

postverlagsort münchen ausgabe 0

# ZB

## ILLUSTRIERTE

Für Menschen im Atomzeitalter

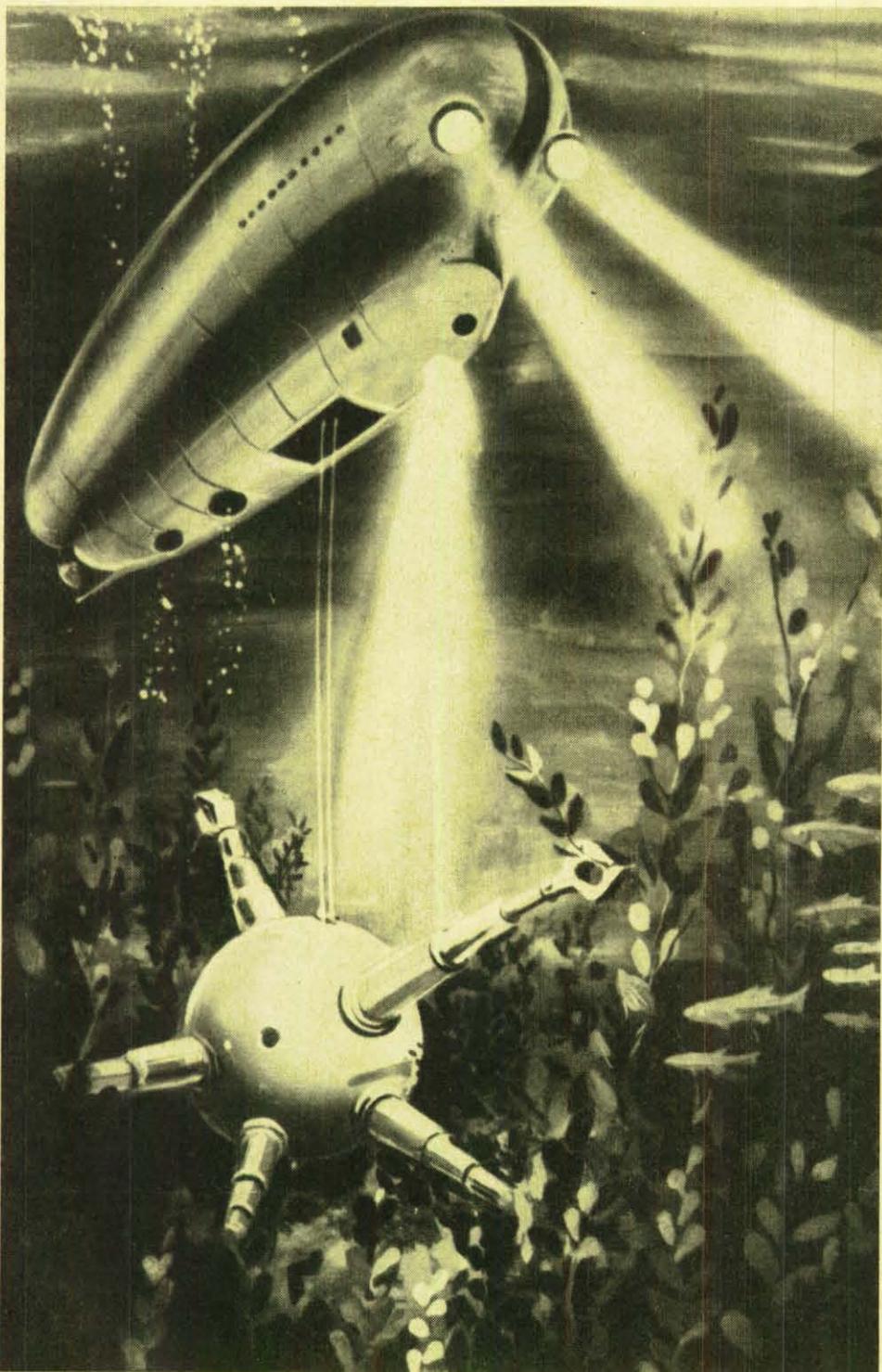
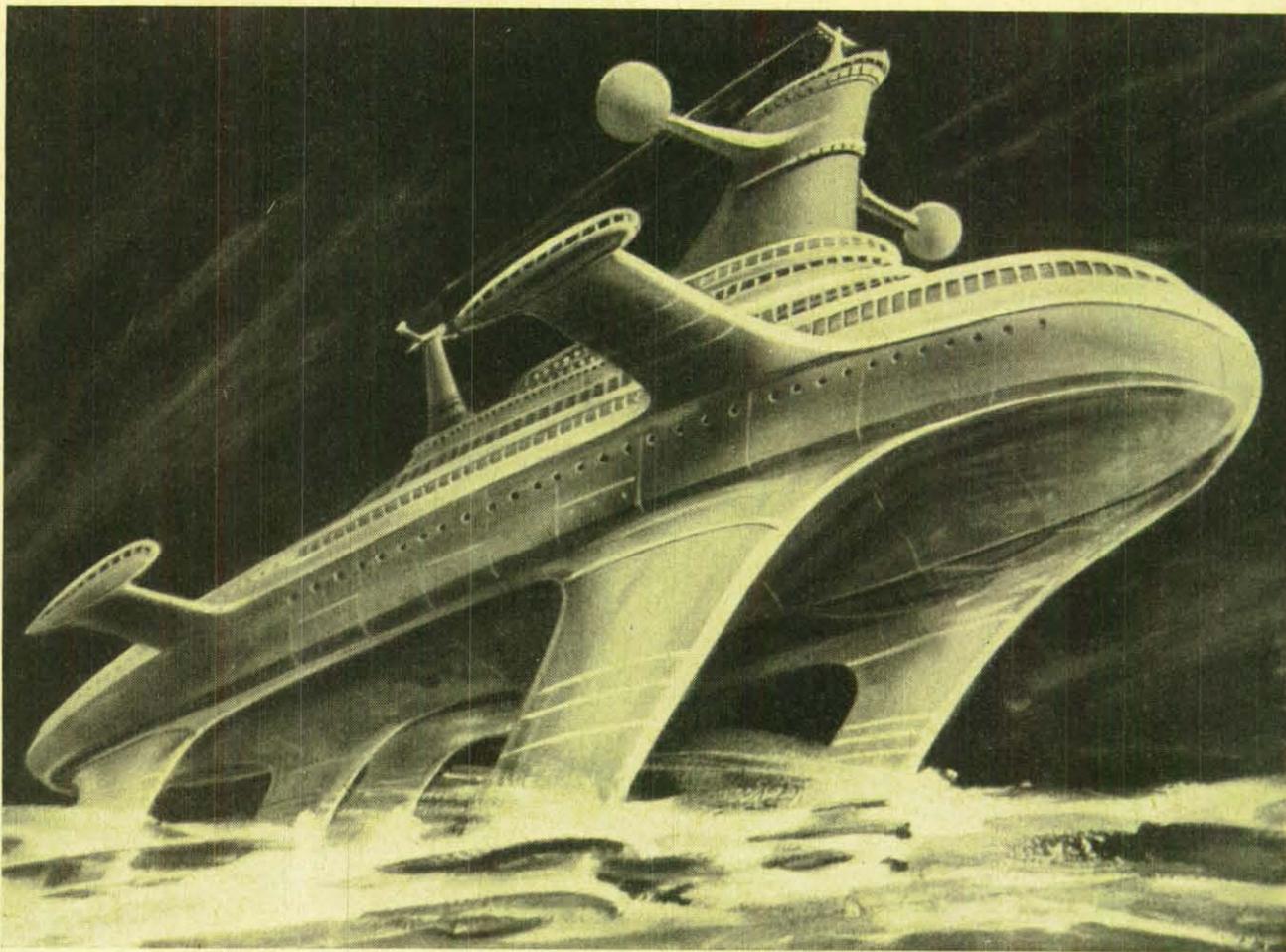
Nr. 23/58 • Dritter Jahrgang • 1. Novemberheft

50 Pfg.



# Das Luftkissenschiff – Flugzeugträger der Zukunft

**Schneller als je zuvor** werden — nach Ansicht vieler Experten — „fliegende Ozeanriesen“ die Weltmeere durchqueren. Die großen Passagier- und Transportschiffe von morgen werden nicht mehr die Wellen durchpflügen. Sie werden durch die Ozeane „stelzen“, mit Geschwindigkeiten, die bislang auf See nicht erreicht werden konnten. Lange Zeit galt die Idee, ein Tragflächenschiff zu konstruieren, für undurchführbar. Der Rumpf eines solchen Schiffes wird über den Wellen schweben, getragen von Tragflächen unter der Oberfläche. Auf diese Weise wird der Wasserwiderstand fast völlig ausgeschaltet. Moderne Ozeanriesen, wie die „United States“ oder die „America“, erreichen Geschwindigkeiten zwischen 22,5 kn (41,7 km/h) und 36,8 kn (68,3 km/h). Das fliegende Fracht- oder Passagierschiff der Zukunft wird nicht die gewaltigen Abmessungen der heutigen Riesenschiffe haben. Aber sie werden bis zu 100 kn, das sind rund 185 km in der Stunde, laufen! Zu den Schwierigkeiten, die diesem Projekt bisher entgegen standen, gehörte unter anderem die Tatsache, daß das Meer nicht spiegelglatt, sondern vielmehr ein Wellengebirge ist. Die Tragflächen des Schiffes müssen sich jedoch immer gleichmäßig tief unter der Wasseroberfläche befinden. Mittels einer Erfindung des Engländers Christopher Hook können diese Probleme heute erfolgreich gelöst werden. Die Idee des fliegenden Schiffes, das durch das Wasser stelzt, ist über 50 Jahre alt. Die ersten ernsthaften Konstruktionsversuche gehen bis auf das Jahr 1905 zurück. Ingenieure in aller Welt haben versucht, eine brauchbare Lösung dieses Problems zu finden. Am weitesten sind diese Versuche bisher in Deutschland gediehen, wo Tragflächen-Motorboote schon erprobt wurden.

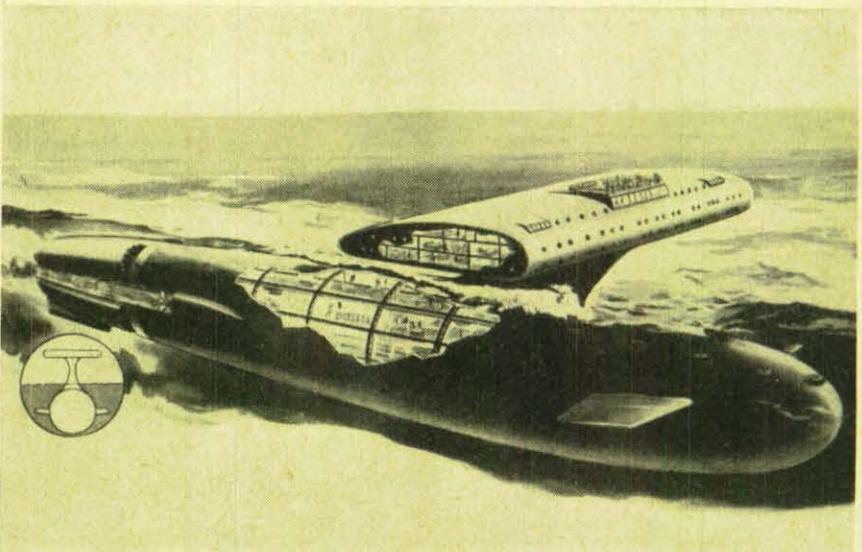


### Hubschrauber sollen die Tiefsee erforschen.

Seit vor andert-halbtausend Jahren waghalsige Schwimmer zum ersten Male hinabtauchten in den rätselhaften Schlund des Meeres, haben die Wunderdinge im Schoße des Wassers den Menschen nicht ruhen lassen. Leonardo da Vincis technisches Genie ahnte schon um 1500 mit einer verblüffenden Konstruktion den Schnorchel voraus. Ein langer Bambusstab, von einer Korkscheibe über Wasser gehalten, verbindet den Taucher mit der Luft. 1535 konstruierte der Italiener Guglielmo di Lorena die erste Taucherglocke. Dies war ein kleiner, unten offener Kasten mit Glasfenstern, in dem der Taucher sich angeschnallt bewegen konnte. Aber die Erfindungen der Alten, so kühn sie die technische Wirklichkeit unserer Zeit vorausahnten, blieben nur Illusion und Stückwerk. Noch waren die Gesetze des Luftdrucks und des Vakuums unbekannt. Unbekannt war auch das richtige Mischungsverhältnis der Luft, die für den Menschen atembar ist. Erst unserem Jahrhundert blieb es vorbehalten, die Tiefsee zu erschließen. 1953 tauchte Professor Piccard in seiner „Bathyscaph“ 3150 Meter tief. Mehr als doppelt so tief will der Hamburger Schiffbauer Henry Hartung in seinem Tiefsee-Hubschrauber in die Tiefe vordringen. Dieses Gerät, nach dem Prinzip des Hubschraubers entworfen, hat seinen Vorgängern Wendigkeit und geringeren Wasserwiderstand voraus. Er schraubt sich mit Hilfe zweier in wasserdurchspülten Schächten angeordneten „Propeller“ in die Tiefe. Eine schwenkbare Heckschraube ersetzt das Ruder. Leichtbenzin in den Hohlkörpern soll das Boot gewichtslos machen. Die in der Tiefe immer kälter werdende Wassertemperatur zieht das Leichtbenzin in den Tanks zusammen, und das schwerere Wasser kann eindringen. Dadurch vergrößert sich das Gewicht des U-Hubschraubers beträchtlich.

