzogen, und leise summt er ein Lied vor sich hin.

Über White Horse Hill schwenkten wir nach Süden. Steigen. Kurve. Fallen...

Über zwei Stunden lang kreisten wir über Marlborough. Dann sagte Saeton endlich: „Okay. Laßt uns zurückfliegen und Tee trinken. Morgen fliegen wir Start- und Landetests. Dann versuchen wir es mit voller Ladung und prüfen den Treibstoffverbrauch.“

„Ich möchte aber den Steuerbordmotor doch lieber ausmontieren und auf der Werkbank prüfen“, rief Tubby.

Saeton nickte unbestimmt. Für ihn war jetzt alles in Ordnung. Er hatte bewiesen, daß die Motoren liefen, und für ihn galt es nur noch, festzustellen, wie er die höchsten Leistungen aus ihnen herausholte. „In Ordnung“, antwortete er. „Wir haben ja Zeit genug. Ich werde die Luftfähigkeitstests auf nächstes Wochenende festsetzen lassen.“ Ein sanfter Druck am Steuerknüppel, und in weiten Kreisen gingen wir wieder hinunter. Der Flugplatz von Ramsbury glitt unter uns hinweg, und der Kennet sah im kalten Licht der untergehenden Sonne aus wie ein vielfach geschlungenes Stahlband. Auf dem Hügel vor uns tauchte der Flugplatz von Membury wieder auf. Die beiden Außenbordmotoren fingen wieder an zu laufen.

„Landeklar?“

Wir nickten.

Durch das Seitenfenster warf Saeton einen Blick hinunter. „Ich hab' noch eine Flasche Whisky aufbewahrt.“ Er grinste, als wir neugierig auf die Dächer der Hangars und der Unterkunft hinunterblickten. „Ein Jammer, daß Diana das nicht miterleben konnte.“ Ohne nachzudenken hatte er das gesagt. Ich schielte zu Tubby hinüber, doch der gab durch nichts zu erkennen, daß er es gehört hatte. „Laß jetzt besser das Fahrgestell ausfahren“, sagte er.

Saeton lachte. „Wenn du glaubst, ich würde noch einmal Salat machen, irrst du dich.“ Automatisch griff seine Hand nach dem Fahrgestellauflöser. Er schob ihn hinauf und blickte zum Seitenfenster hinaus. Dann wandte er sich hastig ab, startete auf den Auflöser und fuhrwerkte daran herum.

Panisches Entsetzen hatte ihn gepackt. Ich spähte zu meinem Seitenfenster hinaus, schob den Kopf vor

und versuchte, unter die Tragfläche zu sehen. „Steuerbordrad ist draußen“, meldete ich.

Saeton ruckte am Hebel hin und her. „Aber das Backbordrad“, sagte er und startete mit bleichem Gesicht hinaus. „Das verdammte Ding muß sich verklemmt haben.“ Ich glaube nicht, daß er um seine eigene Person Angst hatte. Das Entsetzen, das ihn erfaßt hatte, bezog sich einzig und allein darauf, daß durch diesen Zwischenfall all das, was er erreicht hatte, wieder zunichte gemacht werden konnte.

„Hab' ich dir nicht gesagt, daß wir die Maschine erst wieder vollkommen überholen müßten“, schrie Tubby ihn an und startete nach vorn zum Hebel.

„Was nützt uns das jetzt“, stieß Saeton zwischen zusammengepreßten Zähnen hervor. „Neil, übernimm du die Führung. Steige bis zu 2000 m, und wir versuchen, das verdammte Ding wieder in Ordnung zu bringen. Tubby, versuch mal, ob du es durch die Handbedienung ausfahren kannst.“

Ich spürte, wie der Steuerknüppel sich unter meinen Händen bewegte, als Saeton sich aus dem Sitz herauschob. Ich umklammerte ihn und griff gleichzeitig nach den Gashebeln. Die Motoren reagierten augenblicklich. Ich zog den Steuerknüppel an, und wir stiegen wieder mit voller Kraft. Membury blieb rasch unter uns zurück. Saeton und Tubby versuchten, das Backbordrad hinunterzudrehen, doch das Handrad schien abwechselnd zu klemmen und frei zu laufen.

In 2000 m Höhe ging ich zum Geradeausflug über. Sie hatten die Bodenklappen hochgenommen und Tubby war mit dem Kopf voran hinuntergeklüppelt. Ein stetiger, eisiger Wind pustete durch die Kanzel, und eine geschlagene Stunde kreiste ich über Membury. Nach Ablauf dieser Stunde richtete Tubby sich mit blaugefrorenem Gesicht auf und blies sich in die Hände. „Nun?“ fragte Saeton.

Tubby schüttelte den Kopf. „Wir können nichts dabei machen“, sagte er. „Das Verbindungsstück ist gebrochen. Ein Fehler wahrscheinlich. Auf jeden Fall ist es kaputt, und wir können das Backbordrad nicht ausfahren.“

Einen Augenblick schwieg Saeton. Sein Gesicht sah grau und eingefallen aus. „Die einzige Hoffnung besteht darin, daß wir eine anständige Bauchlandung hinlegen.“ Lahm und tonlos klang seine Stimme, als habe die ganze Qual und die Müdigkeit der letzten Wochen auf einmal wieder Besitz von ihm ergriffen. „Bist du ganz sicher, daß wir nichts machen können?“ fragte er Tubby.

Der andere nickte. „Nein. Wir können nichts machen. Das Verbindungsstück ist gebrochen, und wir...“

„Gut“, schnitt Saeton ihm das Wort ab. „Das hast du schon einmal gesagt. Ich bin nicht taub.“ Er hatte eine Schachtel Zigaretten hervorgeholt und reichte sie mir. Ich nahm mir eine, und er reichte mir Feuer. Daran sah ich, daß er sich in das Unvermeidliche schickte. Niemals hätte er die Unvorsichtigkeit begangen, in der Kanzel zu rauchen, wenn er nicht alle Hoffnung aufgegeben hätte.

„Es wird dunkel“, sagte ich, „und wir haben nicht mehr viel Treibstoff drin.“

Er nickte und füllte seine Lunge mit Rauch.

„Laß uns nach Upavon fliegen“, rief Tubby. Upavon war ein Flugplatz der R. A. F., und ich wußte sofort, was er damit sagen wollte. Dort würde man uns helfen, und vor allem würde sofort ein Unfallwagen zur Stelle sein.

„Nein! Wir fliegen zurück nach Membury“, erklärte Saeton. „Ihr beiden geht nach hinten. Macht eine Rumpftür auf. Ich fliege euch in tausend Meter Höhe über den Flugplatz. Wir haben östlichen Wind, Stärke zwei. Kurz vorm Rand des Flugplatzes springt ihr.“ Er kletterte wieder in seinen Sitz. „Jetzt übernehme ich die Führung wieder, Neil.“ Ich spürte den Druck seiner Hand, als er den zweiten Steuerknüppel packte, und ließ daraufhin meinen los. Tubby fing an zu protestieren. Doch Saeton ließ ihn gar nicht erst zu Wort kommen. „Tu, was ich dir gesagt habe, Tubby. Spring kurz vorm Feldrand. Es hat doch keinen Sinn, daß mehr als einer von uns verletzt wird. Und wie

du ja taktvollerweise angedeutet hast, ist es meine Schuld. Natürlich hätten wir den Kahn erst überholen sollen.“ Aus dem Augenwinkel heraus sah ich, wie das Steuerbordrad wieder einfuhr.

„Tut mir leid, Bill“, sagte Tubby, „ich wollte dich nicht...“

„Hör auf damit! Geh nach hinten, und du auch, Neil!“ Geradezu boshaft klang seine Stimme, so verzweifelt war er. Mit dem für ihn charakteristischen Von-einer-Stimmung-in-die-andere-Fallen sagte er: „Hals und Beinbruch, ihr beide.“

Halb hatte ich mich schon aus meinem Sitz herausgehoben, doch zögerte ich. Sein Gesicht war wie zur Maske erstarrt, als er, unbeweglich geradeaus blickend, den Steuerknüppel nach vorn drückte und Kurs hinunter auf den Flugplatz nahm. Tubby forderte mich mit einer Kopfbewegung auf, ihm zu folgen, und verschwand durch die Tür, welche die Kanzel mit dem Rumpf verband. „Hals- und Beinbruch!“ murmelte ich.

Saeton blickte mich einen Augenblick an, und sein Gesicht verzog sich zu einem bitteren Lächeln. „Weiß Gott, das kann ich gebrauchen“, schnarrte er. Ich wußte, was er meinte. Ob er jetzt tot oder lebend aus dem Flugzeug herauskam... er war fertig. Immer noch zögerte ich, und es fuhr mir der Gedanke durch den Kopf, er könne womöglich gar nicht erst eine Bauchlandung versuchen, sondern das Flugzeug ganz einfach zum Absturz bringen.

„Worauf wartest du denn noch?“

„Ich glaube, es ist besser, ich springe nicht“, sagte ich. Wenn ich nicht sprang, zwang ich ihn vielleicht, zumindest einen Landeversuch zu machen.

Er muß wohl geahnt haben, was in mir vorging, denn plötzlich lachte er. „Du kennst mich noch immer sehr schlecht, Neil.“ Das Schnarren aus seiner Stimme war geschwunden, doch seine Augen blieben hart und bitter. „Mach zu! Geh nach hinten zu Tubby, und sei kein Narr. Helden haben mir noch nie imponiert.“ Und dann schrie er mich plötzlich an: „Geh nach hinten, Kerl! Hörst du? Oder muß ich persönlich kommen und dich hinauswerfen?“ Seine Augen wurden ganz schmal. „Bist du vielleicht noch niemals mit einem Fallschirm abgesprungen?“

„Doch, einmal“, sagte ich, und im selben Augenblick stand mir die Nacht wieder vor Augen, in der ich in einem Baum mitten in den Wäldern Westfalens gelandet war und mir einen Arm gebrochen hatte.

„Schiß, was?“ Diesmal war das Schnarren in seiner Stimme beabsichtigt. Er wollte mich zum Springen aufstacheln, das wußte ich, und doch reagierte ich genauso, wie er es wollte; denn ich hatte wirklich Angst. Nach dieser ersten Erfahrung während des Krieges hatte ich immer heimlich gefürchtet, wieder einmal aussteigen zu müssen. „Quatsch! Natürlich habe ich keine Angst“, sagte ich und ging mit weichen Knien nach hinten. Mein Fallschirm schlug mir gegen das Gesäß.

Tubby hatte die Ausstiegsklappe geöffnet. Eisige Luft schlug uns entgegen. Jetzt wendeten wir über den Hangars und verloren rasch an Höhe. Tubby sagte kein Wort. Wenn man vor einem Absprung steht, hat man keine Zeit mehr, noch an irgendetwas anderes zu denken. Unsere Unterkunft zwischen den Baumgruppen machte einen friedlichen, heiteren Eindruck. Ich konnte sogar eine Henne erkennen, die mit gespreizten Flügeln einem Hahn davonlief. Dann kurvten wir auf die Rollbahn ein. Die Bäume glitten unter uns hinweg. Ich sah, wie sich die Straße von Ramsbury den Hügel hinaufwand. Dann erkannte ich — über Tubbys Schulter hinweg — den Rand des Flugplatzes. Er wandte sich rasch um, nickte mir grinsend zu, klopfte mir auf den Arm, und ließ sich — mich immer noch anblickend — ins Leere hinausfallen.

Ich beobachtete, wie er sich ein paar Mal überschlug, sah, wie er an der Reißleine seines Fallschirms zog, wie der weiße Nylonschirm sich öffnete gleich einer Blüte, wie Tubby sich fing und rhythmisch hin- und herschwingend hinuntergetragen wurde.

