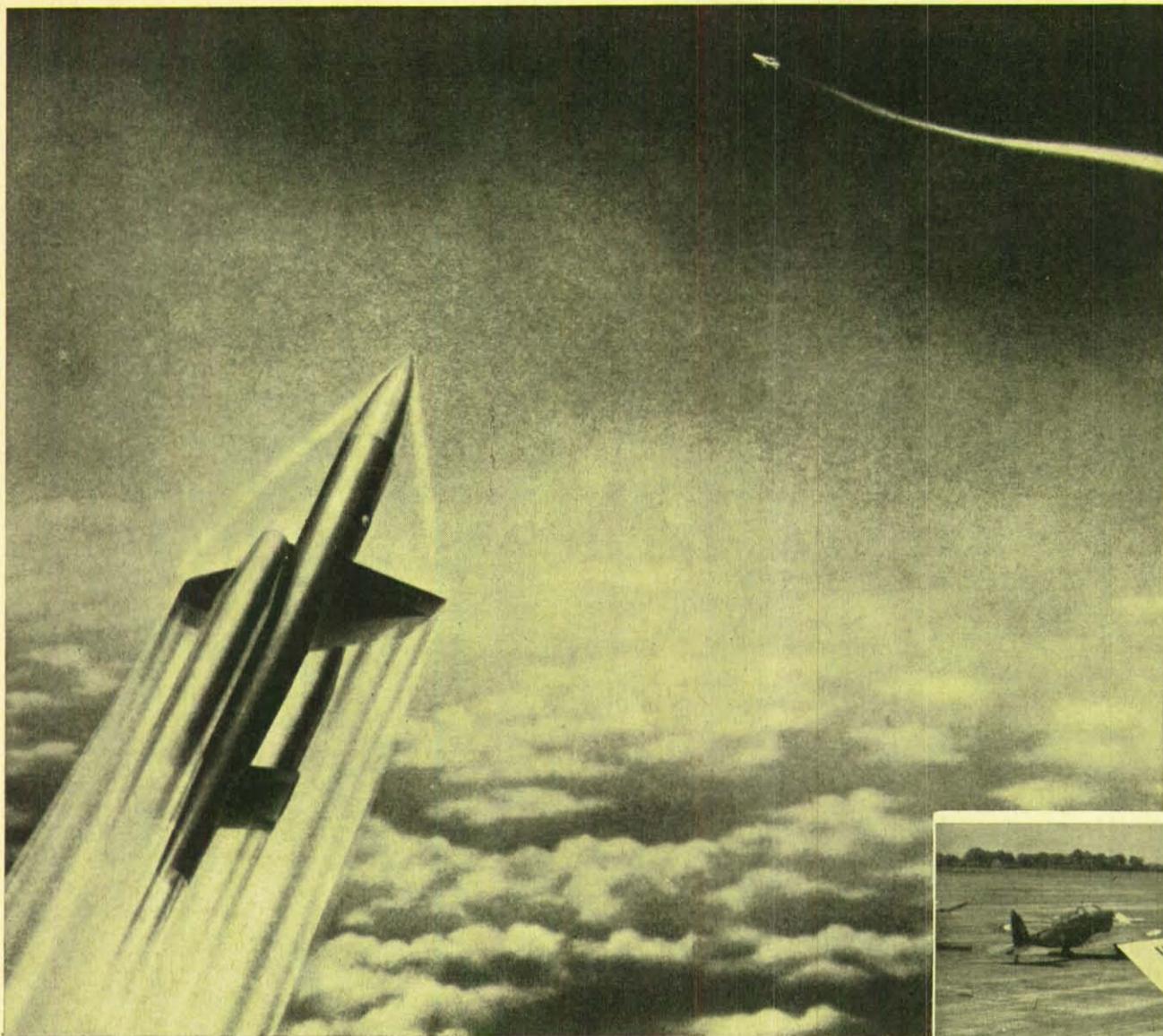


Englands Flak heißt »Bluthund«

Zu unserem großen Eigenbericht von der
Flugzeug- und Raketenschau in Farnborough





Die von den Bristol-Werken gebaute Bloodhound ist das erste Boden-Luft-Geschoß, das in die Verbände der Royal Air Force eingeführt wurde. Nachdem die vier Feststoff-Startraketen ausgebrannt sind, fallen sie zur Erde und die beiden Thor-Staustrahltriebwerke übernehmen den weiteren Antrieb. Gelenkt wird der „Rote Staub“, wie das Geschoß auch genannt wird, nach dem halbaktiven Zielsuchverfahren.

EUROPA

im Sperrschutz der Abwehrraketen

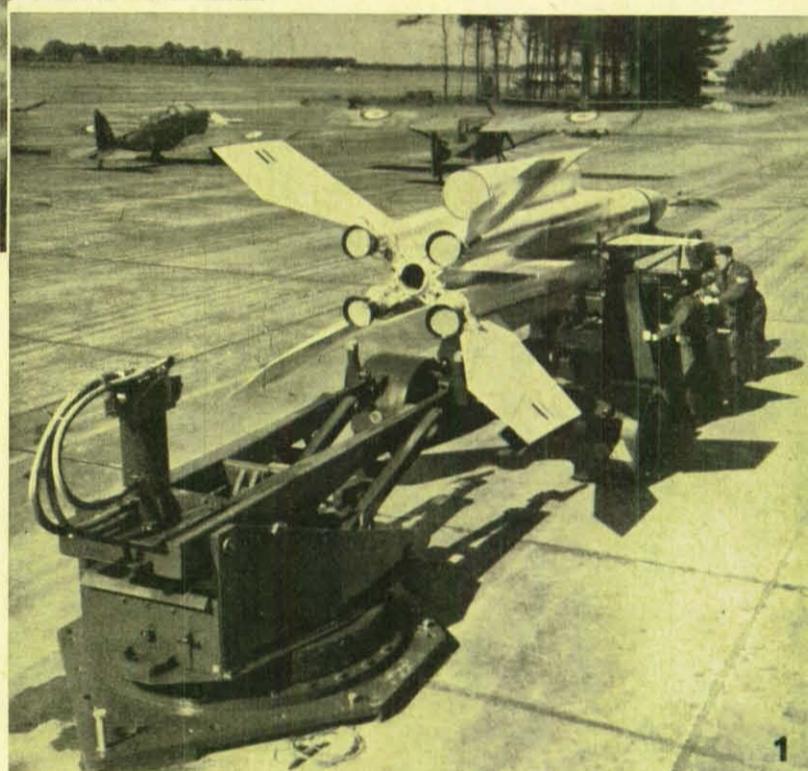
Alljährlich im September veranstaltet die Vereinigung der britischen Flugzeugkonstruktoren ihre repräsentative Ausstellung, die als die größte Leistungs- und Fachschau der Welt gilt. Experten aus allen Ländern der Erde, aus Ost und West, finden sich hier ein, um den erstaunlichen Vorführungen beizuwohnen und die ausgestellten flugtechnischen Neuheiten kennenzulernen.

1 Wie ein Hetzhund verfolgt die Bloodhound die Spur eines Fernbombers, wenn sie auf ihn angesetzt wurde. Dabei ist das Geschoß am Boden leicht zu handhaben.

2 Der Rollschlitten wurde in Schußrichtung gebracht, das Geschoß ist aufgerichtet und muß jetzt vom Startgerüst in den gewünschten Schußwinkel geneigt werden.

3 Die Bloodhound steht auf dem rückwärtigen Teil des Starttisches und wird von zwei Greifarmen festgehalten. Die Sicherungskappen sind bereits gelöst.

4 Die Motoren des Bodensystems laufen und werden durch eine Schnellkupplung mit dem Geschoß verbunden. Dann fährt die Startbühne aus. Der Start ist frei!



Farnborough 1958.—Längs der Londoner Ausfallstraßen stehen große Plakatwände. In überdimensionalen Fotos und Riesenlettern verkünden sie: „England führend in Flugzeugmotoren!“, „England führend in Radarausrüstungen!“ Dazu am Schluß die Aufforderung: „Speak for Britain!“ — „Wirb für Großbritannien!“

Auf der größten Flugzeugschau der Welt wird deutlich: England hat den Wert der Flugzeug- und Raketeneinzelteile für seinen Export entdeckt und zögert nicht, mit Hilfe großzügig angelegter Reklame ins Geschäft zu kommen. Die Zuliefererindustrie war in Farnborough stärker vertreten als früher. Das ist der erste Eindruck des Besuchers.

★

Die Entwicklung der Luftfahrt geht mit Riesenschritten voran. Die wichtigsten Neuerungen und wesentlichsten Fortschritte, die in diesem Jahr in Farnborough aufgezeigt wurden, sind auf dem Gebiet der Elektronik erarbeitet worden. Die „Augen“ und „Ohren“ von Verkehrsmaschinen, aber auch der für einen Kriegsfall als Verteidigungs- und Angriffswaffen entwickelten Flugkörper sind besser geworden.

Alle diese – auch für den zivilen Bevölkerungsschutz sehr wichtigen Weiterentwicklungen sind in mühseliger Kleinarbeit in den Ateliers und Werkstätten zustande gekommen. Ja es ist im Flugzeug- und Raketenbau häufig der Zusammenschluß mehrerer Firmen unbedingt notwendig gewesen, um die Leistungen auf den Stand von heute zu steigern.

Den deutschen Besuchern fiel noch mehr als im vergangenen Jahr auf, daß verschiedene der ausgestellten Typen wie die Sycamore, die de Havilland Heron 2, die Hunting Percival Pembroke, die Fair-ey Gannet und die Hawker Seahawk das Eiserne Kreuz und das schwarzrotgoldene Nationalitätszeichen tragen. Es sind jene Maschinen, die das Bundesverteidigungsministerium nach England in Auftrag gegeben hat.

Vertreter der maßgebenden Firmen der englischen Flugzeugindustrie äußerten in Farnborough den Wunsch, diese Schau in Zukunft nicht mehr jährlich, sondern höchstens alle zwei Jahre stattfinden zu lassen. Dies sind ihre Gründe:

1. Man kann nicht alle zwölf Monate mit epochemachenden Neuheiten aufwarten, sondern in der Hauptsache nur Verbesserungen zeigen, die sich auf Grund ständi-

ger Versuche ergeben haben, ohne daß das fertige Erzeugnis, das Flugzeug oder die Rakete, sich wesentlich gewandelt hat.

2. Die in Farnborough ausgestellten Produkte, soweit sie einen ganz besonderen Fortschritt kennzeichnen, sind Modelle oder Prototypen, die noch längerer Erprobung bedürfen, bis sie in die Serie gehen können.

3. Man will diese Verbesserungen aus militärischen Gründen nicht frühzeitig in allen Zwischenstadien bekanntgeben, sondern mit der Endform aufwarten.

Deutlich zeigte sich auf der Schau, wie sehr man sich in England von der herkömmlichen Flak abgewandt hat. Sie wird immer mehr durch Lenkwaffen ersetzt.

Die Bristol Bloodhound zum Beispiel, ein Überschall-Boden-Luft-Geschoß, wurde bereits in die Verbände der RAF eingeführt. Es handelt sich hier um ein komplettes Waffensystem, das aus einem Radarspürgerät, Steuer- und Antriebssystemen und dem Geschoß selbst besteht. Im Kriegs-falle werden über die Radarwarnketten die Daten einfliegender Feindflugzeuge an die Steuergeräte der Bloodhound über-mittelt. Die Radarspürgeräte erfassen das Ziel und geben die exakten Schußinfor-mationen an das Kommandogerät weiter.

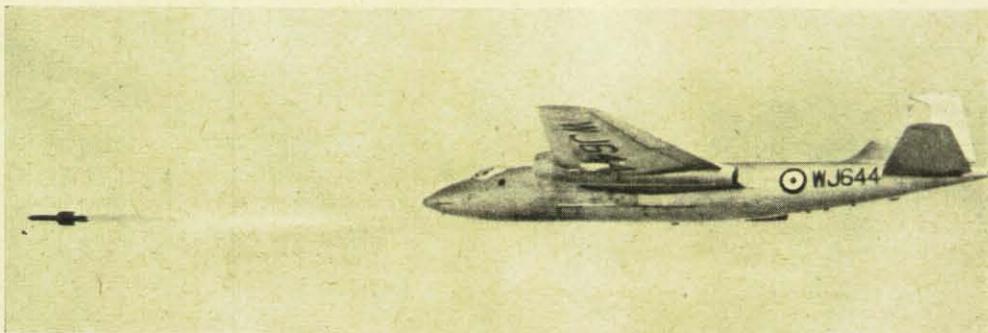
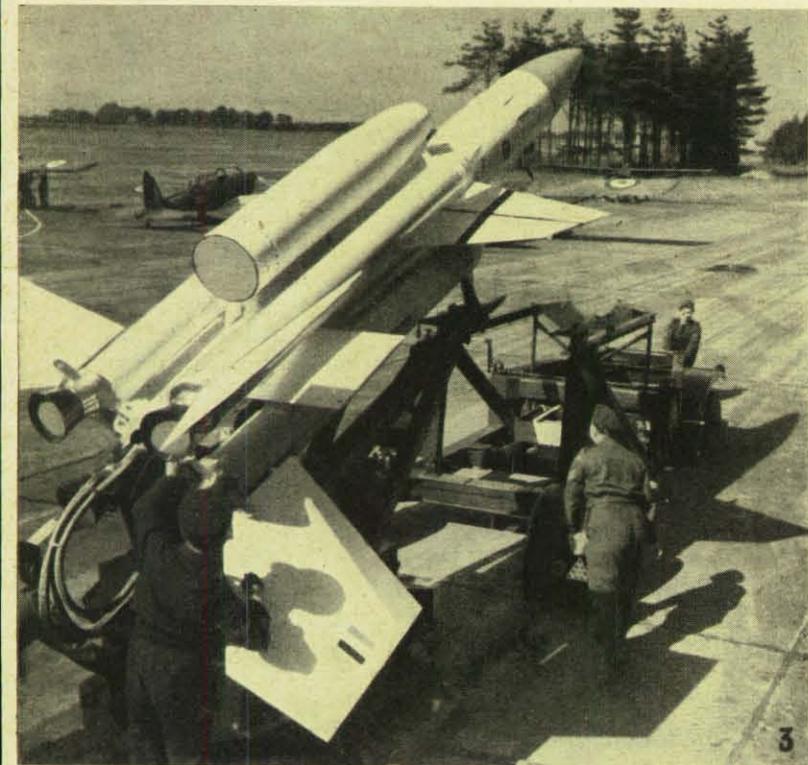
Fortsetzung Seite 4

Donnervogel jagt Fernbomber

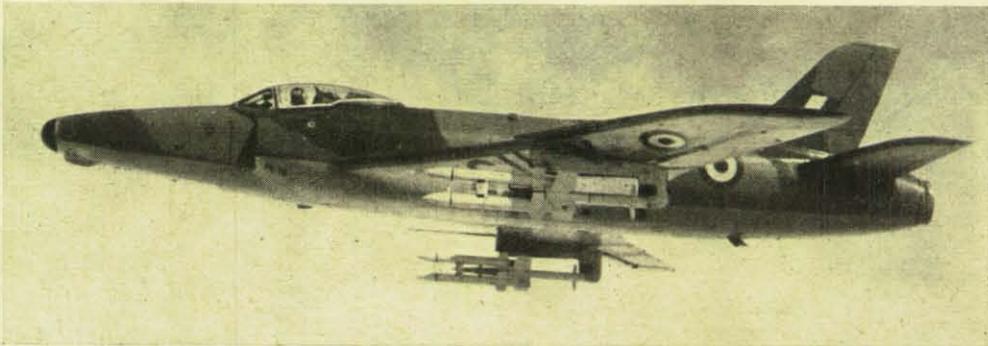


Eigen-bericht aus Farnborough

Die English Electric Thunderbird ist die Trumpfkarte Englands im Kampf gegen die in großer Höhe einfliegenden Fernbomber. Diese Luftabwehr-Rakete hat man bereits eingehend erprobt und weiter verbessert. Sie wurde mit Erfolg auf das pilotenlose Zielflugzeug Jindivik, das eine Geschwindigkeit von 800 km/h erreicht, abgeschossen.



Die Firestreak soll in jeder Lage ihren Feind finden und vernichten können. Dazu war ein umfangreiches Versuchs- und Erprobungsprogramm erforderlich. Unser Bild zeigt einen English Electric Canberra-Bomber beim Versuchsschießen in großen Flughöhen. Eine Firestreak jagt auf ihr Ziel los.



Auch die britischen Trägerflugzeuge können mit Luft-Luft-Raketen ausgerüstet werden. Die Vickers Supermarine Swift Mk. 7 erreicht Unterschallgeschwindigkeiten in jeder Flughöhe und kann jeweils Luft-Luft-Raketen zur Abwehr feindlicher Flugzeuge oder auch andere Abwurf-lasten mit sich führen.



Die Hawker Hunter Mk. 6 kann mit veränderlicher militärischer Zuladung ausgerüstet werden, die pro Satz etwa 225 kg wiegt. Neben den 30-mm-Aden-Kanonen ist u. a. eine Bestückung mit dem Luft-Luft-Geschoß Fireflash vorgesehen. Die Hunter wird in vielen Ländern eingesetzt.

Europa im Sperrschutz der Abwehrraketen

Fortsetzung von Seite 3

Das britische Marine-Waffenarsenal wird jetzt um die von Armstrongs gebaute Bord-Luft-Rakete Seaslug (Seeschlange) bereichert. Das sorgfältig durchgeführte Erprobungsprogramm mit dem Versuchsschiff Girdle Ness ist schon vor einiger Zeit erfolgreich abgeschlossen worden.

Alle Operationen sind automatisch gesteuert. Nach Brennschluß der vier Feststoffraketen zünden die beiden Thor-Staustrahltriebwerke. Man verwendet diese Triebwerke, weil sie bei Geschwindigkeiten um Mach 2,5 einen besseren Wirkungsgrad und einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch als Strahltriebwerke haben. Die Reichweite der Bloodhound beträgt schätzungsweise 110 km.

Abwehrraketen finden ihr Ziel nach drei verschiedenen Systemen. Beim passiven Zielsuchverfahren folgt das Geschoß einem Strahl. Beim aktiven Zielsuchverfahren sendet es selbst Strahlen aus und findet sein Ziel je nach dem Auftreffwinkel des Strahls auf das Flugzeug. Beim halbaktiven Zielsuchverfahren schickt ein Sender einen Strahl zu dem zu bekämpfenden Objekt. Aus dem Brechungswinkel des reflektierten Strahls errechnet das Geschoß selbsttätig seinen Vorhaltewin-

kel (Kollisionskurs) und kann so den Gegner vernichten.

Ein weiteres Luftabwehrgeschoß, die English-Electric Thunderbird (Donnervogel) wird von einer Feststoffrakete mit verbessertem Treibstoff angetrieben (Feststoffraketen setzen sich auch in Großbritannien immer mehr durch), der einen größeren spezifischen Impuls erzeugt. Hierbei werden Kohlenstoffatome durch Leichtmetallatome ersetzt.

Auch die für den Einsatz von Schiffen aus bestimmte Seaslug (Seeschlange) war in diesem Jahr zur großen Überraschung der sachverständigen Besucher Farnboroughs mit Feststoffraketen ausgerüstet. Die ersten Schiffe, die mit ihr bewaffnet werden, sind vier Zerstörer der „Hampshire“-Klasse. Diese Schiffe wurden von der britischen Admiralität bereits in Auftrag gegeben.

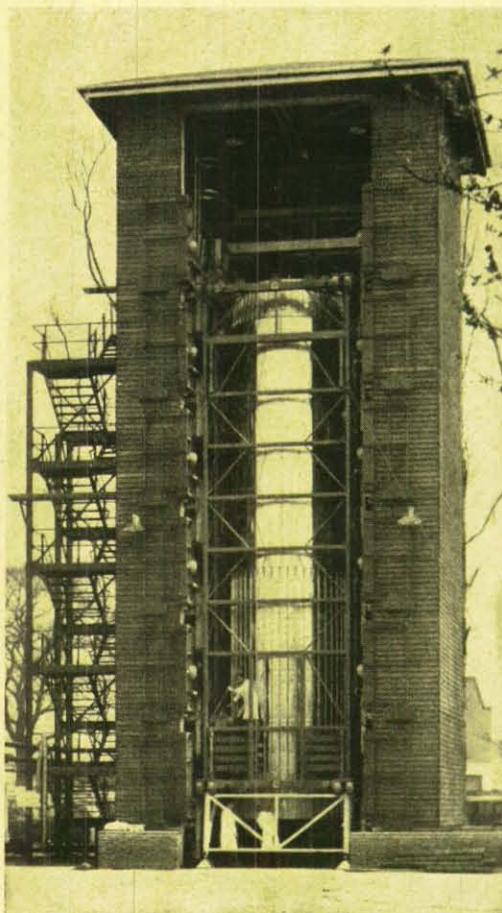
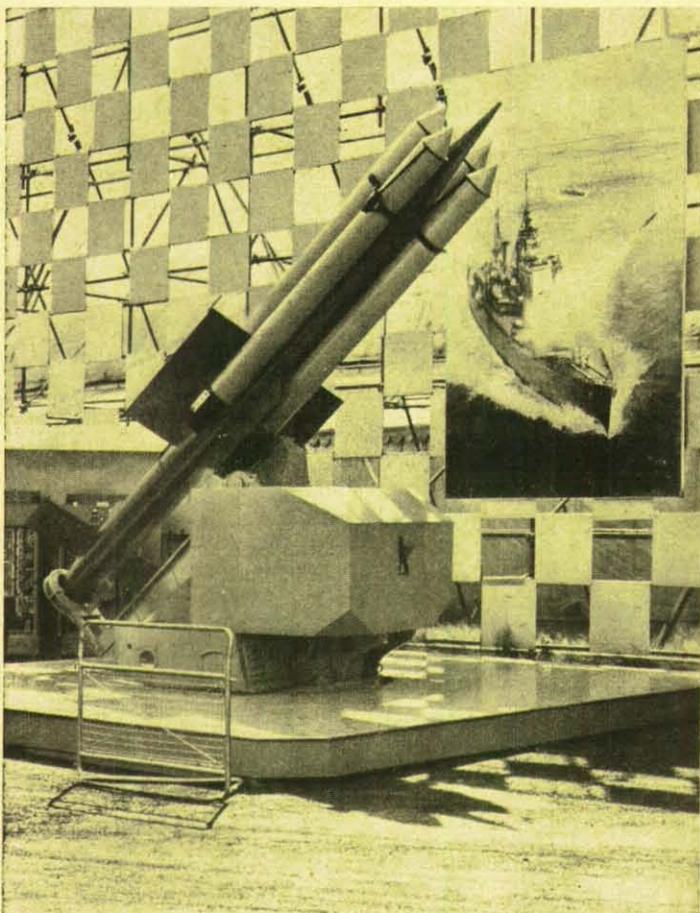
Ein anderes Erzeugnis der britischen Lenk-

waffenindustrie sind die Raketen zur Bekämpfung gegnerischer Flugzeuge in der Luft. Das erste englische Geschoß dieser Art ist die leitstrahlgesteuerte Fairey Fireflash (Feuerblitz). Sie wird hauptsächlich zu Übungszwecken verwendet.

Ebenfalls im Truppendienst steht die Firestreak (Feuerstreifen), die sich automatisch nach dem Infrarot-Suchverfahren an ihr Ziel heranpirscht. Dabei spricht ein besonderes „Auge“ auf die Wärmestrahlen an, die von dem laufenden Triebwerk des Feindflugzeuges erzeugt werden. Das „Auge“ übermittelt seine Informationen an das Steuersystem. Diese Art der Zielannäherung hat den Vorteil, daß die Rakete von einem durch das gegnerische Flugzeug ausgesandten Radarstrahl nicht irregeleitet werden kann, wie dies bei den konventionellen radargesteuerten Luft-Raketen möglich ist. Nach dem Abschluß braucht der Pilot des Mutterflugzeuges sich nicht mehr um das feindliche Flugzeug zu kümmern; Er kann sich anderen Aufgaben zuwenden; denn die Firestreak findet mit absoluter Sicherheit ihr Ziel allein.

Erstmals wurde in diesem Jahr in Farnborough eine sogenannte Vorreiterbombe (Stand-off-Bomb) gezeigt. Diese Bombenart ist für die Avro-Vulcan B. Mk. 2 bestimmt. Sie wird ungefähr 640 km vor dem Ziel in 18 km Höhe ausgeklinkt und rast dann mit Überschallgeschwindigkeit ins Ziel. Die Reichweite soll 560 km betragen.

Es dürfte als Beruhigung von Farnborough mitzunehmen sein, daß Fachleute auf dem Gebiete des Raketenbaues unermüdlich am Werk sind, um dazu beizutragen, daß nicht nur Großbritannien, sondern die gesamte westliche Welt zu einem Schutz gelangt vor überraschenden Angriffen durch Atombomben tragende Fernbomber und möglicherweise auch zu einem Schutz vor Fernraketen, obwohl gerade diese speziellen Versuche in Farnborough aus leicht erklärlichen Gründen noch nicht gezeigt wurden.



◀ In diesem Versuchsturm prüfte man das erste britische Langstrecken-Geschoß. Die ballistische Rakete, deren Daten streng geheim gehalten werden, hat eine Länge von rund 21,5 m. Die Reichweite ist kontinental, etwa 3200 km.

Der Physiker im Kinderwagen

Frankreichs Atomwissenschaftler Paul Braffort beherrscht vier Musikinstrumente und komponierte bereits 280 Schlager



Gitarre, Klavier, Baßgeige und Posaune, diese vier Instrumente spielt Paul Braffort. Vor der Vergrößerung eines alten Kupferstiches, die als Kulisse dient, singt er hier ein heiteres Chanson von fernen, geheimnisvollen Planeten.

Als Paul Braffort vor einiger Zeit seinen Geldbeutel verlor, schuf er ein Chanson, das nach der Straße, in der sich das Fundbüro befindet, benannt ist: „Rue des Morillons.“ Für dies Lied erhielt der junge Physiker den Grand Prix du Disque, einen ansehnlichen Preis, zuerkannt. Bereits 24 Stunden später hatte er fünf Verträge mit Schallplattenfirmen in der Tasche. Der Verlust der Geldbörse hatte sich gelohnt! Mathematische Formeln notiert der Physiker Paul Braffort sorgfältig auf. Der Künstler Paul Braffort bringt jedoch weder Texte noch Musik seiner Schlager zu Papier. Doch er schreibt auch; er schreibt Gedichte und illustriert sich selbst.