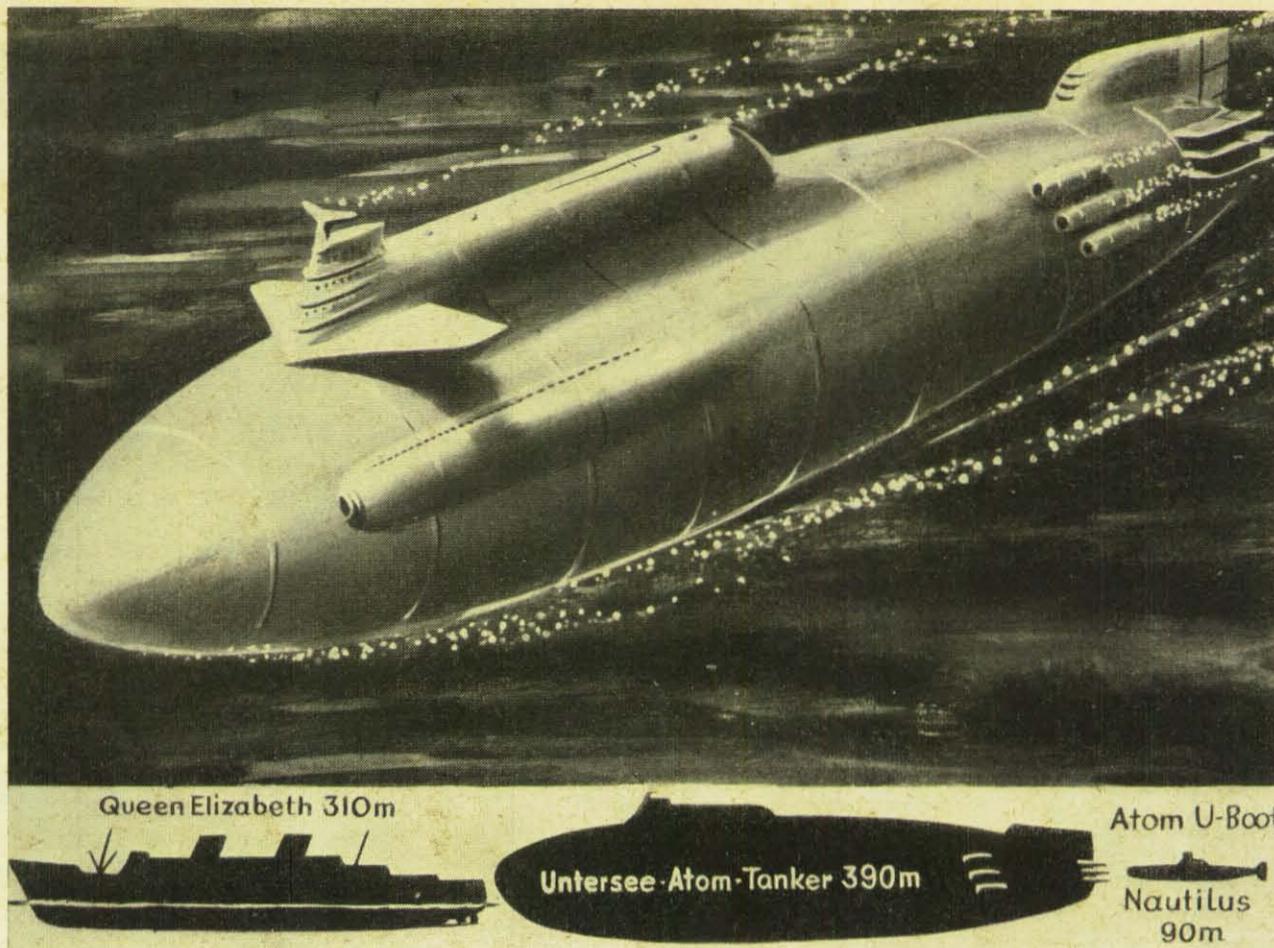
### Der Pottwal diente als Vorbild

für diese revolutionäre Konstruktion amerikanischer Marine-Schiffsbauingenieure. Der lange Rumpf mit dem stumpfen Bug birgt die Reaktoranlage und die riesigen Frachträume. Er wird sich wie ein Unterseeboot ständig unter Wasser befinden. Über der Wasseroberfläche befindet sich die Kommandobühne. Diese Aufteilung soll die Gefahr der radioaktiven Verseuchung herabmindern.



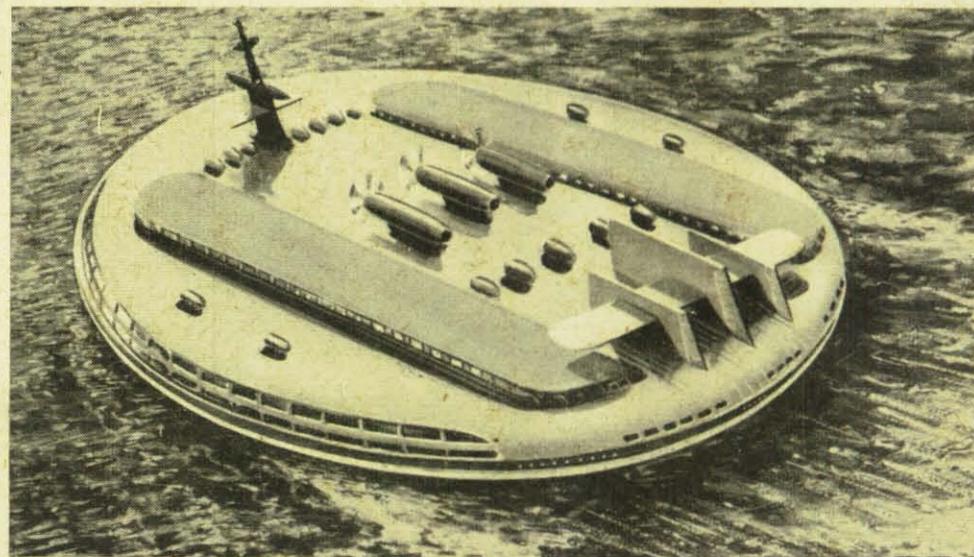
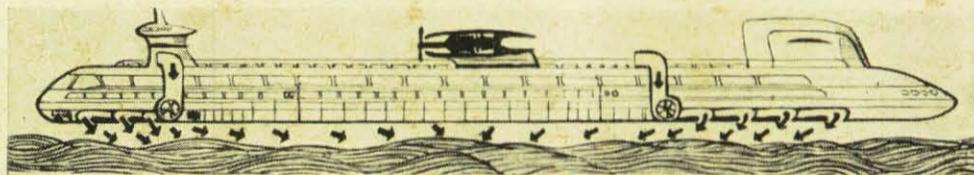
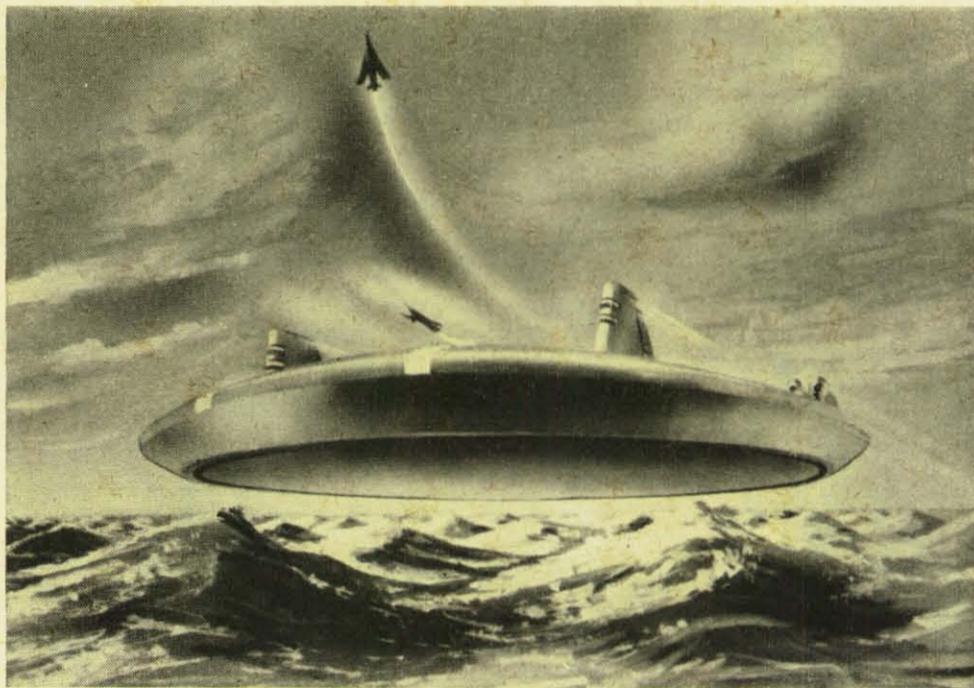
## Nach dem Vorbild der Wal-

**fische** werden künftig die Tanker gebaut werden. Die modernen Schiffingenieure lassen sich nicht mehr von Konstruktionsvorstellungen verblüffen, die noch vor Jahren als utopisch abgetan worden wären. In den Strömungslaboratorien eines großen englischen Flugzeugwerkes wurden kürzlich Versuche unternommen, um die Möglichkeiten zu untersuchen, die mit der Atomkraft gegeben sind. Man denkt dabei vorzugsweise an einen fischähnlichen Stahlriesen, der mit Turbinen und leistungsstarken Atomreaktoren ausgerüstet ist. Ein solches Unterwasserboot würde eine bislang für U-Boote nicht möglich gehaltene Geschwindigkeit erreichen können. Als geeignetste Form ist die Stromliniengestalt des Walfisches ermittelt worden. Die Konstruktionspläne sehen ein doppeltes Schwanzleitwerk und Tragflächen, wie bei einem Flugzeug, vor. Ein solches Boot würde 400 Meter lang sein und eine Wasserverdrängung von über 100 000 Tonnen haben. Zwei mächtige Atomreaktoren liefern die Antriebskraft für zwei Turbinenaggregate, die den stählernen Koloß mit einer Geschwindigkeit von fast 120 km/h unter Wasser vorantreiben sollen. Im oberen Teil, unmittelbar hinter dem Kopf des Fahrzeuges, befinden sich die Navigationskabinen und die Mannschaftsräume. In der Mitte befinden sich die Reaktoren und die gewaltigen Frachttanks. In Amerika ist der Vorteil, den der Atomtrieb für Unterwasserschiffe im zivilen Schiffsverkehr bringt, klar erkannt worden.



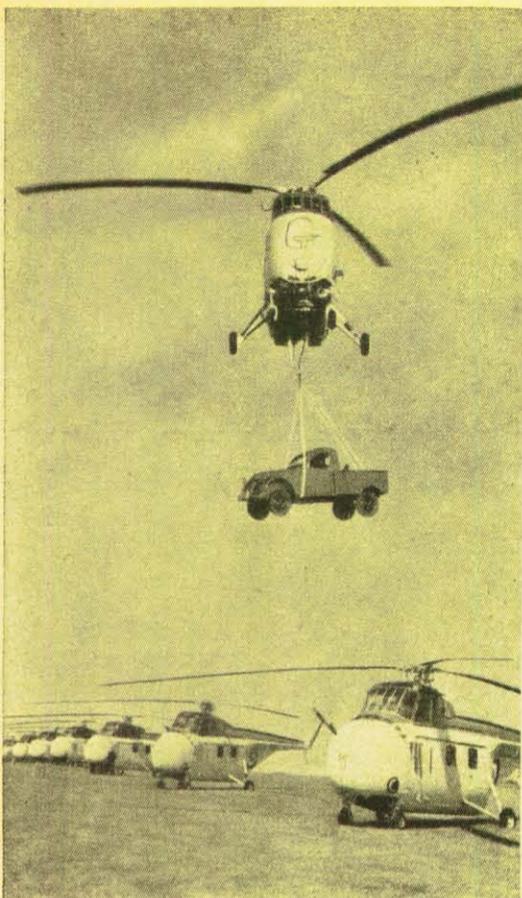
# Fliegende Holländer Stählerne Riesenwale

Liegt die Zukunft der Seefahrt  
über oder unter den Wellen?



**Ein Schiff, das fliegt**, hat der Schweizer Ingenieur Carl Weiland entworfen. Es wird rund wie ein Teller und dreimal so schnell als unsere heutigen Ozeandampfer sein. Angestachelt von den überraschenden Entwürfen der Flugzeugkonstrukteure und aus der Besorgnis darüber, daß der Luftverkehr der Seeschifffahrt auf den vielbefahrenen Routen den Rang streitig macht, haben die Schiffbauer in aller Welt bemerkenswerte Pläne vorgelegt: das Tragflächenschiff, das auf hohen Stelzen durchs Wasser schießt, den Unterwassertanker, größer als die „Queen Elizabeth“, den atomgetriebenen Ozeanriesen, das Turbinenschiff, das, anstatt mit der Schiffsschraube, von herausgepreßtem Wasser fortbewegt wird usw. Aber auch die kühnsten Projekte haben mit den herkömmlichen Prinzipien der Schiffbauer nicht so sehr gebrochen wie der Entwurf Karl Weilands aus Zürich. Sein Schiff soll auf Luft schwimmen! Auf diese Weise — argumentiert der Erfinder — ist der Gleitwiderstand des Wassers als Schnelligkeitsgrenze völlig aufgehoben. So einleuchtend dieser Gedanke ist, so einleuchtend auch die technische Lösung. Ein System eingebauter Ventilatoren und Schächte preßt soviel Luft unter den Schiffsrumpf, daß sich das Schiff bis zweieinhalb Meter von der Wasseroberfläche hebt. Es benötigt dabei nicht mehr Energie, als ein Ozeandampfer modernen Musters, erzielt aber die dreifache Geschwindigkeit (etwa 200 km/h). Als zweckmäßigste Form hat sich die Scheibe ergeben. Dieser Riesen-teller, mit rundum verglasten Decks, würde von Propellern angetrieben, von Leitwerk und Flossen gesteuert werden. Sein Tiefgang beträgt nach Auskunft des Erfinders nur einen Meter. Ein solches Schiff könnte nicht nur über dem Wasser fliegen, sondern auch über Eisflächen und Festland. Man könnte also auf Häfen und Dockanlagen verzichten. Ein etwa dreihundert Meter breiter Sandstrand würde genügen. Der Erfinder glaubt, in einem Drittel der Zeit, die ein modernes Schiff benötigt, den Atlantik überqueren zu können. An Passagieren könnte die doppelte Anzahl befördert werden. Als Baumaterial wird ein neues, unsinkbares Leichtmetall verwendet.