(Fortsetzung folgt)

# WAHRE GESCHICHTEN

## Saurierfährte

Eine über acht Meter lange Saurierfährte mit acht Trittsiegeln von etwa je 13 bis 18 cm Durchmesser entdeckten Arbeiter im Cornberger Steinbruch im Kreis Rotenburg/Fulda rund 18 m unter der früheren Erdoberfläche. Der Geologe Milde bezeichnete den Fund als den schönsten aus dem Cornberger Bruch, in dem schon mehrmals die Spuren urweltlicher Ungeheuer entdeckt worden waren. Leider kann die Platte nicht von ihrem Untergrund gelöst werden, weil sie rissig ist und zerfallen würde. Professor Schmidt, Göttingen, will von der Fährte Gipsabdrücke anfertigen lassen.

## Essig mit dem Öl

Voller Begeisterung rannten in Alicante an der spanischen Mittelmeerküste zwei Jungen im Alter von 13 und 14 Jahren nach Hause: Sie hätten, so berichteten sie atemlos, am Strand eine Ölquelle entdeckt. Die Freude der Eltern, die schon Reichtümer über sich hereinbrechen sahen, währte jedoch nur kurze Zeit. Zwar war es tatsächlich Öl, das sich in dem Loch sammelte, das die Jungen am Strand gegraben hatten. Aber es stammte keinesfalls aus der Erde, sondern aus der nahegelegenen Raffinerie, bei der eine Ölleitung undicht geworden war. Die Belohnung für die Entdeckung des Lecks tröstete die Jungen einigermaßen über die Enttäuschung, deren Opfer sie waren.

## Rache nach Jahrhunderten

Eine harte Schlacht verlor die Weiblichkeit eines Dorfes nahe der spanischen Hafenstadt Vigo. Dort hatten im 12. Jahrhundert die Frauen ihren Ehegefährten geholfen, die Männer des Nachbardorfes in einer Fehde zu besiegen. Seitdem wird die „Schlacht“ alljährlich sinnbildlich wiederholt. In diesem Jahr blüfte sie ihre historische Treue ein, denn die Männer des Nachbardorfes weigerten sich, Schläge entgegenzunehmen. Sie drehten vielmehr den Spieß um und übten späte Rache, indem sie die Amazonen aus der Nachbarschaft weidlich verprügelten. Damit ist erneut Fehde zwischen den beiden Dörfern ausgebrochen.

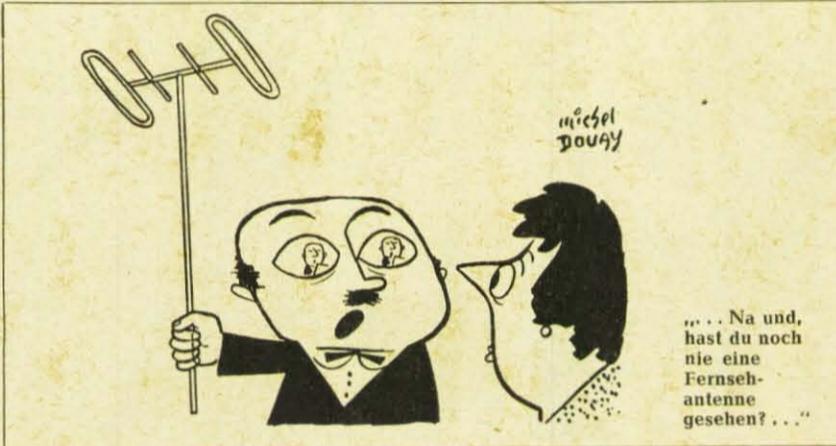
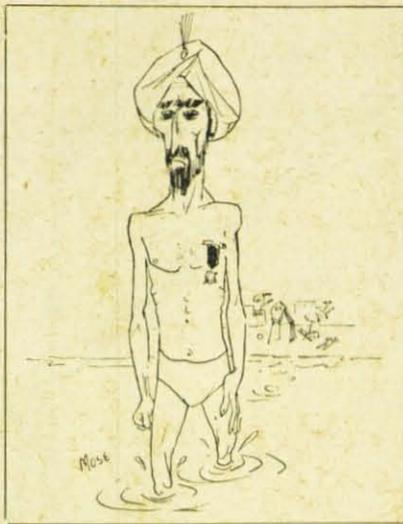
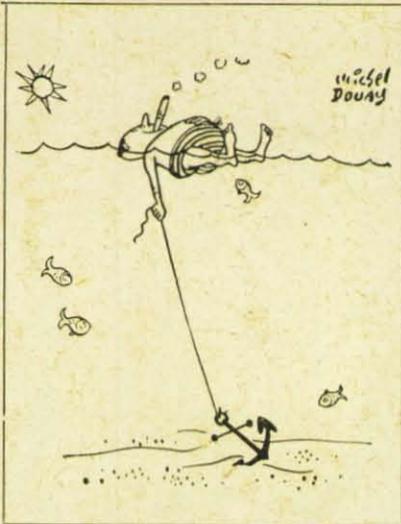
## Herzschlag durch Irrtum

Vor Aufregung über einen vermeintlichen Totogewinn im 1. Rang starb in Hove an der Kanalküste der 56jährige Gelegenheitsarbeiter Albert Bacon. Nachher stellte sich heraus, daß er nur im 3. Rang gewonnen hatte und nicht mehr bekommen hätte als fünf Pfund Sterling und vier Shilling, also etwa 60 Mark.

Albert Bacon, ein stets kränklicher Mann, war ganz aus dem Häuschen, als er im Radio die Totoergebnisse abhörte und festzustellen glaubte, daß er ein kleines Vermögen gewonnen hatte. „Ich bin ein reicher Mann!“ erzählte er strahlend den Nachbarn. Er verließ das Haus und kehrte erst sehr spät zurück. Dann blieb seine Wohnungstür zwei Tage lang verschlossen. Als man sie aufbrach, fand man Bacon tot im Bett. Ein Herzschlag hatte ihn getötet. Doch hat sein Tod auch etwas Tröstliches. Der in ärmlichsten Verhältnissen lebende Mann hat nicht mehr erfahren, daß ihm gar kein großer Gewinn zugefallen war. Er ist glücklich gestorben.

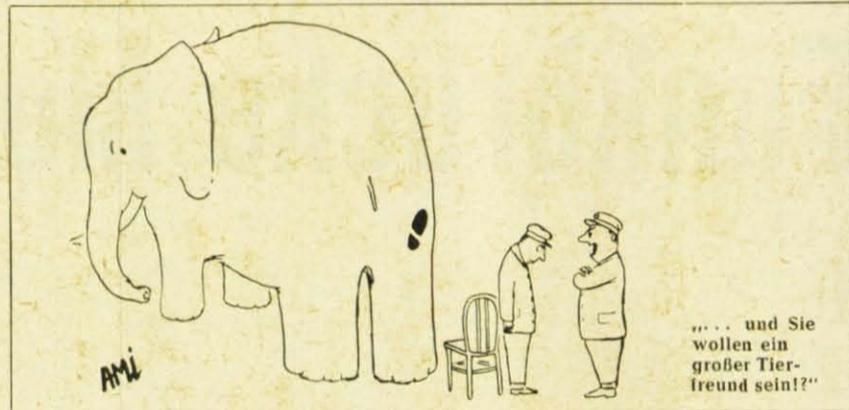
## Der lauteste Krach der Welt

Wer sich durch den Radioapparat des Nachbarn gestört fühlt, sollte, um sich zu rächen, eine der Lärm-Maschinen erwerben, die eine amerikanische Firma entwickelt hat. Dieses Gerät macht garantiert den lautesten Krach der Welt. Die Geräusche, die es von sich gibt, sind 10 000mal so stark wie der dichteste Straßenlärm und übertreffen den Radiokrach des Nachbarn um das 20 000fache. Gebraucht wird die Maschine zum Prüfen der Elektronenausrüstung von Düsenjägern und Raketen, die enormen Lärm aushalten müssen.

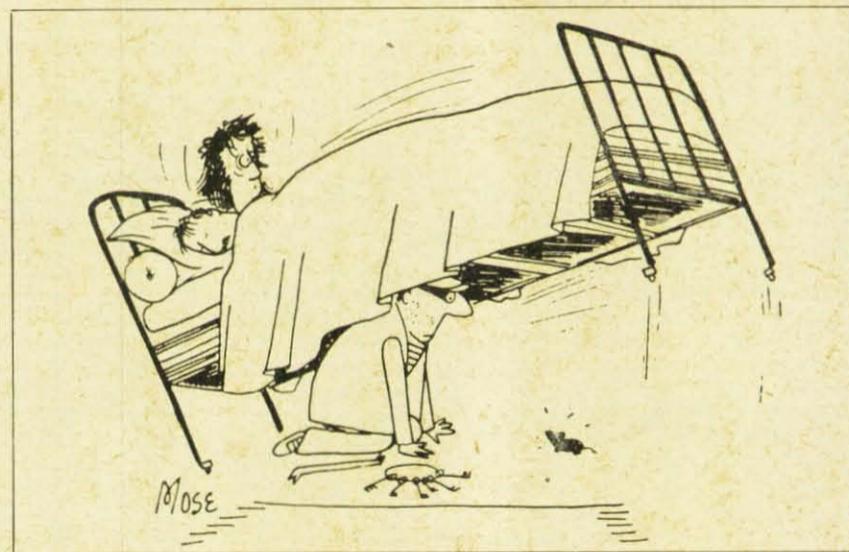


Man sollte es nicht für möglich halten!

... Na und, hast du noch nie eine Fernsehantenne gesehen? ...



... und Sie wollen ein großer Tierfreund sein!?"



## Komisch, nicht?

### Gemein

„Der reiche Biederling hat mich um mein Vermögen gebracht.“

„Wirklich?“

„Ja. Er wollte nicht, daß ich seine Tochter heirate.“

### Eis hinter Gittern

Benedet von allen hinter Gittern sitzenden „schweren Jungen“ Englands werden die Insassen des Gefängnisses in Wormwood Scrubs. Diese Glücklichen dürfen sich jetzt sogar Speise-Eis

in der Gefängniskantine kaufen. Bisher hat es diese kühle Leckerei in keiner britischen Strafanstalt gegeben.

Die Sträflinge verdienen durchschnittlich zwei Mark in der Woche. Eine Portion Eis kostet umgerechnet 15 bis 30 Pfennig. Wer sich gut führt, darf sich auch von seinen Besuchern Eis kaufen und in die Zelle bringen lassen.