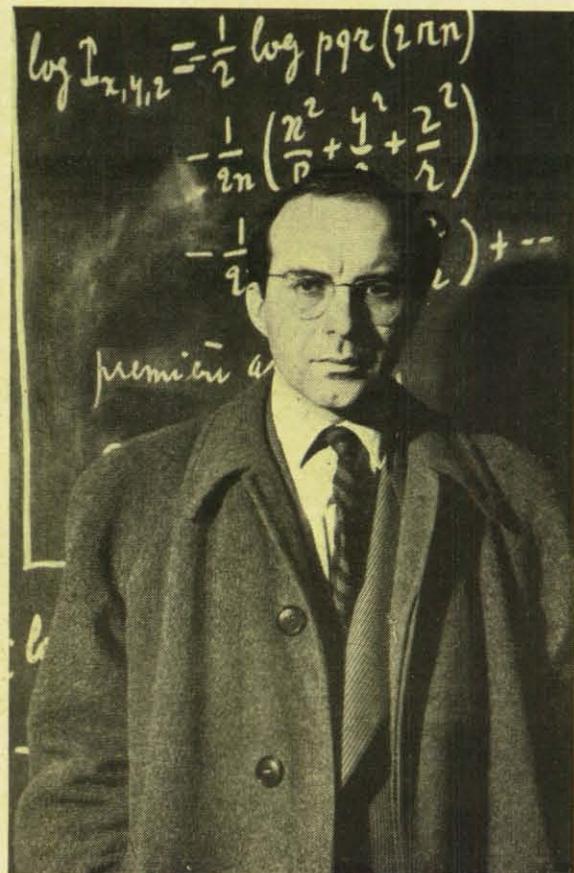


Der musische Physiker erntet als Kabarettist stets größten Beifall. Im „Strip-tease du Petit Monsieur“ erzählt er die Geschichte eines kleinen Mannes. Der ist nun fünf Jahre alt. Der Künstler sitzt bei seinem Vortrag im Kinderwagen.



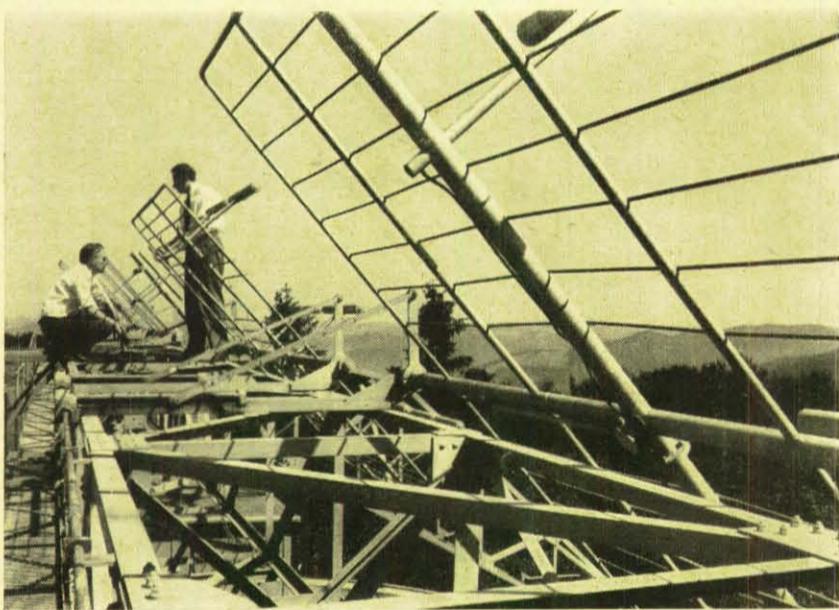
Den Clowns im Pariser Kabarett „La Fontaine des 4 Saisons“ singt Paul Braffort das „Couplet von Archimedes“ vor. Die Themen der Schlager lassen unzweifelhaft den Beruf des Autors erkennen: z. B. „Menuett eines kleinen Atoms“ und „Wenn die dicken Ionen den Ball eröffnen“.

Im französischen Atomzentrum von Saclay leitet Paul Braffort ein Laboratorium für Elektronik und bereitet Pläne für ein atomgetriebenes U-Boot vor. Acht Stunden und mehr arbeitet der Physiker täglich in dem Atomzentrum. Abends geht er seinem geliebten Hobby nach.

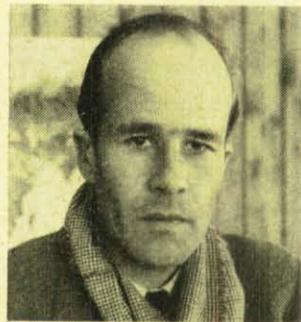




So sieht es auf der Sonne aus. Das Foto ist in dem neuen Observatorium des Fraunhofer-Instituts auf Capri gemacht, das für die Station auf dem Schauinsland die optische Kontrolle des Geschehens auf der Sonne besorgt. Die Gaswolken über dem hellen Fleck sind die Ausgangspunkte einer „Sendung“. Das Radioauge wird sie sehen.



Nur für Schwindelreie! Auf einem mächtigen Stahlgerüst — wie riesig es ist, sieht man erst, wenn man unmittelbar davorsteht — sind die sehr großen und beweglichen Dipolantennen montiert, mit denen man die Sendungen auf der Sonne einfängt. Bei Wind und Wetter müssen hier oben überaus wichtige Kontrollarbeiten getan werden.



Professor Dr. Kiepenheuer, bekannt als Leiter des deutschen Fraunhofer-Instituts, Freiburg.

Die Kassette mit dem belichteten Filmmaterial wird aus der Kamera genommen. Originalaufnahmen von der Sonne, mit Radiowellen auf die Erde gesendet, werden hiermit festgehalten.

Schauinsland

Auf dem Schauinsland (Schwarzwald) steht das einzige „Radio-Sonnenauge“ der nördlichen Erdhalbkugel. Es sieht — ohne sich durch Wolken stören zu lassen — in die einzelnen Schichten der Sonnenatmosphäre hinein. Bildträger sind Radiowellen, von der Sonne selbst auf verschiedenen Wellenlängen und mit wechselnder Stärke ausgestrahlt. Der Radiospektrograph, das Gerät, das diese Bilder aufzeichnet, arbeitet auf Wellenlängen von 1.80—6.25 m, aufgeteilt in 6 Kanäle.

II. Teil

Das Empfangsgerät des Radiospektrographen ist in einer kleinen Meßkabine untergebracht, die unter der Stahlbrücke hängt und sich mitdreht. Sechs Teilempfänger — für jede Antenne einer — werden gemeinsam von einem Elektromotor abgestimmt, der zweimal pro Sekunde umläuft. Das bedeutet, daß der Radiospektrograph zweimal in der Sekunde die Schichten der äußeren Sonnenatmosphäre etwa zwischen 20 000 und 500 000 Kilometer Höhe „abhört“. Die empfangenen Radiostrahlen lassen je nach Stärke den Bildschirm einer Fernsehröhre mehr oder weniger stark aufleuchten. Die Stelle, an der der Bildschirm aufleuchtet, gibt dabei die Wellenlänge an, auf die der Empfänger gerade eingestellt ist. Eine Filmkamera nimmt die auf diese Weise entstehenden Spektren auf.

Wir sehen nun die Spektren von Radiobursts aus und was haben sie zu bedeuten?

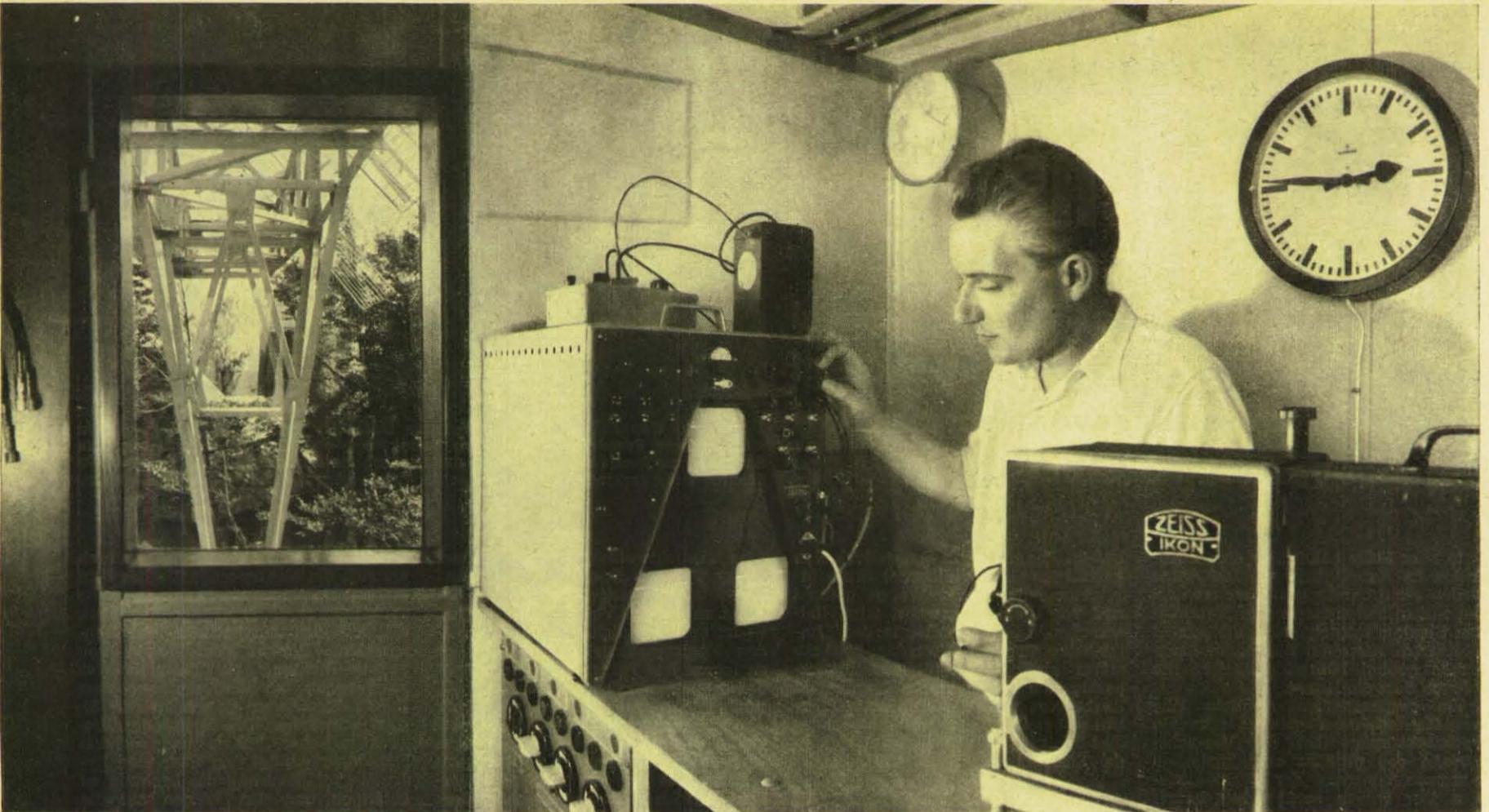
Man unterscheidet zur Zeit sieben grundsätzlich verschiedene Typen, zwischen denen es keine Übergänge gibt. Sie lassen sich in drei Klassen zusammenfassen:

In der ersten Klasse sind drei Typen, die ihre Wellenlänge ständig systematisch ändern. Bei der einen Type (U) nimmt in wenigen Sekunden erst die

Wellenlänge zu und dann wieder ab. Bei der zweiten Type (2) ist eine langsamere Wellenlängenzunahme (Dauer mehrere Minuten) zu beobachten. Beide kommen durchschnittlich höchstens einmal in der Woche oder noch seltener vor. Die häufigste Type (3) — durchschnittlich einmal pro Stunde — ist ein Burst mit einer sehr schnellen Zunahme seiner Wellenlänge. Er dauert nur wenige Sekunden. Besonders bemerkenswert ist, daß die Bursts dieser Klasse oft gleichzeitig mit einem „Zwilling“ auf der halben Wellenlänge auftreten, also mit einer Oberwelle.

Die zweite Klasse enthält zwei Typen, die auf einem breiten Wellenlängenbereich gleichzeitig erscheinen. Die Dauer beträgt bei der einen (5) einige Minuten, bei der anderen (4) bis zu mehreren Stunden. Auffällig ist die Gleichmäßigkeit der Strahlungsintensität beider Typen, die höchstens alle paar Wochen einmal zu erwarten sind.

Die beiden Typen der dritten Klasse treten meist zur selben Zeit auf, im Durchschnitt alle paar Tage. Sie ändern ihre Wellenlänge nicht. Die eine Type (1), die meist in Gruppen auftritt, ist sehr intensiv, dauert aber nur Sekunden. Die andere (1 K) mit geringe-



Schaut in die Sonne

Atelier für Sonnenbilder, so könnte man die kleine Kabine unter dem Stahlgerüst, das die Antennen trägt, nennen. Auf dem Tisch neben dem Fensterchen steht der Oszillograph mit drei Bildschirmen und rechts die Filmkamera, die die Spektren auf den Bildschirmen registriert. Unter dem Tisch: die Steuereinrichtung für die Antennenbewegung. Gerade werden von einem Sonnenwissenschaftler Filmaufnahmen gemacht, Sonnensendungen in Bilder übersetzt. Man kann diese Sendungen auch abhören. Dann lösen sich die Lichtsignale in knatternde Geräusche von wechselnder Lautstärke auf.

rer, aber stark schwankender Intensität, dauert meist mehrere Stunden. Im Gegensatz zur intensiven Type erscheint die letztere auf einem breiten Wellenlängenbereich gleichzeitig. (Die hier angegebenen Häufigkeiten für das Auftreten der Bursts beziehen sich auf eine Zeit, in der die Sonne mit sehr vielen Flecken bedeckt ist!)

Die Bedeutung der Spektren läßt sich, da man Radiobursts ja nicht sehen kann, am besten mit Hilfe einer imaginären „Radiobrille“ erklären, durch die die Radiowellen so aussehen, als ob es Lichtwellen wären.

Mit einer solchen Brille erscheinen die Bursts der ersten Klasse als helle farbige Wolken, die von der Sonne fortfliegen und dabei ihre Farbe ständig systematisch ändern: Vom „radioviolett“ über „blau“, „grün“, „gelb“, „orange“, bis zum „radio-rot“. Einige dieser Wolken fliegen sehr schnell, mit fast einem Drittel der Lichtgeschwindigkeit (3), einige davon fallen wieder zurück, wobei sich die Farbreihenfolge umkehrt (U); alles dies spielt sich in wenigen Sekunden ab. Andere Wolken fliegen etwa 100mal langsamer (2), sehen aber sehr ähnlich aus. Man kann sie einige Minuten lang beobachten.

Die Bursts der zweiten Klasse „sieht“ man als verhältnismäßig schwachleuchtende Wolken, die fast stillstehen und bis zu mehreren Stunden in der Sonnenatmosphäre schweben ohne ihre Farbe zu ändern (4+5).

Von den Bursts der letzten Klasse erscheinen die der einen Type (1) als kurz hell aufleuchtende Farbflecke, die sich nicht bewegen. Sie sind meist von flackernden Wolken umgeben, die eine lange Zeit andauerndes, ständig wechselndes Farbspiel zeigen (1 K).

Bis jetzt weiß man noch nicht genau, wodurch solche Radioausbrüche entstehen. Vieles deutet jedoch darauf hin, daß der Vorgang häufig etwa folgendermaßen abläuft:

Man sieht auf der Sonne in der Nähe großer Fleckengruppen eine Art elek-

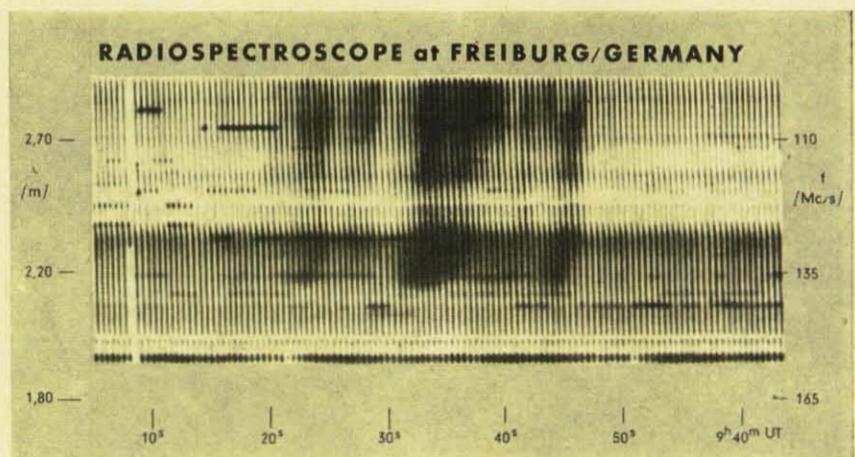
trische Entladung aufleuchten, eine sogenannte Eruption. Von dieser Eruption werden mit hoher Geschwindigkeit (bis zu einigen 100 000 km/sec) Materieteilchen ausgestoßen, die ähnlich wie ein Geschoß durch die Sonnenatmosphäre fliegen, dabei aber unsichtbar sind. Auf ihrem Flug regen sie die Atmosphäre zu Schwingungen an, etwa wie ein schnell fliegendes Geschoß die Luft zu Schallschwingungen anregt. Allerdings ist dieser Vergleich nur sehr oberflächlich; denn z. B. die Wellenlänge der entstehenden Schwingungen hängt im Unterschied zu der der Schallschwingungen nur von der Dichte der Sonnenatmosphäre ab, und diese wieder von der Höhe über der Sonnenoberfläche. Wellenlänge, Dichte und Höhe stehen also in enger Beziehung zueinander.

Aus dem, was wir bereits durch die radioastronomischen Beobachtungen gelernt haben, ist schon ihre große Bedeutung ersichtlich. Sie liegt in der Andersartigkeit der Objekte, die durch den Empfang der Radiowellen der Beobachtung zugänglich gemacht werden.

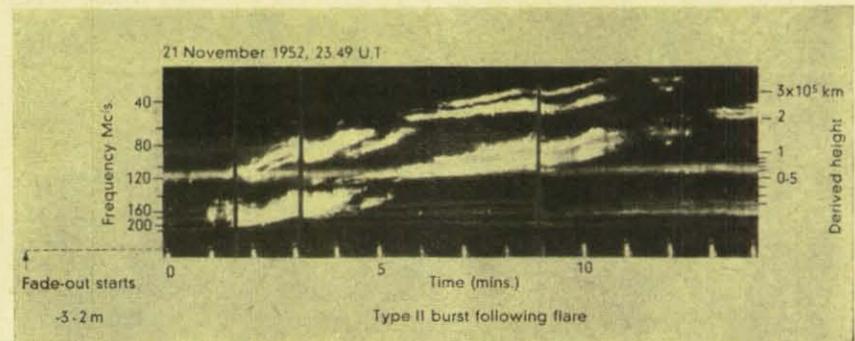
Wir erhalten also Auskünfte über den Aufbau der Sonnenatmosphäre, die auf optischem Wege nicht zu bekommen sind. Wir können auch bei bedecktem Himmel die Sonne beobachten. Zudem wird die Deutung der optisch beobachtbaren Erscheinungen sehr erleichtert. Wir erfahren von manchen physikalischen Vorgängen auf der Sonne, von denen wir bisher noch nichts wußten, und die zum Verständnis des ganzen Sonnengeschehens beitragen.

Einen weiteren Fortschritt versprechen wir uns durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den radioastronomischen und den optischen Sonnenbeobachtern. Deshalb hat das Fraunhofer-Institut auf der sonnigen Insel Capri ein neues Observatorium eingerichtet. Die Güte der optischen Sonnenbilder hängt nämlich sehr von den Luft- und Wetterbedingungen ab,

Fortsetzung Seite 21



Eine der ersten Bildsendungen von der Sonne, empfangen mit dem neuen Radiospektrographen. Sie ist „aufgeschrieben“ in senkrechten schwarzen Zeilen. An verschiedenen Stellen ist die „Dunkelheit“ sehr dicht. Aufgezeichnet sind auf diese Weise mehrere Radioausbrüche. Jeder hat nur ein bis zwei Sekunden gedauert. Die Sendezeit ist unten als Sekundenskala, die Wellenlänge links in Metern vermerkt.



Auf der südlichen Erdhälfte, in Australien, steht das zweite — ältere Radio-Sonnenauge. Hier wurden die ersten solaren Radiospektren aufgenommen. Das Spektrum eines Radioausbruchs wird als helles Band (im Bild unten) wiedergegeben. Parallel dazu (darüber) erscheint wie ein Zwillingbruder die Oberwelle. Das Radiobild wurde am 21. November 1952 um 23,49 Weltzeit empfangen. In der Minutenskala unten ist der zeitliche Abstand von einer blitzähnlichen Sonneneruption angegeben, die 3,2 Minuten vorher stattfand und die Kurzwellenverbindungen auf der Erde vollständig lahmlegte. Die linke Skala gibt die Sendefrequenz in MHz an, die rechte die errechnete Höhe über der Sonnenoberfläche in hunderttausend Kilometern. So sieht also ein moderner Sonnensteckbrief aus.

Das Traumauto ist idiotensicher

**Kein Steuerrad, kein Gas- und Bremspedal
Nur noch ein einziger Hebel wird bedient!
Auf der Elektronenstraße von Nebraska fährt
das neue Versuchsmodell, der „Firebird III“**

In aller Stille bahnt sich eine Revolution im Autoverkehr an: Die Autos sollen elektronisch gesteuert werden. Im Staate Nebraska in den Vereinigten Staaten wurden jetzt die ersten hundert Meter einer Elektronen-Landstraße gebaut. Führerlos kriegen die Wagen dort die Kurve.

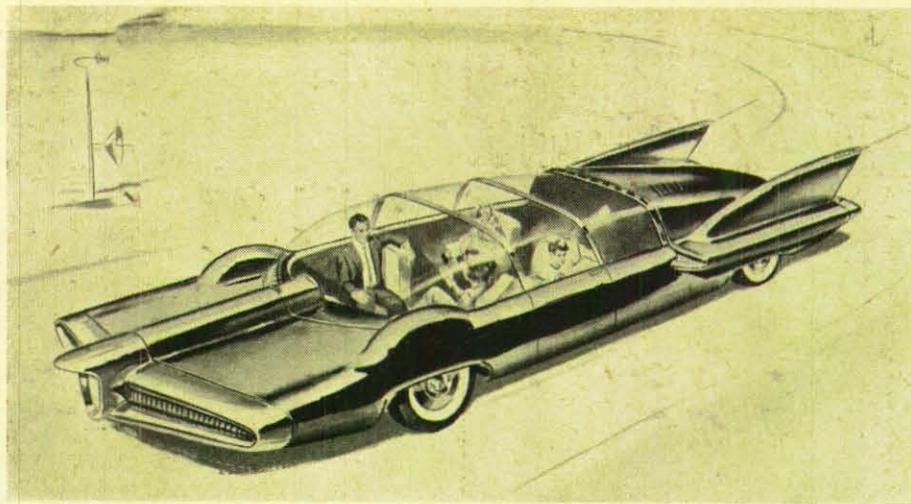
Ein gespenstischer Anblick: Wie von Geisterhänden gelenkt rollt ein Personenwagen über die Versuchsstrecke des größten amerikanischen Automobilkonzerns, der General Motors. Der Fahrer berührt mit keiner Hand das Lenkrad — und trotzdem folgt der Wagen genau dem Straßenverlauf und weicht genau von der Mitte der Fahrbahn ab. Kein Zweifel: Hier präsentiert sich eine umwälzende Art des Autofahrens. Schon vor fünf Jahren haben amerikanische Techniker und Wissenschaftler im David-Sarnoff-Forschungsinstitut in Princeton (New Jersey) die Idee der Elektronen-Landstraße geboren. In gemeinsamer Arbeit schufen die Radio Corporation of America und General Motors die technischen Voraussetzungen für dieses Projekt.

Unfallfrei

In ihrer endgültigen Form soll die elektronische Landstraße sogar die Energie für den Antrieb der Fahrzeuge

liefern. Zunächst will man jedoch eine gemäßigte (und billigere) Stufe erreichen, bei der der Wagen gelenkt und vor Unfällen bewahrt wird. Entsprechende Geräte sollen in den Straßenbelag eingebettet werden; im Auto selbst sind Empfangs- und Steuergeräte, die elektronische Impulse in Reaktionen umsetzen. Die erste Elektronen-Landstraße ist nur einige hundert Meter lang und befindet sich in der Stadt Lincoln (Nebraska).

Am weitesten entwickelt ist das elektrische Warnsystem. Es besteht aus Drahtschlingen, die sieben Meter lang und zwei Meter breit sind und in das Pflaster eingebettet werden. Mit jeder dieser Drahtschlingen ist ein Empfänger verbunden, der auf die Wellenlänge eines im Auto befindlichen Senders abgestimmt ist. Der Sender bleibt ununterbrochen in Betrieb. Wenn der Empfänger im Straßenbelag den Impuls des Senders aufnimmt, schließt sich ein Stromkreis und am Straßenrand leuchtet eine Lampe auf. Kommt der Wagen zur nächsten Drahtschlinge, leuchtet die nächste Lampe auf, und so fort. Die Leuchtdauer der Lampen läßt sich nach Belieben ändern und bei schlechten Sichtverhältnissen verlängern. Dem schnell fahrenden Wagen folgt also



Das Auto der Zukunft bietet äußerste Sicherheit und äußersten Komfort. Ein elektronisches System mit zahlreichen Sensoren und Kondensatoren besorgt die Steuerung und kontrolliert alle Geräte einschließlich der Klimaanlage. Da überhaupt kein Lenkrad mehr vorhanden ist, kann man die Hände ganz beruhigt in den Schoß legen.

eine „Leuchtwolke“, die neben und hinter ihm die Straße markiert, und jedem nachfolgenden Auto den Abstand zu seinem Vordermann anzeigt. Es ist auch möglich, diesen leuchtenden „Kometenschweif“ vor den Wagen zu legen: Der Fahrer kann bei Nacht besser die Straße beobachten. Auch in unübersichtlichen Kurven und über Kuppen hinweg leuchtet die Leuchtwolke voraus und macht den Gegenverkehr auf sein Kommen aufmerksam.

Dieses Warnsystem kann so ausgebaut werden, daß weitere Miniatursender, die ebenfalls im Straßenbelag versenkt werden, Signale ausstrahlen, die den nachfolgenden Wagen durch Licht- oder Geräuschnale warnen, wenn er zu nahe auffährt. Derartige Signale könnten auch mit dem Gaspedal oder den Bremsen kombiniert werden und bei zu forschem Herankommen an den Vordermann automatisch das Gaspedal oder die Bremsen betätigen.