# Hubschrauber

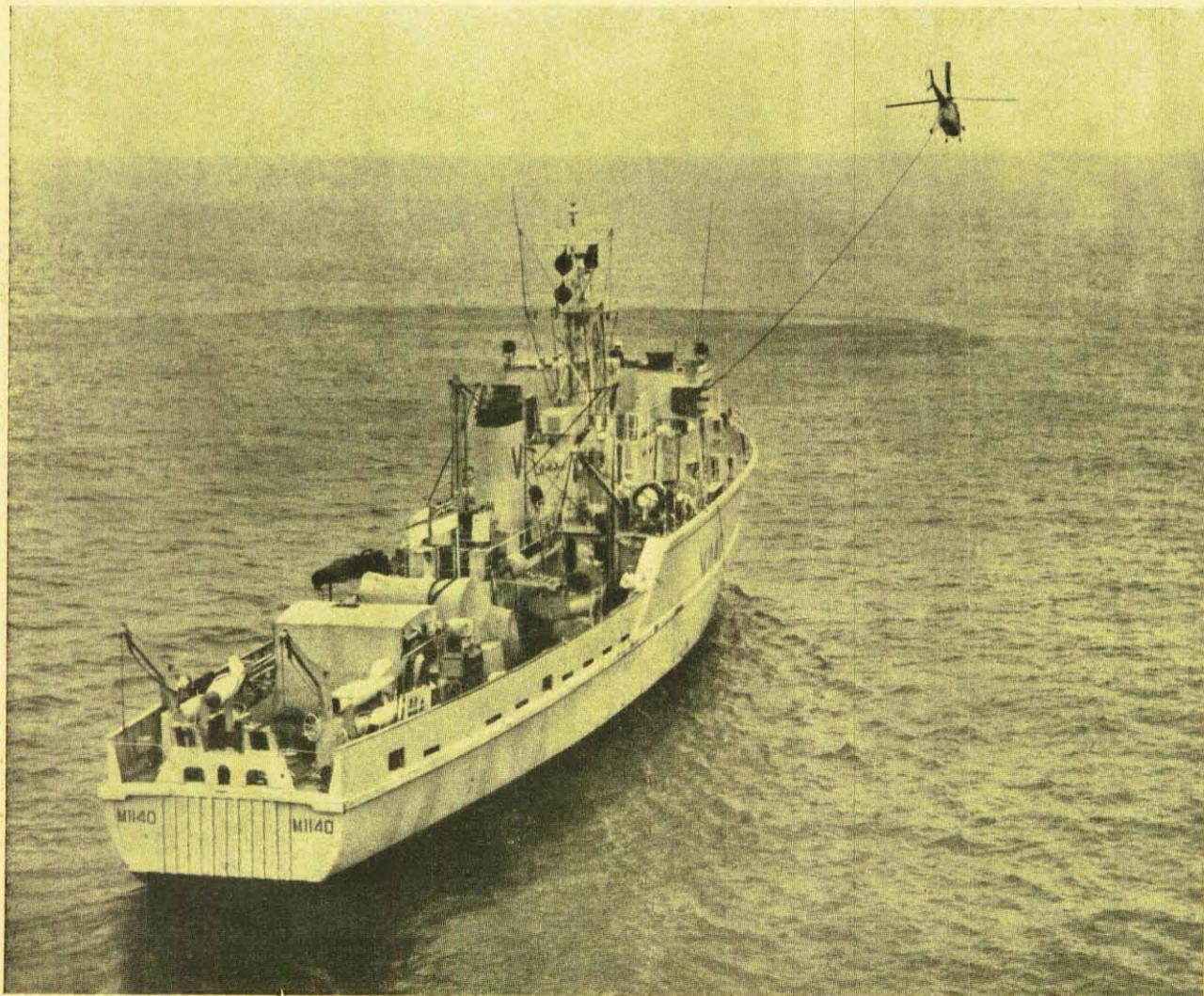


**Hubschrauber sind wahre Arbeitspferde** der Lüfte. Das beweist unser Bild. Ein Westland-Whirlwind-Hubschrauber dient als „Fliegender Kran“ für einen leichten Lastkraftwagen. Ein solcher Kran kann überall eingesetzt werden.

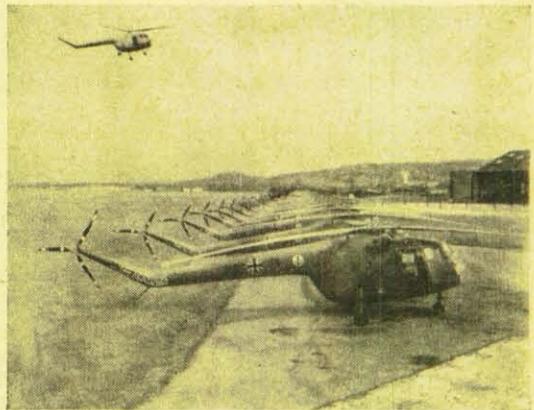


**Das modernste** aller Senkrechtstart-Flugzeuge ist die von den britischen Fairey-Werken entwickelte „Rotodyne“. Für den Auftrieb wird die Leistung der beiden Propellerturbinen auf den Vier-Blatt-Rotor geschaltet; im Geradeausflug liefern Luftschauben den Vortrieb

**Seine Bewährung als Schiffsschlepper** hat der Hubschrauber längst hinter sich. Diese neue Art des Schlepps bietet den Vorteil, daß der Hubschrauber in jeder Situation die Übersicht behält.



**„Ultraleicht“** wird dieser von Fairey entwickelte Baby-Hubschrauber genannt. Der Rotor erhält seinen Antrieb durch eine Gasturbine, die angesaugte Luft durch die beiden Rotorenden nach außen drückt.



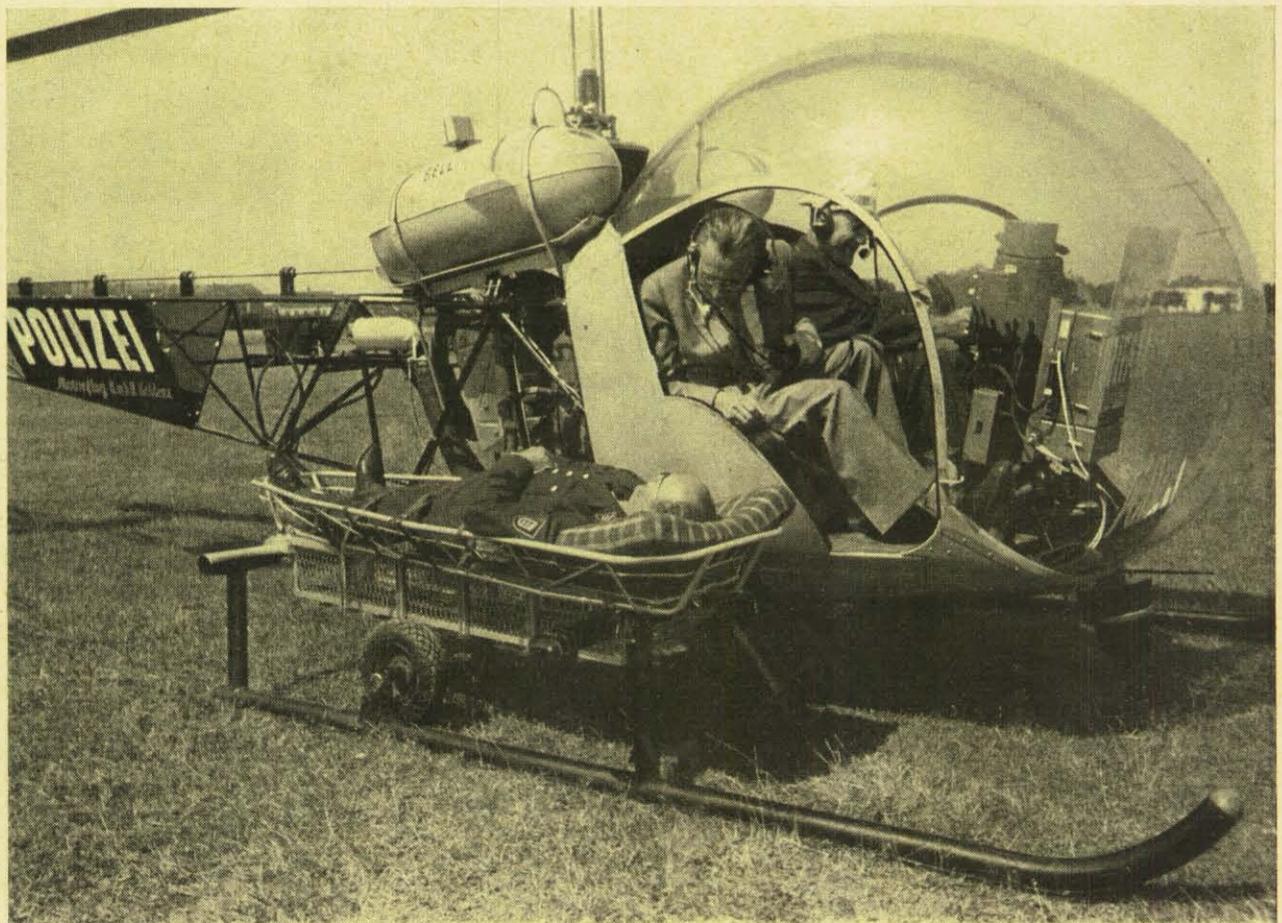
**Hubschrauberstaffel fertig zur Abnahme.** Diese in Reih und Glied ausgerichteten Hubschrauber des Typs Bristol Sycamore sind für die Rettungsstaffeln der deutschen Marineflieger bestimmt.

# sind Mädchen für alles

Die aerodynamisch gebogenen Schwingen der Raub- und anderen Großvögel dienten als Vorbild für die Flügel unserer Flugzeuge. Als Vorbild für den surrenden Rotor eines Hubschraubers dienten die schillernden Flügelpaare der Libelle. Dieses insektenjagende Tier kann seine Flügel so schnell bewegen, daß der verhältnismäßig schwere Körper in der Luft stehenbleiben bzw. schweben kann. Da Flugzeuge zu Start und Landung immer eine mehr oder weniger lange Strecke brauchen, kamen Forscher und Ingenieure auf den Gedanken, für den Antrieb eines Senkrechtstart-Flugzeuges eine senkrecht angebrachte Hubschraube zu konstruieren, die das Gerät vom Boden heben konnte. Heute gibt es in aller Welt verschiedene Konstruktionen, die alle nach dem gleichen Prinzip arbeiten. Ein Kolbenmotor treibt einen Rotor, dessen einzelne Blätter zyklisch verstellbar werden und damit den Auftrieb erzeugen. Das dabei auftretende Drehmoment entsteht durch einen kleineren Heckrotor, der sich in vertikaler Richtung dreht. Ein anderes Antriebsprinzip ist die an den Blattenden der Rotoren ausgestoßene Luft, die wie eine Düse wirkt. Bei diesem Antrieb entfällt der Heckrotor. Die Hubschrauber haben sich als besonders wirtschaftlich für den Luftverkehr über kurze Entfernungen und als Zubringer zu den Verkehrsflughäfen erwiesen. Sie sind aus dem modernen Flugbetrieb unserer Zeit wohl nicht mehr wegzudenken.



7000 Wellen-PS treiben die Westland Westminster. Diese Version soll — ohne Verkleidung — als fliegender Kran eingesetzt werden. Er ist der größte einrotorige Hubschrauber mit Turbinenantrieb, der in der westlichen Welt gebaut wird. Seine Tragkapazität beträgt sechs Tonnen! Als Truppentransporter könnte dieser Hubschrauber 51 vollausgerüstete Soldaten oder vier Jeeps aufnehmen. Die Generalstäbe versprechen sich von diesem Gerät eine Erleichterung des Nachschubs.



Rettung aus unwegsamem Gelände ermöglicht ein solcher Hubschrauber. In Deutschland werden diese Geräte augenblicklich auf ihre Möglichkeiten bei der Verkehrsüberwachung und rascherer Unfallhilfe untersucht. Die Polizei kann mit diesen Hubschraubern schnell an die Unfallstelle gelangen, ohne unterwegs hoffnungslos zwischen den Autoschlängen eingeklemmt zu werden. Den Verunglückten könnte rasch Erste Hilfe geleistet werden und der Abtransport ins Krankenhaus kann ohne größere Umstände erfolgen. Unser Bild: ein Hubschrauber mit Tragbahre und Lautsprecheranlage.



Im Katastropheneinsatz könnte diese Verstärkeranlage gute Dienste leisten. In Großbritannien werden Westland Widgion-Hubschrauber mit Lautsprechern ausgerüstet. Für die Küstenüberwachung,

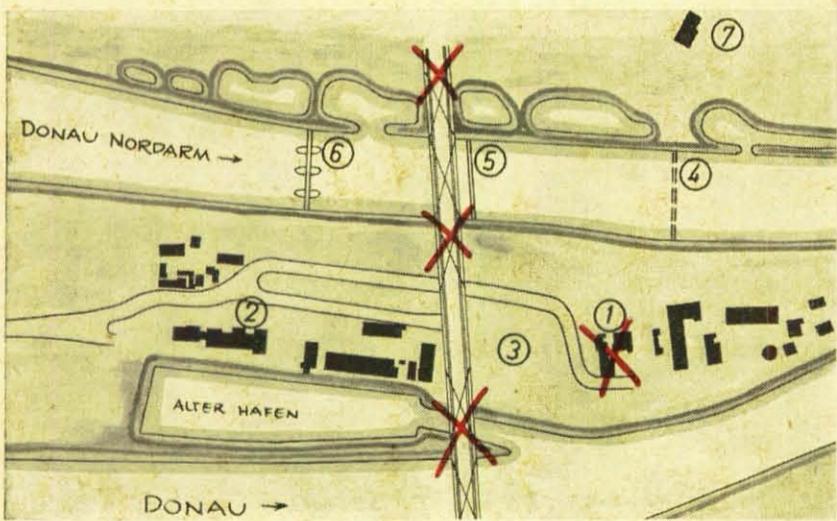
# „Explosions



Nach der „Explosion“ auf dem Unteren Wöhrd, der Selbstschutzwart eines Hauses stellt fest: der Dachstuhl brennt! — Mit Einstellspritzen versuchen die Bewohner zunächst ihr Haus von innen her zu retten.



Das Feuer bedrohte die Nachbarhäuser. Zusätzliche Hilfe ist notwendig. Der Selbstschutzblockführer schickt einen Melder los, der schnellstmöglich weitere Brandschutzstaffeln mit ihrem Gerät herbeiholen soll.



Übungsannahme: (1) Durch eine Explosion waren Häuser eingestürzt oder in Brand geraten. (2) Mehr als 60 Verletzte und Verschnittene brauchten Hilfe. (3) Brandschutz-, Laienhelfer- und Rettungstaffeln rückten an. (4) Ärzte und Rotkreuzhelfer wurden in Booten übersetzt. (5 + 6). Eine Pontonbrücke oder ein Fußgängersteg mußten geschlagen werden. (7) Die Geretteten wurden über die Behelfsbrücken in Notunterkünfte gebracht.

**Eingestürzte Donaubrücken schließen die Unglücksstelle von der Außenwelt ab ▲ Selbstschutz der Bevölkerung erstmals eingesetzt ▲ Arbeit dreiviertel Stunden, bis die öffentlichen Hilfsmaßnahmen anlaufen können ▲ 60 „Verunglückte“**

Es war ein früher Samstagnachmittag, grauverhangener Himmel spannte sich über Regensburg. Die Einwohner der alten Stadt an der Donau bereiteten sich auf ein wohlverdientes, stilles und erholsames Wochenende vor. Aber diese Ruhe und Beschaulichkeit wurde jäh gestört: Gegen ein Uhr mittags erschütterte eine laute Explosion die diesige Herbstluft und ließ die Fensterscheiben erzittern. In dem Stadtteil auf der Donauinsel, im „Unteren Wöhrd“, quoll dichter Rauch aus den Häusern, aufgeregte Menschen liefen über die Straßen, und leblose Gestalten lagen auf den Wegen und Plätzen. Was war geschehen? Eine Katastrophe?

Glücklicherweise war alles nur ein Übungsunglück, das die Stadtverwaltung Regensburg angenommen hatte, um den örtlichen Hilfsorganisationen Gelegenheit zu geben, ihr Können, ihre Einsatzbereitschaft und das Zusammenwirken aller Hilfskräfte zu beweisen. 700 Männer und Frauen aus elf Verbänden und Organisationen und aus der Bevölkerung wirkten dabei mit. Diese Katastrophenschutzübung war nicht nur die bisher größte in der Bundesrepublik, sie war sicher auch eine der schwierigsten, die jemals abgehalten wurden. Die Ausgangslage war mit allen nur erdenklichen Erschwernissen gespickt.