### Eitel

Ein „Who's Who“ (Wer ist wer) für Frauen soll im Herbst in den USA her-

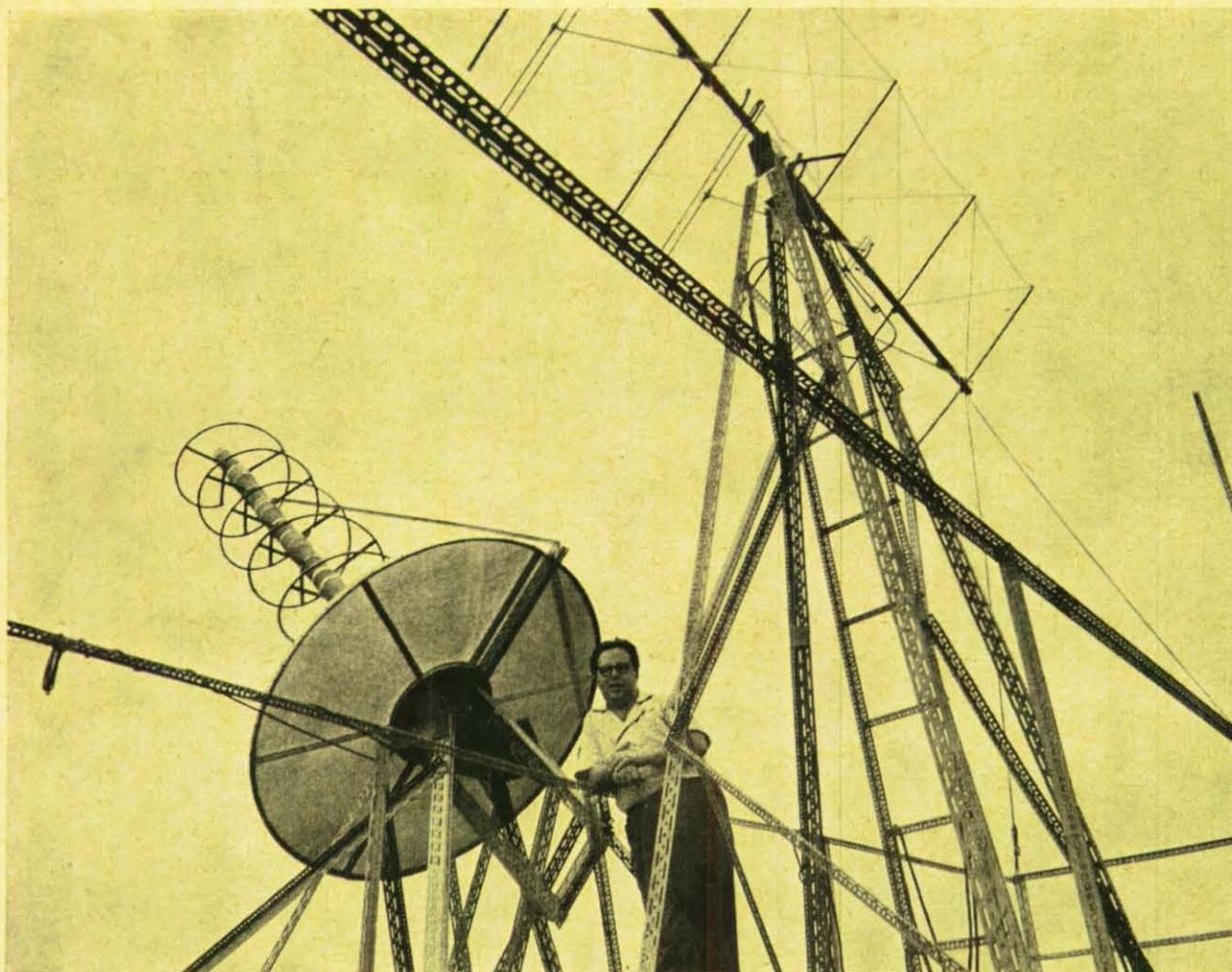
auskommen. 25 Prozent der darin aufgeführten Frauen mit Rang und Namen haben ihr Alter verheimlicht.

### Möglichkeit

Max und Emil wollten eine Seereise machen. Sie erreichten den Pier in letzter Sekunde. Max konnte gerade noch auf Deck springen. Emil blieb zurück.

„Spring! Spring!“ schrie Max. „Geht nicht mehr!“ rief Emil zum abfahrenden Schiff hinüber.

„Versuch's“ brüllte Max. „In zwei Sprüngen schaffst du es!“



◀ **Hoch über der Stadt:** die Helical-Antenne der Bonner Universitätssternwarte, mit deren Hilfe Peter Lengrüsser über die Zwischenstation Mond seine UKW-Fernsprechverbindung mit Amerika herstellte.

Dem Hochfrequenz-Ingenieur Peter Lengrüsser, der von einem ehemaligen Dachboden der Bonner Sternwarte aus die Himmelswege der Explorer und Sputniks überwacht, indem er ihre Funkzeichen aufnimmt, ist es gelungen, den guten alten Mond für den irdischen Nachrichtendienst einzuspannen. Er hat zum erstenmal eine direkte UKW-Funkverbindung zwischen Europa und Amerika hergestellt. Mit einem selbstgebastelten Apparat warf er Ultrakurzwellen in den Weltraum und zielte dabei auf die Mondkugel. Von dort aus wurde der Wellenstrahl erdwärts zurückgeworfen und von dem Versuchssender Belmar im Staate New Jersey (USA) prompt empfangen. Damit ging wieder einmal ein „technischer Traum“ der Ingenieure in Erfüllung. Eine Utopie wurde praktisch nutzbare Wirklichkeit.

# Funkbrücke Mond

## Sternwarte Bonn ruft US-Sender Belmar

**E**s ist sehr heiß in dem kleinen Raum unter dem Dach der Bonner Sternwarte. Ein halbes Dutzend schwarzer Kästen, bestimmt, die „Sendungen“ der künstlichen Erdsatelliten aufzunehmen, strahlen Wärme aus wie Heizsonnen. Die Geräte bedient ein hemdärmeliger, breit und stämmig gebauter Mann mit zerzaustem Haarschopf, der sich immer wieder kleine blanke Schweißperlen von der Stirn wischen muß. „Aber das macht gar nichts“, sagt er, „der Mensch gewöhnt sich an alles!“

Der in diesen wahrhaft tropischen Temperaturen beheimatete Hochfrequenz-Ingenieur heißt Peter Lengrüsser. Sein Name ist zuerst durch exakte Messungen des Bahnverlaufs von Sputnik I in der wissenschaftlichen Welt bekannt geworden. Lengrüsser ist 33 Jahre alt, in Königsberg geboren, durch den Krieg in den Westen verschlagen. Nach Bonn kam er im Auftrag seiner Firma, die das Radioteleskop der Universitäts-Sternwarte lieferte und aufbaute.

Seine Atherjagd auf Satelliten-Signale begann er mit Geräten, die er aus Liebhaberei sozusagen auf eigene Rechnung und Gefahr anschaffte, und mit Apparaten Marke Eigenbau unternahm er „nebenbei“ ein wissenschaftliches Abenteuer besonderer Art. Er konstruierte eine „Funkbrücke“ zwischen Deutschland und Amerika, eine Sprechfunkverbindung per Ultrakurzwellen zwischen zwei Kontinenten. Als Vermittlungsstelle benutzte er den Mond.

Der Umweg über den Weltraum wäre natürlich nicht nötig, wenn die Wellen in der Lage wären, der Erdkrümmung zu folgen. Aber es liegt in ihrer Natur, daß sie sich, wie das Licht, nur gradlinig fortbewegen können, es sei denn, man würde sie gegen einen Reflektor. Dort werden sie „gebrochen“, um-

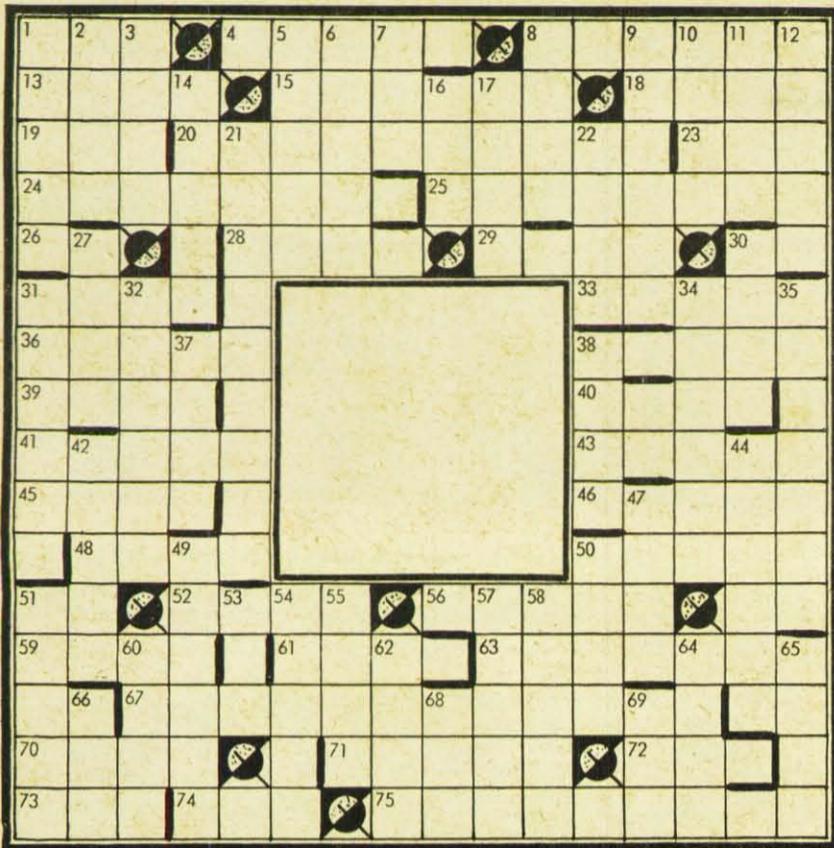
gelenkt. Der Gedanke, den guten alten Mond, den Freund der Liebenden, den Erreger von Ebbe und Flut, das nächstgelegene „Nahziel“ der Weltraumforscher, als „Wellenbrecher“ zu benutzen und mit seiner Hilfe ultrakurze Wellen aus großen Entfernungen auf jeden beliebigen Punkt der Erde zu steuern, ist nicht neu. Aber er ist durch Lengrüsser zum erstenmal verwirklicht worden.

Was dem Sprechfunk recht und bei ihm technisch möglich ist, wird — Lengrüsser glaubt fest daran — dem Fernsehen eines Tages billig sein. Sehr billig sogar, weil dann die vielen Relaisstationen, über die heute eine Sendung gesteuert wird, weggelassen und jeder sich jedes Programm, das auf den Riesenreflektor Mond geworfen wird, in seinen Apparat herunterholen kann. „Die Elektrotechnik ist längst so weit, daß fast die ganze Erde das gleiche Fernsehprogramm sehen könnte“, hat schon vor längerer Zeit Allan Du Mont, Fernsehponier und Chef der amerikanischen Du-Mont-Laboratorien gesagt (siehe ZB-Illustrierte Nr. 3/58 „Relais-Station Mond“) und den Mond als Reflektor für Sendungen mit einkalkuliert. Lengrüsser hält nach seinen geglückten Sprechfunk-Versuchen auch Bildübertragungen durchaus für möglich. Übrigens wird sein nächstes Ultrakurzwellen-Ziel der Mars sein. Vielleicht kann auch er für die Erdbewohner eines Tages gute Wellen-Vermittler-Dienste leisten.

Natürlich laufen neben diesen Pionier- und Forschungsarbeiten auch die Satellitenbeobachtungen weiter. Im Juli ist — noch ein schöner Erfolg für den jungen Hochfrequenz-Ingenieur — seine bis dahin vollkommen inoffizielle Kontrollstation für künstliche Erdmonde offiziell als 23. Station in das amerikanische Beobachtungsprogramm eingebaut worden.



**Fünfmal am Tage** schaltet Hochfrequenz-Ingenieur Lengrüsser seine Geräte ein, um für je fünf Minuten die Pieptöne von „Explorer IV“ aufzunehmen. Die beiden Sendeanlagen des Satelliten können zehn verschiedene Arten von Informationen zur Erde ausstrahlen. In Bonn werden diese „Nachrichten aus dem Weltall“ auf Tonband genommen und dann auf dem Luftwege zur Auswertung nach den Vereinigten Staaten geschickt.



**Waagrecht:** 1. bestimmter Artikel, 4. Reisbranntwein, 8. Gittersystem von Linien, 13. Urbegriff, 15. Schweizer Kanton, 18. Stadtteil von Istanbul, 19. Städtchen nördlich von Oslo, 23. unbestimmtes Geschlechtswort, 24. Bewohner eines Balkanstaates, 25. Saiteninstrument (Mehrzahl), 26. Erbanlage, 28. Kopfschutz, 29. deutscher Strom, 31. bekanntes Fremdwort für: Chef, 33. inneres Organ, 36. Verbrennungsrückstand, 38. Baumgang, 39. Hufkrankheit, 40. Verbindungsstift, 41. heftiger Wind, 43. Abwesenheit vom Tatort, 45. Städtchen bei Neapel, 46. mineralische Faser (hier gilt st als 1 Buchstabe), 48. Stadt an der Fegete in Siebenbürgen, 50. Aufputscherei, 52. Graupe aus Palmenmark, 56. deutscher Physiker, Nobelpreis 1909, 59. Männername, 61. römischer Liebesgott, 63. Erzählung in einer bestimmten Form, 70. niederländischer Name des Flusses „Rur“, 71. im Französischen: einfache Geländezeichnung, 72. griechische Göttin der Morgenröte, 73. englische Anrede, 74. Strom in Afrika, 75. westgermanischer Stamm.