Unberührtes Lenkrad

Der nächste Schritt, den man in den Vereinigten Staaten in dieser Weise bereits gegangen ist, heißt: Automatische Steuerung. In der Mitte der Straße ist ein Draht in Fahrtrichtung eingelassen, der niederfrequen-

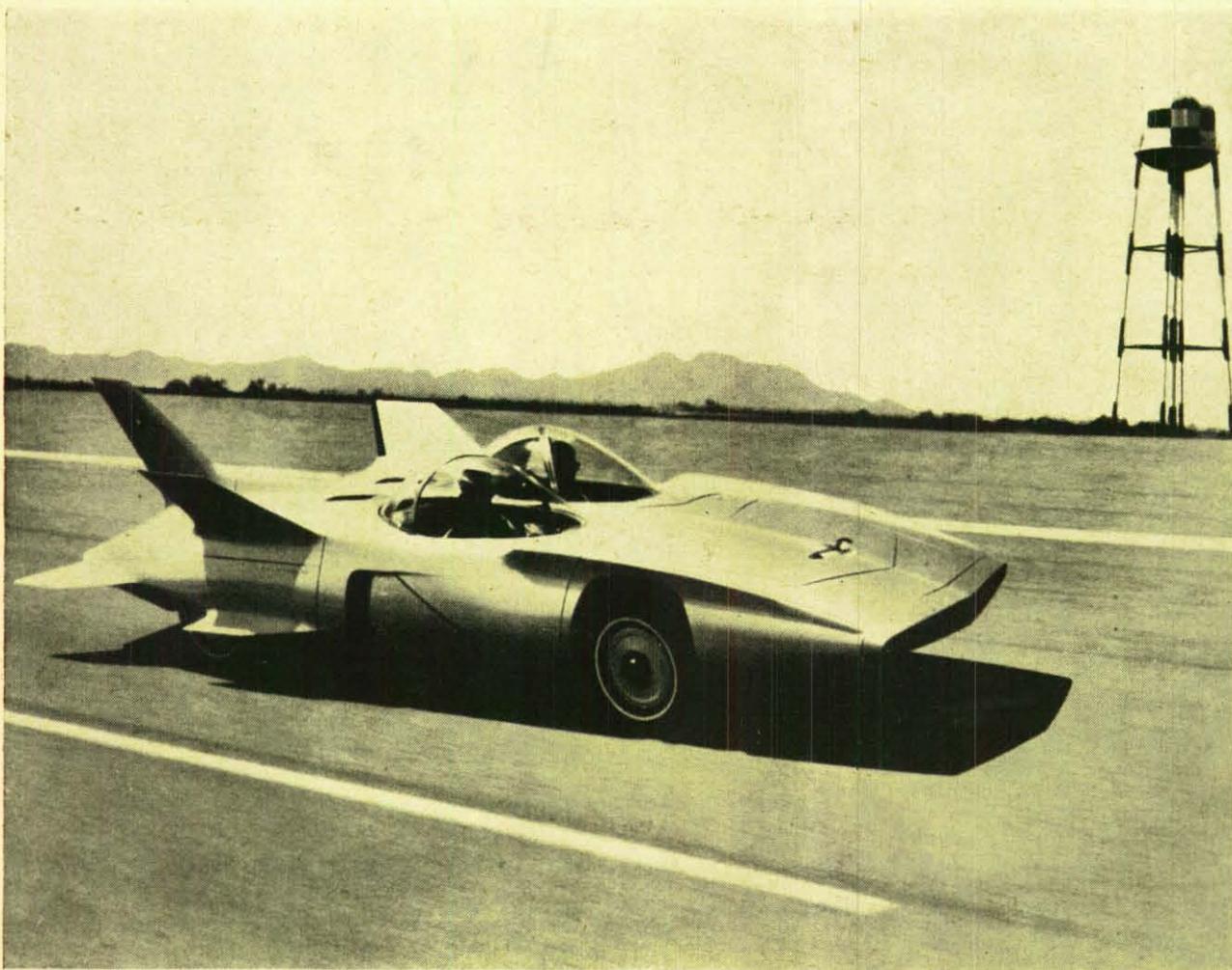
ten Wechselstrom führt und dadurch um sich ein elektro-magnetisches Feld aufbaut. Im Wagen sind nun von rechts nach links zwei Empfänger eingebaut, die auf das magnetische Feld ansprechen. Weicht der Wagen von seiner Richtung ab, beispielsweise nach rechts, so wird das von dem linken Empfänger aufgenommene Signal schwächer. Die Spannungsdifferenz zwischen linkem und rechtem Empfänger genügt, um über eine hydraulische Steuerung die Lenkung zu betätigen und den Wagen auf die rechte Spur zurückzubringen. Bei dieser Stufe der technischen Einrichtung braucht der Fahrer also das Lenkrad überhaupt nicht mehr zu berühren und kann sich in Muße die Landschaft betrachten. Eine Vorstufe dazu sieht zwar den gleichen Leitdraht in der Straße vor und ebenso die zwei Sender im Wagen, aber sie projiziert lediglich eine schwarze Linie auf einen Schirm im Armaturenbrett. Der Fahrer muß durch geeignete Lenkerausschläge dafür sorgen, daß diese Linie sich mit einer zweiten, feststehenden, deckt und hält damit auf Kurs.

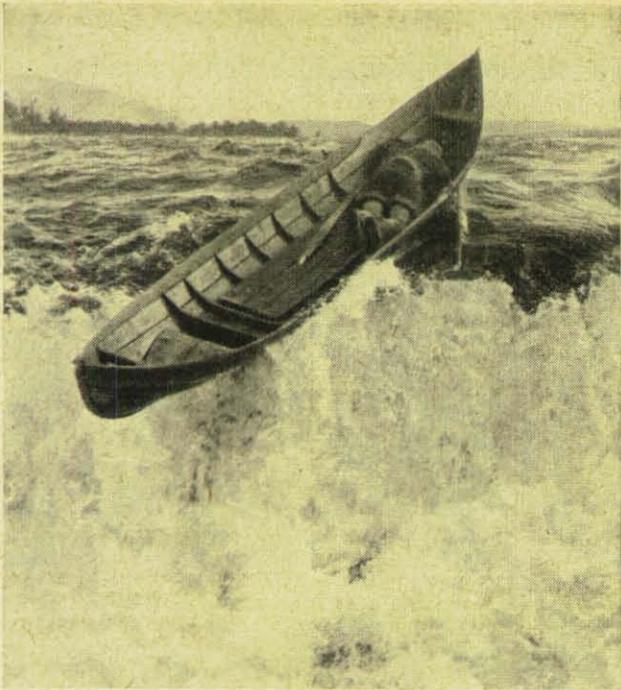
Weitblickende Automobiltechniker schlagen vor, bereits heute beim Neubau von Straßen entsprechende Vorrichtungen in den Straßenbelag einbetten zu lassen. Autos mit elektronischer Steuerung in der beschriebenen Art dürften in absehbarer Zeit gebaut werden. Aber schon heute könnte man mit der Elektronen-Landstraße folgende Ziele erreichen:

- Die Vorfahrt an Kreuzungen ließe sich automatisch regeln. Das Fahrzeug, das am weitesten an die Kreuzung herangekommen ist, schaltet die Warnampeln ein.
- Fahrzeuge, die jenseits von Bodenwellen oder unübersichtlichen Kurven herankommen, werden auch bei Nebel im voraus wahrgenommen.
- Der Fahrer könnte vor zu dichtem Auffahren gewarnt werden.

Der erste elektronisch gesteuerte Versuchswagen fährt bereits die erste Elektronen-Landstraße. Wenn diese Erfindung jetzt noch finanziell erschwinglich wird, ist im Autoverkehr eine Epoche angebrochen, deren Ausmaße heute noch nicht überblickt werden können. Diese Erfindung zeigt aber heute schon, daß sich die amerikanische Automobilindustrie nicht nur damit beschäftigt, Straßenkreuzer mit Chrom zu spicken. Die deutsche Autoindustrie dagegen hat über derartige Neuerungen noch nichts vernahmen lassen.

Der „Firebird III“ wird nur noch von einem einzigen Hebel bedient. Der Wagen hat zwei Motoren. Eine Gasturbine im Heck treibt die Räder an. Ein 10-PS-Kolbenmotor wurde vorne für das Zubehör eingebaut.





▲ **Lebensgefährlich** kann eine Fahrt durch die Stromschnellen sein. Im Boot „Laila“, Erika Remberg, die eine Wettfahrt mit dem Tode nicht scheut, um ihren Liebsten noch einmal zu sehen. Gedreht wurde diese Szene im Norden Lapplands, jenseits des Polarkreises.

Laila

Sie ist in den Tundren des Nordens zu Hause, diese Laila. Das junge Lappenmädchen erlebt die Abenteuer ihrer Liebe zu dem Norweger Anders Lind zwischen den Flüssen und Seen, den Bergen und den mit Rentiermoos bewachsenen Einöden jenseits des Polarkreises und zeigt, daß überall in der Welt Temperamente wachsen, die sich nicht einschüchtern und einengen lassen. Die Filmleute haben den einem sehr volkstümlichen norwegischen Roman entnommenen Stoff benutzt, um neben der spannenden Handlung ein Kulturdokument besonderer Art ins Bild zu setzen: das harte und freie Leben der letzten Nomaden Europas, der Lappen.



▲ **Wölfe** haben Tiere aus der Rentierherde des Lappen Aslak gerissen. Aslak ist Lailas Pflegevater. Der Knecht Jompa (Alfred Maurstad) hat einen der grauen Räuber erlegt. Die Filmleute haben ihr Bestes getan, das Lappenleben originalgetreu und echt einzufangen. In wenigen Jahren — es ist so gut wie sicher — wird es das nicht mehr geben.



◀ **Fischen, jagen, Lasso werfen**, Rentiere melken, alles das muß ein Lappenmädchen können; Ski fahren, ein Kanu steuern, Feuer schlagen, in einer knappen Viertelstunde ein Zelt aufbauen sind lebenswichtige Fertigkeiten, die für die letzten Nomaden Europas (aber nicht immer für die Film-Helden) selbstverständlich sind. Ohne das geht es nicht.



Ein Wettrennen zwischen Norwegens, Schwedens und Finnlands schnellsten Rentieren. Laila, die für den betrunkenen Jompa eingesprungen ist, lenkt ihr Lieblingsrentier Sturmwind am Schlitten ihres Verlobten Mellet Omma vorbei ins Ziel. Aus: Laila, einem Farbfilm der Sandrew-Film/Rhombus-Film GmbH im Ufa-Verleih. Deutsche Produktionsleitung: Georg M. Reuther; die schwedische Produktionsleitung hat Rune Waldekrantz.



Der italienische Frachter „Valentina Bibolina“, mit dem Marcella d'Arle, als einzige Frau an Bord, fast um die ganze Welt gereist ist, hat den indischen Hafen Bombay angelaufen. Hier will die Dichterin, die das Schiff endgültig verlassen. Doch die indischen Polizeioffiziere, die an Bord kommen, lassen sie nicht vom Schiff. Marcella d'Arle wird von zwei Polizisten, die ihr auf Schritt und Tritt folgen, streng bewacht.

8. Fortsetzung

Am zweiten Tag bin ich bereits sehr kampflustig und sehe mich nach einem Ausweg um. Die beiden Polizisten folgen mir auf Schritt und Tritt — besonders, weiß Gott, was sie gerade dort befürchten — im Inneren des Schiffes. Wenn ich aber auf Deck hin- und her-spaziere, begnügen sie sich meistens, bei der fliegenden Brücke, die das Schiff mit dem Deck verbindet, Wache zu halten.

Natürlich verlieren sie mich auch jetzt nicht aus den Augen, höchstens auf ein bis zwei Minuten. Die gehen mir aber; ich klettere über die Reling, drei, vier Meter, höher ist es nicht... ich schaffe es ganz bestimmt. Tief einatmen und springen!

Zwei, drei Frauen, die das Getreide sammeln, das aus den vollen Säcken manchmal durchsickert, blicken mich erstaunt an, lachen ein wenig mit ihren kleinen, weißen Zähnen, dann kehren sie zu ihrer Arbeit zurück.

Ich stehe auf, denn gefallen bin ich natürlich doch, und verschwinde rasch zwischen den weißen, niedrigen Gebäuden, die das ganze Alexandra-Deck umrahmen. Natürlich habe ich kein Geld mit. Es kam zwar plötzlich über mich, es war sozusagen eine Inspiration. Ich wandere einfach durch die Stadt, bis ich müde werde. Und wenn ich müde bin, setze ich mich eben in irgendeinen der vielen Gärten, die ganz genau wie unsere in Europa aussehen. Jeder hat sein biederes Denkmal in der Mitte und grüne Sitzbänke rings umher.

Aber irgendwie ist es doch nicht so wie in Europa, denn sehr seltsame Pärchen sitzen auf den Bänken: Ein Mann, meistens beleibt und reglos, neben ihm ein um so mehr beschäftigter Jüngling, der in der Hand ein kleines, gefährlich leuchtendes Instrument hat, das wie ein Taschenmesser aussieht, und der damit beschäftigt ist, es in die Ohren des Mannes zu bohren. Ich besitze, wie schon gesagt, keine Uhr; aber ich täusche mich bestimmt nicht, wenn ich behaupte, daß eine Viertelstunde pro Ohr die kürzeste Behandlungszeit ist. Auf allen Bänken des Gartens sitzen die reglosen Männer und die tüchtigen jungen Ohren-

putzer. Ich bin die einzige Frau... schon wieder, wie auf der „Bibolini“! Ich stehe auf und suche einen anderen Garten. Das Glück ist mir aber nicht hold, denn auch hier sitzen Männer, und Jünglinge knien vor ihnen und sorgen für die Reinheit ihrer Füße. Im nächsten Garten werden Brust und Oberarme der Herren der Welt depiliert, im dritten ihre Beine. Es scheint einfach undenkbar zu sein, daß unter denselben Bäumen Ohrenreinigung und Brustenthaarung erfolgen können!

Endlich darf ich mich wieder setzen, denn Gott sei Dank bin ich in einem Garten gelangt, der der Pflege des schönen Geschlechtes gewidmet ist. Und zwar ausschließlich der Fußpflege! Jetzt, zum erstenmal, nähert sich mir einer der fleißigen Jünglinge und bietet mir seine Dienste an; solange ich mich in Männerabteilungen herumtrieb, hatte mich keiner eines Blickes gewürdigt. Ich zeige aber mit breiter Handbewegung, daß ich nichts bei mir habe, nicht die aller kleinste Handtasche, und er entfernt sich verständnisvoll.

Im nächsten Garten wird endlich etwas für die Seele getan, indem man aus der Handfläche die Fehler und die Vergangenheit und die Wonne der Zukunft abtragt. Die zukunftskundigen Jünglinge tragen einen wufstigen Turban, sonst aber nicht viel mehr, und sehen besonders hungrig aus. Ja, es ist schwer, von der Zukunft zu leben!

Jetzt dürfte es Mittag sein, die Luft wird immer wärmer. Eine alte Dame, die neben mir sitzt, leidet offenbar auch unter der Hitze, denn plötzlich zieht sie den Sari aus, wickelt ihn um den Hals und sitzt wieder fröhlich auf der Bank. Mit dem kleinen Unterschied, daß sie jetzt ganz nackt ist.

Ich beneide sie von Herzen, denn ich darf seit zwei Monaten nicht einmal Shorts anziehen! Sie möchte sich aber gerne niederlegen, um ein Nachmittagsschlafchen zu halten, und ich störe sie sichtlich. Ich entferne mich also, überquere den Platz, wo Straßenbahn- und Autoverkehr besonders lebhaft sind, denn wir sind ja in Bombay, in einer sehr großen, modernen Stadt!

Der Rolls Royce mit der juwelenleuchtenden Maharani, der dunkle, vornehmte Lancia des Gesandten sausen

durch diese Straße, auf deren Bänken so viel für Reinlichkeit und Gepflegtheit des Körpers getan wird!

Indien ist überall das Land der Gegensätze! Auf demselben Trottoir der Palast und das einstöckige Häuschen mit dem Dach aus alten Blechdosen! Hier eine leuchtende Vitrine mit vornehmen Frauenkleidern, daneben der fensterlose Krämerladen mit Inschriften in malaiischer Sprache! Noch weiter ein hohes Gebäude mit riesiger Aufschrift: „Bombay Sunday News.“

Ist das nicht die größte Zeitung Indiens? Ja, freilich, und im selben Verlag erscheint auch „The Sunday Illustrated News“, eine erstklassige Zeitschrift. Ich trete ein, ich bin neugierig, wie es in der Redaktion einer großen asiatischen Zeitung aussieht. Ob auch hier, wie bei uns, viele Frauen am Schreibtisch und hinter der Schreibmaschine sitzen?

Aber weit komme ich mit meinen Forschungen nicht, denn sie werden selbst ausgeforscht, fotografiert, interviewt. „Seit wann sind Sie in Bombay? Schon zwei Tage? Warum sind Sie nicht früher zu uns gekommen?“

Ich erzähle von den zwei Polizisten, die mich bewachen, von meinem Sprung vom Deck. Der Erfolg ist groß. Zwei neue Photos werden von mir gemacht, und ein Redakteur wird mich begleiten, um auch die „Bibolini“ zu fotografieren. Kaum nähert sich unser Wagen dem Tor, das den Hafen von Bombay von der richtigen Stadt trennt, springt eine nicht unbeträchtliche Menge von Polizisten auf das Trittbrett. Es wird eifrig debattiert, ja sogar geschrien, in malaiischer Sprache natürlich, denn alle sind viel zu aufgeregt, um englisch zu sprechen. Also bitte, ich bin die größte Sensation des Alexandra-Docks! Alles sucht mich verzweifelt seit Stunden, der ganze Polizeiparapparat ist alarmiert. Das alles nur, weil es mir an Bord zu langweilig war und ich einfach über die Reling gesprungen bin.

Der „Sunday News“ ist eine viel zu vornehme Zeitung, um die Sache sensationell aufzubauchen. Der am nächsten Tag erscheinende lange Artikel ist meinen Büchern und meinen Reisen gewidmet. Nur ganz kurz heißt es: „Mrs. d'Arle, die durch eine Polizeiaktion gehindert wurde, an Land zu gehen, ist vom Schiff auf die Quais gesprungen.“ Das genügt jedoch: Ich werde populär in Bombay, ich bin die „Dichterin, die gesprungen ist“, bekomme Briefe, Besuche, Geschenke!

Hunderte von Kulis immer ununterbrochen an Bord, immer leichter wird die „Valentina Bibolini“, immer höher steigt sie aus den Wellen. Und immer gewaltiger sieht der Sprung von der Brücke aufs Deck aus. Es waren höchstens drei Meter gestern, heute sind es fünf; morgen werden es sieben sein, übermorgen kommt bestimmt ein Zirkusmanager zu mir und bietet mir eine fixe Stelle an als springende Akrobatin!

Meine Polizisten halten mich jetzt zu allem fähig, sie folgen mir buchstäblich auf jeden Schritt, auch wenn ich an Deck auf der Meereseite auf und ab laufe. Ich gebe den Polizisten von Bombay überhaupt viel zu tun. Telegramme und Telefongespräche zwischen Neu-Delhi und Bombay in der Angelegenheit der „springenden Dichterin“ sind auf der Tagesordnung. Immer weniger segnet unser Kommandant die Stunde, in der ich an Bord kam.

Langsam senkt sich die Sonne auch über diesen „ruhmreichen“ Tag. Ich sitze an Bord und blicke auf den großen, weißen Luxusdampfer, der gegenüber verankert ist. Es wird dort getanzt, die Musik dringt bis zu mir, ein reiches, gepflegtes Orchester. Die Schatten der Tanzpaare erscheinen dunkel im goldenen Licht der vielen Lampen. Es wird auf Deck und in den Salons getanzt.

Jede Frau, die andere tanzen sieht und weisite stehen muß, wird immer ein wenig schwermütig. Es geht auch

mir so. Das letzte Mal habe ich in Buenos Aires getanzt. Wie dunkel, wie einsam und verlassen ist unsere „Valentina Bibolini“ und wie klein, mit ihren zehntausend Tonnen! Der Luxusdampfer gegenüber hat mindestens zwanzigtausend! Da spürt man kaum die Stürme! „Signora... Signora...“ Es ist der zweite Steward.

Ich stehe auf. Unten auf dem Deck sehe ich eine kleine, sehr elegante, sehr lustige Gesellschaft, die Damen im Abendkleid, die Herren im weißen Smoking. Ich klettere die steile Handleiter hinunter, zu deren Füßen beide Polizisten treu Wache halten, und gehe der kleinen Gruppe entgegen. Sie gehören alle, wie ich mir gleich dachte, zu dem Luxusdampfer und sind gekommen, um den „Sprung zu sehen“ und um mich einzuladen, wenn ich mittanzen will.

Ich zeige die Stelle, von der ich heruntergesprungen bin, und sonne mich in meiner Glorie, ohne natürlich zu sagen, daß das Schiff inzwischen um gute vier Meter gewachsen ist. Dann gehe ich in meine Kabine, um mich rasch umzukleiden. Ich behalte meine grünen, um zwei Riemen gebastelten Sandalen an, streife mein dunkelblaues Abendkleid über, bin stolz zweimal das Haar, und schon bürste ich fertig. Mein von der Tropensonne gebräuntes Gesicht verträgt höchstens ein wenig Rouge auf den Lippen, das ist alles.

Dann begeben wir uns, von meinen treuen Polizisten auf kürzeste Entfernung gefolgt, auf das große Schiff.

Seit meinem Besuch auf der „Viktoria“ in Port Said habe ich kein schönes Schiff mehr gesehen. Es ist ein englischer Dampfer, der eine Kreuzfahrt um die Welt macht, ein Spaß für reiche Leute. Einige sehr schmale, vornehme Inderinnen sind auch eingeladen und zeigen zwischen den Falten des seidenen Sari märchenhaften Schmuck. The new Look beherrscht die Kleider der Europäerinnen; Westpantaille, breites, meist trägerloses Dekolleté, weiter und doch mollig anliegender Rock, der bis zu den in goldenen oder silbernen Sandalen steckenden halbnackten Füßen reicht. Bei Coctillon erhalten wir seidene, mit unsagbarer Zartheit angefertigte Lotosblumen für unsere Haare. Nur die Inderinnen und deren Ehre die Wahl der Blume getroffen wurde, lehnen lächelnd ab. Sie tanzen kaum und trinken nicht, und beim Büfett — sie gehören ja alle der Brahmanenklasse an — wählen sie nur rein vegetarische Gerichte! Ihre Kopfhaltung ist herrlich, sie atmen tief und ruhig, aus ihren Bewegungen spricht Gelassenheit, Harmonie und tiefwurzelnde körperliche und seelische Beherrschung.

Alle sprechen tadelloses Englisch. Ich höre aber auch, in den europäischen Gruppen, viel Portugiesisch und Französisch.

Es ist dies ein Rendezvous der oberen Zehntausend aus vielen Ländern, und die Atmosphäre ist unwirklich und berauschend wie in einem Märchenfilm.

Lady Diana

Wenn eine Engländerin schön ist, dann ist sie es wirklich. Dafür ist sie auch wirklich häßlich, wenn sie häßlich ist.

Lady Diana ist die schönste Frau, die ich je gesehen habe, blond, zart gebaut, mit dem Gesicht einer präraffaelischen Madonna. Ihre Haut scheint, wie bei den Märchenprinzessinnen, aus Milch und Rosen zu bestehen, es ist, aber ohne die Sommersprossen, die Haut einer rothaarigen Frau, und die dunklen, leicht mandelförmigen Augen passen nicht dazu. Zu der ganzen Erscheinung passen diese Augen nicht, die ruhelosen, flackernden, hungrigen Augen.

Denn sie ist die Selbstbeherrschung, die Vornehmheit selbst, eine große Dame mit königlicher Kopfhaltung und leichtem, harmonischem Gang.

Aber auch ihre Stimme scheint nicht zu ihr zu passen, sie ist hart, mit metallischem Unterton, wenig nuanciert, manchmal ein wenig rau.

„Ich habe viele Bücher von Ihnen gelesen, im vorigen Winter, als ich in Spanien war“; sie setzt sich zu mir, als bald steht sie ruhelos aber wieder auf und fragt mich, ob ich nicht ein wenig auf Deck spazieren gehen will. Im Augenblick, wo sie den Saal verläßt, dreht sie sich um, und ihre Augen sind durstig, Augen, die etwas suchen und wissen, sie werden es nie finden.

Die Nacht ist lauwarm, silbrig vom Vollmond beleuchtet. Aus Hunderten von Schiffen aller Flaggen dringt Licht und spiegelt sich in den sanften Wellen wider.

„Ich habe auch einmal gedacht, einen Roman zu schreiben.“ Sie zündet sich wieder eine Zigarette an. Ich war lange genug im Orient, um den Geruch zu erkennen: Opium. Sie dürfte auch viel getrunken haben, was erst jetzt in der frischen Luft sich auswirkt, denn sie spricht langsam, mühevoll und doch etwas verworren.

„Aber es gelingt mir nicht, die richtigen Worte zu finden, wenn ich schreibe. Und eines kann ich noch nicht finden, das Ende des Romanes. Ich werde Ihnen das Ganze erzählen, vielleicht fällt Ihnen etwas ein. Sofort habe ich daran gedacht, als ich las, daß Sie in Bombay sind. So bin ich mit den anderen zu Ihnen gekommen, heute noch. Denn schon morgen früh fahren wir weiter.“

„Kalkutta?“

„Nein, wir haben schon ganz Indien umsegelt. Jetzt geht es dem Fernen Osten zu. Ich glaube, nach . . . nein . . . ich kann mich nicht mehr erinnern,

wie der nächste Hafen heißt; es hat auch gar keine Bedeutung.“

Bis spät nachts treiben sich Bettler im Hafen herum; sie warten auf die zurückkehrenden Matrosen, die meist guter Laune und freigebig sind. Ein Kind nähert sich uns und murmelt allerliebste sein eingelerntes Sprüchlein, das ich schon von meinen kleinen Läusefreunden von Cochinchine kenne: „No father . . . no mother . . . no sister . . . no money . . . give me a hannah!“

Lady Dianas Reaktion ist so unerwartet, daß mir einen Augenblick lang der Atem stockt. „Go away . . . you horrible little thing!“ Ihre Stimme ist so hart, so feindselig, so haßerfüllt, daß ich schaudere. Noch nie in meinem Leben habe ich einen solchen Ton von Frauenlippen gehört, die mit einem Kinde sprachen. Sie sieht meine Bestürzung und sagt kalt: „Ja, es ist nun einmal nichts zu machen . . . Ich hasse alle Kinder der Welt. So bin ich, und ich kann mich nicht mehr ändern.“

Wir gehen schweigend nebeneinander in der lauen, silbrigen Nacht her. Aus einem ägyptischen Dampfer, einem kleinen Cargo von fünftausend Tonnen, dringt arabische Musik, dunkel und traurig. Es ist ein Haremlied, ich kenne es aus Aleppo.