Das war die Übungsannahme: Durch eine „Explosion“ waren die Häuser im Unteren Wöhrd zum Teil „eingestürzt“, zum Teil „in Brand geraten“. Mehr als 60 „Verletzte“ und „Verschnittene“ lagen in der Nähe der Explosionsstelle und brauchten dringend Hilfe. Zu allem

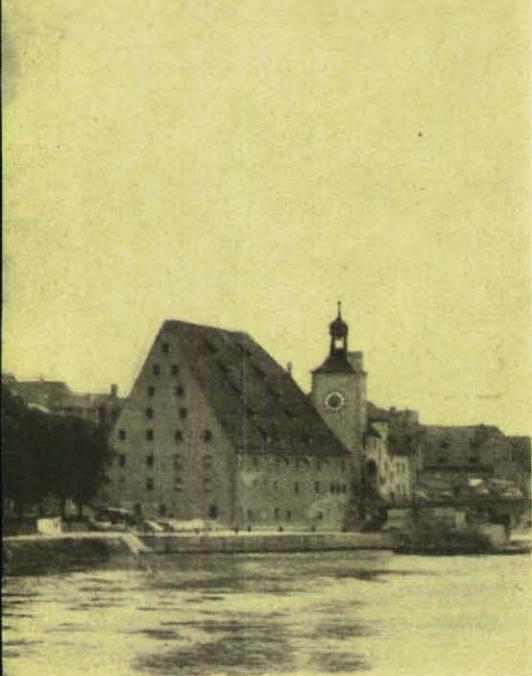
Überfluß waren die Brücken über die Donau eingestürzt, und das Katastrophengebiet war eine abgeschlossene Insel. Öffentliche Hilfsmaßnahmen waren vorerst nicht zu erwarten, jedenfalls nicht, bevor das Technische Hilfswerk eine Pontonbrücke über die Donau geschlagen hatte oder zumindest einen Fußgängersteg. Mit Booten konnten zwar Ärzte und Rotkreuzhelfer über die Donau gesetzt werden, aber bis dahin verstrich sicher eine dreiviertel Stunde — 45 lange Minuten, in denen weitere „Explosionen“ zu erwarten waren; 45 Minuten, in denen die Bewohner der Unglücksinsel ganz auf sich allein gestellt waren.

Auf sich selbst gestellt — aber nicht hilflos und verlassen. Denn die Leitung der Regensburger Katastrophenschutzübung hatte angenommen, daß in den brennenden und eingestürzten Häusern bereits ein Selbstschutz der Bevölkerung bestand, der von der Ortsstelle Regensburg des Bundesluftschutzverbandes ausgebildet, organisiert und geleitet worden war. In den Unglückshäusern gab es Hausfeuerwehren, und zu ihrer Verstärkung konnten von der Selbstschutzgemeinschaft eine Brandschutzstaffel — 6 junge Mädchen mit einer tragbaren Kraftspritze —, eine Laienhelferstaffel und eine Rettungstaffel herangeholt werden. Zwei weitere Brandschutzstaffeln standen in den benachbarten Selbstschutzbezirken jenseits der Donau bereit.

Diese Selbsthilfe der Bevölkerung hat sich bei der Regensburger „Explosionskatastrophe“ glänzend bewährt.

Fortsetzung Seite 8

# „unglück“ in REGENSBURG



Die Hilfe kommt vom anderen Ufer. Mit leichten Booten können die tragbaren Kraftspritzen des Selbstschutzes transportiert werden. — Bald rattern die Motoren und saugen aus dem Fluß das Löschwasser, das den wütenden Bränden entgegen geworfen wird. — Der Vorteil leicht beweglicher Hilstrupps bei Katastrophen wurde durch die Regensburger Übung bewiesen.

Mehr als 60 Opier lagen zwischen den Trümmern des verwüsteten Stadtteils. Soldaten der Bundeswehr mimten mit Geduld und Einfühlungsvermögen „Verletzte“, „Verschüttete“ und auch die „Toten“. Die Rettungshelfer des Selbstschutzes suchten jeden Winkel der Häuser und das Gelände nach den „Opfern“ der Explosion ab. Ihre Ortskunde kam ihnen dabei zustatten.

Endlich — Hilfe von außen. Das Technische Hilfswerk hat die Pontonbrücke in unglaublich kurzer Zeit fertiggestellt. Mit 8 Tonnen Tragfähigkeit ist sie die größte Notbrücke in ziviler Hand. — Jetzt kann die Feuerwehr mit ihren schweren Löschfahrzeugen und anderem Gerät in das Unglücksgebiet herüberfahren. Sie kann jetzt vollenden, was der Selbstschutz bereits in mühsamer Arbeit begann.

Der Katastrophenschutzreierent im Bayerischen Innenministerium, Ministerialrat Dr. Herzog (zugleich Vorstandsmitglied des Bundesluftschutzverbandes), auf dessen Anregung die Regensburger Übung zurückging, bezeichnete sie als vollen Erfolg. Es habe sich gezeigt, daß durch den Einsatz des Selbstschutzes, so wie er vom BLSV aufgestellt wird, wertvolle Zeit zur Hilfe gewonnen werde.



Jede Sekunde ist kostbar! Der Kraftspritzenzentrapp — bei der Regensburger Übung waren es 6 junge Mädchen — ist schnell zur Stelle. Rasch sind die Schlauchleitungen ausgelegt und das Gerät einsatzbereit gemacht.

## „Explosionsunglück“ in Regensburg

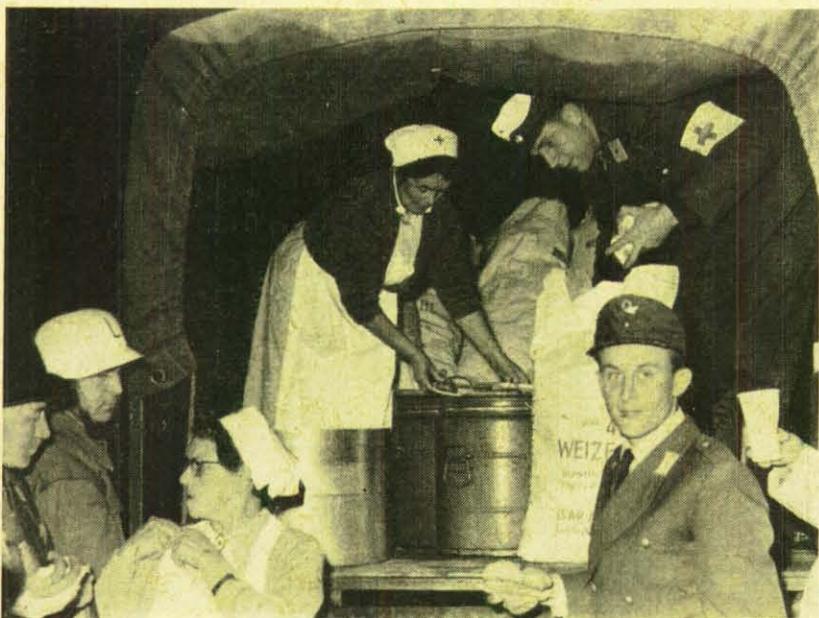
Fortsetzung von Seite 6



**Auch im umliegenden Gelände** hat das Unglück Opfer gefordert. Die Rettungshelfer des Selbstschutzes müssen schnell und sachkundig arbeiten, denn jede Minute kann für den vom Unglück Betroffenen kostbar sein.



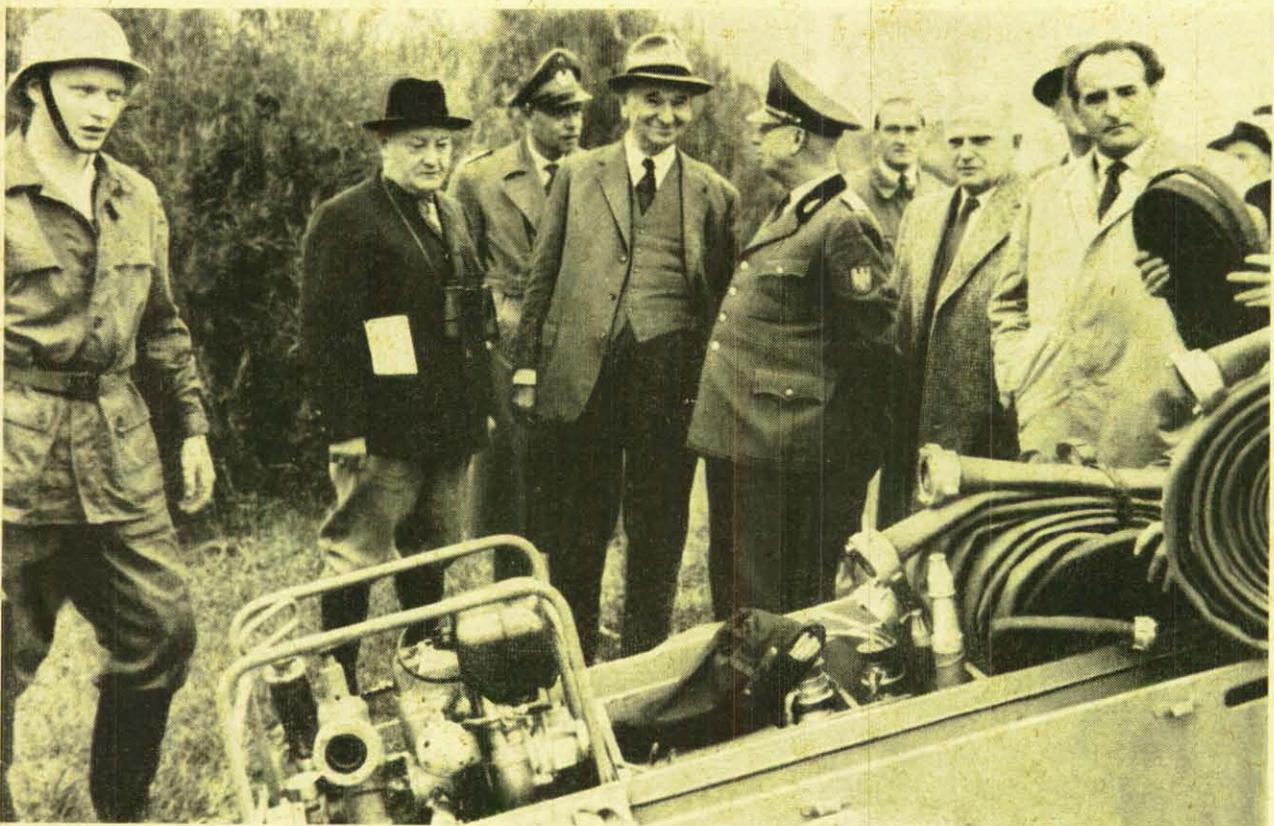
**Die „Überlebenden der Katastrophe“** — hier Frauen und Kinder — haben von den Helfern des Selbstschutzes Registrierkarten angeheftet bekommen und sind an einen sicheren Ort gebracht worden. Dort warten sie jetzt ab, bis die Notbrücken über die Donau geschlagen sind, über die sie dann so schnell wie möglich auf das jenseitige Ufer und in ihre schon vorbereiteten Notquartiere gebracht werden sollen.



**Notverpflegung für Retter und Gerettete.** Als verdienten Lohn für alle Beteiligten an dem Regensburger „Unglück“ gab es am Abend warme Würstchen mit Semmeln und Tee mit Rum. Für die Rotkreuzhelfer war die Bereitstellung und Ausgabe dieser Notverpflegung eine weitere Übung, für die insgesamt mehr als 700 Mitwirkenden eine kleine, aber willkommene Anerkennung für die während des Tages geleistete schwere Arbeit.



**In gemeinschaftlicher Anstrengung** wurde die „Katastrophe“ von den beteiligten Organisationen gemeistert. Die Zelte des Arbeiter-Samariter-Bundes standen dicht neben denen des Deutschen Roten Kreuzes.



**Großes Interesse** brachte die bayerische Staatsregierung der Regensburger Übung entgegen. Innenminister Otto Bezold verfolgte selbst ihren Verlauf. Unser Bild zeigt ihn (in der Mitte mit Hut) zusammen mit Vertretern des Bundes, der kommunalen Spitzenverbände, des Bundesgrenzschutzes, der Bundeswehr und des Bundesluftschutzverbandes vor einem Löschkarren des Selbstschutzes. Alle Beobachter brachten übereinstimmend zum Ausdruck, daß die Katastrophenübung ein voller Erfolg war und daß sie gezeigt habe, wie tatkräftig die Männer und Frauen der verschiedenen Hilfsorganisationen zu helfen wissen, wenn das einmal notwendig sein sollte.

Die Hausfeuerwehren gingen sofort nach der „Explosion“ an die Brandbekämpfung, und als sie es allein nicht mehr schafften, war in kurzer Zeit Hilfe durch den Kraftspritzentrupps des Selbstschutzes da. Die Rettungshelfer suchten nach den „Verschütteten“ und „Vermißten“, und die Laienhelfer des Selbstschutzes ließen den zahlreichen „Verwundeten“ — von Soldaten der Bundeswehr mit viel Schminke, schauspielerischem Talent und großer Geduld überzeugend dargestellt — die allererste Hilfe und Betreuung ange-deihen. Sie versorgten die „Obdachlosen“ und leiteten sie aus den bedrohten Häusern zu der Sammelstelle.

Dann endlich kam Hilfe von außen; das Technische Hilfswerk hatte inzwischen seine Notbrücke fertiggestellt, über die die Löschfahrzeuge der Feuerwehr und die Sanitätswagen des Roten Kreuzes heranrollten. Die öffentlichen Hilfseinrichtungen traten in Aktion und vollendeten, was der Selbstschutz der Bevölkerung begonnen hatte.

Gegen Abend war es dann geschafft. Mit den vereinten Kräften der Helfer aller Organisationen war man der „Großkatastrophe“ Herr geworden. Die „Geretteten“ konnten über die Notübergänge auf das jenseitige Donauufer in vorbereitete Unterkünfte gebracht werden und fanden dort erste Aufnahme nach ihrem Unglück.

Die bayerische Staatsregierung hatte dieser Übung in Regensburg größtes Augenmerk zugewendet. Der bayerische Innenminister Otto Bezold verfolgte selbst mit großem Interesse den Verlauf der „Katastrophe“. Mit ihm waren alle Beobachter einhellig der Meinung, daß diese Übung ein voller Erfolg war und daß sie gezeigt hat, wie tatkräftig die Männer und Frauen in den verschiedenen Hilfsorganisationen zu helfen wissen, wenn es einmal sein muß.

Ministerialrat Dr. Herzog, der Katastrophenschutzreferent des Innenministeriums in München, sagte: „Bei dieser Übung hat sich gezeigt, daß bei einer Großkatastrophe eine halbe bis eine dreiviertel Stunde vergehen kann, bis über einen Strom hinweg Hilfe herbeikommt. Und wenn bei dieser Übung nicht die Selbstschutzkräfte dagewesen wären, wie sie für den Zivilen Bevölkerungsschutz vorgesehen sind, dann wären diese dreiviertel Stunden ohne jede Hilfeleistung für die Betroffenen verstrichen. Der Selbstschutz hat diese dreiviertel Stunden gewonnen! Bis dann die regulären Hilfsorganisationen über die Donau heranrückten, war schon viel Arbeit geleistet und den ‚Opfern‘ des Unglücks die allererste — die oft entscheidende Hilfe gereicht.“

Bei dem „Regensburger Explosionsunglück“ erwies sich also, daß die Ausbildung der Selbstschutzkräfte des Bundesluftschutzverbandes einen sinnvollen Beitrag darstellt zu all jenen Anstrengungen, die von selbstlosen Männern und Frauen in den verschiedenen Hilfsorganisationen im Geiste der Nächstenliebe und der Nächstenhilfe gemacht werden, um bei Katastrophen und Notständen ihren unglücklichen Mitmenschen hilfreich beistehen zu können.