**Senkrecht:** 1. orientalisches kleines Beiboot, 2. Nebenfluß der Fulda, 3. abgekürzter Mädchename, 5. Vergeltung, 6. biblische Frauengestalt, 7. Gattung, 8. österreichische Stadt im Burgenlande, 9. Aus- und Eingang von Bahnsteigen, 10. Kohleprodukt, 11. irischer Name des Staates Irland, 12. Windbruch, 14. deutscher Schriftsteller (geb. 1871), 16. leichter Einspanner, 17. Aufgeld, 21. nächtliches Raubtier Afrikas, 22. chinesisches Gewicht, 27. Behälter, 30. gärtnerische Anlage, 31. russischer Windhund, 35. alphabetisches Inhaltsverzeichnis (hier gilt st als 1 Buchstabe), 37. Zeus' Gemahlin, 38. Insel im Stillen Ozean, 42. Wäschekasten, 44. Gebietsabschnitt, 47. Speisewürze, 49. christliches Fest, 50. in der Kindersprache: Anruf beim Versteckspiel, 51. Vorderseite einer Münze, 53. Nomadenzeltort, 54. Besteck, 55. westsibirische Stadt, 57. Rehgeiß, 58. Männername, 60. Nebenfluß der Elbe, 62. Fluß in Südnorwegen, 64. besondere Form des Sauerstoffs, 65. Rheinzufuß, 66. hebräisch: Nichtjude, 68. römischer Sonnengott, 69. englisch: zehn.

Richtig erraten ergeben die Wörter: waagrecht 1., 20. — senkrecht 32., 34. und waagrecht 67., hintereinander gelesen, eine Mahnung von allergrößter Wichtigkeit, die uns alle angeht.

**Gleichung**

$$(a - [b - c]) + (d - e) + (f - g) = x$$

a = Bundesrepublik der Sowjetunion, b = niederländ. Fürstengeschlecht, c = algerische Hafenstadt, d = deutscher Dichter und Germanist (1802 bis 1876), e = Frauenkleidungsstück, f = verschnittenes männliches Schaf, g = biblischer Stammvater, x = ein vor 100 Jahren geborener deutscher Philosoph und Soziologe.

**Rätsellösungen aus Nr. 19**

**Kreuzworträtsel. Waagrecht:** 1. Imst, 4. Name, 7. Makel, 8. Regel, 9. Legat, 11. Ekel, 13. Zola, 15. Orb, 17. Bad, 18. Ost, 19. As, 20. Ern, 23. Esel, 25. Tran, 27. Einer, 28. Leine, 29. Matte, 30. Erna, 31. Bier. — **Senkrecht:** 1. Imme, 2. Marke, 3. Tell, 4. Netz, 5. Meile, 6. Elba, 8. Ra, 10. gar, 12. Erbse, 14. Otter, 15. Ode, 16. Bon, 19. Aster, 21. Ren, 22. Kaste, 23. Eile, 24. Lena, 25. Trab, 26. Neer. — **Magischer Rahmen:** 1. Odessa, 2. Demmin, 3. Siegen, 4. Ankona. — **Silberrätsel:** 1. Juchten, 2. Olmütz, 3. Hoango (ch = ein Buchstabe), 4. Abtei, 5. Natrium, 6. Nehrung, 7. Spargel, 8. Elegie, 9. Bruckner, 10. Amsel, 11. Saphir, 12. Tiara, 13. Ibsen, 14. Assyrer, 15. Neißer, 16. Bronze, 17. Arnika. — JOHANN SEBASTIAN BACH — MATTHAUS-PASSION.

die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine



die kleine

**Der Grund**

Der Anwalt war mit dem falschen Bein zuerst aus dem Bett gestiegen. Er hatte eine unbeschreibliche Laune. Sie wurde auch nicht besser, als eine neue Klientin ins Zimmer kam. Der Anwalt hatte an diesem Tage genug von den Beschwerden anderer Leute.

„Ich komme mit einer diskreten Frage“, sagte die Dame. „Ich möchte nämlich gern wissen, ob ich einen Grund habe, mich scheiden zu lassen.“  
„Sind Sie verheiratet?“ fragte der Anwalt kochend.  
„Ja — natürlich.“  
„Dann“, entfuhr es dem Rechtskundigen, „haben Sie auch einen Grund.“



**Blitzentschluß**

Mit unglaublicher Geistesgegenwart rettete ein New Yorker Kolonialwarenhändler das Leben eines zweijährigen Kindes. Er sah das Kind aus einem Fenster im dritten Stock fallen, raste über die Straße und kam gerade zurecht, den stürzenden Jungen aufzufangen.

**Der Idiot**

Der Geschäftsbrief war unerhört schlecht und undeutlich abgefaßt. Der Chef rief den Kontoristen zu sich und fuhr ihn an: „Ein Mensch, der sich nicht verständlich machen kann, ist ein Idiot! Verstehen Sie mich?“ „Nein“, antwortete der Mann.

**Irrtum**

Max sah einen Amateur-Astronomen, der sich ein Fernrohr auf dem Dach seines Hauses aufgestellt hatte und die Sterne beobachtete. Gleich darauf sprühte eine Sternschnuppe vom Himmel herab.

„Donnerwetter!“ rief Max zu dem Fernrohrmann hinauf. „Gratuliere! Das war ein Meisterschuß.“

**Der Genießer**

Nächtliche Straße. Ede steht vor dem einzigen noch hellen Fenster eines fremden Hauses und schaut hinein.

Willi kommt vorbei. „Was machst du denn da, Ede?“

„Ich linse.“  
„Was linst du?“  
„Guck doch selber!“  
Willi klettert aufs Sims und schaut.



**Sam Cox hinter der Theke**

In einer Gaststätte zu Scatterly in Alaska verkehrt nicht gerade das beste Publikum. Einem Gast fiel es auf, daß sich die recht fragwürdigen Gestalten trotzdem eines außerordentlich gesitteten Betragens befleißigen. Nach einer Weile erzürnte er sich beim Kartenspiel mit zweien dieser Burschen, hieb mit der Faust auf den Tisch und stieß einen groben Fluch aus. Die beiden Spielpartner gingen sogleich in volle Deckung. Vom Nebentisch kam einer herbeigeeilt, zupfte den Gast am Ärmel und machte „Pst!“ Dann flüsterte er ihm zu: „Der Mann hinter der Theke ist Sam Cox, der ehemalige Schwergewichtsmeister. Glaube mir, wenn ich dir sage, daß Sam noch immer in Form ist!“ Der Gast zahlte und ging.

Und wird rot. Drinnen nämlich zieht sich gerade ein junges Mädchen aus.

„Ui, Ede“, seufzt Willi. „Du alter Lüstling!“

„Was heißt hier Lüstling?“ knurrt da Ede. „Ich warte bloß, bis die im Bett ist. Dann will ich im Wohnzimmer das Silber klauen.“

**Ehrlich verdient**

Einen Rekord der Ehrlichkeit stellten zwei belgische Arbeiter aus dem Nordseebad Ostende auf. Sie fanden auf der Straße nach dem Küstenstädtchen Den Haan einen Koffer, in dem sich für 1,5 Millionen Francs (125 000 Mark) Diamanten befanden. Die braven Männer lieferten ihren kostbaren Fund eilends bei der Polizei ab, die den Besitzer ausfindig machen konnte. Dieser drückte, glücklich über die Ehrlichkeit der beiden Arbeiter, jedem 75 000 Francs (über 6000 Mark) in die Hand.



**Verbesserung**

Zornig begab sich eines Tages der recht mäßige Schauspieler zum Direktor.

„Herr Direktor“, sagte er, „ich bin ja anspruchslos. Aber die Rolle, die Sie mir in dem neuen Stück gegeben haben, ist wohl doch ein bißchen zu klein. Da habe ich ja nur einen Eimer über die Bühne zu tragen.“

Der Direktor lächelte zuvorkommend. „Sie haben recht“, sagte er ernst. „Ich will Ihre Rolle vergrößern. Tragen Sie zwei Eimer über die Bühne!“



**Duft**

Wer mit der Bahn in Chicago ankommt, fährt an den Schlachthäusern vorbei. Der „Duft“ ist an dieser Strecke alles andere als angenehm. Eine Dame, die diese Strecke schon öfter gefahren war, hatte sich darauf

**Portrait-Schecks**

„Bild-Autogramme“ verteilen viele Kunden eines Warenhauses im USA-Staat Louisiana immer dann, wenn sie mit Schecks zahlen. Auf den Schecks sind sie nämlich abgebildet — genauso, wie Banknoten die Konterfeis bedeutender Persönlichkeiten tragen. Die Warenhausdirektion ist auf diesen hübschen Einfall gekommen. Sie hat sich mit den Banken verständigt und läßt nun jeden Stammkunden, der mit Schecks zahlt, kostenlos fotografieren, so daß die Schecks mit den Bildern versehen werden können.

vorbereitet. Kurz vor den Schlachthöfen zog sie ihr Riechfläschchen aus der Handtasche und hielt es sich an die Nase. Genau in diesem Augenblick begann der typische üble Geruch das Abteil zu füllen.

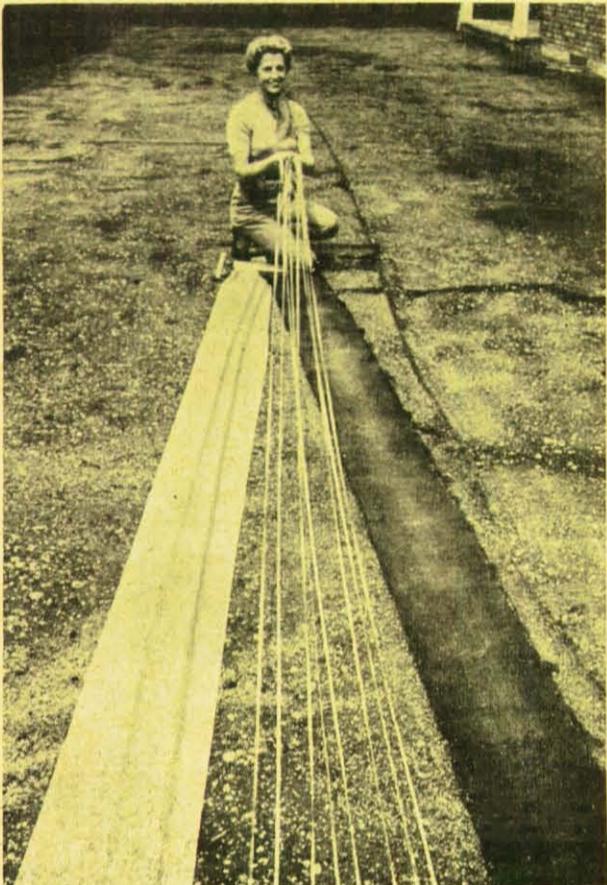
Zwei Männer, die der Dame gegenüber-saßen und zum ersten Male nach Chicago reisten, runzelten die Stirn. Dann sagte der eine ärgerlich:

„Entschuldigen Sie, junge Frau, aber wir möchten Sie doch energisch bitten, diese verfluchte Flasche schleunigst wieder zu schließen.“

**ZB** Illustrierte. Zeit-Berichte + Zeit-Bilder für Menschen im Atomzeitalter. Ersch. 14tägl. im Verlag Münchner Buchgewerbehaus GmbH, München 13, Schellingstr. 39-41, Ruf 2 13 61. Chefredakteur: Fried. Walter Dinger. Verantwortlich für Zeit-Berichte: Heinrich Deurer. Zeit-Bilder: Dr. Volker Werb. Ziviler Bevölkerungsschutz: Artur Baumann. Redaktion Köln. Merlostraße 10/14, Ruf 7 01 31. Manuskripte und Bilder nur an Redaktion, bei Einsendungen Rückporto beifügen. Für unverlangte Beiträge keine Gewähr. Anzeigenverwaltung: Verlag und Anzeigenverwaltung Karl Vater, München 8, Prinzregentenstr. 144, Telefon 44 59 66. Verantwortlich: Georg Vater. Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 3 gültig. Druck: Münchner Buchgewerbehaus GmbH, München 13, Schellingstraße 39. Alleinauslieferung für das Saargebiet: Josef Leismann, Saarbrücken III, Johannisstraße 4, Preis ffrs. 60.— einschließlich Zustellgebühr. Alleinauslieferung für Belgien: Agence et Messageries de la Presse, Bruxelles, Rue du Persil 14A22, Preis ffrs. 7.—. In Österreich für die Herausgabe verantwortlich: Dr. Gerhard Bartsch, Salzburg, Bergstraße 8, Telefon 6 83 26, Preis S. 3.50 in Österreich. Bezugsbedingungen: Einzelpreis 50 Pf. Abonnements nehmen der Verlag und alle Postämter entgegen. Monatlicher Bezugspreis DM 1.08 (zuzüglich Zustellungsgebühr DM 0.06).