Du warst in meinem Herzen wie eine Blume in einem großen Garten ohne Blumen. Nie habe ich dich berührt mit meinen Händen, du warst zu schön, du solltest nicht verwelken. Jetzt hat man dich gepflückt, nicht ich, ein anderer, und aus dem Garten ist der Duft verschwunden.

„Ich verstehe kein Wort Arabisch“, sagt Lady Diana, „aber es ist bestimmt ein Liebeslied. Es scheint, als gäbe es nichts anderes auf der Welt als Liebe. Alles spricht davon, alles träumt davon, alle Lieder, alle Romane, alle Zeitungen. Wissen Sie, was ich manchmal möchte? Schon alt sein, um endlich Ruhe zu haben. Ich will nicht mehr mein Gesicht im Spiegel sehen, so jung noch . . . mein Gott, so jung!“

Aus ihrer Gobelins-Handtasche, die zu ihrem romantischen Kleid gut paßt, zieht sie wieder ihr Zigarettentui.

„Wollten Sie nicht von Ihrem geplanten Roman sprechen?“

„Ja, vielleicht finden Sie ein Ende dazu. Ich kann es nicht, ich zerbreche mir oft den Kopf darüber, aber umsonst.“

„Also hören Sie zu: Die Heldin ist eine Frau, jung, reich, schön. Alle Feen standen an ihrer Wiege und schenkten ihr alles, was ein Menschenkind zu seinem Glück braucht.“

„Ist sie auch wirklich glücklich?“

„Ja, sie ist es, aber sie merkt es kaum; sie denkt, es sei natürlich, daß ihr alles geschenkt werde, von Gott und von den Menschen. Viele Männer verlieben sich in sie; auch das findet sie selbstverständlich. Sie spielt mit ihnen, solange sie Freude daran hat, dann sucht sie sich ein anderes Spielzeug. Sie gehört einer Welt an, wo alles erlaubt ist, wenn es nur auf elegante Weise geschieht.“

Eines Tages ist sie — wollen wir sie vielleicht Eva nennen — bei ihrer verheirateten Schwester zu Besuch. Neben der Villa dehnt sich ein kleiner Golfplatz, wo die Kinder der Schwester spielen. Plötzlich beginnen die Kleinen miteinander zu streiten, der größere Bub wirft den Ball gegen den kleineren. Der Ball aber verfehlt sein Ziel. Eva fühlt einen kleinen, dumpfen Schmerz an der linken Brust, nichts von Bedeutung, der Ball wurde nur mit schwacher Kraft geworfen. Eine Viertelstunde später denkt sie nicht mehr daran.

Es vergehen einige Monate. Dann fühlt sie eines Tages beim Baden einen kleinen festen Knoten in der linken Brust.

„Es ist Krebs.“

„Nicht organisch bedingt, nur durch den Ball verursacht, vom verfl. . . von jenem Kinde verschuldet.“

„Sie wird sofort operiert. Gründlich, ganz gründlich.“

„Natürlich kann sie, von der ersten Corsetière von Paris bedient, jedes Kleid tragen, nur auf Badekostüm und Abendkolleté muß sie verzichten. . . Sie muß aber auch auf . . . die Liebe verzichten. Die Männer, die für sie in Frage kommen, sind überempfindliche Ästheten.“

„Ich verstehe, Lady Diana. Aber warum sollen nur überempfindliche Ästheten für sie in Frage kommen? Ich habe in Wien eine Frau gekannt, die bei einem Fliegerangriff einen Arm verloren hat. Und doch hat sie einen Mann gefunden, der sie liebt. Sie ist sogar sehr glücklich.“

„Eva findet diesen Mann nicht. Sie läßt überhaupt nicht zu, daß ihr ein Mann nahe kommt. Sie kokettiert, sie flirtet, dann zieht sie sich zurück. Sie war es aber anders gewöhnt, sie hatte sich immer alles genommen, was sie brauchte. Sie war nie eine Heilige, sie ist einfach nicht dazu geboren. Ihre Mutter war Spanierin, sie hat heißes Blut in den Adern. Sie leidet sehr, ihre Nerven gehen zugrunde.“

Doch manchmal ist es ihr, als habe das alles einen Sinn, wolle ihr etwas sagen, sie etwas lehren. Sie ist schon in mancher Kirche gekniet, sie hat die seit der Kindheit vergessenen Gebete vor manchem Altar gesprochen. Sie möchte einen neuen Weg finden, weil ihr der alte für immer verloren ging, sie findet ihn aber nicht. In ihrer Seele ist zu viel Haß. Gegen alle Menschen, besonders aber gegen alle Kinder.

So, das wäre alles. Wie soll nun der

Roman enden? Ich möchte nicht, daß Eva einfach zugrunde geht. Sie ist aber auf dem Weg dazu, sie trinkt und raucht Opium; alles, was betäuben kann, ist ihr willkommen.

Und doch lebt tief in ihr die Sehnsucht nach reiner, freier Luft. Sie möchte sich von dieser Sklaverei des Körpers befreien. Sie denkt manchmal, der Unfall sei nur deshalb geschehen, damit sie andere Siege als die der Schönheit erringen kann. Ja, wirklich, sie strebt zur Höhe. Wenn sie tief in sich blickt, fühlt sie, daß der Feind nicht in ihrem Blut sitzt. Aber sie sieht überall Menschen, die sich lieben, die zusammenhalten, die zusammengehören. Und das tut ihr weh!

Können Sie mir helfen, ein Happy-End für diesen Roman zu finden?“

Vollmondnacht am Alexandra-Dock von Bombay. Hunderte von Schiffen vor Anker, die aus der Weite kommen, die in die Welt gehen, jedes einem anderen Schicksal entgegen. Die Luft ist lau, paradiesisch. Niemand kann schlafen in dieser Nacht; aus jedem Schiff, gleich, welcher Flagge es sei, die auf dem Cassero weht, dringen Lichter und Lieder.

„I am dancing with tears in my eyes, because the girl in my arms is not you.“

„Te souviens tu de nos douces caresses? Te souviens tu de nos paroles d'amour.“

„E quando spunta la luna a Marechiaro, pure li pesci ce fanno all'amore.“

Niemand kann schlafen heute nacht im Alexandra-Dock von Bombay. Worte der Sehnsucht in allen Sprachen, in allen Rhythmen. Worte der Liebe.

„Es ist zum Sterben süß“, sagt sie plötzlich mit ihrer rauhen Stimme, „es ist zum Sterben bitter.“

Wir verlassen das Alexandra-Dock. Die zwei Polizisten kommen näher; sie haben Angst, ich würde plötzlich zwischen den Kisten verschwinden. Dann, als sich vor uns, weiß und verlassen im Mondlichte, eine lange Straße dehnt, verlangsamten sie ihre Schritte, um uns allein zu lassen.

Wir gehen schweigend lange Zeit dahin, bis sie endlich fragt: „Fällt Ihnen irgendein Happy-End ein?“

„Ich denke nach.“

Von hier aus sieht man die Schiffe, die den Hafen verlassen, und andere, die dem Hafen zustreben. Sie sprechen miteinander, sie fragen einander, woher sie kommen, wohin sie fahren; dann geht jedes seinen Weg. Ich glaube, sie hat aus dem Grund zu mir zu sprechen gewagt, weil ihr Schiff in einigen Stunden weiterfährt, dem Fernen Osten zu, weil unsere Wege sich trennen und vermutlich nie mehr kreuzen werden.

Ihre Unruhe treibt uns weiter auf der mond hellen Straße, die jetzt von niedrigen Häusern flankiert wird. Dann hören die Häuser auf, und vor uns dehnt sich ein weites Feld, auf dem eine riesige Zeltstadt entsteht, die kein Ende nehmen will. Es ist ein Lager von Flüchtlingen aus Pakistan. Ich muß mich zwingen, die Augen offen zu halten, die sich vor Entsetzen schließen möchten.

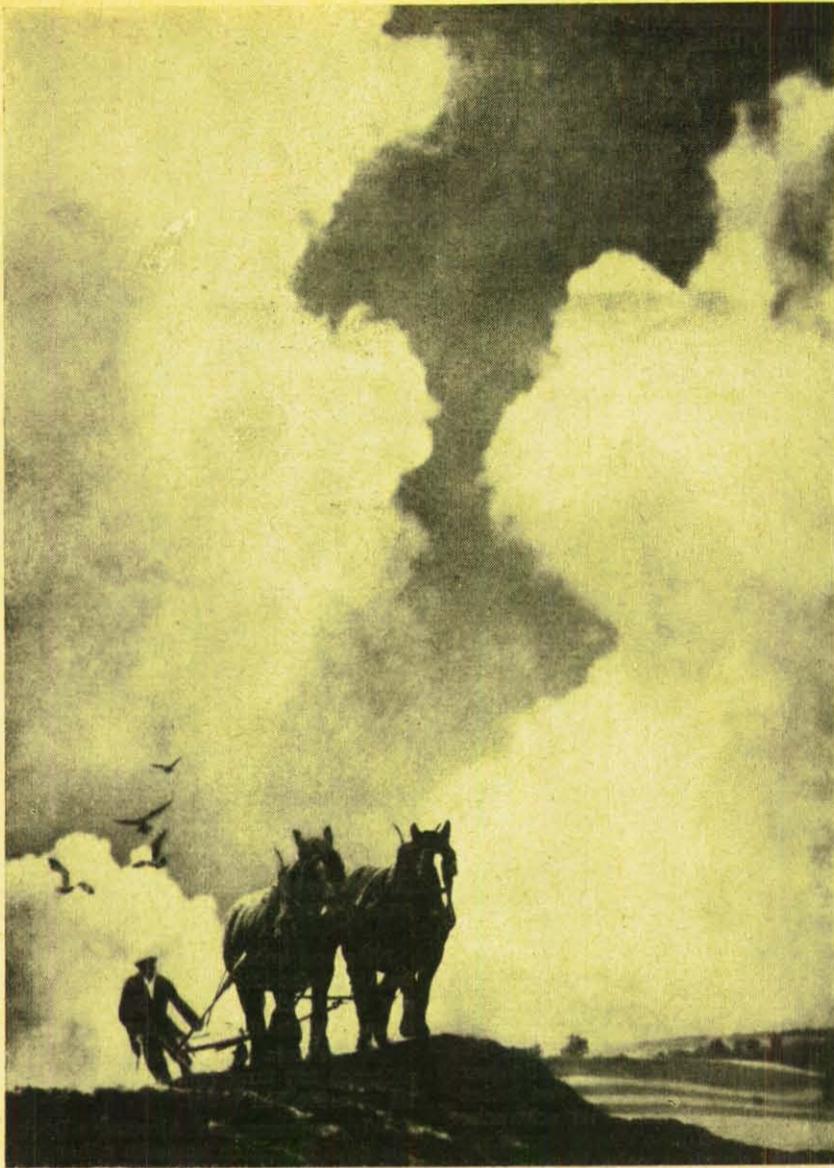
Auch diese Menschen können nicht schlafen. Aber sie singen nicht; vielleicht haben sie in ihrem Leben noch nie ein Lied gestungen. Die Zelte bestehen aus alten, durchsichtigen Fetzen; die Männer tragen ein zerrissenes Tuch um die Lenden, die Frauen ein etwas breiteres, das ist die ganze Bekleidung der Flüchtlinge. Die Kinder sind meistens ganz nackt.

Durch die Löcher der Zeltwand sehe ich ins Innere. Auf der nackten Erde schlafen nackte Menschen wild durcheinander. Aber nicht viele schlafen, sogar Kinder sind noch wach, auch ganz kleine Kinder, auch Säuglinge an der leeren Brust der Mutter. Aber kein Laut durchdringt die silberne Nacht. Auch die Kinder sind still. Sie sind sehr mager, und aus dem schmalen Gesicht, aus dem abgezehrten Körper sprechen Hunger, Not, Verzweiflung. Aber sie weinen nicht. Indische Kinder können nicht weinen.

(Fortsetzung folgt)



Das bettelnde Kind wies Lady Diana haßerfüllt, mit harter, ja feindseliger Stimme von sich. Noch nie in meinem Leben hatte ich einen solchen Ton von Frauenlippen gehört, die mit einem Kinde sprachen.



Wolkenketzen jagen am Himmel dahin, ungestüm pfeift der Herbstwind sein hohles Lied. Schreiend umflattern die Krähen den Bauern, der die letzten Felder pflügt.

Der Hutkauf

Eine heitere Geschichte von Bill Bronsen

Theobald braucht dringend einen neuen Hut. Nur seine Schüchternheit hatte ihn bisher daran gehindert, Ersatz für das längst überfällige monströse Etwas zu kaufen, das seinen Kopf zur Zeit verunstaltet. Der Gedanke, sich in einem Kaufhaus einem der dort tätigen blonden, braunen oder schwarzen Wesen weiblichen Geschlechts zwecks Hutkauf zu überantworten, versetzte ihn in heillose Verwirrung. Nicht daß Theobald ein Frauenfeind gewesen wäre. Das gewiß nicht. Aus der Ferne beschäftigte er sich recht eingehend mit ihnen. In ihrer Nähe aber bewegte er sich linkisch, stotterte, wurde flammend rot. So hatte er den Hutkauf immer wieder hinausgeschoben. Nun war er aber unumgänglich geworden.

Ohne rechts und links zu sehen, schritt er zwischen den verschiedenen Kaufständen des großen Warenhauses hindurch bis zur Herrenabteilung. Vor der Ladentafel blieb er stehen. „Ich möchte einen Hut kaufen“, sagte er, den Blick zu Boden gesenkt. Eine helle, freundliche Stimme ertönte. „Gewiß, mein Herr. In welcher Farbe wünschen Sie ihn?“ — „Ach, das ist gleichgültig“, stotterte Theobald, der es kurz machen wollte. „Ich werde Sie

gut beraten“, verhiß das Fräulein freundschaftlich.

Ehe Theobald sich äußern konnte, neigte sie sich zu ihm. Ein angenehmer Duft stieg in seine Nase. Kurz darauf fühlte er einen Hut auf seinem Kopf. Er atmete beklommen. Nun mußte er ja wohl den Kopf heben. Das Fräulein war offensichtlich der gleichen Ansicht. Sie schob wahrhaftig ihre kleine feste Hand mit sanftem Druck unter sein Kinn, daß er sein Gesicht zu ihr emporheben mußte. „Wir hätten gar nichts Besseres finden können“, lächelte sie erfreut, während Theobald sie aus den Augenwinkeln betrachtete.

Sie gefiel ihm ausnehmend. Alles an ihr war hell und freundlich wie ihre Stimme. Statt ihn zu verwirren, wirkte sie auf eine ungemein wohltuende Weise beruhigend auf ihn. Theobald kaufte den Hut. Ein paar Tage später kaufte er an der gleichen Stelle eine Krawatte, kurz darauf ein paar Handschuhe. Dann begann er sich in Strümpfen einzudecken. Er kaufte sie in allen Farben und Mustern, bis schließlich Theobalds Kaufrausch in einem weißen Oberhemd, das er zu seiner Hochzeit brauchte, seinen Abschluß fand.

HELM AUF

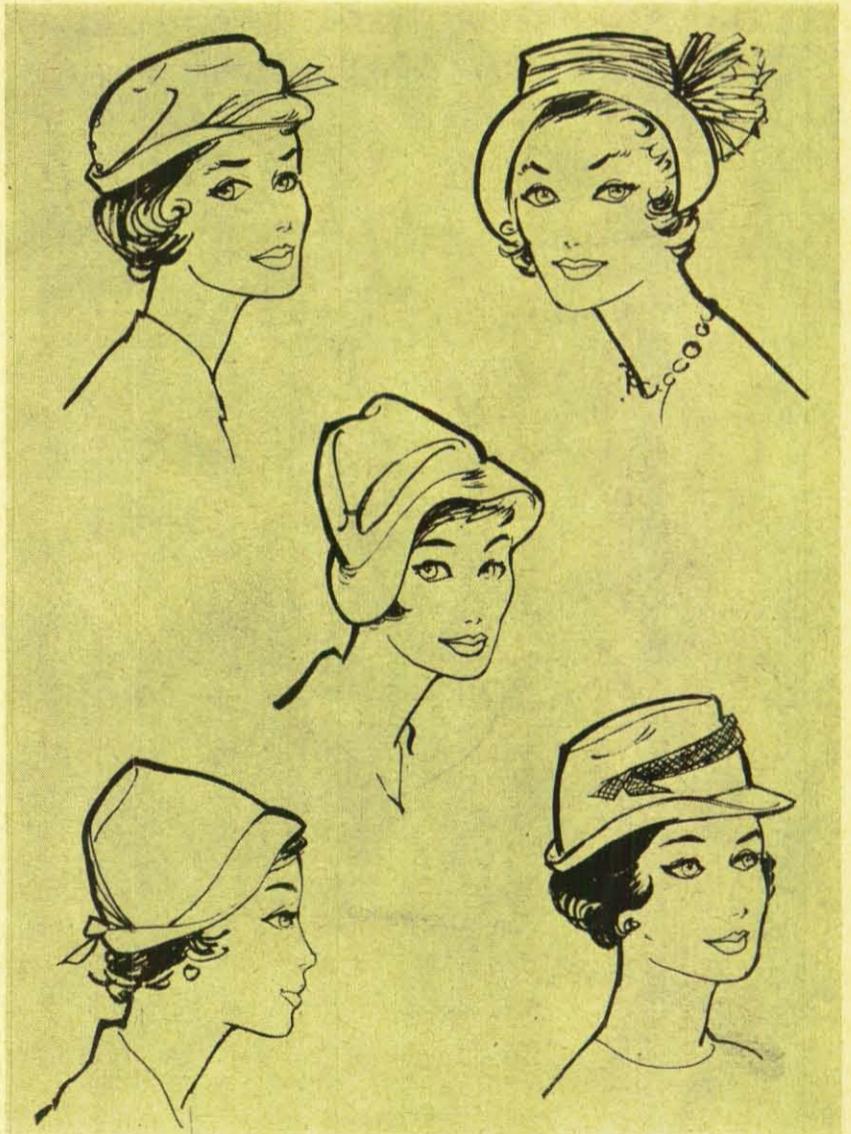
Heute gilt wieder Großmamas Standpunkt: „Man“ geht nicht ohne Hut! Wir Frauen hören diese Losung gern; denn wir erblicken im Hut die unentbehrliche modische Ergänzung der Kleider, Mäntel und Kostüme, die Wandlung des Gesichts durch einen neuen „Rahmen“, kurz, das Pünktchen auf dem i. Unsere Männer dagegen behaupten: „Hut heißt nur Kopfbedeckung — also setz den alten auf!“

Im kommenden Winter sind wir praktisch behütet. Die Wagenräder sind passé. Mit kleinen, gut und fest sitzenden Kopfbedeckungen werden wir den Winterstürmen trotzen können. Die meisten Grundformen der neuen Modelle sind zwar der männlichen Welt des Kampfes entnommen worden — wir finden die Abwandlung des Helms und des Käppis, und wir haben auch den stets beliebten Turban wieder — doch sind die neuen

Hüte trotz dieser Patenschaften kleidsam, charmant und weiblich. Und jeder Frauentyp wird bei der vielfältigen Auswahl „sein Modell“, das Gedicht von einem Hut, finden.

Die sportliche Frau wird mit wehenden Fahnen — Verzeihung, mit wehenden Federn — ins neue Lager überlaufen. Sie hat die „Qual der Wahl“ und wird vom herbstlichen Hutkauf sicher nicht mit nur einem Exemplar zurückkehren! Aber auch der frauliche und der extravagante Typ kommen gut auf ihre Rechnung.

Und hier sind die wesentlichsten Merkmale der neuen Linie: Wir finden höhere, betonte und oft ballonartige Köpfe. Einseitig aufgeschlagene mittelbreite Ränder schaffen eine schwungvolle Linie, Kniffe und Falten sind der materialgerechte Schmuck der federleichten, schmiegsamen Filze, Bänder, Schnallen, Federn und Seidendrapierungen die modischen Effekte.



Das ballonartige Käppi mit dem schmalen Ripsband und der kleinen seitlichen Schleife ist sehr jugendlich (links oben). Es paßt zum Sportkostüm und -mantel, Rechts oben: Eckiger Kopf und rund aufgeschlagener mittelbreiter Rand lassen Stirn und Haarsatz frei. Die elegante Note erhält dieser Hut durch eine weiche Seidendrapierung des Kopfes, die seitlich in einer fächerartigen Schleife endet, Mitte: Leicht nach hinten gesetzt wird dieses Sporthütchen, das immer reizend aussieht, sei es aus Filz, Cord oder Leder. Links unten: Nur hinten wird der schmale Rand dieses Modells aufgeschlagen. Ein kokettes Schleifchen in der hinteren Mitte ist der einzige Schmuck des praktischen „Laufhütchens“. Rechts unten: „Chasseur“ — den schönen Reiterinnen abgucken! Dieser kleidsame und elegante Hut wird von der anspruchsvollen Frau bevorzugt werden. Man trägt ihn gerade, etwas in die Stirn gezogen. Die ziemlich strenge Form wird durch ein Samt- oder Seidenband, das den hohen Kopf in halber Höhe unterbricht, aufgelockert.

HERBST 1958

kommandiert Frau Mode

Mit Ausnahme des Turbans und des runden kleinen Boleros werden die Hüte in der kommenden Saison gern etwas schräg — nach rechts natürlich, damit „Ihm“ das Profil offen bleibt — oder leicht nach hinten gesetzt. Das ist die „verwegene“ Note. Wer Eleganz bevorzugt, schmückt seinen Hut mit Schnallen, Samt oder Seide, vielleicht sogar mit den farbigen, kokett wippenden und wehenden Fasanen-gestecken. Alles in allem jedoch sind die Modelle schlicht und dezent und — was die Hauptsache ist — absolut tragbar.

Und welche Farben werden bevorzugt?

Wir finden fast durchweg gedeckte Mischöne, Dunkeloliv etwa, ein sanftes Grau-Grün, Havannabraun, Kardinalsrot und selbstverständlich wie zu allen Zeiten die neutralen Farben: Grau, vom lichten Silbergrau bis zum Anthrazit und die Lieblingsfarbe der

Pariserin, das vornehme und überall passende Schwarz.

Und wie gefallen sie Ihnen, die neuen Winterhüte? Vielleicht haben Sie sogar schon einen? Gehen Sie etwa mit „Perückenhut“ zum nächsten Kaffeekränzchen? Und wenn Sie mich fragen: Ich kaufe mir gleich morgen einen neuen Rahmen fürs Gesicht. Man muß sich Vatern endlich mal wieder von einer anderen Seite zeigen. Ich schmachte nach einem Federhut, aber ein Käppi zum Kostüm brauche ich auch, und den Turban, wissen Sie, den konnte ich nie ganz vergessen! Was wird es geben, wenn ich mit drei Huttüten nach Hause komme? Doch froh und selbstbewußt, innen und außen verjüngt, werde ich gut behütet dem Winter entgegenmarschieren.

Die Modelle, die wir auf diesen Seiten für Sie ausgesucht haben, wurden auf der Modellschau der Arbeitsgemeinschaft „Hut“ vorgeführt.



Sportlich mit eleganter Note ist dieser „Amazonen-Chasseur“ aus grauem Velourfilz mit Stepplinien und grünem Ripseinsatz. Fasanenfedern wehen unternehmungslustig.



► **Trauen Sie sich?** Der letzte Schrei ist nämlich ein Perückenhut! Ob blond, ob braun — nun endlich können Sie nach Lust und Laune Frisur und Haarfarbe wechseln. Und beim Friseur geben Sie in Zukunft ganz einfach Ihren Skalp ab.

► **Für jugendliche Gesichter** ein weicher Helm aus zimt-farbenem Soleifilz. Schwarze Stepplinien betonen die Helmform. Über dem sehr schmalen Rand liegt eine Filzrolle, die hinten in einer schwarzgefütterten Rippschleife endet.

◀ **Fasanen wurden auch hier beraubt.** Das havannabraune Filzhütchen mit dem weichen Kniff in der vorderen Mitte ist sehr kleidsam, schmeichelnd und dezent. Das wippende Gesteck aus dunkelgrünen Fasanenfedern gibt hier den „Piff“.



Ein TRAUM Zerbruch

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

8. Fortsetzung

Ein Job?" Ein leichter Schauer rieselte mir über den Rücken — ob aus Freude oder als Zeichen einer dunklen Vorahnung, weiß ich nicht zu sagen. „Was für einen Job?"

„Als Pilot bei der Harcourt Luftfrachtgesellschaft.“ Erst jetzt trat er ganz ein und schloß die Tür. Seine Bewegungen waren merkwürdig langsam und gewollt. Er erinnerte mich an einen großen Kater. Als er wieder am Tisch Platz nahm, schien sein mächtiger, kraftvoller Körper turmgleich über mir zu ragen. „Du bist Pilot in einer von Harcourts neuen Tudors, ich habe Tubby vor zwei Tagen gebeten, zu sehen, was sich für dich machen ließe, und jetzt hat es tatsächlich geklappt.“

Ich stammelte ein paar Dankesworte. Meine Stimme hatte einen eigentümlichen Klang, und mir war, als sei es ein anderer, der da für mich sprach. Panische Angst ergriff mich. Ich wollte nicht fort von Membury, wollte nicht diese Illusion der Sicherheit verlieren, die der Flugplatz mir geboten hatte.

„Du sollst morgen mit Harcourt zu Mittag essen“, fuhr Saeton fort. „Um eins in der Kantine. Tubby wird dich ihm vorstellen. Ein unverschämtes Glück, das du da hast.“ Jetzt nahm auch seine Stimme einen erregten Klang an. „Einer seiner Piloten hat plötzlich eine Lungenentzündung bekommen.“ Er sprach nicht weiter und blickte mich mit leicht gerötetem Gesicht an wie ein Kind, das plötzlich sieht, wie sich vor seinen Augen ein langgehegter Traum verwirklicht. „Wieviel bedeuten dir diese Motoren eigentlich, Neil?“ fragte er mich unvermittelt.