Ernest Hemingway

# Der alte Mann und das Meer

Ernest Hemingways großartige Story von dem alten Fischer Santiago, dem ein Fisch, länger als sein Boot, an die Angel ging und der mit diesem Riesen den Kampf seines Lebens kämpfte, ist verfilmt worden. Die Leland-Hayward-Produktion im Verleih der Warner Brothers hat sich damit an eine Aufgabe gewagt, die von allen Beteiligten, dem Regisseur John Sturges, dem Drehbuchautor Peter Viertel, den mit Farbe über und unter Wasser arbeitenden Kameralenten und nicht zuletzt von den Schauspielern das Äußerste verlangt. Übrigens: kein Geringerer als Spencer Tracy spielt den alten Mann, diesen Helden des gelassenen Ausharrens, der beweist, daß der Mensch, der sich nicht aufgibt, unbesiegbar ist, jedes Schicksal meistert.

Spencer Tracy: Der alte Mann

**D**ann wölbte sich die Oberfläche des Ozeans vor dem Boot, und der Fisch kam heraus. Er kam heraus, ohne überhaupt ein Ende zu nehmen, und das Wasser strömte ihm von den Seiten. Er leuchtete in der Sonne, und sein Kopf und sein Rücken waren dunkelviolet, und in der Sonne sah man an seinen beiden Seiten breite lavendelfarbene Streifen. Sein Schwert war so lang wie ein Baseballschläger und zugespitzt wie ein Rapier, und er hob sich in seiner ganzen Länge aus dem Wasser, und dann glitt er wie ein Taucher so geschmeidig wieder hinein, und der alte Mann sah das große Sensenblatt des Schwanzes verschwinden, und die Leine begann wegzusausen.

„Er ist zwei Fuß länger als das Boot“, sagte der alte Mann. Die Leine lief schnell, aber stetig aus, und der Fisch war nicht beunruhigt. Der alte Mann versuchte mit beiden Händen die Leine gerade noch innerhalb der Spannungsgrenze zu halten. Er wußte, daß, wenn er das Tempo des Fisches nicht durch anhaltenden Druck verringern konnte, der Fisch die gesamte Leine mit sich nehmen und sie zerreißen konnte.

Es ist ein herrlicher Fisch, und ich muß ihn 'rumkriegen, dachte er. Er darf nie erfahren, wie stark er ist oder was er tun könnte, wenn er loszöge. Wenn ich er wäre, würde ich jetzt alles auf eine Karte setzen und losziehen, bis was reißt. Aber gottlob sind sie nicht so klug wie wir, die sie töten, obwohl sie edler und fähiger sind.

Der alte Mann hatte manch herrlichen Fisch gesehen. Er hatte viele gesehen, die mehr als tausend Pfund wogen, und er hatte in seinem Leben zwei von der Größe gefangen, aber niemals allein. Jetzt allein und außer Sicht des Landes, war er an den größten Fisch, den er je gesehen hatte, gekettet, größer als irgendeiner, von dem er je gehört hatte, und seine linke Hand war immer noch so verkrampft wie die gekrallten Klauen eines Adlers.

Aber der Krampf wird sich geben, dachte er. Sicher wird sie sich entkrampfen, um meiner rechten Hand zu helfen. Drei Dinge sind Geschwister: der Fisch und meine beiden Hände. Der Krampf muß sich geben. Es ist ihrer unwürdig, verkrampft zu sein. Der Fisch schwamm wieder langsamer und bewegte sich in seinem gewöhnlichen Tempo.

Warum er wohl gesprungen ist, überlegte der alte Mann. Er sprang ja, fast als ob er mir zeigen wollte, wie groß er ist. Jedenfalls weiß ich es jetzt, dachte er. Ich wünschte, ich könnte ihm zeigen, was für ein Kerl ich bin. Aber dann würde er meine verkrampfte Hand sehen. Soll er denken, daß ich mehr Manns bin, als ich bin, und ich werde es sein. Ich wünschte, ich wäre der Fisch, dachte er, genauso wie er ist, nur mit meinem Willen und meiner Intelligenz gegen mich.

Er lehnte sich bequem gegen das Holz und ertrug seine Schmerzen, wie sie kamen, und der Fisch schwamm stetig, und das Boot bewegte sich langsam durch das dunkle Wasser.

Aus: Hemingway,  
Der alte Mann und das Meer  
Rowohlt-Verlag, Hamburg





In Bombay will Marcella d'Arle den italienischen Frachter „Valentina Bibolina“, mit dem sie als einzige Frau an Bord fast um die ganze Welt gereist ist, endgültig verlassen. Sie besitzt jedoch kein indisches Einreisevisum und wird von zwei Polizisten streng bewacht. In einem günstigen Augenblick springt sie von Deck, um sich die Stadt anzusehen. Die Presse berichtet über die „springende Dichterin“. Eine Engländerin, Lady Diana, welche die Bücher von Marcella d'Arle kennt und zufällig mit einem Luxusdampfer für einen Tag in Bombay weil, sucht die Dichterin auf. Während eines Spazierganges erzählt Lady Diana von einem Roman, den sie schreiben möchte, zu dem sie jedoch kein Happy-End finden kann. Es ist der Roman ihres eigenen Lebens. Sie ist jung, schön und reich. Alle Welt und sie selbst glauben, sie sei glücklich. Doch seit einer Operation, die durch einen tragischen Unfall verursacht wurde und von der niemand weiß, verzichtet Lady Diana auf die Liebe der Männer. Sie trinkt heimlich und raucht Opium. Als die beiden Frauen an einem Lager mit Flüchtlingen vorbeikommen, scheint Marcella d'Arle ein Happy-End zu finden.

#### 9. Fortsetzung

„In zwei Monaten kommt der Monsun“ — ich spreche leise, wie in einer Kirche; es ist etwas Heiliges um dieses Schweigen — „der Monsun bedeutet drei Monate Stürme auf dem Meere, drei Monate Regen auf der Erde. Es sind fünfzigtausend Flüchtlinge aus Pakistan, die kein Dach über dem Kopf haben werden, wenn der Monsun kommt. Sie werden weiterhin nackt auf der nackten Erde schlafen; aber es wird nicht mehr Erde sein, sondern Schlamm, in dem das Ungeziefer kriecht.“

Ihre Augen sind weit geöffnet, und sie ist sehr blaß geworden. Als sich uns ein Kind nähert, wehrt sie es nicht ab; ihre Hände machen sogar, ganz leise, unbewußt, eine liebende Geste. Dann will sie aber umkehren, zurück auf ihr Schiff, das morgen nach dem Fernen Osten fährt, zu ihrer gewohnten, leuchtenden, feinen Welt, in der sie so unglücklich ist, in der sie nie glücklich werden kann.

Ich halte sie zurück. „Ich habe über ein Happy-End nachgedacht.“ Sie bleibt stehen und blickt mich mit verlorenen Augen an.

„Eva wandert durch die Welt, ruhelos und ziellos, sie glaubt, ihrer Qual zu entfliehen. Aber die Qual verfolgt sie, der Durst, den sie nicht stillen kann. Es ist aber nicht Durst nach Liebe, wie sie glaubt; sie hat noch nie geliebt und will nicht lieben. Ihr Herz ist klein, dem Leben verschlossen, selbstsüchtig und kennt nur die Eigenliebe.“

„Aber sie möchte sich ändern, sie kniet in mancher Kirche und betet um die Kraft dazu.“

„Ja, ich weiß, sie kämpft um ein größeres Herz. Und Gott hilft ihr end-

lich. Ihr Weg führt sie zu einer Stadt des Elends, zu Menschen, die verhungern und erfrieren, wo im Frühling der Regen, im Sommer die Sonne und das ganze Jahr die Cholera wütet. Und sie schämt sich plötzlich ihrer fruchtlosen Qual und des engen Kreises ihrer Gedanken. Sie sieht, daß es Elend auf Erden gibt, dem sie abhelfen könnte. Sie kann plötzlich tiefer atmen, sie kann weiter blicken.

Und auf einmal sieht sie den Weg; sich selbst vergessen, um den anderen zu helfen. Sie ist reich an Geld, an Zeit, an Kräften, sie kann viel leisten, wenn sie will.“

„Und sie will. Es ist Selbsterhaltungstrieb, der sie führt, denn der andere Weg, mit Qual, Einsamkeit und Betäubungsmitteln gepflastert, führt sie zur Vernichtung.“

„Sie geht den neuen Weg, sie versucht, nicht mehr an sich zu denken, sie versucht, für die anderen zu leben. Ihr Herz wird reicher und größer. Andere Männer zieht sie jetzt an, nicht mehr die überempfindlichen Ästheten. Die echte Liebe kann jetzt zu ihr kommen; vielleicht ist es ein Arzt, der um die vielen Wunden weiß und der sie sehr lieben wird, gerade weil sie schwer verwundet wurde.“

Sie hat ihre Tasche mit dem goldenen Zigarettenetui, mit brillantbesetztem Lippenstift und Puderdose zwei kleinen Kindern geschenkt; sie tat es automatisch, fast unbewußt.

Es ist das erste Spielzeug für die Kleinen; sie betrachten neugierig die leuchtenden Steine und den Spiegel der Puderdose und lächeln schüchtern. Sie lachen aber nicht. Indische Kinder können nicht lachen.

Wir kehren langsam zum Alexandra-

Dock zurück. Etwas später trennen wir uns, und, ich glaube, für immer.

Der Himmel ist schon grau, die Sterne sind erloschen. Die Nacht ist vergangen. Ich kann aber nicht schlafen, bin nicht müde. Noch immer spielt das Orchester auf dem weißen Luxusdampfer, aber nur wenige Paare tanzen noch. Dann schweigt auch das Orchester, und die Lichter erlöschen. Ich stehe aber immer noch auf dem Cassero und blicke auf das weiße Schiff.

Ich sehe Bewegung auf der Kommandobrücke und auf dem Deck. Zoll- und Polizeioffiziere betreten einige Male das Fallreep, dann kommt der indische Lotse an Bord. Eine märchenhafte rosarote Morgendämmerung spiegelt sich im stillen Wasser des Hafens. Jetzt ertönen Pfeifsignale und Kommandorufe. Es ist soweit.

Ich kann es nicht glauben; es kann nicht sein, daß sie schläft, daß sie ... Da sehe ich sie, in einfachem, grauem Kostüm, ohne Hut, mit leuchtendem Haar in der ersten Morgensonne. Zwei Stewards tragen ihr Gepäck zum Gebäude der Zollrevision. Sie fährt nicht mit! Sie gibt den Männern Trinkgeld und geht langsam, ohne mehr als eine kleine Handtasche zu tragen, durch das Gewirr der Dockgebäude.

Nicht ein einziges Mal dreht sie sich um. Dann ist sie auf einmal verschwunden. Den ersten Schritt hat sie getan. Gott und Indien werden ihr weiter helfen.

★

„Signora, Signora“ — es ist der zweite Steward — „due Signori della polizia desiderano, parlarle.“

„Grazie.“

Die Herren, nicht uniformiert, warten auf mich im Speisesaal.

„Unser Chefinspektor möchte Sie sprechen, gnädige Frau, unser Wagen wartet unten, wenn Sie mitfahren wollen.“

Wir fahren entlang des Alexandradocks. Ich sehe im grellen Sonnenlicht das Flüchtlingslager wieder, dann empfängt uns Bombay mit seinen breiten widerspruchsvollen Straßen, wo grenzenloses Elend und grenzenloser Reichtum nebeneinander leben.

Ich liebe diese Stadt, ich liebe Indien, seit Jahren; seit meiner ersten Kindheit träume ich davon, Indien zu besuchen. Heute wird es sich entscheiden, ob ich das Visum bekomme oder nicht.

Unser Wagen hält vor einem großen Gebäude, vor dessen Tor zwei hohe Kokospalmen Wache halten. Wir steigen aus, ein Lift bringt uns in den dritten Stock, dann durchschreiten wir einen breiten, luftigen Korridor. Die Blätter der Kokospalme entfalten sich vor den riesigen scheibenlosen Fenstern und tauchen den Raum in ein angenehmes, beruhigendes grünes Licht.

Das Zimmer des Chefinspektors, in grünliches Halbdunkel getaucht, wirkt mit dem großen Schreibtisch und den bequemen Lederfauteuils anheimelnd, nicht bürokratisch. Der Chefinspektor, ein fünfzigjähriger, hoher und schlanker Mann mit den breiten, traurigen Augen des Asiaten, kommt mir höflich entgegen. Er hat eine sehr energische Rede einstudiert, und die bringt er nun vor: Daß ich aus Langeweile vom Deck herunterspringe, das könnte er unter Umständen verstehen; aber daß ich dann nichts Eiligeres zu tun habe, als mich von der größten indischen Zeitung darüber interviewen zu lassen, das sei unverzeihlich. Alles lacht in Bombay über die zwei Polizisten, die nicht einmal eine Frau bewachen können und so weiter.

Ich nickte immerzu, damit er versteht, daß ich ihm recht gebe, bis er sich ganz beruhigt hat. Sehr aufgeregt war er ja nie, es war sozusagen eine Pflichtrede.

„Und jetzt zu der anderen Angele-

genheit, zum Visum. Was beabsichtigen Sie in Indien zu tun?“

„Eine Zeitlang möchte ich in Bombay bleiben, dann nach Kalkutta zu Krishnamurti fahren.“

„Zu Dr. Krishnamurti? Dem Adoptivsohn von Annie Besant, der sich dann von ihr lossagte und eine eigene philosophische Sekte gründete? Kennen Sie ihn gut? Wird er für sie garantieren?“

„Unbedingt. Ich war lange Zeit in Holland sein Gast, und wir haben ausgemacht, daß ich ihn in Indien besuche.“

Das Wort „Nemo propheta in patria sua“ scheint hier nicht zuzutreffen, denn überall in Indien ist Krishnamurti bekannt und beliebt. Auch der Chefinspektor wird sofort freundlicher.

„Und ich nehme an, daß Sie die Absicht haben, einen Roman über Indien zu schreiben.“

„Natürlich. In Europa wissen wir alle sehr wenig über das heutige Indien, und die Neugierde ist groß.“

„Na gut. Ihre Angelegenheit hat uns viel Kopfzerbrechen verursacht. Wie Sie wissen, ist es schwer, vom Hafen aus das indische Visum zu bekommen. Aber wir wollen eine Ausnahme machen.“

„Ich danke Ihnen wirklich sehr.“

„Bedanken Sie sich lieber beim Kommandanten der ‚Bibolini‘. Er hat sich die Füße wundgelaufen, um Sie auszuschießen zu können. Sie sollen auch an Bord der ‚Bibolini‘ ein ‚Trouble‘ sein! Er hat mir irgend etwas von blauen und roten Shorts erzählt! Bis zu einem Minister ist er vorgedrungen, damit Sie das Visum bekommen.“ Ich lache auch, aber plötzlich habe ich ein seltsames Gefühl im Herzen.