*Für Frau*

*und Familie*



◀ **Ein Wunder** der Chemie heißt Garten als Meterware. Es gibt drei Grundtypen: Rasenrollen mit Grassamen, auflösbare Pflanzenbänder, die Blumen- und Gemüsesamen enthalten, und leuchtend bunte Blumenteppiche.



**Der Pflanzenteppich** wird regelmäßig und ausreichend begossen, und schon nach einer Woche keimt der Samen. Erste Probepflanzungen hatten einen unerwartet großen Erfolg.

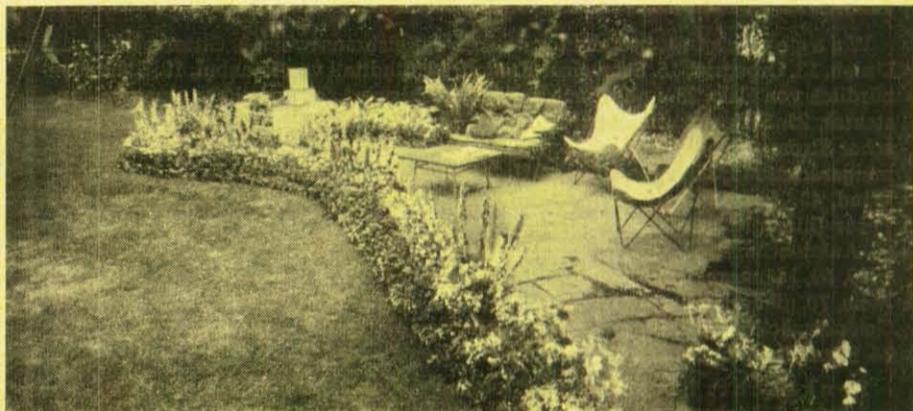


Mit der Schere durchgeschnitten wird der Pflanzenteppich in der Größe, wie er benötigt wird. Eine sehr praktische, ungemein bequeme Einrichtung.

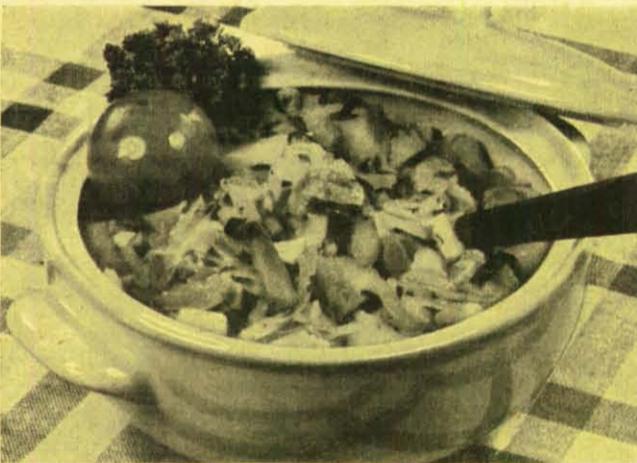
Eine neue Meterware hat sich in diesem Jahre erstmals bewährt

## **Blumenbeete und Rasenstreifen von der Rolle**

◀ **Akkurat „eingezäunt“** ist der Rasen durch diesen Blumenteppich. Vor sechs Wochen wurde er ausgelegt, und nun steht er schon in voller Blütenpracht. Die Teppiche bilden gleichzeitig einen unkrautfreien, natürlichen Strohmist, so daß man keinen Kunstdünger mehr benötigt. Die Preise halten sich in durchaus erschwinglichem Rahmen.

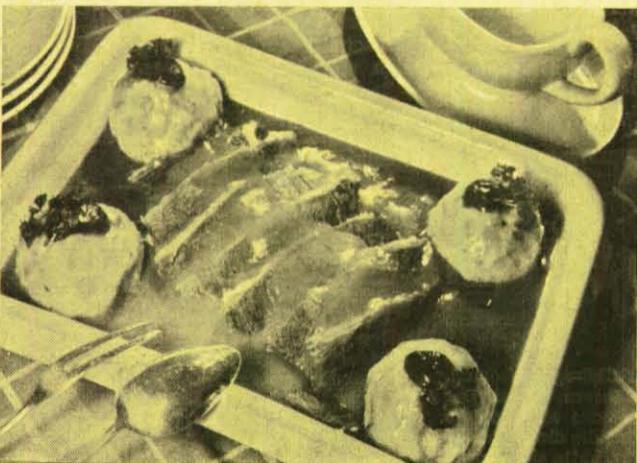
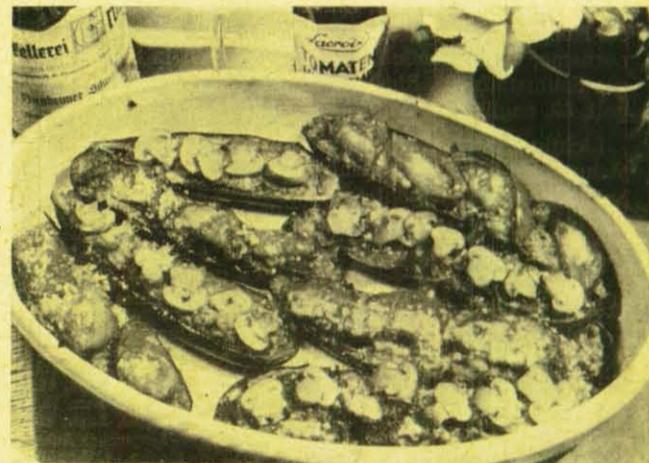


## **Hier spricht Lucullus! Neue Rezepte, die Freude bereiten**



◀ **Pickelsteiner:** In etwas Fett röstet man 2 große, aufgeschnittene Zwiebeln glasig und gibt 1 kg rohe Kartoffelschnitze, 3-4 in Stifte geschnittene, große gelbe Rüben, 2-3 Stangen Lauch, 1/4 Kopf aufgeschnittenes Weißkraut, 3/4 kg in Würfel geschnittenes Schweine- und Rindfleisch, Salz, 1 Würfel Rindsbouillon und so viel Wasser dazu, daß der Inhalt des Topfes gerade bedeckt ist. Man deckt zu und läßt gut 1 1/4 Stunden durchschmoren.

◀ **Gefüllte Auberginen, ägyptisch:** Pro Person wird eine Aubergine gewaschen, entstielt und der Länge nach halbiert. Nachdem sie im Backofen vorgewärmt wurden, höhlt man sie aus. 1/8 Pfund Hammelfleisch wird 2mal durch den Wolf gedreht, mit Salz und Pfeffer gut abgeschmeckt und mit dem Fruchtmass vermisch. Die Masse in die ausgehöhlten Früchte verteilen. Inzwischen werden die Scheiben von 2 Tomaten und 5 Champignons von beiden Seiten in Öl angeschmort. Die Auberginen legt man nun in eine gefettete feuerfeste Form, gibt die Tomaten- und Champignonscheiben darauf und bestreut das Ganze mit Parmesan. Im Ofen bei guter Hitze 20 Minuten backen.



◀ **Oxenlende** mit Meerrettich-Knödeln: Ein schönes Stück Oxenlende wird mit reichlich aufgeschnittenem Suppengrün sowie Lauch und Zwiebeln in etwas Fett angeschmort; dann gießt man so viel Wasser und 1 Glas Rotwein auf, daß das Fleisch halb bedeckt ist. Man fügt 1 Lorbeerblatt, 1 Nelkenkopf, 1-2 Pfefferkörner, Salz und ein Stückchen dünn geschnittene Zitronenschale hinzu und schmort das Fleisch darin schön weich. Inzwischen bereitet man aus Fett und Mehl eine braune Schwitze, die mit der abgeseihten Fleischsoße aufgegossen wird. Man schmeckt die Soße noch mit etwas Rotwein und Suppenwürze ab.

◀ **Turiner Bananen:** In eine Schale gibt man Orangen- und Bananenscheiben. Hierauf rührt man 2 große oder 3 kleine Eier mit 2 gehäuften Eßlöffeln Zucker und 1 Päckchen Vanillinzucker gut schaumig, gibt ein Glas weißen Wermut daran und verschlägt die Masse über Dampf, bis sie dicklich wird, gießt einen Teil davon in die Schale; den Rest der Soße serviert man gesondert.



# Die Arbeit hält mich jung!

Mit 85 Jahren noch berufstätig – Eine zaristische Ballerina erteilt in Paris Ballettunterricht



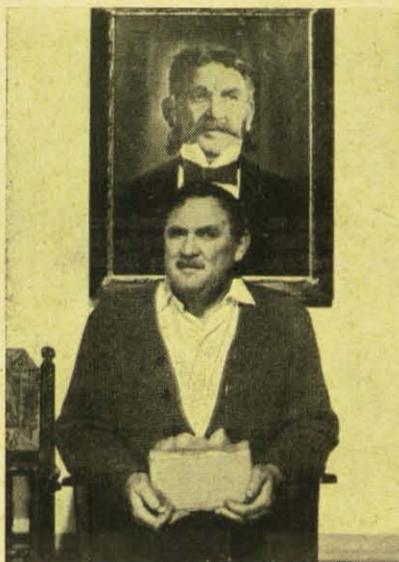
Im zaristischen Rußland war Madame Praobajenska eine sehr gefeierte Primaballerina. Heute gibt sie Tanzunterricht im Studio Wacker, einer Tanzschule in der Nähe der „Place Pigalle“ in Paris. Obschon sie bereits fünfundsiebzig Jahre alt wird, ist die Praobajenska noch äußerst geschmeidig und kann jede Übung noch selbst vortanzen.



Mit kritischem Blick verfolgt die ehemals umjubelte Tänzerin jede Bewegung ihrer Elevationen, und zögert nicht mit einem harten, aber gerechten Urteil. Sie weiß, daß derjenige unermüdlich trainieren muß, der sich dem Tanz verschrieben hat. Mit ihrem Schicksal ist die Praobajenska zufrieden; denn ihr blieb es vergönnt, ihr Können weiterzugeben.



## Ihr 106. Geburtstag



Das Oberhaupt einer Familiendynastie, Cäcilie Burger (Margarete Hagen), feiert den 106. Geburtstag, eine willkommene Gelegenheit, die Einigkeit der Familie Burger vor aller Welt zu demonstrieren. Denn der Burgers sind unheimlich viele in dem Städtchen Tannkirchen: Da gibt es den Gastwirt Anton Burger (Gustav Knuth), den Drogisten Ferdinand Burger, Monsignore Burger, den Erzbischof, einen Bäcker Burger, den Lehrer Burger usw. Die Familie haßt sich von Herzen... aber einer will an dem anderen verdienen. Außerdem ist es üblich, daß die Burgers nur untereinander heiraten, damit das Geld in der Familie bleibt. Die Großmutter wird eigentlich gar nicht gefragt — alles, was geschehen soll, wird über ihren Kopf hinweg bestimmt. Man behandelt sie wie ein kleines Kind, das nur noch als „Symbol“ der Burger-Familie notwendig ist. An ihrem 106. Geburtstag aber durchbricht die noch sehr rüstige Großmutter alle Konventionen und offenbart den Burgers Dinge aus ihrem eigenen, abenteuerreichen Leben.