Ich wußte nicht recht, was ich darauf erwidern sollte, doch er schien auch gar keine Antwort von mir zu erwarten, denn er fuhr rasch fort: „Hör zu! Die Motoren sind intakt, sie sind vollkommen unbeschädigt, das hast du selbst gesehen. Und was die Treibstoffersparnis betrifft, kannst du dich auf mein Wort verlassen. Sie liegt um fünfzig Prozent herum. Das haben Tubby und ich bei den Testversuchen am ersten Motor im Hangar festgestellt. Nun stell dir doch bloß vor, wir könnten wie geplant im Januar bei der Luftbrücke mitfliegen und...“

„Aber das ist doch unmöglich“, rief ich erregt. „Du weißt ganz genau...“

„Die Motoren sind okay, nicht wahr? Alles, was wir brauchen, ist also eine neue Maschine.“ Er lehnte sich vor und starrte mich durchdringend an, als wolle er mich hypnotisieren. „Wir haben noch eine Chance, Neil. Harcourts Flugzeuge sind Tudors. In ein paar Tagen wirst du in Wunstorf sein und nach Berlin fliegen. Stell dir vor, mit den Maschinen passierte über der russischen Zone etwas?“ Er machte eine Pause und wartete meine Reaktion ab. Aber ich sagte nichts. Ich war innerlich plötzlich wie vereist. „Du brauchst der Mannschaft nur zu befehlen, mit dem Fallschirm auszusteigen.“ Langsam sprach er weiter, ge-

„Else ist schuld an der Bruchlandung“, behauptet der Flugzeugführer Bill Saeton, als er seine Tudor-Maschine mit den beiden nach einem gestohlenen Baumuster aus Deutschland entwickelten neuen Motoren glücklich wieder auf dem Boden hat. Der Testflug wäre für ihn und die Besatzung, den Mechaniker Tubby Carter und Neil Frazer, einen Flieger mit einer nicht ganz einwandfreien Vergangenheit, beinahe sehr böse ausgefallen. Aber Else — Neil Frazer hat die junge Deutsche lieben gelernt, wenn er es auch nicht wahrhaben will — hat mit der Sache nichts zu tun. Das stellt sich einwandfrei heraus, als die Männer die sehr mitgenommene Maschine auseinandernehmen. Die Lage Saetons ist durch das Unglück mit der Tudor sehr schwierig geworden. Er träumt von einem riesigen Luftfracht-Unternehmen und wollte das alte Flugzeug mit den neuen unerhört leistungsstarken Motoren und sparsamstem Brennstoffverbrauch bei der Luftbrücke Berlin einsetzen um bekannt zu werden, geschäftliche Beziehungen anzubahnen. Muß er jetzt aufgeben? Er hat kein Geld, keine einsatzfähige Maschine mehr, nichts als einen neuen, verwegenen Plan, von dem er noch nicht sprechen will. Tubby sucht sich eine neue Stellung. Am dritten Tage nach seiner Abreise klingelt das Telefon. Saeton nimmt den Hörer ab, spricht eine Weile mit irgend jemand, hängt ein. Dann sagt er zu Frazer: „Es war Tubby. Er hat einen Job für dich.“ Frazer ist fast schon entschlossen, die Stelle anzunehmen. So ein Glück! Es ist kaum zu fassen.

rade so, als spreche er zu einem Kind. „Es ist doch so babyleicht. Ein bißchen Schauspielerei, eine kleine, organisierte Panik, und du sitzt allein in der Kanzel der Tudor. Und dann brauchst du nur geradewegs nach Membury zu fliegen.“

Fassungslos starrte ich ihn an. „Du bist wirklich verrückt“, hörte ich mich sagen. „Damit kämest du niemals durch. Man würde doch Nachforschungen anstellen. Und man würde die Maschine wiedererkennen, sobald sie wieder flöge. Harcourt ist doch kein Idiot. Außerdem...“

Mit einer Handbewegung schnitt er mir das Wort ab. „Du siehst die Sache nicht klar genug. Erstens würde eine Untersuchung ergebnislos verlaufen. Die Mannschaft würde aussagen, die Maschine wäre in der russischen Zone zur Notlandung gezwungen worden. Die Russen würden das begreiflicherweise leugnen, und kein Mensch würde es ihnen glauben. Und daß man die Maschine wiedererkennen würde? Warum? Kein Mensch weiß, daß unser Flugzeug zerschellt ist. Zumindest wissen sie nicht, wie weit der Schaden geht. Es passiert also nichts weiter, als daß bei der Berliner Luftbrücke ein Flugzeug spurlos verschwindet und am zehnten Januar ein anderes hinfliegt, um es zu ersetzen. Harcourt erleidet keinerlei Schaden... er kassiert seine Versicherungssumme ein und macht vielleicht noch ein Geschäft dabei. Für England bedeutet es auch nichts, denn an der Zahl der Flugzeuge ändert sich nichts. Himmel noch mal, Kerl... ist das keine Sache? Du verdienst ein Vermögen dabei. Wir beide verdienen ein Vermögen.“

„Damit kommst du niemals durch“, beharrte ich eigensinnig.

„Natürlich komme ich damit durch! Wie sollte jemals jemand Verdacht schöpfen? Und wenn schon, was dann? Sieh mal! Maschinen- und Motorennummern können wir mit den unsern alten Tudor austauschen. Unsere eigenen Motoren bauen wir hier ein. Und den zerschellten Kahn zerschneiden wir in ganz kleine Stücke. Den Anfang

haben wir ja schon gemacht, und in ein paar Tagen könnten wir die ganze Maschine in ganz kleine Teile zerschnitten haben. Die verstreuen wir dann über russischem Gebiet. Den Rest versenken wir in dem Teich auf dem anderen Ende des Flugplatzes. Himmel! Es ist doch alles so einfach. Du brauchst bloß Harcourts Maschine hierherzufliegen.“

„Dazu gebe ich mich nicht her“, erklärte ich aufgebracht.

„Willst du denn, daß die Deutschen die ersten sind, die diese Motoren bauen?“ Er packte mich an der Schulter. „Überleg's dir noch einmal, ehe du es von dir weist. Verdammt noch mal, hast du denn keinen Funken Abenteuerlust in dir? Ein geringfügiges Risiko, und England besitzt die größte Luftfrachtflotte der Welt — ein weltweites Unternehmen.“ Seine Augen leuchteten vor Begeisterung, doch plötzlich erlosch aller Glanz in ihnen, und Angst packte mich. Der Mann war ein Fanatiker.

„Ich gebe mich nicht dazu her“, wiederholte ich.

„Wenn du das Flugzeug hierhergefliegen hast, brauchen wir dich bloß irgendwo in der britischen Zone abzusetzen“, fuhr er fort. „Dann berichtest du in Wunstorf, du hättest in der russischen Zone notlanden müssen, dich auf eigene Faust durchgeschlagen und wärest schwarz über die Grenze gegangen. Es ist doch ein Kinderspiel.“

„Ich tu's nicht.“

Er stieß ein häßliches Lachen aus. „Schiß, was?“

Ich zögerte und versuchte, mir darüber klar zu werden, ob es nur war, daß ich Angst hatte, oder ob ich mich aus moralischen Gründen weigerte. Ich vermochte es nicht zu sagen. Ich wußte nur, daß ich mich mit Händen und Füßen sträubte, mich in eine solche Sache einzulassen. Ich wollte endlich einmal das Gefühl vergessen können, gejagt zu werden. Niemals wieder wollte ich mein Gewissen belasten und gezwungen sein, zu fliehen und mich zu verstecken — ich wollte

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

endlich einmal keine Angst mehr vor der Welt zu haben brauchen.

Plötzlich ließ er meinen Arm fahren. „Na schön“, sagte er, und die sanfte Art, in der er das sagte und mit der er mich anlächelte, behagte mir gar nicht. „Schön, wenn es so mit dir steht.“ Abermals hielt er inne und blickte mich mit einem seltsamen Ausdruck an. „Erinnerst du dich noch daran, was ich dir neulich abend sagte? Daß ich alles tun würde, um ein Flugzeug zu bekommen?“

Ich nickte.

„Und das war nicht nur so dahingeredet. Es war mir voller Ernst. Habe ich dir nicht gesagt, daß ich verzweifelt wäre? Nun, ich bin wirklich verzweifelt. Wenn ein Mensch sich zwischen mich und die Verwirklichung meines Traumes stellt, ich würde diesen Menschen umbringen. Es würde mich nicht soviel kosten, ihn kalt zu machen. Es geht um mehr als um ein einziges Menschenleben. Es ist nicht nur meine eigene Zukunft, an die ich denke, glaub das ja nicht! Komisch, aber ich glaube nun einmal an mein Vaterland. Und ich bin überzeugt, daß diese Motoren der größte Dienst sind, den ich England leisten kann. Es gibt nichts, was ich nicht täte, damit ein britischer Konzern mit diesen Motoren fliegt. Nichts! Nichts!“ Seine Stimme war mächtig angeschwollen, und seine Augen funkelten vor Entschlossenheit. „Vergiß doch einmal deine eigene Person. Und mich. Würdest du es nicht für dein Vaterland tun?“

„Nein“, sagte ich.

„Verdammt noch mal, Kerl! Du hast doch im Kriege dein Leben für England aufs Spiel gesetzt. Besitzt du denn kein bißchen Phantasie? Kannst du denn nicht auch in Friedenszeiten für England kämpfen? Ich verlange doch noch nicht einmal, daß du dein Leben aufs Spiel setzt. Was hindert dich denn bloß? Harcourt tust dir keinen Schaden an. Oder hast du vielleicht Angst vor der Gefahr? Ich sage dir, es besteht so gut wie gar keine Gefahr. Mach's wie ich es dir gesagt habe, und du setzt nichts, aber auch gar nichts aufs Spiel. Du brauchst vor nichts Angst zu haben.“

„Ich habe keine Angst“, erklärte ich aufgebracht.

„Was hindert dich dann?“

„Die Sache gefällt mir eben nicht, und ich werde mich nicht dazu hergeben.“

Er holte tief Atem und setzte sich auf die Tischkante. „Na, schön, wenn du es also nicht anders haben willst...“ Für einen Augenblick hatte er sich erhoben und blickte auf mich hinab. Plötzlich war es sehr still im Raum. Ich spürte, wie alle meine Nerven gespannt waren. Ich wollte ihn anbrüllen, irgend etwas Unsinniges tun, nur um die unerträgliche Spannung zu lösen.

Schließlich sagte er: „Wenn du das, was ich von dir verlange, nicht tust, übergebe ich dich der Polizei.“ Mit tonloser Stimme hatte er das gesagt, und mein ganzes Inneres spannte sich, sträubte sich gegen diese Ungeheuerlichkeit. „Du warst doch schon mal in

Gefangenschaft, nicht wahr? Dann weißt du also, wie es dort ist. Drei Jahre Gefängnis sind eine ganz schöne Zeit. Glaubst du, daß du das aushalten könntest? Nein, du würdest wahnsinnig werden, ich weiß es. Du warst ja schon am Rande des Wahnsinns, als du hierherkamst. Jetzt geht es dir wieder gut, aber im Gefängnis...

„Du Hund!“ brüllte ich ihn an, als ich plötzlich meine Stimme wiederfand. Wer weiß, wieviel Schimpfworte ich ihm an den Kopf warf. Ich war aufgesprungen, zitterte am ganzen Leibe, der Schweiß brach mir aus und rann mir in Strömen über die Stirn. Eiskalt war ich, so sehr raste ich, und eine solche Angst hatte ich. Und er stand ganz einfach da, die Schultern ein wenig vorgebeugt und erwartete, ein zuversichtliches Lächeln auf den Lippen, daß ich ihn anspringen würde.

„Nun?“ fragte er, als ich innehielt, um Luft zu holen. „Wozu entscheidest du dich?“

„Du bist wahnsinnig“, rief ich. „Und mich willst du auch zum Wahnsinn treiben. Ich werde es nicht tun. Stell dir doch bloß mal vor, einer von der Mannschaft käme ums Leben! Und sie fänden dich heraus, wie es dazu gekommen ist! Und wenn ich es täte... dann wärest du in meiner Hand. Das könntest du nicht ertragen. Du würdest versuchen, mich irgendwie loszuwerden. Du kannst mir doch nicht erzählen, daß du es für England tätest. Nein, du tust es für dich selbst. Dein Machtgelüst peitscht dich vorwärts und läßt dich nicht ruhen... peitscht dich voran, so daß du nicht mehr klar sehen kannst. Mit so etwas kann man doch nicht durchkommen, und...“

„Wie entscheidest du dich?“ unterbrach er mich mit kalter, metallischer Stimme und preßte die Lippen fest aufeinander. „Nimmst du diesen Job bei Harcourt an, oder soll ich die Polizei anrufen? Ich gebe dir eine halbe Stunde Bedenkzeit.“ Er zögerte, und dann setzte er langsam hinzu: „Denk dran, wie es ist, in einer Zelle eingesperrt zu sein, die Sonne nur durch Gitterstäbe hindurch zu sehen und keine Hoffnung zu haben... nicht einmal auf die Zukunft, wenn du wieder frei hinauskommst. Und ich biete dir einen Job als Flugzeugführer... und eine Zukunft. So, jetzt setz dich hin und überleg es dir genau.“ Damit drehte er sich um und ging hinaus.

*

Nachdem sich die Tür hinter ihm geschlossen hatte, kam mir der Raum plötzlich schrecklich einsam und verlassen vor. Der Schlüssel drehte sich im Schloß. Es war, als schließe sich wieder eine Zellentür hinter mir, nur, daß dort die Tür aus Metall gewesen war und geklirrt hatte. Stalag Luft 1 mit seinen Reihen von Baracken, dem Stacheldraht, dem endlosen Auf- und Abpatrouillieren der Wachen, die Scheinwerfer nachts, die tödliche, alles erstickende Eintönigkeit... all das stand so lebhaft vor meinem inneren Auge, als sei ich dieser Hölle gerade eben erst entronnen. Weiß Gott, ich hatte genug hinter Stacheldraht gelebt. Weiß Gott...

Ich will nicht versuchen, meine Entscheidung in irgendeiner Weise etwa zu beschönigen. Saeton hatte mich aufgefordert, ein Flugzeug zu stehlen, und ich hatte ja gesagt. Also trage ich die volle Verantwortung für alles, was sich später zwangsläufig aus dieser Entscheidung entwickelte.

Wir fuhren nach Ramsbury hinüber, und in der überheizten, verräucherten Kneipe, vor der eine große Eiche stand, legte er mir seinen Plan noch einmal in allen Einzelheiten dar. Ich weiß, daß es sich wie ein Märchen anhört — mitten aus einem so hochorganisierten Unternehmen wie der Berliner Luftbrücke ein Flugzeug zu entwenden, es später mit den beiden eingebauten neuen Motoren nach Deutschland zurückzuführen und es auf demselben Flugplatz wieder einzusetzen, von dem es gestohlen worden war. Aber er hatte alles bis ins kleinste ausgetüftelt, und, nachdem er es mir nochmals eindringlich dargelegt hatte, kam mir das ganze Unternehmen nicht mehr so unmöglich vor.

Das Schlimmste war, daß Saetons Begeisterung ansteckte. Noch heute sehe ich ihn vor mir, wie er im Gewühl des Schankraums mit vor Erregung brennenden Augen leise auf mich einredete, eine Zigarette nach der anderen rauchte und versuchte, an mich heranzukommen und in mir die Abenteuerlust zu entzünden, von der er selbst besessen war. Das Besondere seiner Persönlichkeit bestand darin, daß er andere davon überzeugen konnte, woran er selbst glaubte. Wenn er sich etwas in den Kopf gesetzt hatte, ging er so vollkommen darin auf, daß es unmöglich war, seinen Beweisführungen nicht zu folgen. Er war der geborene Führer, und aus mir, der ich anfangs nur widerwillig zugestimmt hatte, machte er einen willigen Erfolgsmann. Er verstand es, aus einem offensichtlichen Fehlschlag soviel herauszuholen, daß ich wieder Hoffnung auf Erfolg hatte und wieder wußte, wofür ich arbeitete. Daß sein Plan so tollkühn war, faszinierte mich, glaube ich, mehr als alles andere. Außerdem sah ich mich jetzt aller Geldmittel entblößt, und hatte ich vorher gemeint, ich täte besser daran, mein Geld fortzuwerfen, da ich es ja doch auf unredliche Weise verdient hatte, so konnte ich jetzt doch nicht leugnen, daß die Hoffnung, wieder zu Geld zu kommen, mir Auftrieb gab — wie es wohl jedem ergangen wäre, der am Rande des Ruins stand. Das einzige, was Saeton nicht mit einkalkulierte, war der menschliche Faktor.

Als wir die Kneipe verließen, sagte er: „Morgen wirst du ja Tubby wiedersehen. Sag ihm nichts von allem, verstehst du? Er darf nichts wissen. Seine Eltern waren nämlich Methodisten.“ Er grinste mich verschmitzt an, als ob damit Tubby Carters charakterliche Haltung vollkommen erklärt sei.

*

Am nächsten Morgen fuhr Saeton mich in aller Herrgottsfrühe zum Bahnhof. Als ich hinter ihm auf dem alten Motorrad durch das mit Rauhref überzogene Kennet Valley brauste, lachte mir das Herz im Leibe. Über fünf Wochen hatte ich mich nicht weiter als ein paar Meilen von Membury fortgewagt, und jetzt fuhr ich wieder hinein in die Welt. Vor noch nicht vierundzwanzig Stunden hätte mich diese Aussicht zu Tode erschreckt, und ich hätte Angst gehabt, von der Polizei geschnappt zu werden. Jetzt dachte ich überhaupt nicht daran. Nach Deutschland sollte ich fliegen — und die Aussicht auf ein solch gewagtes Abenteuer ließ in meinen Gedanken keinen Raum mehr dafür, daß die Polizei hinter mir her war.

Tubby holte mich in Northolt ab. „Schön, daß du da bist, Neil“, begrüßte er mich mit strahlendem Gesicht und ergriff meinen Arm. „Verdammtes Glück hast du gehabt, daß Margan gerade krank wurde. Nicht, daß ich dem armen Kerl etwas Schlechtes wünschte, aber für dich trifft es sich sehr gut. Harcourt fliegt heute abend mit einer seiner Tudors nach Wunstorf, und heute nachmittag sollst du mit unserer Maschine einen Probeflug machen.“

Überrascht blickte ich ihn von der Seite an. „Unsere Maschine?“ Er grinste und nickte. „Ja. Du bist Skipper und ich Mechaniker. Der Funker ist ein junger Kerl, Harry Westrop, und der Navigator heißt Field. Komm mit in die Kantine, damit du sie kennenlernst. Sie warten schon auf dich.“

Zu dumm, daß ausgerechnet Tubby mit zur Besatzung gehörte. Ich war im ersten Augenblick drauf und dran, ihm alles zu erzählen. Vielleicht wäre es besser gewesen, ich hätte es getan. Doch dann fiel mir ein, was Saeton mir noch zum Abschied auf die Seele gebunden hatte, und als ich Tubbys ehrliches, freundliches Gesicht sah, wußte ich, daß er recht hatte. Es kam überhaupt nicht in Frage, Pflicht, das war sein Leben, aber nicht das Abenteuer.

Überrascht blickte ich Tubby an. Er grinste und nickte. „Ja, du bist Skipper, ich Mechaniker. Komm mit in die Kantine, da warten die beiden andern auf dich und mich.“

Immerhin, durch sein Dabeisein würde alles nur noch schwerer werden.

Ich fing an, nervös zu werden. Wie lange war es her, daß ich mit einer richtigen Besatzung geflogen war und mehrere Männer befehligt hatte! Wir gingen in die Bar, und Tubby stellte mich dem Rest der Besatzung vor. Westrop war ein hochgeschossener junger Mann mit blondem, recht krausem Haar. Er war sehr schüchtern und mußte noch vor nicht langer Zeit die Schulbank gedrückt haben. Field war wesentlich älter, ein kleiner, sauer-töpfisch dreinblickender Mann mit durchdringenden Augen und scharfgemeißelter Nase. „Was trinken Sie, Skipper?“ fragte er mich. Das Wort Skipper brachte mir die fast schon vergessenen Nachtflüge aus der Kriegszeit in Erinnerung. Ich bestellte mir einen Whisky-Soda.

„Field kommt gerade von der R.A.F.“, sagte Tubby. „Er war seit den ersten Tagen von Wunstorf bei der Luftbrücke dabei.“

„Warum haben Sie denn Ihren Dienst bei der R.A.F. quittiert?“ fragte ich ihn.

Er zuckte die Achseln. „Es war mir zu langweilig. Und außerdem ist bei der zivilen Luftfahrt mehr Geld zu verdienen.“ Mit seinen schmalen, ersten Augen sah er mich durchdringend an. „Wie ich höre, waren Sie beim 101. Bombengeschwader. Erinnern Sie sich?“ Damit fing's an, und wir tauschten lebhaft Erinnerungen aus. Plötzlich sagte er: „Sie sind doch wegen dieser Flucht ausgezeichnet worden, nicht wahr?“

Ich nickte.

Mit geschürzten Lippen blickte er zur Decke hinauf. Ich sah, daß er angestrengt nachdachte. „Jetzt fällt's mir ein. Längste Tunnelflucht des Krieges, und dann drei Wochen lang immer auf der Flucht, ehe Sie...“ Er zögerte, und dann schnippte er mit den Fingern. „Natürlich, Sie waren doch der Kerl, der sich die Messerschmitt geklaut hat, stimmt's?“

„Ja“, sagte ich, und plötzlich war alles in mir Abwehr. Jetzt mußte unvermeidlich die Frage kommen, was ich denn seither getrieben hätte.

„Alle Achtung! War ein Bravourstück!“ Westrops Stimme klang begeistert wie die eines Knaben. „Wie haben Sie das angestellt? Wie sind Sie an die Maschine ran gekommen. Das müssen Sie uns unbedingt erzählen.“

„Ich möchte lieber nicht davon reden“, sagte ich verlegen.

„Ach, warum denn nicht. Ich meine...“ „Ich sagte Ihnen doch, ich möchte lieber nicht davon reden.“ Verdammt noch mal! Wenn ich mir vorstellte, daß ein Fallschirm womöglich nicht aufginge! Ich wollte nicht als Held gefeiert werden und mußte mich möglichst bis zum ersten Nachtflug von der Besatzung fernhalten.

„Ich dachte ja nur...“

„Lassen Sie das!“ Wild und rauh klang meine Stimme.

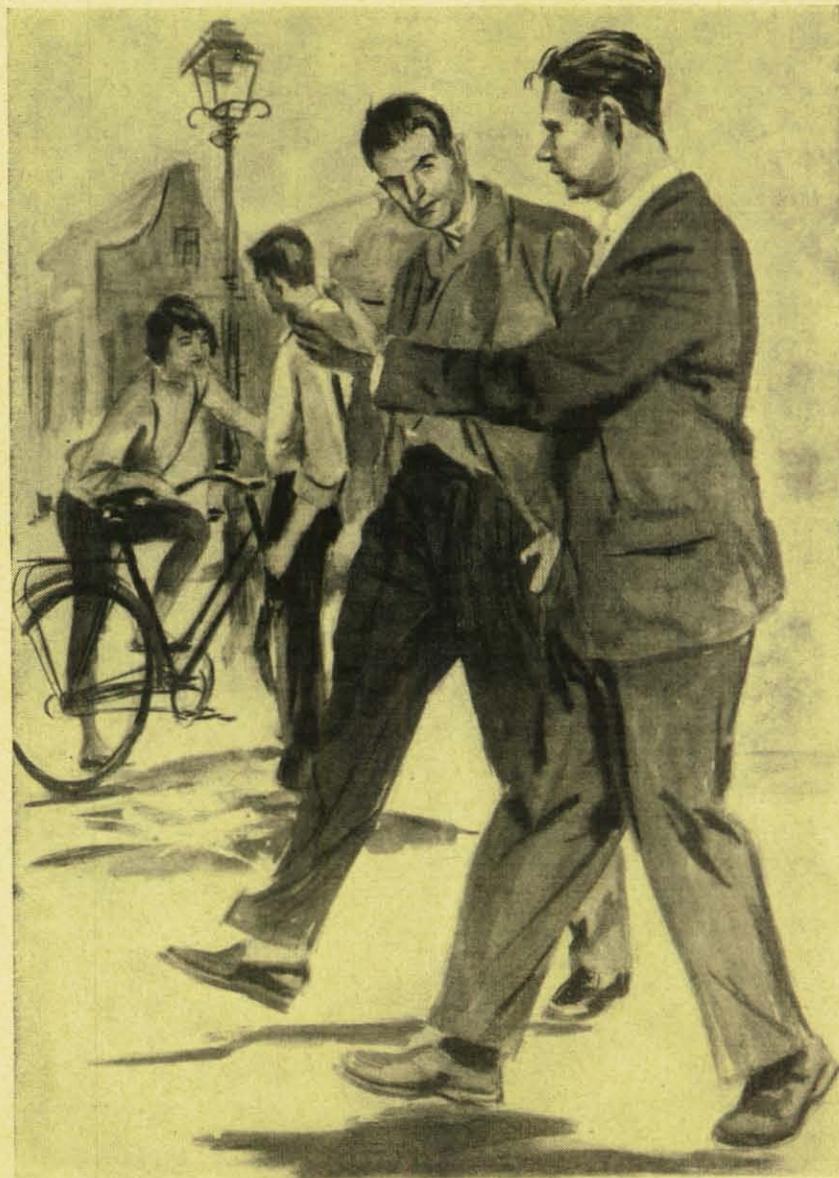
„Hier ist dein Whisky“, sagte Tubby ruhig und schob mir das Glas hin. Dann wandte er sich an Westrop und sagte: „Prüfen Sie lieber Ihre Radarausrüstung, Harry.“

„Ich habe sie ja gerade überholt.“

„Doppelt hält besser“, sagte Tubby mit derselben, ruhigen Stimme. Westrop zögerte, blickte von Tubby zu mir und ließ uns dann mit enttäuschem Gesicht allein. „Er ist ja noch nicht trocken hinter den Ohren“, sagte Tubby und hob sein Glas. „Was für Maschinen haben Sie denn bei der Luftbrücke?“ wandte ich mich an Field.

„Yorks“, erwiderte er. „Von Wunstorf nach Gatow mit Lebensmitteln für die Deutschen. Kennen Sie Wunstorf?“ „Anfang des Krieges habe ich es gesehen“, sagte ich.