„Auch Sie werden froh sein, daß Sie das Schiff verlassen können. Ich habe es mir angesehen ... Zu dem Sprung muß ich übrigens gratulieren. Es waren bestimmt sieben Meter! Es muß auf die Dauer für eine Dame traurig sein, auch wenn sie noch so einfach und nicht verwöhnt ist, das Leben der Matrosen mitzumachen. Außerdem wüten jetzt überall schwere Stürme, besonders im Mittelmeer und im Roten Meere, gerade auf der Route der ‚Bibolini‘. Wir kommen soeben in das Zeichen des Wassermanns, und der bringt alle möglichen Naturkatastrophen mit sich. Seien Sie froh, daß Sie wieder feste Erde unter den Füßen haben!“

Stürme auf der Route der ‚Bibolini‘, und ich soll im Hafen sitzen! Ich weiß, daß niemand an Bord mein Bleiben wünscht, aber wenn ich jetzt das Schiff verlasse, werde ich nie meinen Roman „Seefahrer“ schreiben können. Er lebt schon in mir, in großen Umrissen, aber ich bin noch nicht so weit; ich habe noch zu wenig mitgemacht, ich habe noch nicht die Seele eines Matrosen, die heimwehkranken, sturmerprobte ...

Ich bin plötzlich nicht mehr in Indien, ich liege in der Frauenklinik in Wien. „Wir geben Ihnen etwas Ather, gnädige Frau“, sagt der Arzt, „es wird sonst zu hart sein für Sie.“ Aber ich habe plötzlich das Gefühl: Das darf nicht sein, ich muß diesen Augenblick durchleben; ich muß wissen, wie das ist, ein Kind zur Welt zu bringen. Und so durfte ich später „Eva, Mutter der Welt“ schreiben, das nichts anderes ist als die schlichte Erzählung von der Schmerzensnacht, in der eine Frau ihr erstes Kind zur Welt bringt. Ich wollte ein ganz, ganz kleines Denkmal der Mutter errichten, der unbekannt, namenlosen Heldin.

Und jetzt drängt es mich, den unbekannt, den namenlosen Helden des Meeres, den Matrosen auf Frachtdampfern, ein ganz kleines Denkmal zu bauen. Es muß jetzt sein, jetzt, wo nach fünfzig Tagen Fahrt mein Zahnfleisch blutet, meine Augen brennen und Stürme auf dem Meere wüten! Ich darf jetzt nicht hierbleiben, mich erholen und dann auf der Rückreise bequem auf das Leben der Matrosen einstellen ...

Die Stimme des Chefinspektors ruft mich zur Wirklichkeit zurück. „Was fehlt Ihnen? Warum sind Sie so blaß geworden?“

„Ich... Es ist besser, wenn ich diesmal... auf Indien verzichte, Herr Inspektor... Ich muß auf der ‚Bibolini‘ bleiben... um einen Roman, den ich angefangen habe, fertig zu schreiben; es geht nicht anders... Es tut mir aber sehr leid; seit vielen Jahren träume ich von Indien...“

Die Kokospalme leuchtet vor mir grün in der goldenen Sonne. Dahinter erheben sich weiß und rot die Kuppeln eines buddhistischen Tempels. In breiten, schwarzen Kreisen schwärmen die Geier im saphirblauen Himmel, die Geier von Bombay, die in den Türmen des Schweigens mit den Leichen der Parsen gefüttert werden.

Der Chefinspektor blickt mich mit seinen breiten, traurigen Augen an, etwas spöttisch, etwas mitleidig und doch verständnisvoll. „Eine Dichterin“, sagt er mit leiser, etwas wehmütiger Ironie, „eine Dichterin... only a poet!“

Dann wandere ich allein durch die Straßen der Stadt, ohne Ziel, wohin mich die Füße tragen. Ich sehe ohnehin nicht, was um mich vorgeht, denn meine Augen sind blind von den Tränen, die ich nicht weinen will.

Wir verlassen Bombay mit leerem Kiel; erst in Kuseir, im ägyptischen Sudan, werden wir die neue Fracht laden, zehntausend Tonnen Phosphate, die wir in Venedig löschen sollen. Jetzt gehen wir also ganz leer dem Sturm entgegen. Gott sei uns gnädig! Schon der Indische Ozean ist unruhig, aber auf dem Roten Meer wird uns vom Radio Windstärke zehn, elf, zwölf prophezeit. So wie im Atlantischen

Ozean. Damals aber hatten wir zehntausend Tonnen Fracht im Kiel, jetzt sind wir leer, leicht, jeder Welle ausgeliefert.

Schon hier, bei Windstärke fünf, torkelt das Schiff derart hin und her, daß man nur mit Mühe, mit beiden Händen fest an die Wände gestützt, durch die Korridore schleichen kann. An Schlafen ist nicht zu denken.

Und der Roman wächst in mir, im Sturm, in der Einsamkeit und Schlaflosigkeit, der Roman der Matrosen auf Frachtschiffen.

Während der Nacht aber darf ich nicht auf der Maschine schreiben. Es ist das gleiche wie vor zwei Monaten im Atlantischen Ozean. Auch jetzt schreibe ich in der Nacht in kaum leserlicher Schrift in mein kleines blaues Heft.

#### Meine Freundin die Königinmutter von Jordanien

„Sie möchten wissen, welche nach meiner Meinung die höchste Tugend der Araber ist? Die Königin zögert und blickt nachdenklich auf den Garten jenseits des halboffenen Fensters; es ist trotz des Winters ein grüner, lebendiger Garten, mit großen Fontänen, die den Himmel widerspiegeln.“

„... ich glaube fast... ja, es ist bestimmt die Gastfreundschaft. Unsere Leute, auch wenn sie arm sind und wenn sie das Geld noch so sehr lieben, empfinden es stets als Pflicht, als Freude, den Gast zu ehren. Jordanien ist ein modernes Land, und Amman sieht mehr europäisch als arabisch aus; und doch, manches ist auch hier wie zur Zeit der Wüste und des Zeltes geblieben, als man das letzte Kamel

tötete — wenn es notwendig war, um den Gast zu ehren.“

„Und welches ist die höchste Tugend der arabischen Frauen?“

„Die Geduld.“

Diesmal hatte sie ohne Zögern sofort geantwortet, und ihr schönes Gesicht ist ernst, fast feierlich geworden; als sei sie plötzlich tief mit allen Frauen ihrer Rasse verbunden.

„Die Geduld?“ Das Wort sagt mir eigentlich nicht viel, und es geschieht vielleicht, um es besser zu verstehen, wenn ich nach einer Weile frage: „Was sagen die Ärzte? Haben sie Hoffnung, daß König Talal bald wieder gesund wird?“

„Es geht ihm besser, el Hamdu lillah, und ein Wunder ist immer noch möglich.“

König Talal, der Gatte der Königin, der Sohn des ermordeten Königs Abdullah und der Enkel des Königs Hussein von Hedschas, leidet seit Jahren an Schizophrenie, an Spaltung der Persönlichkeit, wenn man es so übersetzen darf. Er lebte lange Zeit in einem Schweizer Sanatorium, jetzt wohnt er in Istanbul im Hause eines Onkels, immer unter strengster ärztlicher Aufsicht.

Jetzt spricht man offen von der Krankheit des Königs; doch lange Monate versuchte die Königin, sie vor ihren vier Kindern, vor ihrer ganzen Umgebung geheimzuhalten; ein harter, aussichtsloser Kampf, den sie endlich aufgeben mußte. Das Geheimnis wurde dem großen Publikum bekannt, das Drama auf offener Weltbühne gespielt; und die Abdankung war notwendig, die Trennung des Kranken von seiner Familie; das Exil in der Schweiz und in der Türkei.

In Amman aber mußte ein schmaler Sechzehnjähriger den Thron eines Landes besteigen, das der Krieg verwüstet hatte; und eine schöne junge Frau war plötzlich und vielleicht für immer allein mit der schweren Aufgabe, vier Kinder ohne die Hilfe des Vaters großzuziehen.

Besonders die heranwachsenden Buben brauchen den Vater in den Jahren, wo die Mission der Mutter, wie es scheint, beendet ist. Im Vater suchen sie den Freund, den Gefährten, den Führer; sie brauchen ihn, um sich zu entwickeln, um reifer zu werden. Nur eine weitherzige, verständige Frau kann den Abgrund überwinden, der sie von den heranwachsenden Söhnen trennen will.

„Es macht mich sehr glücklich“, sagt Königin Zein, als hätte sie meine Gedanken erraten, „daß alle meine Kinder immer zu mir kommen, wenn sie einen Rat brauchen. Auch der König, obwohl er schon achtzehn ist, faßt keinen wichtigen Entschluß, ohne mich zu fragen.“

Ja, sie ist gleichzeitig die Mutter und der Vater ihrer Kinder, eine schwere Aufgabe, denn sie muß einen König und Prinzen großziehen, die den großen Namen der Haschemiten tragen sollen.

„Mein Sohn Hussein ist der einundvierzigste Nachfolger des Propheten Mohammed, und mein größter Wunsch ist, daß er ein großer König werde und daß er mich immer an seiner Seite finde, wenn er mich braucht.“

Dann lacht sie plötzlich, zum erstenmal. „Es ist aber nicht immer so einfach, an seiner Seite zu sein. Unlängst gingen wir zusammen in Lausanne spazieren, da ruft ihn ein Freund von der anderen Seite der Straße: ‚Du, Hussein, mach mich mit deinem girl friend bekannt, sie sieht ganz nett aus. Ich hätte gerade zwei Kinokarten, vielleicht kommt sie mit...‘ — ‚Wir werden sie sofort fragen. Mamma, willst du? Der Freund errötete natürlich aus Verlegenheit, aber ich bin wirklich Husseins Freundin; wir besprechen alles, wir plaudern über alles, als gehörten wir zur gleichen Generation.“

Ich habe sehr jung geheiratet, und es war gut so, glaube ich. In Europa heiraten die Frauen meist mit fünfundzwanzig oder sogar später, und es geschieht oft, daß sie schon beim ersten

Kind ihre Linie verlieren, denn ihr Körper war bei der ersten Geburt schon reif, nicht mehr ganz biegsam und widerstandsfähig wie mit siebzehn oder achtzehn Jahren. Vielleicht irre ich mich, aber ich finde es eine sehr gute und gesunde Sitte, daß unsere Mädchen meist schon mit sechzehn heiraten. Eine junge Mutter ist ihren Kindern immer näher, sie wächst mit ihnen sozusagen weiter auf; der Abgrund zwischen den Generationen ist nicht so tief. Sie ist vielleicht nicht so ‚gescheit‘ wie eine reifere Frau; dafür hat sie ihre eigene Kindheit noch nicht vergessen und kann vieles verstehen und nachempfinden.“

„Glauben Sie aber nicht, daß ein Mädchen, das schon mit sechzehn heiratet, frühzeitig verblühen könnte?“

„Im Gegenteil; ich weiß sogar ganz genau, daß die Araberin, wenn sie genug Zeit und Geduld hat, sich zu pflegen, viel länger jung bleibt als die Europäerin. Ich kenne Frauen, die mit sechzig noch sehr schön und anziehend sind. Und ich denke auch, daß die Araberin glücklicher ist als die Europäerin. Jedes Land hat seine Gesetze, die aus der Religion, aus dem Klima, aus dem Blut seiner Menschen, entspringen. In Europa, zum Beispiel, ist das Trinken von Alkohol nur eine kleine Sünde; für uns aber ist es ein Verbrechen, sogar unsere Religion verbietet es; und das ist richtig so, denn in unserem Klima verursacht das Trinken von Alkohol schon in kleinen Mengen zerstörende Wirkungen auf Körper und Seele.“

Ich liebe Europa — das können Sie sogar an der Art, wie mein Haus eingerichtet ist, sehen; aber ich möchte, daß unsere Frauen, auch wenn sie von euren Ländern alles, was praktisch und schön ist, übernehmen, ihre Individualität bewahren. Sie sollen bescheiden, zurückhaltend, verschlossen bleiben, fast möchte ich sagen, etwas geheimnisvoll.“

Ich verlasse mein Haus in Amman nie ohne Schleier, ich bin eben eine Araberin, eine Muselmanin, trotz meiner europäischen Kleider.“

„Trotz Ihrer sehr hübschen europäischen Kleider!“

Sie lacht. „Ja, ich liebe dieses kleine graue Kostüm. Grau ist eine so unauffällige, stille Farbe; auch in Europa trage ich meist nur Grau, sozusagen, um mich auch dort zu verschleiern, so daß ich niemand bemerken muß. Denn ich bin und will nur eine Frau sein wie alle anderen; eine Königin hat im Orient keine Repräsentationspflichten; auch sie, wie alle anderen Frauen des Landes, gehört nicht in die Öffentlichkeit; das Haus ist ihr Reich. Und in meinem Haus, el Hamdu lillah, Gott sei gelobt, habe ich vier Kinder, die mich brauchen.“

Aber ich spreche so viel, dabei möchte ich gern etwas von Ihnen hören, Frau d'Arle, von Ihren Reisen, von Ihrer Arbeit.“

Sie besitzt die Kunst des Zuhörens, die wir in Europa, wo jeder so sehr die eigene Stimme liebt, leider vergessen haben.

„Das ist aber schade“, sagt die Königin nachdenklich. „Besonders die Frau sollte eine gute Zuhörerin sein; denn es entspricht ihrer Natur, mehr durch das Schweigen, das Andeuten, das Flüstern zu herrschen als durch Schreien und Befehlen. Ich glaube, daß die Frau aus dem Mittelmeerraum — also die Spanierin, die Italienerin wie die Araberin oder die Südfrauzösin — die letzte ist, die noch die Kunst des sprechenden Schweigens kennt; die Kunst, stille zu sein, die anderen reden zu lassen — und doch das Gespräch zu führen, so daß jeder in ihrer Gegenwart, ohne selbst zu wissen, warum, seine besten Worte, seine besten Gedanken ausspricht. Dabei ist es eigentlich eine Kunst, die jeder leicht erlernen kann; man muß nur etwas auf sich selbst vergessen können und mindestens eine Weile nur für die anderen da sein.“

Und sie ist wirklich für alle da, die zu ihr kommen, diese schöne, tapfere, gütige Frau, die gleichzeitig die Mutter, der Vater — und der girl friend eines Königs ist. (Fortsetzung folgt)



Die Stimme des Polizeiinspektors ruft mich zur Wirklichkeit zurück. „Was fehlt Ihnen? Sie sind so blaß geworden?“

# Wird das Leben wirklich immer teurer?

Die Meldungen über die ständigen Preiserhöhungen lassen vermuten, daß es mit dem „deutschen Wirtschaftswunder“ nicht weit her sei. Es ist beunruhigend, wenn man täglich in der Zeitung liest, daß gerade die lebensnotwendigen Dinge immer teurer werden. Wir wollen hier aber nicht untersuchen, ob die kletternden Preise gerechtfertigt sind oder nicht, wir wollen kalkulatorische Auswüchse unberücksichtigt lassen. Wir wollen uns lediglich einmal die Gesamtsituation vor Augen halten, Preisgestaltung und Einkommensverhältnisse vergleichen und prüfen, ob wir Hausfrauen keine Fehler machen.