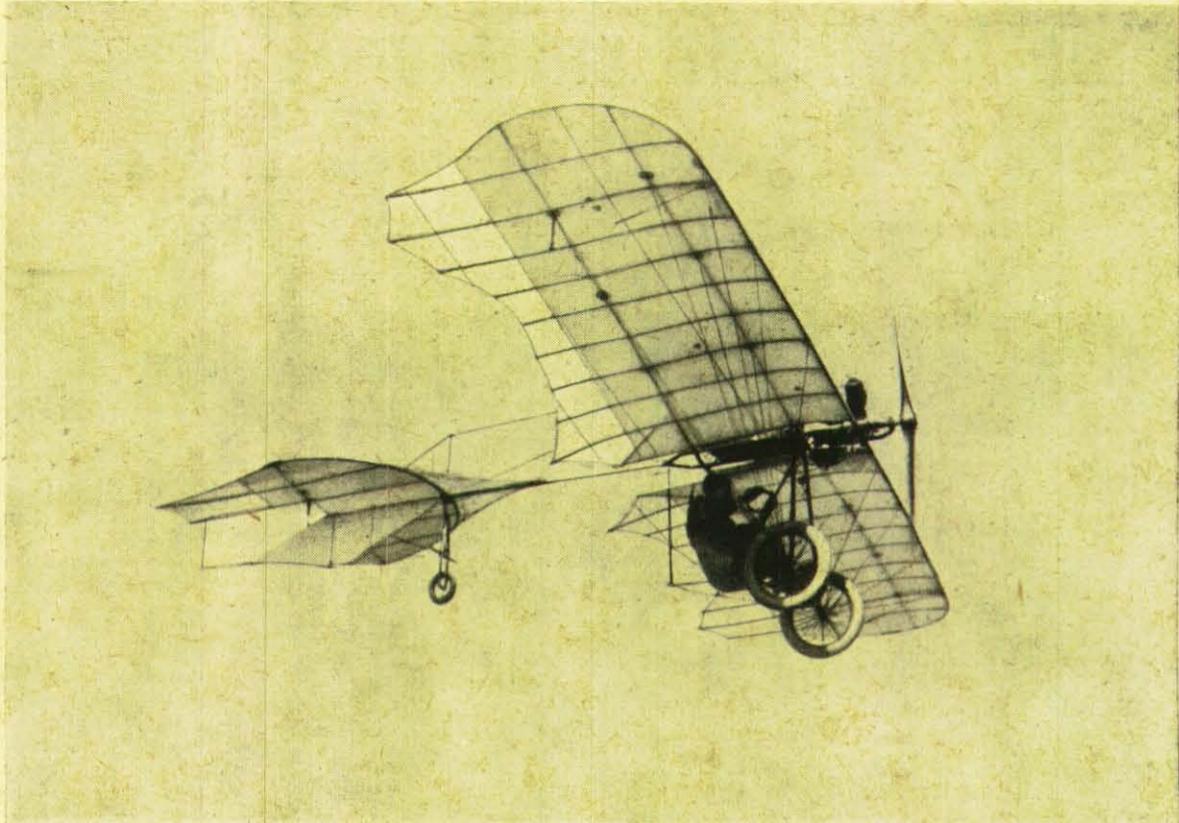
## Der Czardaskönig

„Nimm, Zigeuner, deine Geige!“ Von früher Jugend an fühlt sich der kleine Junge Emmerich den Zigeunern in der Nähe des Schlosses seines Vaters mehr zugetan als den kindlich-höfischen Spielen mit aufgeputzten Gleichaltrigen. Eine Alte liest ihm aus seiner Hand: Du wirst ein berühmter Musiker werden. Wie sich der Spruch der alten Zigeunerin bewahrheitet und Emmerich Kalmans Stern über Nacht am Operettenhimmel aufsteigt, das zeigt der neue CCC-Constantin-Farbfilm „DER CZARDAS-KÖNIG“ (Die Emmerich-Kalman-Story). Beliebte Künstler wie Gerhard Riedmann, Rudolf Schock, Elma Karlowa, Sabine Bethmann, Marina Orschel, Hubert von Meyerinck u. v. a. wirken unter der Regie von Harald Philipp mit.





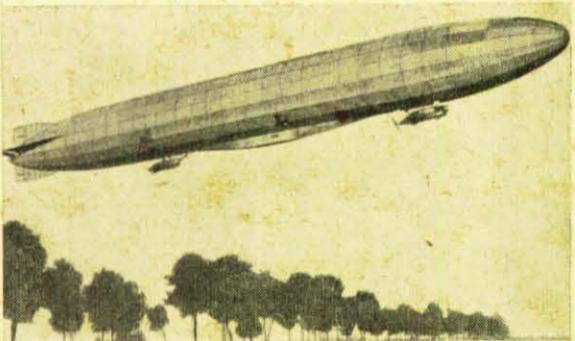
**Pistolenduelle in der Luft** lieferten sich die Flieger zu Beginn des ersten Weltkrieges. Um das gegnerische Flugzeug in seinen Aktionen zu stören oder es zu vertreiben, griff man in der „Urgeschichte“ der Jagdfliegerei zur Pistole.



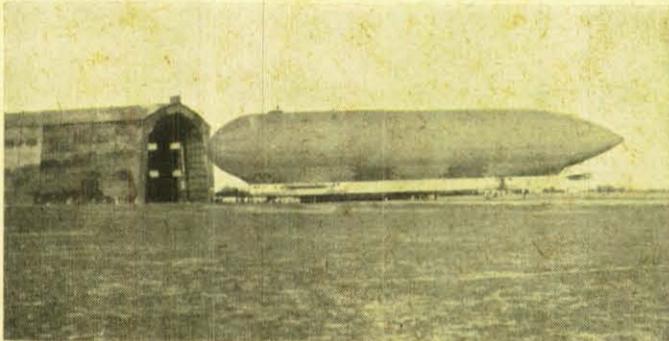
**Sehr zerbrechlich** wirkt die Tuchbespannung dieses Grade-Eindeckers aus dem Jahre 1909. Die Maschine war mit einem 16-PS-Grade-Motor ausgerüstet, der über eine Welle auf die Luftschaube wirkte. Günstig war die Anordnung des Pilotensitzes im Schwerpunkt des Flugzeuges, wodurch eine verhältnismäßig hohe Richtungsstabilität erzielt werden konnte. Mit einer solchen Maschine gewann Flugzeugkonstrukteur Hans Grade 1909 den zu dieser Zeit sehr begehrten Lanz-Preis.

**Fliegen können — adlergleich das Luftmeer durchschwimmen, dieser uralte Traum der Menschheit schlug sich schon in den Sagen der griechischen Antike nieder. Wie dieser Traum verwirklicht wurde, schildert die ZB in ihren nächsten Ausgaben. Es begann mit dem Bau gasgefüllter Ballone.**

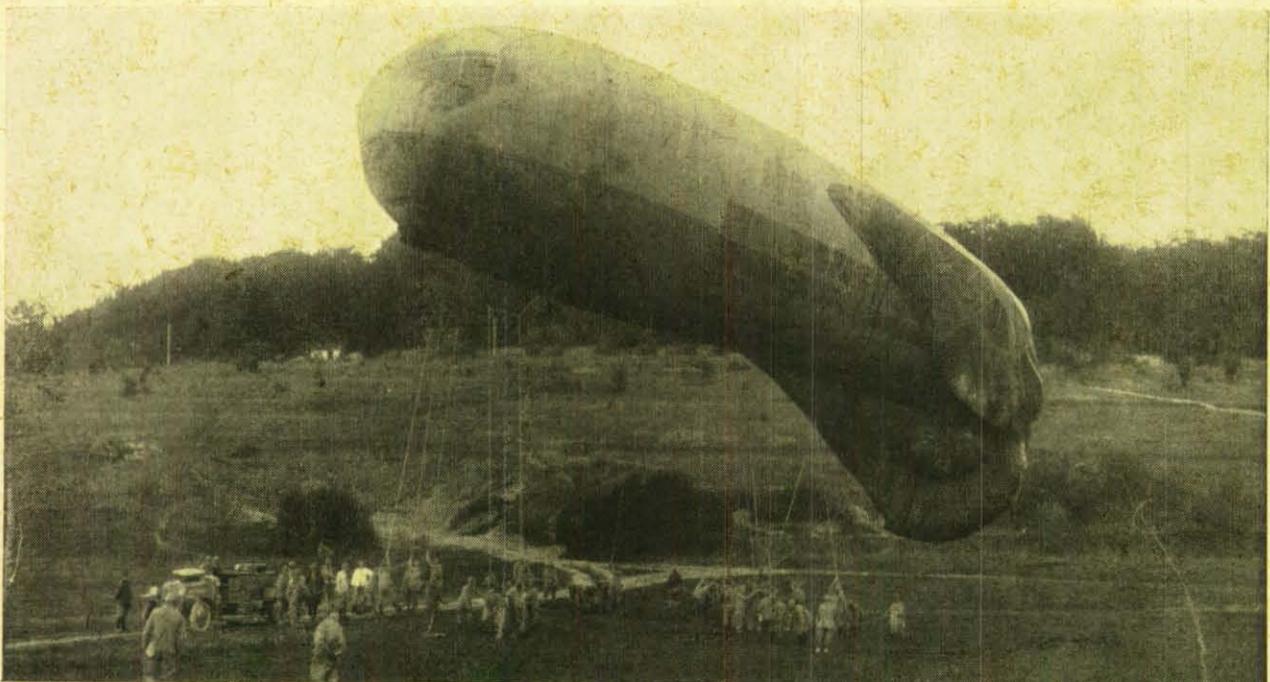
## So begann es:



Wie eine **fliegende Zigarre** mutet dieses Bild einer Konstruktion des Grafen Zeppelin an. Das Luftschiff wurde von drei Motoren mit je 630 PS angetrieben. Es wurde wegen „Unbrauchbarkeit“ am 8. August 1917 in Jüterborg abgerüstet.



**Militär-Luftschiiffe** wurden zu Beginn des ersten Weltkrieges eingesetzt, um feindliche Städte zu bombardieren. Wegen ihrer Verwundbarkeit wurden sie jedoch bald verschrottet. Dieses Schiff wurde Ende April 1915 fertig und schon im November außer Dienst gestellt.



**Fesselballone** wurden während des ersten Weltkrieges von beiden Seiten zur Erkundung und Beobachtung der feindlichen Linien eingesetzt. Diese Ballonkonstruktion ist eine Erfindung der beiden deutschen Hauptleute Bartsch von Sigsfeld und von Parseval. Durch die besondere Formgebung blieben die Ballone auch bei stärkeren Luftströmungen stabil und gaben damit die Möglichkeit, photographische Aufnahmen der gegnerischen Stellungen herzustellen und das Feuer der eigenen Artillerie präzise ins Ziel zu leiten.

Am 5. Juni des Jahres 1783 wurde zum ersten Male ein uralter Wunsch der Menschen verwirklicht.

Vor einer großen Volksmenge gelang es den Gebrüdern Montgolfier, mit einem Heißluftballon in eine Höhe von 300 m emporzusteigen und 10 Minuten in der Luft zu bleiben.

Den ersten längeren Flug in der Geschichte führten der Marquis d'Arlandes und sein Freund de Rozier in einem Freiballon aus. Sie flogen in einer „Montgolfiere“ über die Stadt Paris und landeten nach 25 Minuten in la Butte au Cailler. Diese Nachricht ließ die Welt aufhorchen. Fieberhaft arbeitete man in allen Erdteilen daran, diesen Erfolg zu übertreffen. Am 7. Januar 1785 gelang die erste Überquerung des Kanals in der Luft.