„Sie werden sich wundern, wie sehr es sich seither verändert hat. Und Gatow auch. Wir haben die Flugplätze vergrößert. Sie werden's nicht wiedererkennen. Und der Einflug nach Gatow — so etwas haben Sie bestimmt noch nicht erlebt. Wie auf einem Omnibusbahnhof. Sobald man aufgesetzt hat, muß man weiterrollen, weil man ganz genau weiß, daß unmittelbar hinter einem eine andere Maschine landet. Na, das wird man Ihnen in Wunstorf schon noch einbläuen. Es funktioniert wie am Schnürchen — muß es aber



auch. Das Schlimme ist nur, daß es so entsetzlich langweilig ist — zwei Flüge pro Tag, acht Stunden Dienst, ganz gleich, wie das Wetter ist. Ich hab's bei der B.O.A.C. versucht, aber die brauchen leider keine Navigatoren. Und nun sitze ich doch wieder bei der Luftbrücke fest! Verdammte Sauerei! Sein Gesicht wandte sich dem Eingang zu. „Ach, das kommt ja der Chef!“

Harcourt war der geborene Organisator. Er war von untersetzter Statur, hatte aschblondes Haar und trug einen gepflegten Lippenbart. Sein Gesicht war regelmäßig geschnitten. Und er sprach immer in klaren, aber etwas abgehackten Sätzen, so daß seine Rede-weise mich an eine Addiermaschine erinnerte. Er versuchte nicht, mir persönlich näherzukommen, sondern stellte kurze, klare, von einem Kopfnicken unterstrichene Fragen, wobei er mich mit seinen klugen, grauen Augen aufmerksam musterte. Wäre Tubby mit seinem zwanglosen Geplauder nicht gewesen, das Mittagessen hätte mich einigermaßen in Verlegenheit versetzt. Harcourt war ein Mann, der wußte, was er wollte. Er sprach nicht viel, machte durch diese Unpersönlichkeit einen etwas kalten, nicht gerade freundlichen Eindruck und bediente sich seiner Mitarbeiter wie ein Zimmermann seines Handwerkszeuges. Das machte die Sache später für mich etwas leichter.

*

Trotzdem stand mir der Probeflug einigermaßen qualvoll bevor. Wie es hieß, sollte die Maschine, die er gerade erst übernommen hatte, getestet werden, doch als wir zu ihr hinübergingen, war ich mir vollkommen darüber klar, daß im Grunde ich es war, der auf die Probe gestellt werden sollte. Harcourt setzte sich auf den zweiten Pilotensitz, und ich war mir die ganze Zeit über bewußt, daß seine Augen auf mir ruhten und nicht auf dem Armaturenbrett.

Nachdem wir uns jedoch vom Erdboden erhoben hatten, gewann ich meine Sicherheit wieder. Die Maschine ließ sich leicht lenken, und die Tatsache, daß sie vom selben Typ war wie diejenige, die ich erst vor wenigen Tagen geflogen hatte, machte die Sache für mich noch leichter.

Offenbar war er mit mir zufrieden, denn als wir ins Verwaltungsgebäude hinübergingen, sagte er zu mir: „Bringen Sie alles in Ordnung, Fraser, und fliegen Sie morgen mittag ab. Dann haben Sie einen Tagesflug vor sich. Wir sehen uns in Wunstorf wieder.“

Wir verließen Northolt am nächsten Tage bei trübem, frostigem Sonnenschein, und als wir die Nordsee überflogen, zog die Sonne sich ganz hinter Wolken zurück. Field hatte recht mit Wunstorf. Der Flugplatz hatte sich gewaltig verändert, seit ich ihn das letzte Mal vor nun fast acht Jahren angefliegen hatte. In etwa dreihundert Meter Höhe stieß ich durch die Wolkendecke und sah ihn vor mir liegen: ein riesiges, flaches Feld, quer hindurch die Rollbahn mit vielen Yorks darauf. Ausschachtungen deuteten darauf hin, daß er noch weiter ausgebaut wurde; eine Eisenbahnlinie war bis unmittelbar an den Rand des Flugplatzes vorgetrieben worden. Dahinter dehnte sich die Ebene, und am Horizont erhoben sich tannenbewachsene Bergketten.

Mitten im dichten Regen mußte ich zur Landung ansetzen. Die Rollbahn war ein kaltes, schimmerndes graues Band, halb verhüllt vom windgepeitschten Regen. Ich ging steil hinunter, zog am Steuerknüppel und merkte kaum, daß die Maschine aufsetzte. Ich hielt das für ein gutes Omen, trat auf das Seitenruderpedal und rollte weiter auf der Ringrollbahn, von der der Regen, der über das ganze Flugfeld geweht wurde, hochspritzte, so daß die vielen Flugzeuge nur mehr blasser Schatten im allgemeinen Grau waren.

„Das liebe alte Wunstorf!“ Es war Fields Stimme, die ich im Kopfhörer hörte. „Was für ein trostloses Nest! Als ich fortging von hier, regnete es auch. Wahrscheinlich hat's in der Zwischenzeit gar nicht aufgehört.“

Ein Lastwagen kam, um uns abzuholen. Wir luden unsere Siebensachen

auf und fuhren zum Verwaltungsgebäude hinüber. Die Zentrale lag im Erdgeschoß. Ich meldete mich beim Offizier vom Dienst. „Gehen Sie nur in die Messe hinüber, dort wird man Sie schon unterbringen.“ Dann sah er Field. „Meine Herren! Schon wieder zurück, Bob?“

„Vierzehn Tage Urlaub war alles, was ich aus meiner Entlassung heraus-schinden konnte“, gab Field zur Antwort.

„Und ich wette, auch noch 'ne Gehaltsaufbesserung.“ Der Major wandte sich an mich. „Bob wird schon alles für Sie in Ordnung bringen. Melden Sie sich morgen früh wieder hier, und dann werden wir Ihnen Ihre Startzeiten geben.“

Als er das sagte, kam der Flugplatzkommandant herein, einen großen, hellen Schäferhund hinter sich. „Schon was Neues von der Skymaster gehört?“ fragte er.

„Nein, Sir“, antwortete der Offizier vom Dienst. „Celle hat sich gerade wieder gemeldet. Sie machen sich große Sorgen. Die Maschine ist jetzt schon zwanzig Minuten überfällig, und über der russischen Zone muß ein höllischer Sturm herrschen.“

„Und die anderen Flugplätze?“

„Lübeck, Fuhlsbüttel, Faßberg — alles negativ, Sir. Sie scheint irgendwo zur Notlandung gezwungen worden zu sein. Die Berliner haben sich schon mit den Russen in Verbindung gesetzt, aber bis jetzt hat der Sicherheitsdienst noch nichts gemeldet.“

„Die nächste Welle fliegt um siebzehn Uhr, nicht wahr? Falls bis dahin die Maschine noch nicht gesichtet worden ist, geben Sie Befehl an alle Piloten, nach ihr Ausschau zu halten, ja?“ Damit wandte er sich zum Gehen, blieb jedoch stehen, als er uns sah.

„Was, wieder zurück in Zivil, Field? Kann nicht sagen, daß Sie darin smarter aussähen.“ Er lächelte und sah mich an. „Sie müssen Fraser sein.“ Er reichte mir die Hand. „Freut mich. Harcourt ist drüben in der Messe und wartet auf Sie.“ Er wandte sich wieder an den Offizier vom Dienst. „Rufen Sie doch die Messe an und bestellen Sie Oberstleutnant Harcourt, daß seine andere Tudor eingetrudelt sei.“

„Zu Befehl, Sir.“

„Wir trinken mal einen zusammen, Fraser.“ Der Flugplatzkommandant nickte und eilte mit seinem Hund hinaus.

„Ich werde Ihnen einen Wagen herufen“, sagte der Major, ging hinaus und rief: „Fahrer!“, daß es im Korridor widerhallte.

*

Die aus vielen, miteinander verbundenen grauen Betonblocks bestehende Messe war riesengroß; so groß, daß sie einen ganze Division hätte beherbergen können. Als ich einem deutschen Zivilangestellten meinen Namen nannte, sah er eine lange Liste durch und sagte: „Block C, Zimmer 231 und 235. Ihr Gepäck lassen Sie ruhig hier stehen. Ich lasse es Ihnen hinaufbringen. Oberstleutnant Harcourt wünscht Sie zu sprechen, Sir.“ Also ließ Harcourt sich hier mit seinem alten Dienstgrad anreden! Ein anderer Deutscher führte mich in den Aufenthaltsraum. Hier herrschte eine trübe Warteraumatmosfera. Harcourt kam direkt auf uns zu. „Guten Flug gehabt?“ fragte er.

„Einigermaßen.“

„Wie ist die Sicht augenblicklich?“ „Die Wolken stehen in etwa dreihundert Meter Höhe“, meldete ich ihm. „Über der holländischen Küste flogen wir direkt in sie hinein.“

Er nickte. „Gut! Jetzt haben wir also sechs Maschinen hier.“ Unverhohlener Stolz lag in der Art, wie er das sagte und wie seine Augen dabei blitzten. Er hatte auch allen Grund, stolz zu sein. Außer ihm beteiligte sich nur noch eine andere Privatgesellschaft an der Luftbrücke. Wie er es geschafft hatte, die Sache zu finanzieren, weiß ich nicht. Immerhin hatte er erst vor einem Monat mit einem einzigen Flugzeug angefangen und jetzt hatte er deren sechs. Das war immerhin ein Fortschritt, und ich erinnere mich noch,

daß ich dachte: Dieser Mann hat geschafft, worum Saeton so verzweifelt ringt! Ich versuchte, die beiden miteinander zu vergleichen, aber es bestand überhaupt keine Ähnlichkeit zwischen ihnen. Harcourt war verschlissen, still und tüchtig, Saeton grausam und genial — ein Extrovertierter und Spieler.

„Fraser!“

Harcourts Stimme riß mich aus meinen Gedanken. „Ja?“

„Ich habe Sie gefragt, ob Sie bereit sind, mit der Welle zu fliegen, die morgen früh um zehn Uhr abgeht.“

„Selbstverständlich“, erwiderte ich.

Er nickte. „Schön. Im Augenblick haben wir nur zwei Besatzungen, die sich ablösen müßten. Also wird die Arbeit ablösen hart sein, aber ich denke, für ein paar Tage können Sie das schon aushalten.“ Die Falten an seinen Augen verzogen sich, als er grinste. „Die Überstundenbezahlung ist im Vertrag geregelt.“ Er warf einen Blick auf die Uhr. „Die Zeit läuft. Um siebzehn Uhr soll eine Welle starten. Field kennt sich hier aus. Sie brauchen sich nur an ihn zu wenden.“

Damit verließ er uns, und wir gingen auf die Zimmersuche. Merkwürdig, diese Wunstorfer Messe! Eigentlich konnte man sie gar keine Messe nennen — die Bezeichnung Kaserne hätte besser gepaßt. Das Ganze erinnerte mich an ein riesiges Gefängnis. Auf langen Betonkorridoren hallte das Geräusch und Gespritzte derer wider, die sich in gemeinsamen Waschräumen wuschen. Die Zimmer muteten wie Zellen an, kleine Schlafräume mit zwei oder drei Betten. Ein Zimmer, in das wir uns hineinverirrten, lag in völliger Dunkelheit da. Die Rollos waren heruntergezogen, und die Schlafenden fluchten, als wir sie durch das Anknipsen des Lichtes weckten. Durch die offenen Türen sahen wir in anderen Räumen Männer Karten spielen, lesen, sich unterhalten, ins Bett gehen und aufstehen. Die elektrisch beleuchteten Korridore hallten wider von Leben. In den Waschräumen wuschen sich Männer in Uniform neben solchen in Pyjamas, die sich in aller Seelenruhe rasierten, als wäre es früher Morgen. Mehr als alles andere brachte dies Quartier mir ins Bewußtsein, daß es sich bei der Luftbrücke um ein militärisches Unternehmen handelte, welches pausenlos arbeitete und sich keinen Fehler in der Organisation leisten durfte.

Endlich fanden wir unsere Zimmer. In jedem standen zwei Betten. Tubby und ich bezogen das eine, Westrop und Field das andere. Field kam gleich noch einmal zu uns herein und bot uns Schnaps aus seiner Feldflasche an. „Wird verdammt schwerhalten, mit nur zwei Besatzungen die sechs Maschinen zu fliegen“, sagte er. „Das bedeutet ungefähr zwölf Stunden Dienstzeit am Tage.“

„Mir soll's recht sein“, sagte ich.

Carter richtete sich von seinem Koffer hoch, den er gerade auspackte. „Du bist froh, daß du wieder fliegen kannst, was?“ sagte er und lachte.

Ich nickte.

„Die wird nicht lange anhalten“, bemerkte Field.

„Was?“ fragte ich.

„Ihre Begeisterung. Ist was anderes hier jetzt als im Kriege.“ Er ging zurück in sein Zimmer und kam mit einem Hefter zurück. „Sehen Sie sich das an. Er reichte mir ein Blatt. Es war in Felder eingeteilt — für jeden Monat eines, und jedes vollkommen überklebt mit kleinen Kontrollmarken. „Jede Kontrollmarke bedeutet einen Flug nach Berlin und zurück innerhalb von zwei Stunden. Und das Tag für Tag ein paarmal, immer dieselbe Leier. Bei Regen und gutem Wetter, bei dickem Nebel oder Sturm, es wird geflogen, und zwar auf die Sekunde genau. Nicht ein Flug, der ausfällt. Das macht mit der Zeit müde.“ Er zuckte mit den Schultern und stopfte sich den Hefter unter den Arm. „Man muß ja schließlich seine Brötchen verdienen, aber es ist schon eine gemeine Schufferei, kann ich Ihnen sagen.“

Nach dem Tee ging ich hinaus auf den Flugplatz. Ich wollte allein sein.

Es hatte aufgehört zu regnen, aber der Wind fuhr noch immer rauschend durch die Kiefern. Der Landeplatz war fast leer, ein riesiger, im grauen Licht feucht und schwarz schimmernder Betontepich. Nur ein paar Maschinen, die überholt und nachgesehen werden sollten, standen noch da, und ihre Tragflächen erzitterten lautlos unter der Gewalt des Windes. Es war, als ob der Rest wie durch einen Zauber hinweggefegt worden wäre. Jetzt, wo die Rollbahnen verlassen dalagen, machte das ganze Flugfeld einen fast genauso leeren Eindruck wie der von Mem-bury.

*

Um neun Uhr mußten wir uns am nächsten Morgen beim Offizier vom Dienst melden, und um zehn warteten wir auf der Ringrollbahn in einer langen Reihe von Flugzeugen als einzige Maschine mit abgestellten Motoren. Darauf hatte Harcourt uns energisch hingewiesen. „Die R.A.F. kann sich das vielleicht erlauben“, hatte er gesagt. „Deren Treibstoffrechnungen bezahlt ja der Steuerzahler. Aber wir stehen unter Chartervertrag, deshalb fliegt mit zwei Motoren, wann immer es möglich ist. Und wenn ihr bis zum Start noch warten müßt, stellt sie ganz ab.“ An dieser Bemerkung erkannte ich, wieviel Saeton durch den geringeren Treibstoffverbrauch seiner Motoren gewinnen konnte.

Dieser Gedanke erinnerte mich wieder an das Versprechen, das ich Saeton gegeben hatte. Ich wünschte, ich könnte es schon beim ersten Flug machen, dann wäre es vorüber. Aber ich mußte schon bis zum ersten Nachtflug warten. Ich warf einen Blick zu Tubby hinüber, der im zweiten Pilotensitz neben mir saß. Die in seinen Sturzhelm eingebauten Kopfhörer ließen sein Gesicht breiter erscheinen. Er hatte die Augen auf das Armaturenbrett gerichtet. Hätte ich bloß einen anderen Ingenieur an Bord gehabt und nicht ausgerechnet ihn. Gewiß würde es schwerhalten, ihn zu überzeugen.

Schließlich schwenkte die Maschine vor uns auf die Rollbahn ein und drehte die Motoren auf. Als sie gestartet war, hörte ich in meinem Kopfhörer die krächzende Stimme des Kontrolloffiziers: „Okay. Zwei-fünf-zwei. Sie können jetzt einschwenken und starten.“ Vielleicht war es doch besser, zuerst einmal einen Tagflug zu machen, dachte ich, als ich auf die Startbahn rollte.

Etwas verspätet starteten wir um 10 Uhr 18 und flogen danach fast dreiviertel Stunden auf den nördlichen Luftkorridor nach Berlin zu. „Der Einflugmarkierungspunkt kommt näher“, meldete Field. „Einschwenken auf einhundert Grad. Zeit 11.01. Wir haben 30 Sekunden Verspätung.“ Die reibungslose Abwicklung der Ein- und Ausflüge der Berliner Luftbrücke verlangte eine zeitliche Genauigkeit, in der Bruchteile von Sekunden eine Rolle spielten. Zur Landung standen uns mit dem Ausrollen nur 90 Sekunden zur Verfügung. Schaffte es eine Maschine nicht innerhalb dieser vorgeschriebenen Zeitspanne, mußte sie zur Ausgangsbasis zurückfliegen. Dieser Zeitplan wurde errechnet durch Radargeräte, die am Anfang und am Ende des Luftkorridors aufgestellt waren. Vorgeschriebene Höhen sollten verhindern, daß es in der Luft zu Zusammenstößen kam. Wir flogen gestaffelt in einer durchschnittlichen Höhe von 1200 Metern. Zwanzig Meilen vor Frohnau nahm Westrop Funkverbindung mit dem Flugplatz Gatow auf.

Eine merkwürdige Erregung packte mich, als wir uns Berlin näherten. Seit 1945 hatte ich die Stadt nicht mehr überflogen. Nun war ich gespannt darauf, wie sie aussehen würde. Tubby schien den gleichen Gedanken zu haben. Immer wieder blickte er durchs Seitenfenster hinunter und rutschte unruhig auf seinem Sitz hin und her. Ich schob den Helm zurück und schrie zu ihm hinüber: „Hast du Berlin seit dem Kriege schon aus der Luft gesehen?“

Er nickte, aber ich merkte, daß er mit seinen Gedanken woanders war.

(Fortsetzung folgt)

WAHRE GESCHICHTEN

Gekontert

Eine neidische Filmkollegin der hübschen, jungen englischen Schauspielerin Milly Vitale, die in dem Film der Deutschen Cosmopol „Frauen, die uns nachts begegnen“ eine Hauptrolle spielt, sprach Milly in der Filmkantine an. „Ach“, flötete sie falsch, „ich erinnere mich noch gut an Ihren ersten Film. Das war doch so um 1949, nicht? Da war ich noch in der Schule.“ Entgegnete Milly schlagfertig: „So? Ich wußte gar nicht, daß Sie Schullehrerin waren!“

Kostspieliger Wettsieg

Um fünf Pfund Sterling (knapp 60 Mark) wettete der 32jährige Maler Thomas Doherty in der Londoner Vorstadt Woolwich mit einem Freund, daß er es fertigbringt, sich ohne jede Schuld von der Militärpolizei verhaften zu lassen. Anschließend begab er sich zur nahen Kaserne und erklärte dort: „Ich bin 1946 desertiert. Jetzt möchte ich mich stellen. Bitte, verhaften Sie mich.“

Prompt sperrte man ihn ein. Als man Thomas in die Zelle führte, rief er: „Es ist ja alles nur Spaß!“ Aber das half ihm nichts. Erst nach zwei Tagen ließ man ihn wieder frei, hatte ihn aber vorher wegen falscher Angaben zu zwei Pfund Sterling Strafe verurteilt. Zusammen mit den Gerichtskosten und den ausgefallenen Arbeitstagen ist Thomas neun Pfund und zwölf Shilling losgeworden.

Geschäft

Einen Rekord ganz besonderer Art hat die 26jährige amerikanische Schriftstellerin Rona Jaffe aufgestellt. Es ist ihr gelungen, für 100 000 Dollar die Filmrechte für einen Roman zu verkaufen, den sie noch gar nicht geschrieben hat. Mit dem Manuskript eines anderen Romans war sie bei ihrem New Yorker Verleger erschienen, hatte aber keine Anerkennung damit gefunden. „Wissen sie nicht noch andere Themen?“ hatte der Verleger gefragt. Ronas Antwort: „Ja. Ich will noch einen Roman über berufstätige Frauen schreiben.“ Gerade ein solches Thema hatte der Filmproduzent Jerry Wald bei dem Verleger gesucht.

Unverhofftes Wiedersehen

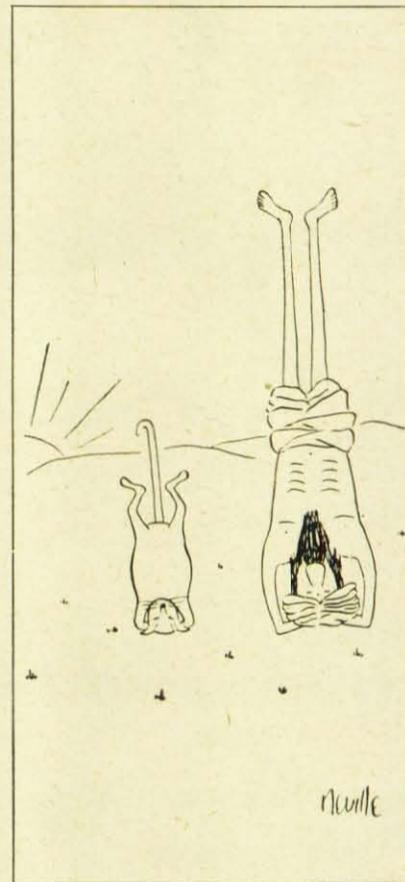
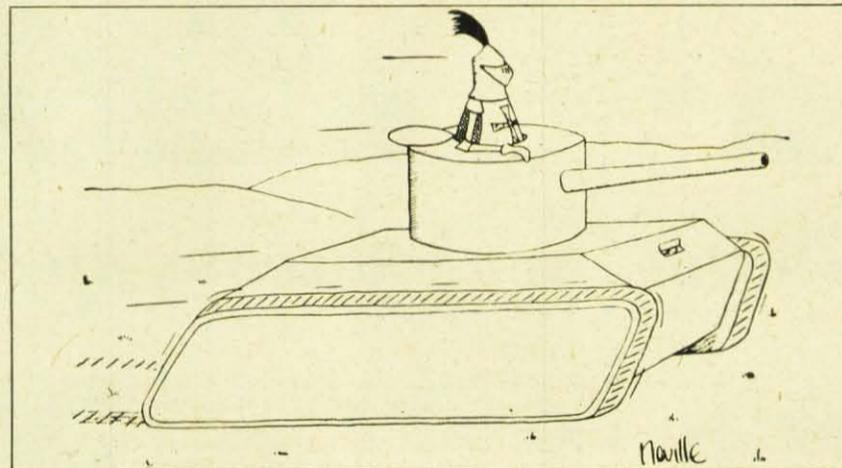
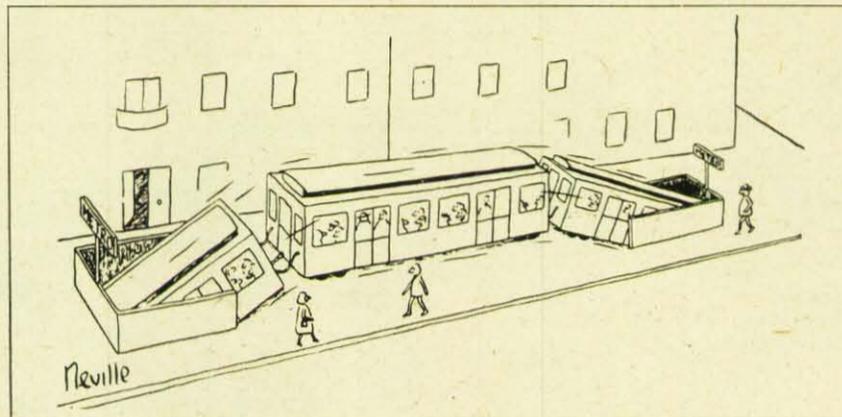
Vater Fink besuchte Sohn Fink in Ottawa (Kanada). Natürlich mußte er sich dort auch mal rasieren lassen. Zu diesem Zweck betrat er einen Friseurladen. Als der Figaro das Messer über sein Stoppelkinn zog, bemerkte Vater Fink plötzlich, daß ihm der Mann bekannt vorkam. Hin- und herdenken. Schließlich eine Frage. Noch eine. Und noch eine. Und bei der vierten kam 'raus, daß dieser kanadische Friseur unseren Papa Fink im Jahre 1917 an der Westfront gefangengenommen hatte. Ende: Beide gingen einen „heben“.

Den Falschen getroffen

Der Schießwut seines Komplizen fiel in Tresa Triva bei Messina ein Einbrecher zum Opfer. Ihn trafen die Kugeln, die einem Polizisten geglitten hatten. Der Schütze kam unerkannt davon. Ein Fleischwarenhändler hatte festgestellt, daß ihm seit einigen Tagen an jedem Morgen beträchtliche Warenmengen fehlten. Er alarmierte die Polizei, die das Lager bewachte. Tatsächlich erschienen in der Nacht zwei Einbrecher, die sich jedoch sofort zur Flucht wandten, als sie die Beamten gewahrten. Plötzlich wandte der eine sich um und feuerte mehrere Schüsse auf die Verfolger, ohne daran zu denken, daß sein Komplize direkt hinter ihm lief. Ins Herz getroffen, fiel dieser, der Pole Pietro Kizima, tot um.



Mit Humor geht alles besser!



Komisch, nicht?

Nichts zu lachen

„Sie sind auf dem Wege der Besserung und können bald wieder lachen.“
„Ich werde mich hüten, Herr Doktor.“
„Aber warum denn wohl nicht?“
„Ich liege ja hier, weil ich ein Mädels angelacht habe, das einem anderen gehörte, Herr Doktor.“

Inselireuden

Eine Rattenjagd mit Hunden und Eseln veranstalteten 1100 Bewohner der Insel Tristan da Cunha im Südatlantik. Auf dem sich anschließenden Ball wurden Preise für die längsten Rattenschwänze verteilt.

Nothose

Zum Trocknen hängte ein Sportsegler vor der ostenglischen Küste seine Unterhose an den Mast. Wenig später kam ein Boot des Seenot-Rettungsdienstes angebraust. Man hatte die Hose für ein Notsignal gehalten.

Laß dich begraben!

Auf die Frage einer Londoner Reporterin, durch was er veranlaßt wurde, den Versuch zu machen, den Weltrekord im Lebendigbegrabenwerden zu brechen, erwiderte der Fakir Miku Ka-

rella, daß er mit seiner Frau Streit gehabt hätte, in dessen Verlauf sie erklärte: „Du taugst aber auch zu überhaupt nichts! Das beste wäre, du gingst und liebst dich begraben!“

Flohknappheit

Hundert Lire (rund 67 Pfennig) bietet in Genua der Flohzirkusbesitzer Alfredo Testo für jeden kräftigen Floh, den man ihm bringt. Die Flöhe sind so knapp geworden, daß Testo schon den Tag kommen sieht, an dem er seinen Laden schließen muß.

Im Examen

„Wieviel Morphium würden Sie also dem Kranken geben?“ fragte der examinierende Professor einen Studenten.
„Einen Eßlöffel ungefähr.“
„Huuuuuh!“ macht der Professor.
„Ich möchte meine Antwort richtigstellen“, meint der Student nach einer Weile.
„Bedaure sehr“, sagt der Professor mit einem Blick auf die Armbanduhr, „Ihr Patient ist seit fünf Minuten tot.“

Prost!