Das ist die „Index-Familie“ der mittleren Verbraucherklasse. Sie besteht aus Vater, Mutter und drei Kindern. Lebt sie bei den kletternden Preisen wirklich schlechter als vor ein paar Jahren? Wir haben Einnahmen und Ausgaben der Jahre 1950 und 1957 verglichen und dabei festgestellt, daß der „Index-Familie“ 1957 gegenüber 1950 ein monatlicher Überschuß von DM 42,64 bleibt. Wir sollten also nicht nur über die schlechten Zeiten klagen und schelten, sondern auch einmal die Käufer unter die Lupe nehmen.

Wird das Leben wirklich immer teurer? „Ja“, werden Sie sagen, „die Kaufkraft des Geldes nimmt täglich ab.“ Haben Sie aber daran gedacht, daß auch Löhne und Gehälter steigen? Nehmen wir zum Vergleich einmal die fünfköpfige „Index-Familie“ der mittleren Verbraucherklasse vor. Da sieht die Rechnung so aus:

Monatseinkommen 1950:	DM 343,—
Monatsausgaben 1950:	DM 285,43
Monatseinkommen 1957:	DM 599,—
Monatsausgaben 1957:	DM 498,79

Es stehen sich also 1957 monatliche Mehrausgaben von DM 213,36 und ein monatlicher Mehrverdienst von DM 256,— gegenüber. Die Index-Familie, der 1950 für Sonderanschaffungen DM 57,57 blieben, kann 1957 100,21 DM dafür anwenden. Und trotzdem heißt es immer wieder: „Ich komme mit dem Geld nicht aus.“ Wir wollen uns selbst, liebe Hausfrauen, einmal unter die Lupe nehmen; denn wir sind die „Treuhand des Geldes“, durch unsere Hand gehen 85 Prozent des Gesamteinkommens. Sind wir stets kritisch und umsichtig beim Einkauf? Denken wir noch an das Sprichwort „Wer den Pfennig nicht ehrt...?“

Bei der berufstätigen Hausfrau spielt die Doppelbelastung eine große Rolle. Ihr fehlt die Zeit zum Planen, abends bleiben nur wenige Minuten bis Ladenschluß für die dringendsten Einkäufe, der Samstagvormittag verfliegt im Nu. Sie kann also nicht vergleichen und prüfen, sie kommt nicht auf den Wochenmarkt, beim Kaufmann an der Ecke geht es schneller.

Welche entscheidenden Fehler werden beim Einkauf gemacht? Viele Frauen kaufen aus mangelndem Verständnis oder aus Gedankenlosigkeit grundsätzlich die teuerste Ware und glauben damit auch die beste zu erwerben. Natürlich ist im Verbrauch das Beste stets das Billigste, oft aber zeigt ja der Preisunterschied gar nicht die Qualität an. Es ist doch klar, daß die ersten grünen Bohnen teurer sind als die Haupternte. Ist es nicht wirtschaftlicher, auf die ersten teuren Treibhausgurken zu verzichten? Genauso ist es beim Fleisch. Haben Sie schon einmal daran gedacht, daß als erste, von der Weide weg, die Hammel geschlachtet werden? Daher ist im August/September das Hammelfleisch besonders preiswert. Rüpfeln Sie nicht die Nase, Hammel ist ein delikater Braten. Er ist, richtig gebeizt, selbst für Kenner (und Mäkler) nicht von Wild zu unterscheiden, Hammel ist eine schmackhafte und kräftige Eintopfeinlage, über Lammkoteletts brauchen wir wohl gar nicht zu reden. Die kluge Hausfrau nutzt auch hier die Marktlage aus. — Und wie ist es beim Fisch? Auch hier greift die unerfahrene Hausfrau nach dem teuersten Angebot. Dabei ist es doch so einfach: Der jeweils größte Fang wird am billigsten angeboten. Heut ist es der Schellfisch, morgen vielleicht der Hering oder Kabeljau. Das hat mit der Qualität nichts zu tun.

Ein besonders schlechtes Beispiel stellt uns dieses Beispiel aus: Ein Händler verteilte die gleiche Apfelsorte in zwei Kisten, zeichnete die eine mit DM —,55, die andere mit DM —,70 aus. Und was geschah? Die „bessere“ Sorte war bald verkauft, die „billige“ konnte nicht an die Frau gebracht werden!

Natürlich, Sie waren es nicht, liebe Leserin. Aber wäre es nicht für Familie und Volksvermögen gut, wenn wir alle immer wieder mit unseren heranwachsenden Kindern und unseren Freunden von diesen Dingen sprächen? Nur so können gedankenlose Käufe verhütet, nur so auch unsere jungen Hausfrauen zur verantwortungsbewußten Haushaltsführung erzogen werden. Wollen auch Sie dabei mithelfen?



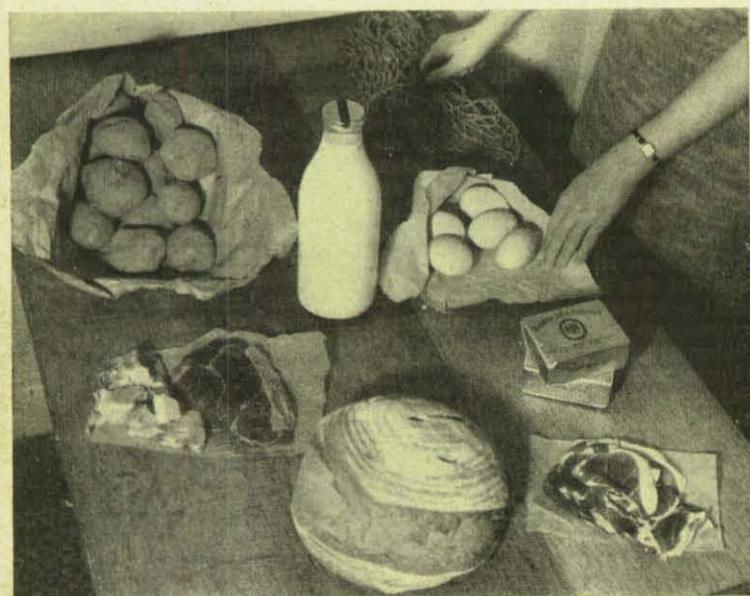
▲ **Der Markteinkauf** ist seltener geworden. Woran liegt das? Macht sich die Durchschnittshausfrau nicht mehr die Mühe, von Stand zu Stand zu gehen, um das Angebot zu prüfen und die Preise zu vergleichen? Oder ist auch hieran die Zeitnot der berufstätigen, immer gehetzten, doppelt belasteten Frauen schuld?

◀ **Fisch ist ein wichtiges Nahrungsmittel.** Leider bleiben billige Fische oft liegen. Dabei hängt doch beim Fisch der Preis in erster Linie vom Fang ab. Mal ist der Kabeljau billiger, mal der Schellfisch. Das hat mit der Güte des Fisches absolut nichts zu tun.

▼ **Braxen sind billig, aber nicht gefragt.** Zur Zeit der großen Fänge können die Fischer der Insel Reichenau ihre Beute bei den Sammelstellen oft nicht absetzen. Oder sie bekommen für das Kilo Fisch nur 7 bis 8 Pfennige. Die Fischmehlfabriken zahlen noch weniger, und die Frachtkosten kämen noch hinzu. So wählen die Fischer dann manchmal den geringeren Arbeits- und Kostenaufwand und düngen mit dem guten und nahrhaften Fisch den eigenen Acker.



◀ **Welche Äpfel dürfen es sein?** Zur Wahl steht eine billigere Sorte und eine, die pro Pfund 15 Pfennige teurer ist. Es handelt sich hier aber nur um einen Versuch, denn beide Körbe enthalten die gleiche Sorte und Qualität. Der Händler bewies damit, daß die meisten Käuferinnen bei ihrem Einkauf nur schnell die Preisschilder vergleichen, statt die Waren kritisch zu prüfen.



**Beim täglichen Einkauf** stöhnt die verzweifelnde Hausfrau immer wieder: „Ich komme mit dem Haushaltsgeld nicht mehr aus!“ Wenn wir hier die beiden Bilder betrachten, die zeigen, was man 1950 für 8 DM bekam (links), und was man 1957 für den gleichen Betrag nach Hause bringt, dann müssen wir wohl sagen: „Ja, die Kaufkraft unseres Geldes ist erheblich gesunken.“ — Haben Sie aber auch schon einmal daran gedacht, daß ja auch die Löhne und Gehälter inzwischen mehrmals erhöht wurden? Die Rechnung, die wir vornahmen, zeigt, daß wir heute — trotz der Teuerung — keineswegs schlechter leben.



# Ein TRAUM Zerbruch

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

9. Fortsetzung

Habe schon früher Transportflüge hierher gemacht.“  
„Warum bist du denn dann so aufgereggt?“ fragte ich.

Er zögerte, doch dann lächelte er, und es war ein freudiges, jugenhaftes Lächeln, das sein Gesicht erhellen ließ. „Diana ist in Gatow. Sie arbeitet dort für den Malcolm Club. Hat keine Ahnung, daß ich bei der Luftbrücke eingestiegen bin.“ Er grinste. „Das wird eine Überraschung für sie geben.“

Durch den Kopfhörer hörte ich, wie Westrop nach Gatow meldete, wir wären jetzt über der Frohnauer Einflugmarkierung. Dann nahmen wir Verbindung mit der Gatower Verkehrskontrolle auf. Also Diana war in Gatow. Dieser Gedanke ließ mir Gatow plötzlich in einem etwas freundlicheren Licht erscheinen. Es mußte schön sein, Diana wiederzusehen. Als ich wieder hinuntersah, erkannte ich eine von Bombentrümmern zerlöchernde Landschaft, die allmählich in einen Vorort mit zerbombten Häusern ohne Dächer überging. Zuweilen konnte ich im Gesamtstadtbild ganze kahle Flecken ausmachen, aber zumeist waren die Straßenzüge mit den ausgebrannten Gebäuden zu beiden Seiten durchaus erkennbar. Von hier oben sah es aus, als ob kaum ein Haus ein Dach habe. Wir flogen über die Stadtteile, durch welche sich die Russen hindurchgekämpft hatten. Nichts schien sich seither verändert zu haben. Unglaublich, daß diese Stadt schon vor vier Jahren zerstört worden war. Es hätte auch gestern gewesen sein können. Überm Stadtzentrum gab Field mir einen neuen Kurs an, und Westrop meldete sich beim Gatower Kontrollturm, welcher befahl: „Okay, zwei-fünf-zwei. Melden Sie sich nach zwei Meilen wieder. Sie sind Nummer drei dieser Welle.“

Hier war die Stadt weniger zerstört. Ich erkannte das Olympia-Stadion und als ich an Höhe verlor, die Fichten des Grunewalds. Westrop meldete sich wieder: „Zwei-fünf-zwei landebereit“, und dann hörte ich die Stimme vom Kontrollturm Gatow: „Rollen Sie weiter, nachdem Sie aufgesetzt haben, denn unmittelbar hinter Ihnen landet eine York.“

Ich fuhr das Fahrgestell aus und bediente die Höhenruder. Leicht glitten wir über die Baumkronen hinweg und über eine mit Markierungspunkten für die Nacht versehene Einflugschneise. Der ganze Gatower Flugplatz öffnete sich vor uns, und das Rollfeld schloß uns entgegen. Am Rande des Flugplatzes ging ich noch einmal kurz zum Horizontflug über. Die Räder prallten auf, dann liefen wir auf dem Boden, und die Maschine rollte weiter bis zum Ende der Rollbahn. Ich bremste und schwenkte nach links zur Entladestelle ein.

Nach Wunstorf war Gatow eine Enttäuschung. Gatow machte einen viel kleineren und wesentlich ruhigeren Eindruck. Nur fünf Flugzeuge standen da, und doch wurden hier mehr Maschinen abgefertigt als in Tempelhof oder Tegel. Als ich noch weiterfuhr, sah ich, daß unmittelbar hinter mir die

Neil Fraser ist ein Draufgänger, der keinem Abenteuer aus dem Wege geht. Aber diesmal ist ihm nicht wohl in seiner Haut. Was Bill von ihm verlangt, geht gegen seine Ehre. Tubby Carter hat sich von seiner besten Seite, als guter Freund und anständiger Kamerad gezeigt und Neil einen Job bei der Luftbrücke Berlin verschafft. Die harten Wochen auf dem Flugplatz Membury liegen hinter ihm. Aber: Bill Saeton will nicht umsonst seine beiden Spezial-Motoren gebaut haben. Er will mit ihnen fliegen, will in der Luftbrücke zeigen, was sie können. Er ist wie besessen von diesem Gedanken und verlangt von Neil etwas beinahe Irrsinniges: Er soll ihm für die beim Testflug zu Bruch gegangene alte Tudor-Maschine ein neues Flugzeug „organisieren“, über der Ostzone einen Motorschaden imitieren, die Besatzung „aussteigen“ lassen und das Flugzeug nach Membury fliegen. Als Neil nicht will, scheut Bill vor einer handfesten Erpressung nicht zurück. Fraser hat seine Chance genau ausgerechnet und schließlich zugesagt. Doch es wäre ihm lieber, wenn nicht ausgerechnet Tubby mit zu der Flugzeugbesatzung gehörte, die er über der Zone „verlieren“ muß. — Noch ist es nicht soweit. Neil steuert Berlin an. Tubby Carter rutscht sehr unruhig auf seinem Sitz hin und her.

York landete. Zwei Militärlastwagen mit deutschen Arbeitern fuhren auf sie zu. Ich ließ die Maschine an den Nissenhütten vorüber, die am Rande des Flugplatzes standen, weiterrollen bis zu den Hangars. Zwei Tudors — gleichfalls Tankflugzeuge — standen schon am Piccadilly-Zirkus, wie die runde Treibstoffladestelle genannt wurde, und wurden ausgepumpt. Ich rollte an einen freien Rohranschluß heran. Als ich die Motoren abgestellt hatte und ausstieg, war die Rumpftür bereits geöffnet, und ein britischer Soldat schloß die Rohrleitung an unseren Tank an.

„Wo ist der Malcolm Club?“ fragte Tubby Field mit leicht zitternder Stimme.

„In einer von den Nissenhütten da drüben“, antwortete Field. Wir gingen hinüber. Die ersten beiden Nissenhütten waren voll von Deutschen. „Deutsche Zivilarbeiter“, erklärte Field.

„Was ist denn das für ein Turm?“ fragte ich. Über der dritten Nissenhütte ragte ein Gerüst mit einem Heiser darauf, das sich wie eine Arbeiterhütte auf Stelzen ausnahm.