10 Jahre nach dem Aufstieg des ersten Ballons stellte man in Frankreich sogenannte Aérostats auf, Abteilungen, die mit Fesselballonen ausgerüstet waren. Bei der Schlacht um Fleurus am 26. Juni 1794 stieg ein mit Wasserstoffgas gefüllter Fesselballon auf, um die feindlichen Stellungen zu erkunden und das Feuer der eigenen Batterien zu leiten.

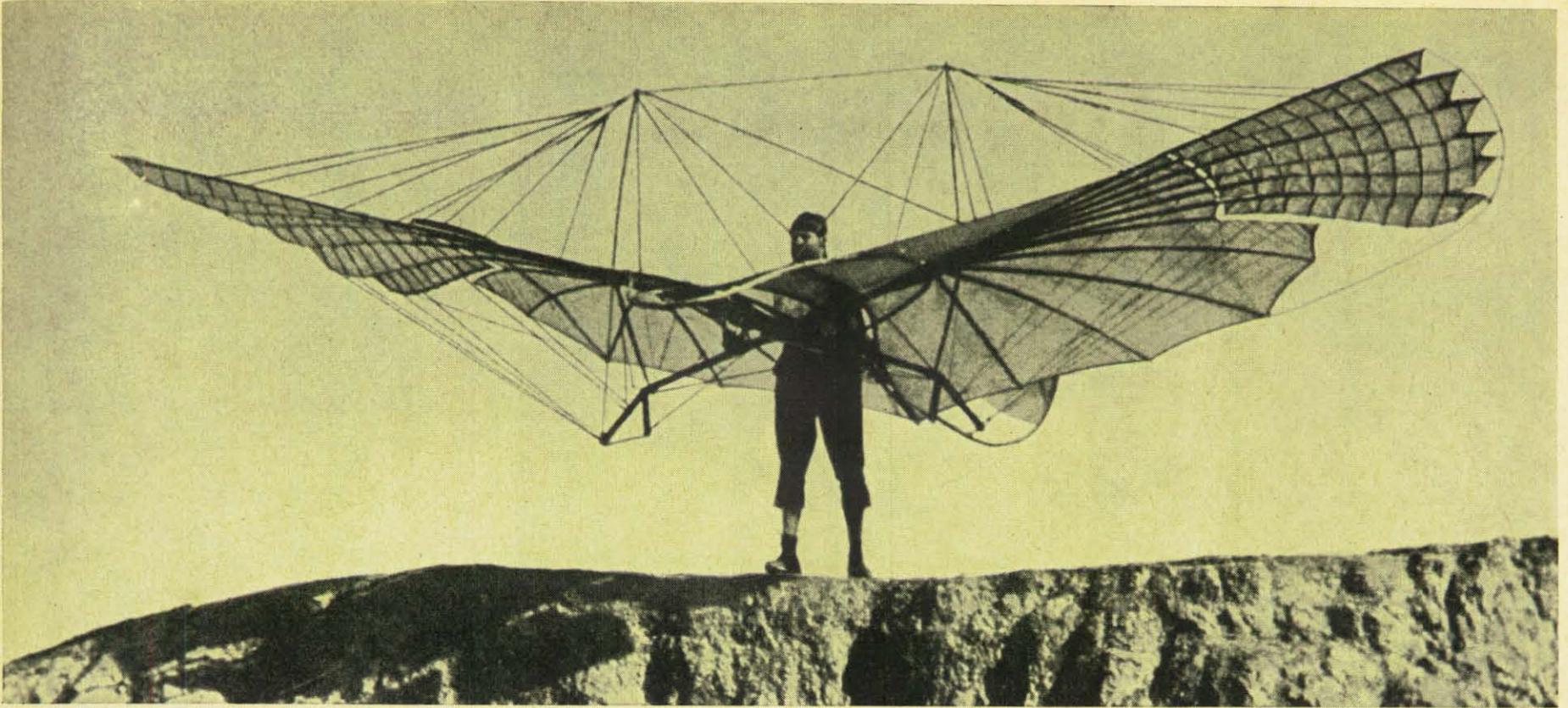
Auch bei der Belagerung von Paris im Jahre 1870 leisteten die Freiballone gute Dienste. 66 Ballone konnten die Stadt während der deutschen Belagerung verlassen.

Mit der Erfindung der deutschen Hauptleute Bartsch von Sigsfeld und von Parseval wurde ein Fesselballon geschaffen, der auch bei stärkeren Luftströmungen stabil blieb und damit eine Beobachtung der feindlichen Linien ermöglichte. Mit einem Freiballon war der Mensch zwar in der Lage, sich in die Luft zu erheben, doch war er von den herrschenden Windströmungen abhängig und konnte seinen Flugweg nicht beeinflussen.

Über das Prinzip eines Antriebs für Ballone und die geeigneten Mittel war man sich damals schon klar. Die ersten Versuche fanden mit einer Dampfmaschine statt, die eine Luftschaube antrieb. Wegen der hohen Feuersgefahr kam man jedoch von dieser Methode ab.

1884 gelang es erstmals, mit einem lenkbaren Luftschiff eine geschlossene Acht zu durchfahren. Als Triebwerk diente ein Elektromotor.

Der eigentliche Aufschwung kam mit der Erfindung des Benzinmotors durch Daimler im Jahre 1883. Am 2. Juli 1900 erhob sich ein von Graf Zeppelin erbautes Starr-Luftschiff von der Erde, das von zwei Daimler-Motoren von je 16 PS angetrieben wurde. 1906 konnte Zeppelin mit seinem dritten Luftschiff LZ 3 auf einer Fahrt von 8 Stunden seine ersten großen Erfolge buchen.



Nach dem Vorbild des Vogelluges hatte Otto Lilienthal diese Konstruktion entworfen, der am 25. Mai 1848 in Anklam geboren ist. Lilienthal widmete seine Lebensarbeit dem Studium des Vogelluges, wobei er sich nicht nur auf Beobachtungen beschränkte, sondern auch praktische Versuche durchführte. Er hatte als erster die Vorteile des

gewölbten Flügels erkannt und verwendete diese Erkenntnis auch beim Bau seines Gleitflugzeuges. 1891 gelang ihm der erste Gleitflug mit einer Weite von 15 Metern. Bei seinem letzten Versuch am 10. August des Jahres 1896 in der Nähe von Stöln, bei dem er tödlich verunglückte, legte er als erster Mensch eine Strecke von 350 m im Fluge zurück.

# LUFTKRIEG-LUFTSCHUTZ

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges besaß Deutschland 9 Zeppeline und zwei halbstarre Luftschiffe. Sie hatten in den ersten Kriegsjahren dem Flugzeug gegenüber den Vorteil, eine größere Nutzlast befördern zu können. Es erwies sich jedoch in der Folge, daß sie den Flugzeugen an Kampfkraft unterlegen waren.

Trotzdem wurden Luftschiffe zu Anfang des ersten Weltkrieges mit Erfolg als Bombenwerfer eingesetzt. In der Nacht vom 5. auf den 6. August 1914 flog ein Luftschiff zum ersten Male einen Angriff auf die Festung Lüttich. Auch Calais und Paris wurden bombardiert. Nach mehreren Verbesserungen der Tragfähigkeit und Gipfelhöhe überflogen deutsche Zeppeline den Kanal und belegten in London Stadt und Hafenanlagen mit Bomben. Der letzte Luftschiff-Angriff wurde am 5. August 1918 geflogen.

## Flugzeuge erobern das Luftreich

Lange vor den ersten Versuchen mit gasgefüllten Ballonen hatten sich die For-

scher mit dem Prinzip des Vogelluges befaßt und die damit gegebenen Möglichkeiten zum Menschenflug zu ergründen versucht. Als erster ging Leonardo da Vinci mit wissenschaftlicher Gründlichkeit an das Problem heran. Er kam jedoch nicht dazu, seine Erkenntnisse praktisch zu verwerten. Seine theoretischen Erwägungen waren seiner Zeit zu weit voraus.

Der erste Mensch, dessen praktische Versuche mit einem Apparat „schwerer als Luft“ von Erfolg gekrönt wurden, war Otto Lilienthal. Seine theoretischen und praktischen Arbeiten wurden richtungweisend für die gesamte Flugtechnik. Er führte zahlreiche Gleitflüge aus und stürzte am 9. August 1896 tödlich ab.

Auch die Entwicklung der Motorflugzeuge scheiterte, wie die der Luftschiffe, anfänglich daran, daß keine Motoren vorhanden waren, die bei dem erforderlichen geringen Gewicht die notwendigen Flugleistungen erzielten. Endlich, am 12. Dezember 1903, schlug die Geburtsstunde des Motorflugs. Der Amerikaner Orville Wright legte in 12 Sekunden 36 m zurück

und landete ohne Schaden. Von diesem Tage an entwickelte sich die Flugtechnik sprunghaft. Nach Vorführungsflügen der Gebrüder Orville und Wilbur Wright in Frankreich, Deutschland und Großbritannien setzte in allen drei Ländern eine zügige Entwicklung ein, die durch den Flug Bleriot über den Ärmelkanal am 25. Juli 1909 ihren vorläufigen Höhepunkt erfuhr.

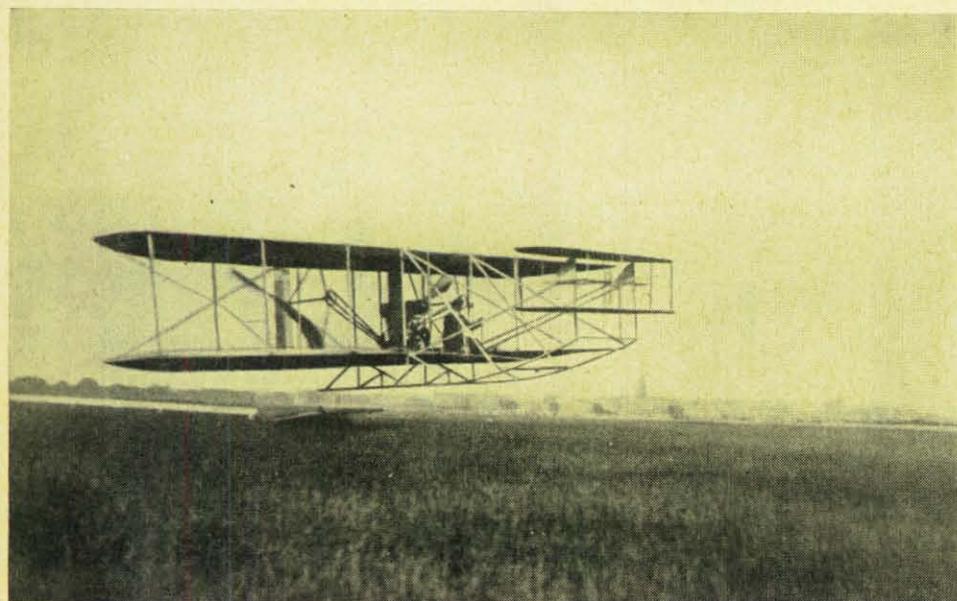
Mit Beginn des ersten Weltkrieges standen den beteiligten Mächten Flugzeuge zur Verfügung, die den anfänglich an sie gerichteten Forderungen vollauf genügten. Wie so oft zeigte sich auch hier die Kriegstechnik der Entwicklung förderlich. In erster Linie betrachtete man das Flugzeug als ein Mittel zur Aufklärung, die bisher der Kavallerie oblag.