Eine Meuterei brach in einem Gefängnis im US-Staat Louisiana aus, weil die Häftlinge keine Inhalatoren

mehr geliefert bekamen. Sie hatten die als Schnupfenmittel zu inhalierende Flüssigkeit als Genußmittel getrunken.

Sicherheit

Lebensversicherungspolice über 1000 Dollar gibt es in Pittsburg beim Besuch eines Gruselfilms. Bisher hat noch kein Besucher einen Herzschlag bekommen, aber die Vorstellungen sind ausverkauft.

Wertvoll

Danièle Delorme, die attraktive und hübsche Hauptdarstellerin des französischen Films „Frauengefängnis“, bemerkte eines Tages ihre ersten grauen Haare. Meinte sie zu einer Freundin: „Ich halte mir eben vor Augen, daß erst eine bestimmte Menge Grau einen Zobel wertvoll macht!“

Kunstgespräch

„Und dieses herrliche Gemälde hier ist ein echter Rembrandt!“
„Gestatten Sie bitte, ich bin Kunstkennner. Ich muß Ihnen leider mitteilen, daß dieses Bild da höchstens 30 Jahre alt ist.“
„Na und? Hauptsache, es ist ein Rembrandt!“

Für Frau

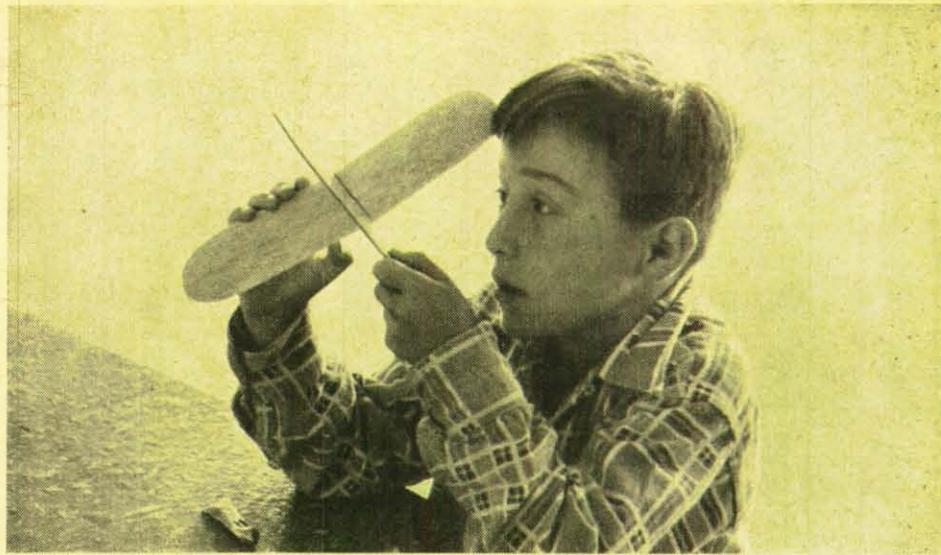
und Familie



Ein Segelflugzeug bastelt hier Heinz zusammen. Aber er hat nicht nach einer Vorlage gearbeitet, sondern es handelt sich bei diesem Modell um seinen ureigenen Entwurf. Die bange Frage kurz vor der Fertigstellung lautet nur: Ob es wohl auch fliegt ...???

Ornamente zu malen ist gar nicht so einfach, wie es im ersten Augenblick aussieht. Sehr versonnen brütet Udo über seinem Werk. Aber der Gerechte muß viel leiden, und wer ein Künstler werden will, muß die nötige Ausdauer haben.

Ein Körbchen zu flechten macht der kleinen Irmgard sichtlich Spaß, und wie man sieht, beweist sie dabei erhebliche Fingerfertigkeit. Gerade die richtige Beschäftigung für die langen Herbst- u. Winterabende!

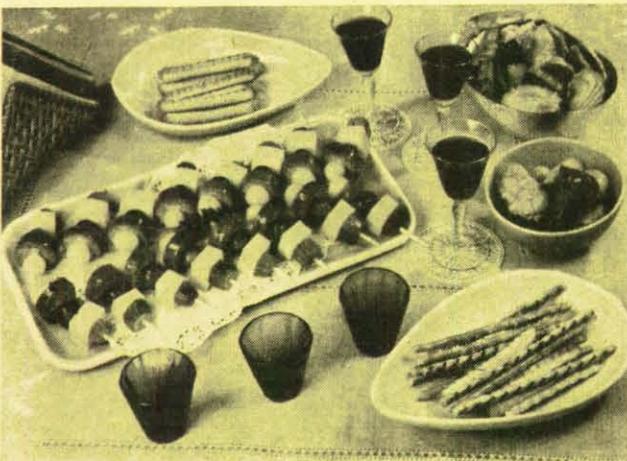


DIE BASTELSTUNDE

Nun werden die Abende wieder länger



Hier spricht Lucullus! Neue Rezepte, die Freude bereiten

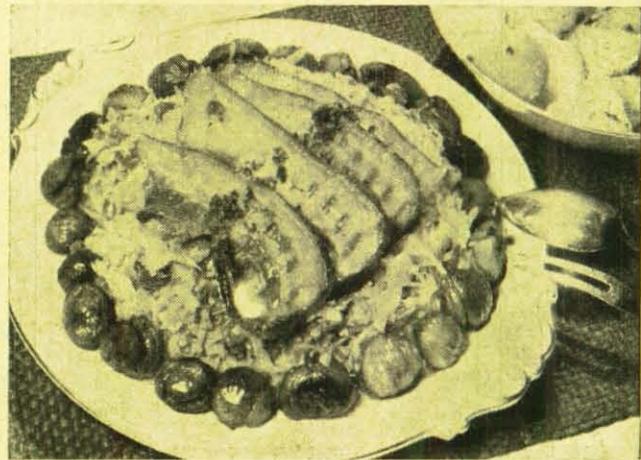


Pikante Spießchen. Diese Spießchen sind sehr rasch gemacht und sehen reizend aus! Man steckt auf Zahnstocher zuerst ein Stück Essiggurke, dann einen Würfel Käse, eine Olive sowie ein dickes Rädchen Wurst und schließt mit Essigzwiebel ab.

Gegrillte Würste. Pflzer oder andere Würste werden geschält und der Länge nach durchgeschnitten. Man bestreicht sie mit Öl und grillt sie auf beiden Seiten. Dann legt man sie auf Kartoffelbrei, der pikant mit geriebenem Meerrettich und einem halben geriebenen Apfel, einem Stückchen Butter oder süßem Rahm, Salz, ganz wenig Pfeffer und Muskat abgeschmeckt wurde.

Gegrillter Schinken auf Weinkraut mit Kastanien. Ein Kopf Weißkraut wird fein aufgeschnitten und wie üblich mit Fett, Salz, etwas Kümmel, ein wenig Zucker, einer Handvoll Rosinen und einem Glas Weißwein gut durchgekocht. Zuletzt gießt man noch einmal ein Glas Weißwein dazu und läßt das Kraut dann noch so lange schmoren, bis keine ausgesprochene Soße mehr vorhanden ist. Während das Kraut kocht, röstet man eingekerbte Kastanien auf dem Blech in der Röhre oder auf der Pfanne kurz durch, bis die Schale platzt und sich mit dem inneren, hellen Häutchen restlos abziehen läßt. Man kocht die Kastanien in Wasser nahezu weich und gibt sie dann mit etwas Zucker und ganz wenig Fett in eine Pfanne, in der sie braun glacieren und vollständig gar werden.

Garniertes Lendenstück vom Grill. Eine dicke, gut abgelagerte Lendenscheibe wird mit Öl bestrichen; das gleiche macht man mit dünnen Apfel- und Zwiebelscheiben und einer Tomate. Dann legt man das Fleisch auf den sehr gut vorgeheizten Grill und wendet es auf beiden Seiten so, daß ein schönes Grillkaro entsteht. Die Grillpfanne wird zuerst eine Weile zugedeckt, damit das dicke Fleischstück durchgaren kann. Dann erst salzt man es leicht und legt es mit den Apfel- und Tomatenscheiben auf eine vorgewärmte Platte. Die auf unserem Bild zu sehende, nur kurz gegrillte Banane wird mit etwas Petersilie zum Schluß dazugelegt.





Unternehmen »Seeschlange«

Der Erztransport ist zu teuer — Ein Hüttenwerk findet neue Wege: Schwimmende Eisenbahnwaggons auf dem Fließband der Kanäle

Für eine Tonne Rohstahl braucht man etwa 1,7 t Kohle und — je nach Sorte — 1,5 bis 5 t Erz. Selten wird beides am gleichen Ort gefunden. Im Ruhrgebiet z. B. gibt es Kohle, die Erze aber werden zum großen Teil aus Schweden und Spanien, Tausende von Kilometern weit herangeschafft. Der größte Unkostenfaktor bei der Eisenerzeugung ist der Transport. Es lohnt sich, „neue Städte auf der grünen Wiese“ zu bauen und ganze Völkerscharen umzusiedeln, oder — wie neuerdings in Deutschland — Hüttenwerke ans Meer zu verlegen, wenn dadurch die Transportkosten gesenkt werden.

Ein großes Hüttenwerk des Ruhrgebiets ist dabei, völlig neue Wege zur Einsparung von Transportkosten zu gehen. Die vorhandenen Kanäle für die Binnenschifffahrt sollen zu Fließbän-

dern werden. Die traditionellen Schleppkähne werden überflüssig. Jegliches Umladen entfällt. Dr. Ganzenmüller, der Initiator dieser neuen Sache, bestreitet zu haben, das Ei des Kolumbus gefunden zu haben. Es sieht aber beinahe danach aus.

Man nehme ein großes Stück Blech, und forme es zu einer nicht ganz geschlossenen Röhre. Die Kopfenden werden durch einen runden Deckel verschlossen. Das so entstandene Transportmittel ist:

1. Ein Schiff. Henry Kaiser, der während des Krieges Liberty-Schiffe aus Beton baute, ist an Einfachheit bei weitem übertroffen.
2. Ein Eisenbahnwagen, man braucht die Röhre nur auf ein passendes Fahrgestell setzen.

3. Ein Fließbandelement, welches sowohl schwimmen als auch über Land fahren kann.

Zunächst allerdings will man ein ganz bestimmtes Ziel erreichen. Das Werk Dr. Ganzenmüllers verarbeitet in beträchtlichem Umfange Erz aus Salzgitter. Diese Erze enthalten im Durchschnitt nur 14% Eisen. (Schwedenerze bis 70%.) Man braucht also pro Tonne Rohstahl wesentlich mehr Salzgittererz als Schwedenerz. Der Rohstoff selbst ist billig. Der Transport teuer, weil große Mengen bewegt werden müssen. Wieder einmal wurden die Transportkosten zur Lebensfrage sowohl für die Hütte, als auch für Salzgitter.

Bisher war es so: Das in Salzgitter geförderte Erz wurde verladen genommen, in Güterwagen geladen und zum Hafen gefahren. Dort wurde es

umgeladen in einen Schleppkahn. Der Schleppkahn dampfte zum Ruhrgebiet. Hier wurden wieder Halden aufgeschüttet, das Erz wurde wieder in Güterwagen verladen und landete schließlich im Hochofen. Die Frachtkosten pro Tonne Erz Salzgitter — Ruhrgebiet betragen z. Z. 5,70 DM. Das viermalige Umladen kostet etwa 12 DM.

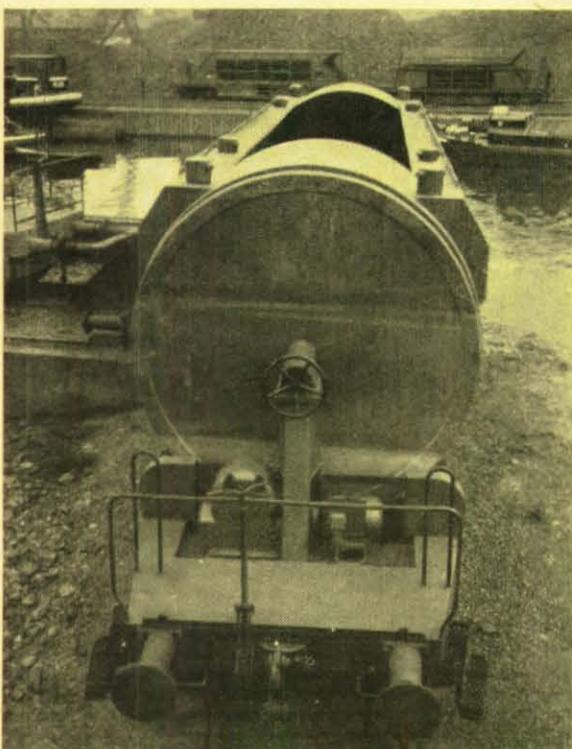
Hier setzte man den Hebel an. Eine Arbeitsgemeinschaft wurde gebildet. Amphibische Transportbehälter entwickelt. In neunjähriger Entwicklungsarbeit entstand hier abgebildete verblüffend einfache Konstruktion. Sie ist nunmehr ausgereift. Die Serienfertigung kann beginnen. Die Umladungskosten werden nahezu ganz eingespart.

Die amphibischen Transportbehälter — auf zwei Einzelfahrgestellen — fahren unter einen Bunker und werden zügig, wie am Fließband, ohne Bagger beladen. Eine Diesellokomotive zieht sie zum Hafen. Eine geradegleitet auf einem Schrägaufzug unter den Behälter, hebt ihn vom Fahrgestell ab und läßt ihn ins Wasser gleiten. Mit kurzen Stahlseiltrossen werden je zwei Behälter nebeneinander — und bis zu 20 hintereinander — gezurrt. Ein Behälter faßt 50 Tonnen. Der ganze Schleppzug also 2000 t, ziemlich genau das Dreifache eines ausgewachsenen großen Schleppkahns. Je ein Spezialschlepper vorn und hinten schleppen das Ganze über den Kanal ins Ruhrgebiet.

Hier sorgt eine andere Rampe dafür, daß die Behälter wieder auf einen „fahrbaren Untersatz“ gesetzt werden. Das Erz wandert unmittelbar zum Hochofen. Irgendwelche Entladevorrichtungen wie Bagger usw. sind nicht erforderlich. Je ein eingebauter Elektromotor auf dem vorderen und hinteren Fahrgestell kippen den Behälter nach rechts oder auch nach links. Sie entleeren ihn unmittelbar in den Hochofen.

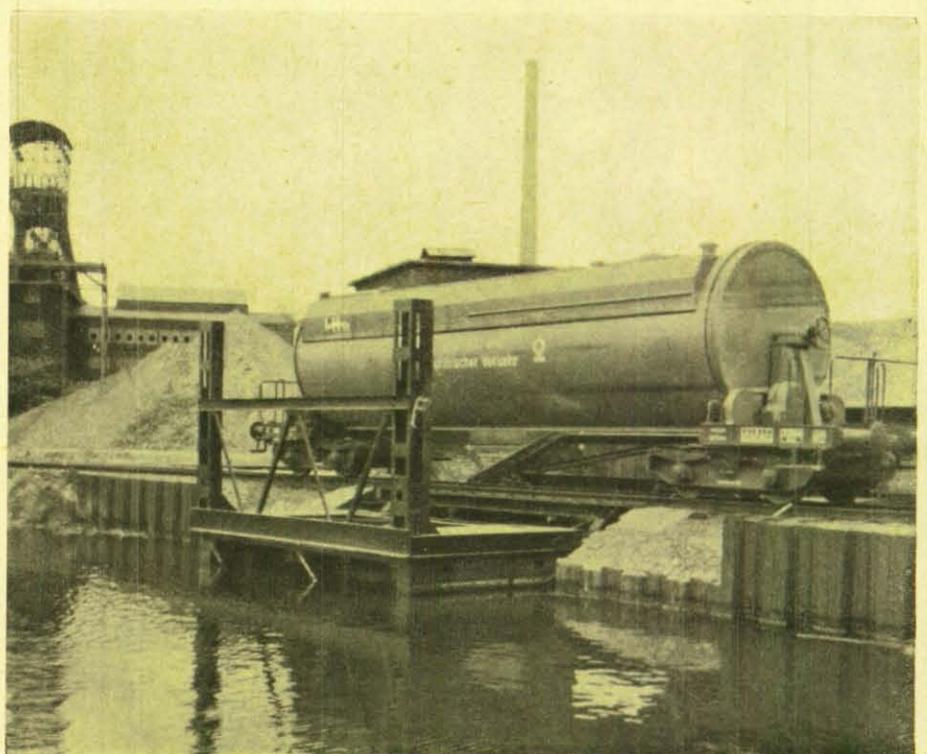
Salzgitter braucht zum Aufbereiten der Erze und zum Verhütten — bekanntlich verhüttet Salzgitter auch selbst — Koks. Also werden die gleichen Behälter im Ruhrgebiet mit Koks beladen und wandern auf demselben Wege zurück. Der Ring schließt sich. Hütte und Erzbergwerk bleiben konkurrenzfähig.

Die Kanalschiffer haben gleich einen Spitznamen zur Hand. Sie nennen die ganze Angelegenheit „Seeschlange“, und diskutieren darüber, wann wohl wieviel ihrer Kameraden zum „Schlangenhändiger“ umsatteln.

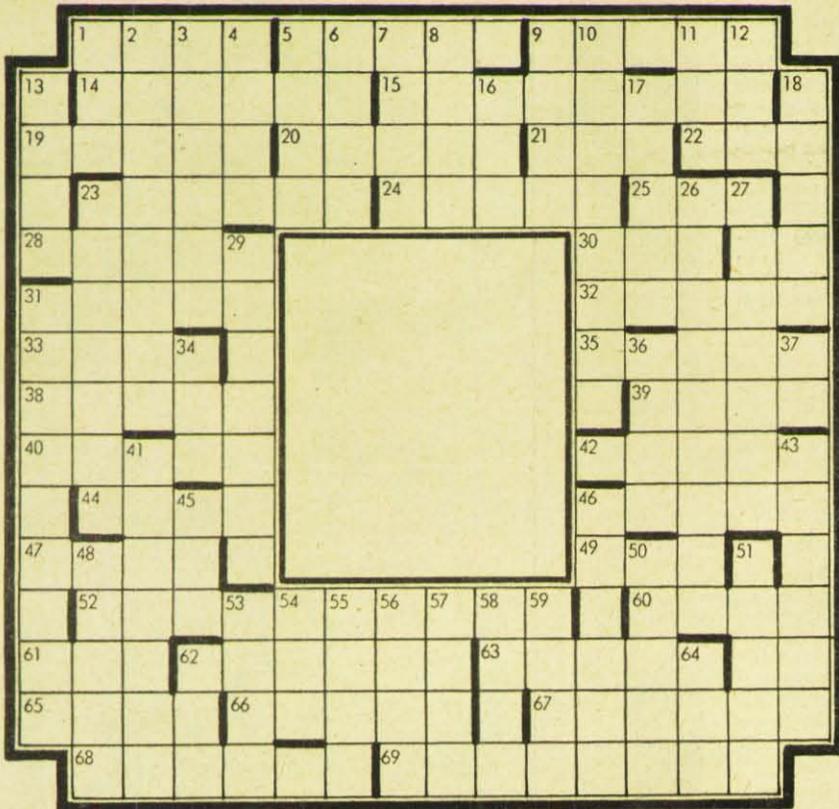


Transportbehälter, die schwimmen und auf ein Eisenbahn-Fahrgestell gesetzt werden können, wurden von den Salzgitterwerken entwickelt. Die Kosten des viermaligen Verladens von Erz und Kohle aus Schleppkähnen in Güterwagen können durch die neue Erfindung des Werkes fast vollständig eingespart werden.

Wie Stehauimännchen halten sich die beladenen, tonnenartigen Transportbehälter im Wasser. Die Tauchtiefe zeichnet sich noch ab, wenn die Behälter aus dem Wasser heraus auf ihr Eisenbahn-Fahrgestell gehoben worden sind.



Kreuzworträtsel



Senkrecht: 1. türkische Anrede, 2. privater Ermittler von Rechtsfällen, 3. Erdteil, 4. Fluß in Holland, 5. biblischer König, 6. Schneidekante, 7. Zeitalter (ä=ae), 8. europäische Hauptstadt, 9. Küstenfluß in Pommern, 10. Weinmesser, 11. Waldtier, 12. Frauenname, 13. kleinstes Teilchen des Grundstoffes, 16. Heilverfahren, 17. Stadt an der franz. Riviera, 18. Fabeltier (Vogel), 23. deutscher Maler, 26. Stadt bei Krefeld, 27. milchwirtschaftlicher Betrieb, 29. Zeughaus, 31. Hunderasse, 34. franz. Romanschriftsteller, 36. Stadt in Norwegen, 37. chemisches Zeichen für: Neon, 41. Teil der Minute, 43. Göttertrank, 45. Leumund, 46. Volk im nordwestlichen Afrika, 48. Ortschaft südwestlich von Dornbirn (Bregenzer Wald), 50. Seidenatlas, 51. das Dasein, 53. dichterisch: Tannenforst, 54. Badeort in Belgien, 55. Hauptstadt eines Schweizer Kantons, 56. Schlag, 57. Aschegefäß, 58. Panzerkampfwagen, 59. Gebietsstreifen, 62. japanische Münze, 64. Abschiedsgruß.

Waagrecht: 1. biblischer Stammvater, 5. Liebesmahl, 9. walzenförmiger Hohlkörper, 19. Teil der Karpaten, 20. Stadt in der Schweiz, 21. Nichtjude, 22. Ruf an die Pferde (links), 24. Hauptstadt Kroatiens, 28. starker Kaffee, 30. Städtchen an der franz. Riviera, 31. Kircheninventar, 32. Frachtsatz, 33. Sumpfvogel, 35. Weinstädtchen an der Mosel, 38. Ausstattungstück in Operettentheater, 39. irischer Name für: Irland, 40. Metallart, 42. Stadt in Westfalen, 44. Fluß in Mittelitalien, 46. Zauber-, Geheimkunst, 47. Kurzwort für: Akkumulator, 49. germanische Gottheit, 60. franz. Schriftsteller, 61. Umstandswort, 62. Edelstein, 63. Hauptschlagader, 65. Vortrag, 66. Kreisstadt in Brandenburg (Großfunksendestelle) 67. mißgünstiger Mensch, 68. Teil des Bruches. — Bei richtiger Lösung ergeben die waagerechten 14, 15, 23, 25, 52 und 69 im Zusammenhang gelesen eine wichtige Erkenntnis.

Silbenrätsel

a — at — auf — be — ber — bras — chen — de — dorff — e — e — e — e — ei — ein — ein — el — er — ex — flie — fon — ge — ger — gie — gu — her — i — ka — ka — ka — kom — ku — ku — lei — les — li — ma — marsch — mi — na — na — na — ne — ne — ni — ni — nin — nisch — ra — re — ri — rung — sche — schub — sie — ta — ta — ta — tags — tat — ten — tha — tor — trau

Aus diesen Silben sind 18 Wörter nachstehender Bedeutung zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, letztere von unten nach oben gelesen, eine wichtige Erkenntnis ergeben.

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. Gerichtsvollzieher | 13. Heilmittel gegen die Schlafkrankheit |
| 2. europäische Sprache | 14. Eremitage |
| 3. Staat der USA | 15. märkischer Dichter |
| 4. deutscher Lyriker der Romantik | 16. Mordversuch, Anschlag |
| 5. Laubbaum | 17. Halbgott u. Held der griechischen Sage |
| 6. Leitung eines Staates | 18. oberitalienische Hafenstadt und Seebad |
| 7. Grabgewölbe | |
| 8. Hinauszögerung | |
| 9. Jünger Jesu | |
| 10. mittelamerikanischer Staat | |
| 11. berühmte Komposition von Chopin | |
| 12. Insekt | |

Rätsellösungen aus Nr. 21

Magische Figur: 1. Kalebasse, 2. Renegat, 3. Magazin, 4. Rosalinde.

Silbenrätsel: 1. Lauban, 2. Oleander, 3. Eirene, 4. Soda, 5. Chrisam, 6. Miete, 7. Imbib, 8. Torero, 9. Trapez, 10. Ernani, 11. Lido, 12. Sabine, 13. Iden, 14. Nektar, 15. Dialog, 16. Nieta, 17. Olmütz, 18. Nerpel, 19. Tafel, 20. Irun, 21. Genesung, 22. Fagott. — Löschmittel sind nötig für die Brandbekämpfung.

Magische Figur: 1. Barbarei, 2. Kalahari, 3. Maat — Merlin, 4. Tirana, 5. Nera.

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: Friedr. Waller 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 frs. 60.— einschließlich Zustellgebühr. Alleinauslieferung für Belgien: Agence et Messageries de la Presse, Bruxelles, Rue du Persil 14A22, Preis blrs. 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). Beteiligung: Freistaat Bayern 40 Prozent, Otto Georg König, Verleger in München, 30 Prozent.

Schauinsland schaut in die Sonne

Fortsetzung von Seite 7

und im Gegensatz zur Radioastronomie leidet die optische Beobachtung in Freiburg sehr unter den vielen Schlechtwettertagen.

Aber hierauf ist die Zusammenarbeit nicht beschränkt. Die Meßergebnisse der Beobachtungsstationen in aller Welt werden ständig gegeneinander ausgetauscht, nicht nur während des Internationalen Geophysikalischen Jahres. Alle nur erreichbaren Informationen über die Sonne müssen erfaßt werden, um die tatsächlichen Zusammenhänge zu ergründen, und sie kommen aus sehr verschiedenartigen Quellen. Um das zu erläutern, zum Schluß eine Übersicht in wenigen Worten:

Wenn auf der Sonne große Fleckengruppen zu beobachten sind, finden in deren Nähe oft heftige Lichtausbrüche (Eruptionen) statt.

Die Raketen- und Ballonbeobachter stellen dann in der höheren Erdatmosphäre eine starke Zunahme der ultravioletten und der Röntgenstrahlen von der Sonne fest.

Dadurch werden auf der Erde die

Kurzwellen-Funkverbindungen vorübergehend lahmgelegt.

Oft werden bei solchen Eruptionen Materieteilchen hoher Geschwindigkeit von der Sonne ausgestoßen. Die Radioastronomen beobachten dann meist eine große Anzahl verschiedenartiger Radiobursts. Einige Zeit später registrieren die Geophysiker starke erdmagnetische Störungen.

Polarlichter können beobachtet werden.

Unter bestimmten Voraussetzungen verzeichnen sogar die Zählrohre der Atomkernphysiker eine plötzliche starke Zunahme der kosmischen Ultrastrahlung, die von der Sonne die Erde erreicht hat.