Doch auch als Bombenwerfer und Artillerie-Beobachtungsflugzeug sollte die neue Erfindung eingesetzt werden. Um diese Aufgaben erfolgreich durchführen zu können, waren jedoch durchgreifende Verbesserungen erforderlich. Als Beobachtungsflugzeug mußten die Maschinen

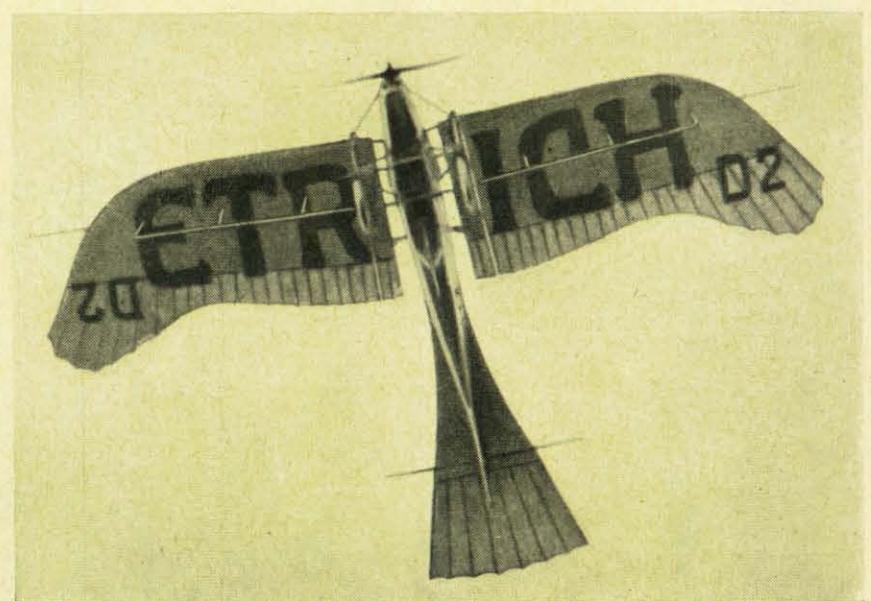
mit Funkgeräten ausgerüstet, und als Bombenträger mußten die Tragfähigkeit vergrößert und Bombenzielgeräte entwickelt werden. Mit dem Beginn des Stellungskrieges erlangte das Flugzeug als taktisches Erkundungsmittel überragende Bedeutung. Da die Aufgabenstellung bei beiden Gegnern jedoch gleich war, hinderten sich die Flugzeuge zwangsläufig gegenseitig in deren Durchführung. Es mußte ein Mittel gefunden werden, den Gegner in seinen Aktionen zu hindern oder ihn zu vertreiben. So wurden die Flugzeuge mit Karabinern und Pistolen ausgerüstet, mit denen der Luftkampf in seiner ursprünglichen Form begann.

Im nächsten Heft:

**Das Flugzeug als Abwehrwaffe und Bombenträger während des ersten Weltkriegs — Die flugtechnische Entwicklung in der Zeit nach dem Kriege**



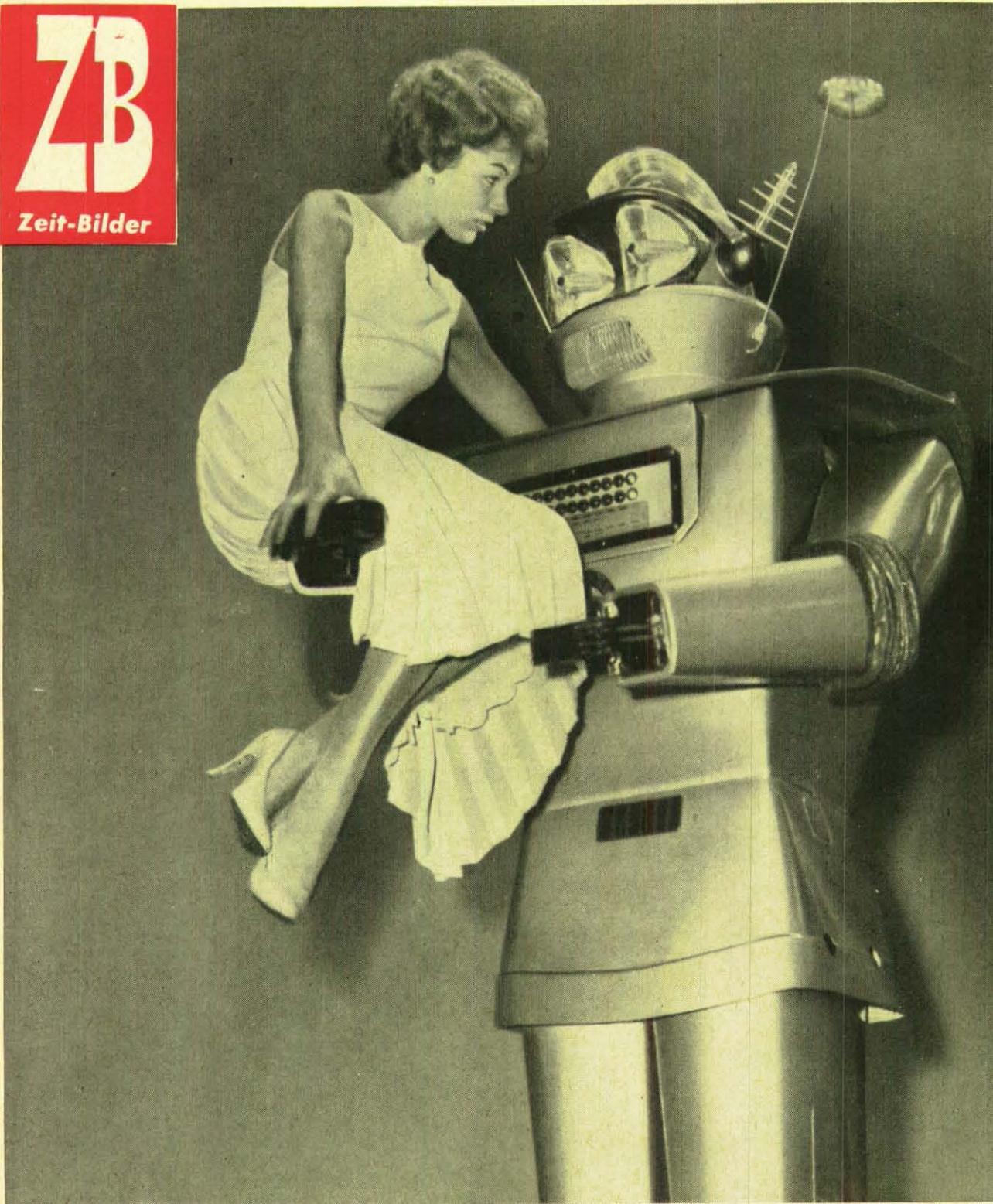
Das erste von Motorkraft getriebene Flugzeug war eine Konstruktion der Amerikaner Orville und Wilbur Wright. Mit dieser Maschine gelang es Orville Wright als erstem Menschen, sich mit einem Gerät „schwerer als Luft“ von der Erde zu lösen und zu fliegen. Er flog am 12. Dezember 1903 in 12 Sekunden eine Strecke von 36 Metern



Dem natürlichen Vorbild der Taube ist dieses Flugzeug des deutschen Flugzeugbauers Hugo Etrich nachgeahmt. Nach den Erfolgen der Gebrüder Wright in Amerika hatte auch in Deutschland eine ungestüme Entwicklung eingesetzt, die zu sehr brauchbaren Konstruktionen führte. Das Bild zeigt die im Jahre 1911 gebaute Etrich-Taube.

**ZB**

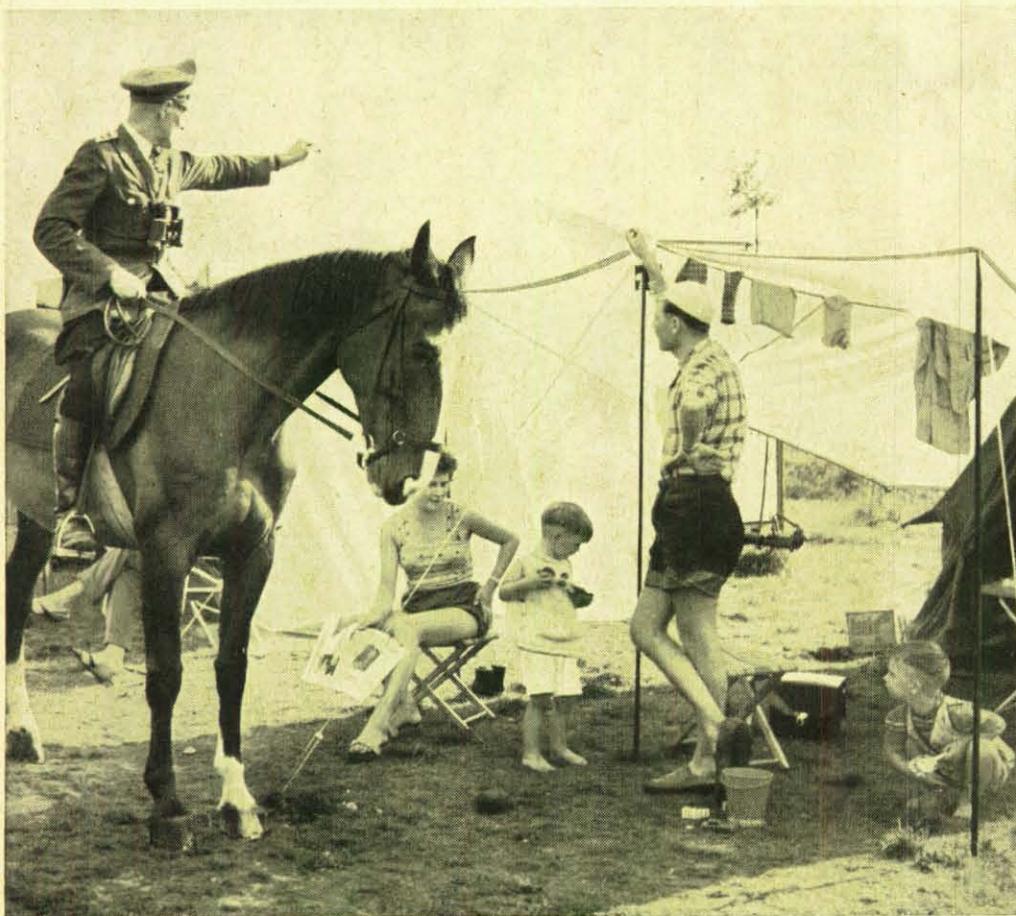
Zeit-Bilder



**Dieser liebenswürdige Gentleman** heißt „Gygan“ und gilt als Glanzstück einer Nahrungsmittelmesse, die in London abgewickelt wurde. Der Roboter ist 2,75 m groß, wiegt 560 kg und soll unglaublich tüchtig sein in der Ausführung von Befehlen. Ganz wohl scheint sich die reizende Dame auf seinem Arm aber nicht zu fühlen.

**ZB**

**Berittene Polizei hütet Campingmoral.** Das Gebiet der Thülsfelder Tal Sperre bei Cloppenburg — Naturschutzgebiet und eine der schönsten Ferriengegenden Norddeutschlands — wird an Wochenenden oft von mehr als zehntausend meist motorisierten Ausflüglern besucht. Die Polizei soll hier das „wilde Zelten“ unterbinden.



**SALZHERINGE — DER „LETZTE SCHREI“**, um reifenden Wein vor Vogelschwärmen zu schützen. Der „Duft“ der Fische scheint mit dem bisher üblichen Pistolenknalle ernsthaft in Konkurrenz treten zu können.



**SABOTAGEAKTE** algerischer Untergrundkämpfer beunruhigen ganz Frankreich. Die Polizei befindet sich fast ständig in Alarmbereitschaft und kontrolliert überall im Lande die Ausweise der Nordafrikaner.



**SO MAHLT DIE MÜLLERIN** — ihren Kaffee. Der Windmüller von Ruttel/Ostfriesland hat eigens für diesen Zweck eine getreue Nachbildung seiner großen Mühle (Hintergrund) im Verhältnis 1:10 gebastelt.