Bei allem, was wir bereits von der Sonne wissen, ist jedoch der überwiegende Teil der Probleme noch ungelöst. Einen Beitrag zu deren Lösung wird, so hoffen wir, auch unser Radio-spektrograph liefern.

Dr. H. H. Rabben, Fraunhofer-Institut Freiburg i. Br.

Von der Muse geküßt

„Also, ich kann Ihnen eine erfreuliche Mitteilung machen, Herr Schlacke: Ich habe Sie für die Rolle des Millionärs in unserem nächsten Stück vorgeesehen.“

„Prima, Herr Intendant. Dürfte ich dann gleich um einen Vorschuß bitten?“

„Vorschuß?“

„Ja, damit ich mich in die neue Rolle auch einfühlen kann!“

„Hallo, hier Mammut-Filmproduktion.“

„Hier spricht Fritz Hesse, der bekannte Kritiker. Ich hätte gern Ihren Autor, Herrn Teddy Fläsch, einmal gesprochen.“

„Oh, Herr Fläsch schreibt gerade das Drehbuch für unseren neuen Heimatfilm.“

„Das macht nichts, ich bleibe solange am Apparat und warte, bis er damit fertig ist!“

„Meinetwegen kannst du über ihn sagen, was du willst. Aber eines mußt

du ihm lassen: er ist ein großer Maler, ich bewundere ihn.“

„Und was bewunderst du denn am meisten an seinen überaus modernen Bildern?“

„Daß er sie verkauft!“

„Es tut mir leid, Herr Kleinmim, ich muß Ihnen dringend abraten.“

„Aber Herr Intendant! In meinen Adern rollt Künstlerblut, ich muß einfach Schauspieler werden. Ich fühle einen unbezähmbaren Drang zu den Brettern...“

„So — dann werden Sie am besten Schreiner!“

„Meister, Sie sind für mich ein ganz genialer Maler. Wenn ich nur dieses Werk hier betrachte: Wie gekonnt die Pinselführung, wie gewagt die Farben und wie imponierend die Komposition — ein grandioses Bild!“

„Wieso Bild? Das ist doch die Leinwand, auf der ich immer meine Pinsel säubere.“

Käsestangen / Von Peter Aumüller

Frau Mehlstamm, schon eine sehr angejahrte Dame, eine Witwe übrigens, sagte, wenn sie gefragt wurde, was sie denn mache, daß ihr Haar einen so herrlichen Glanz und solche Fülle habe, sie sagte jedem, der es hören wollte: Ich spüle es mit Bier!

Dies sagte sie auch zu ihrem Lieferanten, der ihr wöchentlich einen Kasten voll ins Haus bringen mußte. Und der Händler machte dann jedesmal ein andächtiges Gesicht und ließ sich von Zeit zu Zeit den Ablauf dieser Haarpflegeprozedur ausführlich erzählen. Ihm konnte es ja schließlich nur recht sein, wenn sie bei ihrem wöchentlichen Quantum blieb: Ob sie es trank, wie böse Menschen behaupteten, vor allem natürlich die Nachbarn, oder wirklich nur ihr Haar darin spülte: Geschäft blieb Geschäft!

Nun hatte der Händler sich seit einiger Zeit entschlossen, an dem steigenden Gewinn, den er machte, auch seine Kunden und Kundinnen zu beteiligen: Wer einen bestimmten Betrag bei ihm regelmäßig umsetzte, bekam ein Geburtstagsgeschenk. Wie er sich die Daten besorgte, blieb allerdings sein Geheimnis.

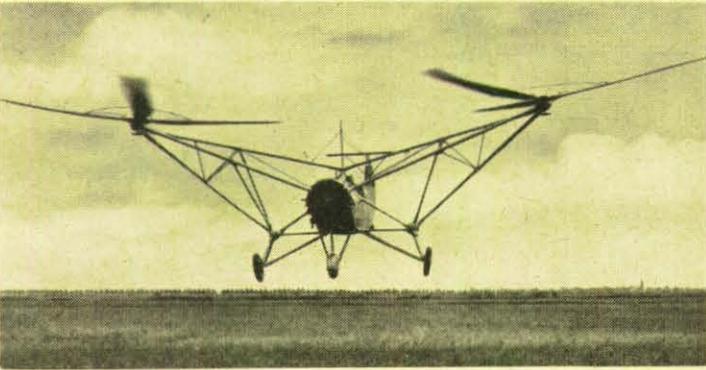
Als nächste Jubilarin war Frau Mehlstamm an der Reihe. Sie feierte ihren Siebzigsten

Die Auswahl eines Geschenkes fiel ihm in diesem Falle sehr schwer. Er konnte ihr doch nicht einfach ein paar Flaschen Bier kostenlos liefern?! Da kam ihm ein frecher Einfall. Er beschloß, ihr fünf Packungen Käsestangen zu liefern. Käsestangen und Bier schienen ihm gut zusammenzupassen. Frau Mehlstamm fühlte sich geschmeichelt, als er seinen Glückwunsch anbrachte, machte aber ein säuerliches Gesicht beim Anblick des Geschenkes. Sollte er etwa gar etwas gemerkt haben? Immerhin bewahrte sie Haltung. „Was soll ich mit diesen Käsestangen da“, sagte sie vorwurfsvoll, „Sie wissen doch ganz genau, daß ich das Bier zur Haarpflege verwende?!“

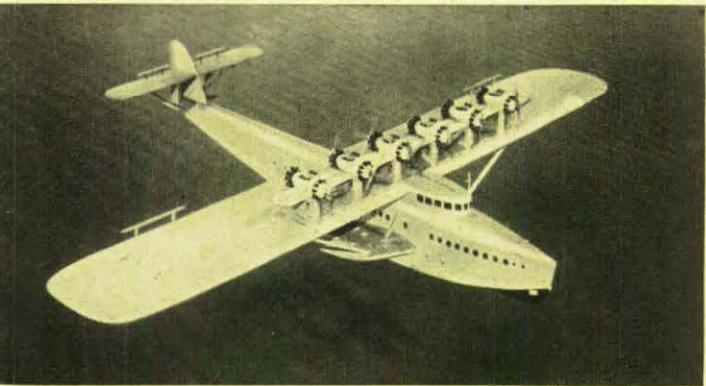
„Natürlich weiß ich das, Frau Mehlstamm“, versicherte der Händler eifrig, „Sie werden doch nicht glauben, ich wollte eine Anspielung machen. Nein, nein, nein! Ich dachte mir nur, die Käsestangen könnten sich vielleicht auch als gute — Lockenwickler eignen und verwenden lassen“



◀ **Der Stolz der Royal Air Force** waren um 1930 diese Bristol „Bulldog“. Man wärlte damals noch die Bauart als Doppeldecker, da diese die Flächenbelastung gering hielt und damit eine große Wendigkeit garantierte. Vorbildlich gelöst war die Motorkühlung.

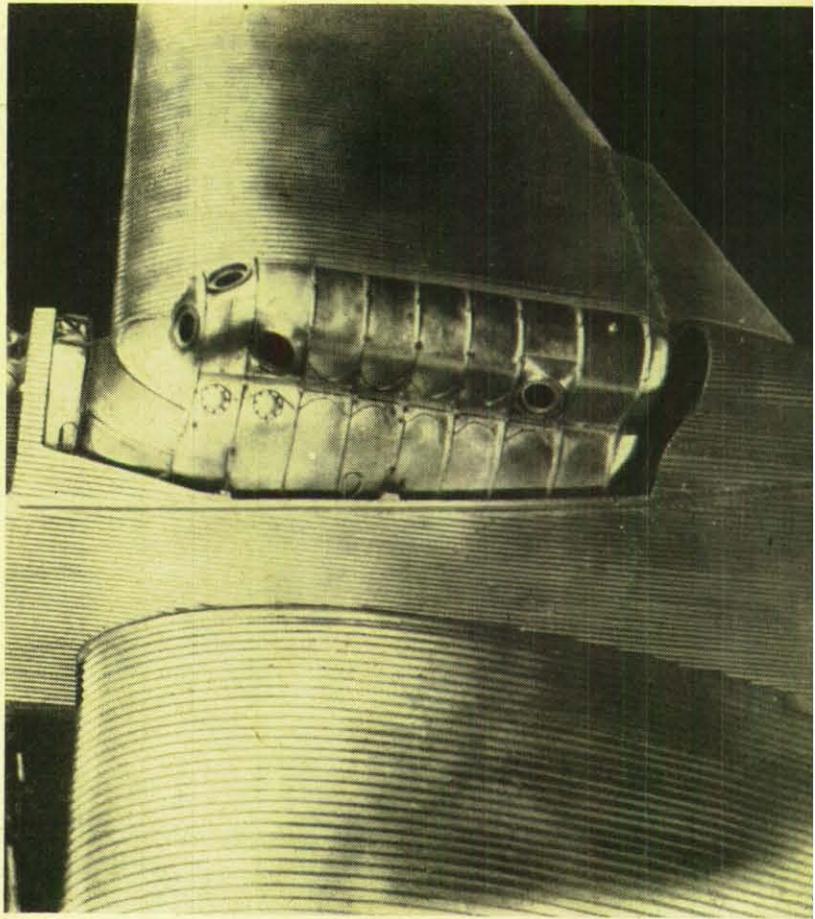


◀ **Als Pionier der Höhenforschung** kann diese 1929 gebaute Junkers Ju 49 gelten. Um den Luftdruck konstant zu erhalten, wurde eine besondere Druckkabine eingebaut, die zwei Mann Platz bot. Heute reist man bequem in Flughöhen, die damals sicheren Tod bedeutet hätten.

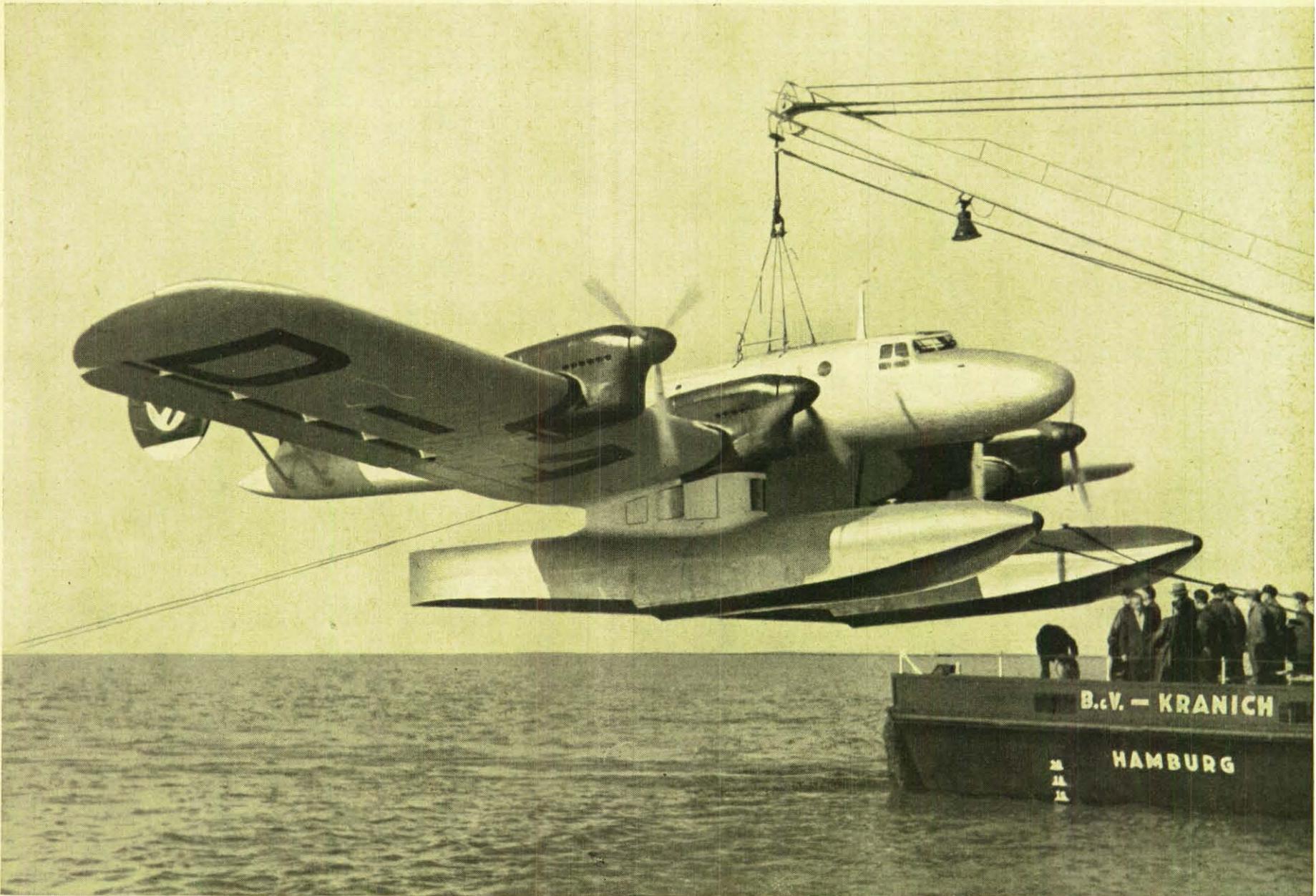


◀ **Den Libellen abgeguckt** haben die Konstrukteure des Focke-Achgelis-Hubschraubers. Gebaut wurde die FW 61 im Jahre 1936. Ein Jahr später brach sie in Bremen alle internationalen Rekorde dieser Flugzeuggattung. Damals fast unbekannt, sind heute Hubschrauber alltäglich.

◀ **Als technischen Unsinn** hat man diese Konstruktion abgetan. Es ist die erste Ausführung des Riesenflugzeuges Dornier Do X, die mit 12 Siemens-Jupiter-Sternmotoren ausgerüstet war. Die für das Baujahr 1929 gewaltigen Abmessungen erstaunen heute angesichts der riesigen Düsenklipper nicht mehr. Elegantere Formen weist die bei Blohm & Voss gebaute Ha 139 A auf, die mit großem Erfolg im Transatlantik-Verkehr eingesetzt wurde.



LUFTKRIEG - LUFTSCHUTZ Teil III Fliegende Schiffe - Große Kisten Die Bedrohung aus der Luft wächst



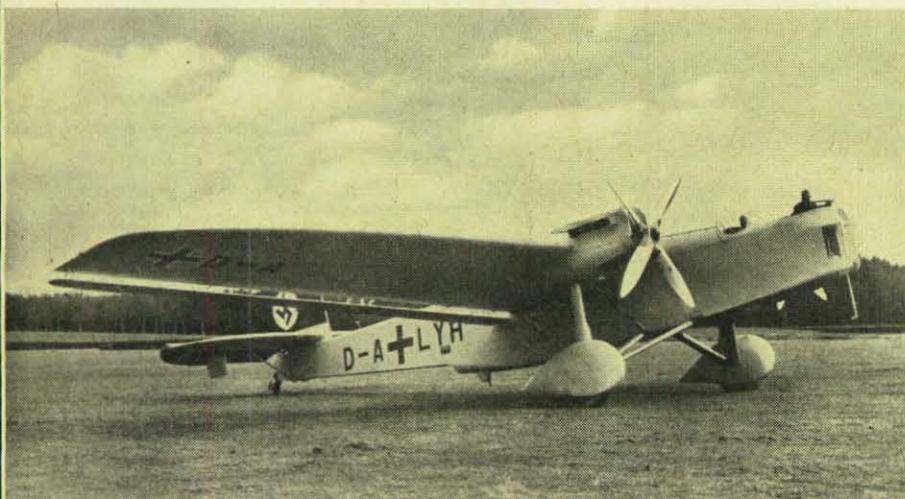
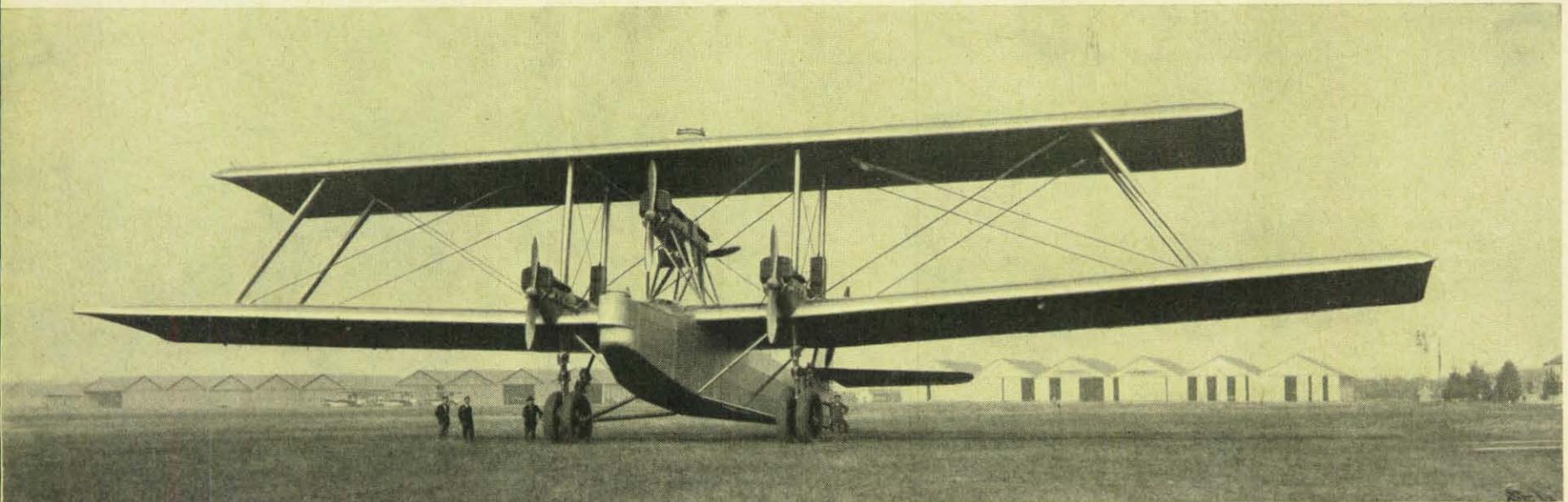
Der erste Weltkrieg hatte allen Militärstaaten die Bedeutung einer schlagkräftigen Luftmacht zu Bewußtsein gebracht. In den Generalstäben wurden Theorien ausgearbeitet, nach denen die Industrie ihre Konstruktionen auslegte. Von den Neuentwicklungen wurden größere Reichweite und höhere Tragfähigkeit gefordert. Um dieses Ziel zu erreichen, mußten Triebwerke entwickelt werden, die ein Vielfaches der Motoren des ersten Weltkriegs zu leisten vermochten. Das Ganzmetallflugzeug hatte seinen Siegeszug angetreten. Immer mehr setzte sich der Eindecker durch. Bei den Doppeldeckern verschwanden die Verstreben in stromlinienförmigen Verkleidungen. Am Ende dieser friedensmäßigen Entwicklung schälten sich, durch ihre jeweiligen Aufgaben bedingt, zwei Baurichtungen heraus: der mehrmotorige Bomber und der schnelle, wendige Jäger.



▲ **Wie ein Hammer** konnte ein solches Sturzkampfflugzeug auch den dicksten Bunker „knacken“. Die Henschel Hs 123 V1 ist der Vorläufer des im zweiten Weltkrieg so gefürchteten Sturzkampfbombers (Stuka).

▼ **Riesige Abmessungen** hatte dieser Bomber. Gemäß den Luftkriegstheorien General Douhets baute man in Italien Fernbomber, die in der Lage waren, große Bombenlasten über weite Entfernungen zu tragen. Unser Bild: Caproni Ca 90 PB.

Entfernungen schrumpfen



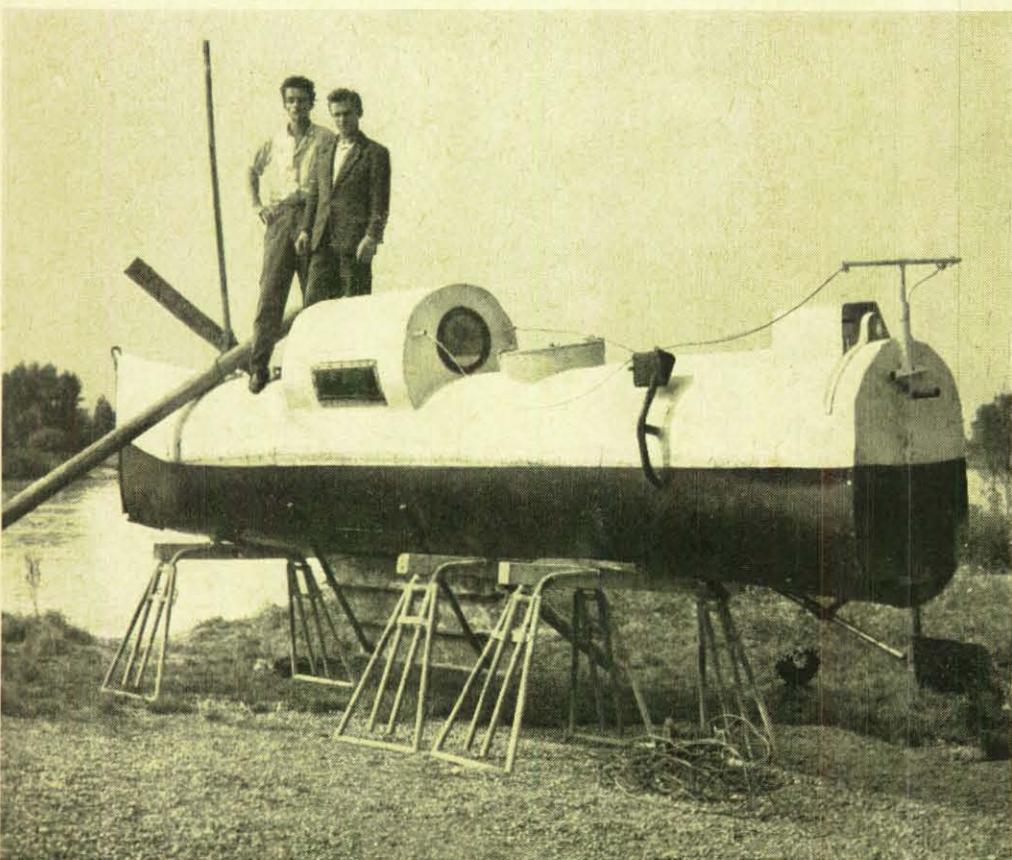
Steil und ungefüge mutet dieses Kampfflugzeug an. Die Dornier Do 23 war einer der ersten in Deutschland gebauten zweimotorigen Bomber. Man vertraute damals noch auf die Schlagkraft eines mit zwei Triebwerken ausgerüsteten Flugzeuges. Dieser Irrtum erwies sich später als mitbestimmend für den Ausgang des 2. Weltkrieges.



Wie David neben Goliath nimmt sich das kleine Sportflugzeug Junkers 50 Junior neben dem riesigen Großverkehrsflugzeug G 38 aus. Diese 1929/30 gebaute Maschine war für 34 Passagiere eingerichtet und hatte eine Spannweite von 44 m. Als Triebwerke dienten vier Junkers Juno 204, die je 750 PS leisteten und auf eine Zweiblatt-Luftschaube wirkten.

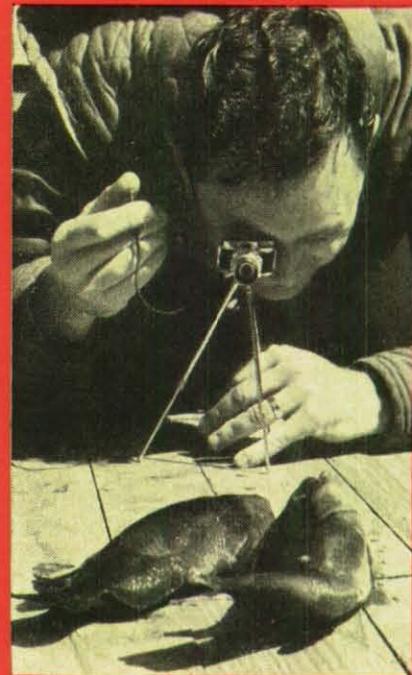
ZB

Zeit-Bilder

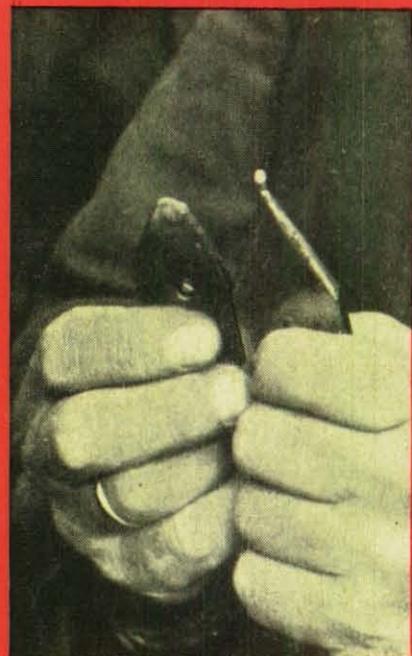


▲ **Ins Meer stürzte eine Maschine bei dem Versuch, auf dem britischen Flugzeugträger „Victorious“ zu landen. Von einem Hubschrauber wurde ein Mann heruntergelassen, um dem in der Kabine eingeschlossenen Piloten zu helfen, den Ausstieg zu öffnen. Die Hilfe kam jedoch zu spät. Das Flugzeug sank mit dem Piloten an Bord, als der Retter das Wrack gerade erreicht hatte.**

◀ **Mit dem „Klein-U-Boot“, das sich zwei junge Handwerker am Niederrhein selbst gebaut haben, wollen sie den Rhein aufwärts, durch den Rhein-Rhone-Kanal, über Marseille und quer durchs Mittelmeer nach Nordafrika fahren. Das Boot, das zwar nicht tauchen kann, aber wie ein U-Boot abzudichten ist, wird von einem 8-PS-Motor und von einem Hilfssegel angetrieben.**



DIE PHOTOKINA KÖLN 1958 war ein voller Erfolg. Unser Bild: Ein Angler nimmt mit seiner Kleinstkamera seinen bisher kleinsten Fang auf. Er kann ihn nachher im Bild ansehnlich stark vergrößern.



EIN WAGHALSIGES UNTERNEHMEN ist die Überprüfung der Blitzableiter auf dem höchsten Kirchturm der Welt, dem Turm des Ulmer Münsters. Eine der Blitzableiter-spitzen war durch Blitze abgeschmolzen.



MIT EINEM STRAHLENDOSIMETER sind die Soldaten der Deutschen Bundeswehr ausgerüstet. Es registriert die Menge der empfangenen Radioaktivität, gibt die Erkennungsnummer und die Blutgruppe an.