„Das ist der Kontrollturm für die Entladestelle. Und dort ist der Malcolm Club.“ Wir standen vor einem blauen Schild mit dem R.A.F.-Wappen darauf. „Beeilt euch nur, wenn ihr noch eine Tasse Kaffee trinken wollt.“

Tubby wurde unsicher. „Wenn sie nun gerade keinen Dienst hat?“

„Das werden wir gleich sehen“, sagte ich und nahm ihn beim Arm.

Im Innern der Hütte war es warm. Es duftete nach frischem Kuchen. In einem Kanonenofen glühte rot ein Feuer. Rauchschwaden hingen in der von vielen Stimmen erfüllten Luft. Etwa vier Flugzeugbesatzungen standen dicht zusammengedrängt an der Theke. Ich sah Diana sofort. In der Mitte der Gruppe stand sie da, hatte einem amerikanischen Offizier die Hand auf die Schulter gelegt und lachte ihn glücklich an.

Ich spürte, wie Tubbys Schritt sich verlangsamte, und jählings fiel mir die Szene in Membury ein, die wir durchs Messerfenster beobachtet hatten. Dann drehte Diana sich um und sah uns. Ihre Augen leuchteten auf, sie lief auf uns zu, packte Tubby und umarmte ihn herzlich. Dann küßte sie auch mich. „Harry! Harry!“ rief sie aufgereggt. „Da

ist Tubby. Er muß eben erst angekommen sein.“ Dann wandte sie sich wieder ihrem Mann zu. „Liebling — weißt du nicht mehr, daß ich dir sagte, mein Bruder Harry wäre in Berlin? Nun, er steht vor dir.“

Ich sah, daß Tubbys Gesicht sich entspannte. Er grinste erleichtert, schüttelte dem baumlangen Amerikaner kräftig die Hand und sagte: „Mein Gott, Harry, ich hätte dich von den Fotos her erkennen sollen. Statt dessen dachte ich, du wärest ein Freund von Diana.“ Er machte sich nicht einmal die Mühe, seine Erleichterung zu verbergen, und Diana schien gar nicht zu bemerken, was in ihm vorgegangen war. Dazu war sie viel zu überrascht. „Warum hast du mir denn nicht geschrieben, daß du hierherkämt?“ rief sie. „Du Teufel, du! Komm, trinken wir eine Tasse Kaffee. Ihr habt ja nur fünf Minuten Aufenthalt.“

Ich stand da und sah ihr nach, wie sie ihn an die Vitrine mit den Sandwiches führte. Ob er ihr wohl erzählt hatte, was in Membury geschehen war? Und was sie wohl sagen würde, wenn sie wüßte, daß ich ihn über der russischen Zone absetzen wollte?

„Sie müssen Fraser sein“. Ihr Bruder stand neben mir. „Diana hat mir viel von Ihnen erzählt. Ich heiße übrigens Harry, Harry Culyer.“ Er hatte Dianas Augen, doch das war auch alles, was sie gemeinsam hatten. Er besaß nichts von jener Rastlosigkeit, die sie immer in Bewegung hielt, und gehörte zu den Menschen, denen man auf den ersten Blick Vertrauen schenkt — er war groß gewachsen, eher schweigsam als gesprächig und sehr liebenswürdig. „Ja, ich habe viel von Ihnen und diesem verrückten Huhn, Saeton oder so, gehört. Heißt er eigentlich wirklich so?“

Wieviel mochte sie ihm wohl von uns erzählt haben? „Haben Sie irgend etwas mit der Luftbrücke zu tun?“ fragte ich ihn.

Er schüttelte den Kopf. „Nein, ich gehöre zur Kontrollabteilung der U.S.-Militärregierung. Vor dem Kriege habe ich hier in Deutschland für die Opel-Werke gearbeitet, und da meinte man, ich könnte mich in Uniform nützlich machen und ein Auge auf die Kraftfahrzeugproduktion in der Zone haben. Aber ich glaube, Sie interessieren sich

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

im Moment mehr für eine Tasse Kaffee, stimmt's?“

Der Kaffee war so stark, daß ein Löffel drin stehen konnte. Neben der Tasse stand ein Teller mit einem dick belegten Brötchen und einer Kreamschneide mit leuchtender, künstlicher Schlagsahne. „Rauchen Sie?“ fragte ich und bot ihm eine Schachtel an.

„Oh, vielen Dank! Das ist das Schlimmste hier in Berlin. An Zigaretten ist so gut wie nicht heranzukommen. Und für die Engländer ist es noch schlechter. Sie bekommen nur fünfzehn pro Tag. Nun, wie finden Sie Gatow?“ Er lachte, als ich ihm sagte, wie enttäuscht ich sei. „Sie haben wohl erwartet, daß es hier nur so von Maschinen wimmelte, wie? Ja, das ist eben die großartige Organisation. In Tempelhof ist es das gleiche. Es ist alles so auskalkuliert, daß die deutschen Zivilarbeiter die Maschinen innerhalb von einer Viertelstunde entladen.“

„Was bringt Sie denn hierher?“ fragte ich. „Wollten Sie nur Diana besuchen?“

„So ungefähr. Jedenfalls hatte ich einen guten Vorwand“, entgegnete er grinsend. „Ich mußte mit einer Deutschen verhandeln, die gerade einen Job als Zivilarbeiterin bekommen hatte. Da waren Unklarheiten mit ihren Papieren, und wir brauchen sie dringend in Frankfurt. Deshalb bin ich nach Berlin gekommen.“

„Dann sind Sie also nicht hier stationiert?“

„Nein. In der amerikanischen Zone, wo es ja, verglichen mit Berlin, sehr angenehm und ruhig ist. Ich habe gerade mit einem Major von der Militärverwaltung hier gesprochen. Der kann Ihnen Geschichten erzählen, sage ich Ihnen.“

„Was macht er denn hier in Gatow?“ fragte ich.

„Ach, Differenzen mit den Russen. Sie sind zum erstenmal hier, nicht wahr? Nun, sehen Sie die Bäume dort drüben?“ Er machte eine Kopfbewegung, und ich blickte durchs Fenster in die angegebene Richtung. „Dort verläuft die Grenze.“

„Die Sektorengrenze?“

„Nein, die Zonengrenze. Gestern Abend haben ein paar Rotarmisten das Feuer auf einen deutschen Wagen eröffnet, der gerade die Kontrolle zur britischen Zone hinüber passiert hatte. Dann kamen sie in den britischen Sektor hinüber und holten den Wagen unter den Augen ihrer Landsleute in die russische Zone zurück. Sie können sich ja vorstellen, daß Ihre Soldaten nicht wissen, wo ihnen der Kopf steht.“

„Ist der Wagen denn tatsächlich auf britischem Gebiet beschossen worden?“

Er lachte. „So was passiert tagtäglich in dieser verrückten Stadt. Wenn sie auf jemand spitz sind, fahren sie einfach in die westlichen Sektoren und entführen ihn.“ Die Haut um seine Augen zog sich in Falten. „Aber soviel ich höre, machen Ihre Leute das genauso im russischen Sektor.“

Eine Ordonnanz von der R.A.F. rief mich von der Tür. „Zwei-fünf-zwei fertig, Sir.“

„Nun, das war ja ein kurzer Auf-

enthalt. Aber ich freue mich, Sie kennengelernt zu haben, Fraser."

"Neil!" Diana hielt mich am Arm fest. "Tubby hat mir gerade eben erzählt... von der Bauchlandung." Sie warf einen raschen Blick zu Tubby hinüber, der sich von ihrem Bruder verabschiedete. "Was macht Bill jetzt?" fragte sie im Flüsterton. Ich wußte nicht, was ich sagen sollte und schwieg. "Ach, nun sag's mir doch schon. Ich weiß doch, wie schwer es ihn getroffen haben muß. Wo ist er denn jetzt?"

"Immer noch in Membury", sagte ich und fügte dann hinzu: "Er flickt die Kiste mit Siegellack wieder zusammen."

"Soll das heißen, daß er immer noch nicht aufgegeben hat?"

"Hör zu, Diana, ich muß jetzt gehen", sagte ich. "Auf Wiedersehen."

Verwundert die Stirn runzelnd, blickte sie mich an. "Auf Wiedersehen." Draußen regnete es noch immer. Wir kletterten in die Maschine hinein und lenkten sie auf die Rollbahn. "Sie könnten sich jetzt anschließen, zwei-fünf-zwei-zwei-fünf-null, Rollbahn frei."

★

Durch den Ausflugskorridor flogen wir zurück und trafen gerade rechtzeitig zum Mittagessen in Wunstorf ein. In der Messe lag ein Brief für mich. Die Adresse war mit der Maschine getippt, und abgestempelt war er in Baydon: Lieber Neil. Ich will Dir nur rasch schreiben, daß ich mit dem Abwracken fast fertig bin. Außerdem habe ich provisorisch Markierungen durch Lampen angebracht. Du brauchst also nur Leuchtsignal zu geben, und ich lotse Dich per Licht herein. Hals und Beinbruch. Bill Saeton.

Als ich den Brief zusammenfaltete, kam Tubby herein. "Befehl von Harcourt. Die Fünfzehn-Uhr-drei-ßig-Welle fliegen wir nicht mit. Er will uns in der Zweiundzwanzig-Uhr-Welle einsetzen, damit die anderen Besatzungen sich einmal ausschlafen können."

Also war der Zeitpunkt gekommen. Mir war plötzlich nicht sehr wohl in meiner Haut.

Tubby blickte mich fragend an. "Fühlst du dich nicht gut, Neil?"

"Doch, warum?"

"Du siehst so blaß aus. Du bist doch nicht etwa nervös! Dazu hast du doch wahrhaftig keinen Grund bei deiner Nachtfliegerfahrung aus dem Kriege." Sein Blick fiel auf den Brief in meiner Hand, er sagte jedoch nichts. Ich riß ihn in kleine Fetzen und steckte sie in die Tasche.

"Hau dich noch ein paar Stunden aufs Ohr, wenn wir die ganze Nacht hindurch Dienst haben", sagte ich.

Daß ich selbst kein Auge zudrücken würde, wußte ich genau. Zum Teufel! Warum hatte ich mich nur in diese Sache einlassen müssen. Jetzt hatte ich Angst, wenn auch keine Angst vor der Gefahr. Ich glaube jedenfalls nicht, daß es das war. Was jedoch in der Kneipe in Ramsbury so klar und einfach ausgesehen hatte, war jetzt, wo ich die Organisation der Luftbrücke selbst kennengelernt hatte, sehr viel schwieriger. War es nicht Wahnsinn, aus dieser perfekter als eine Straßenbahnlinie arbeitenden Organisation ein Flugzeug stehen zu wollen? Und außerdem mußte ich eine Besatzung, der auch Tubby Carter angehörte, davon überzeugen, daß sie mit dem Fallschirm über der russischen Zone abspringen müsse. Schon hatte mich selbst die Angst vor der russischen Zone gepackt. Schwitzend lag ich auf meinem Bett, lauschte, bis die Drei-Uhr-drei-ßig-Welle startete, wußte, daß es bei der nächsten geschehen sollte, und fürchtete, es nicht zu schaffen.

Zum Tee konnte ich nichts hinunterbringen, trank nur ein paar Tassen und rauchte eine Zigarette nach der anderen und war mir die ganze Zeit über klar darüber, daß Tubby mich verwundert und besorgt zugleich ansah. Später, in der Dämmerung, ging ich auf den Flugplatz hinaus und sah zu, wie die heimkehrenden Maschinen landeten — eine ununterbrochene Kette von Flugzeugen, die gleich gigantischen Motten herniederschwebten. Ich sah meine eigene Maschine, die Zwei-fünf-

zwei, beobachtete, wie sie zur Landestelle hinüberrollte, trieb mich noch ein wenig herum, um abzuwarten, daß die Besatzung ausstieg und das Bodenpersonal mit der Routineüberholung fertig wurde. Zuletzt stand die Maschine einsam und verlassen da, und ich kletterte hinein.

Zusammen mit Saeton hatte ich das Problem besprochen, wie man einen Motorschaden auf eine lange Strecke hindurch vortauschen könne. Die simpelste Methode wäre gewesen, ganz einfach die Treibstoffzuleitung abzustellen. Aber die Kraftstoffhähne saßen an Steuerbord und wurden vom Mechaniker bedient. Schließlich waren wir übereingekommen, daß die einzig überzeugende Methode darin bestehe, das Zündsystem zu stören. Ich ging daher nach vorn in die Kanzel und beschäftigte mich mit den Drähten hinter dem Armaturenbrett. Zu diesem Zwecke hatte ich das nötige Werkzeug und sechs Enden isolierten Draht mitgebracht, die in kleinen Metallklammern endeten. Diese Drähte brauchte ich nur an der Rückseite dreier Zündschalter anbringen und bis zu meiner Seite herüberzuleiten. Um einen Motorenausfall vorzutauschen, hatte ich im gegebenen Augenblick nur jeweils zwei Drähte zusammenzuklammern und dadurch die Zündung außer Betrieb zu setzen. Auf diese Weise wurde der Zündkreislauf geschlossen, und die Kerzen hörten auf zu sprühen.

Um dies alles zu bewerkstelligen, brauchte ich fast eine ganze Stunde. Gerade als ich das Instrumentenbrett wieder vorsetzen wollte, fuhr ein Lastwagen heran. Es klapperte, und dann wurde ein Schlauch an die Tanks angeschlossen, um sie wieder mit Treibstoff zu füllen. Beim Tanken fing die Maschine des Tankwagens zu dröhnen an.

Mit einem unangenehmen Schuldgefühl im Magen wartete ich. Gestalten gingen um das Flugzeug herum. Um nicht in der Kanzel meines eigenen Flugzeuges geschnappt zu werden, ging ich nach hinten in den Rumpfraum, kletterte um die drei großen Tanks herum und sprang auf den Asphalt hinunter. Als ich vom Flugzeug wegstreifte, fiel der Schein einer Taschenlampe auf mich, und eine Stimme fragte: "Wer da?"

"Major Fraser", antwortete ich und nannte automatisch meinen militärischen Dienstrang. "Ich habe nur noch einmal etwas nachgesehen."

"In Ordnung, Sir. Gute Nacht."

"Gute Nacht", antwortete ich und eilte zur Messe zurück. Dort ging ich sofort auf mein Zimmer, legte mich aufs Bett und versuchte zu lesen, konnte mich jedoch nicht konzentrieren. Meine Hände zitterten. Kettenrauchend lag ich da, und der Uhrzeiger schien nicht vorrücken zu wollen. Kurz nach halb acht wurde die Tür aufgerissen, und Westrop steckte den Kopf herein. "Kommen Sie mit zum Essen, Sir?"

"Ist vielleicht besser", sagte ich.

Als wir die hallenden Korridore zum Eßraum hinuntergingen, redete Westrop in einem fort. Ich hörte gar nicht hin, bis etwas, was er sagte, meine Aufmerksamkeit erregte. "Was war das mit der Notlandung?" fragte ich.

"Erinnern Sie sich, daß der Kommandant gestern, als wir ankamen, nach einer Skymaster fragte, die überfällig war?" sagte er. "Jetzt steht fest, daß sie in der russischen Zone notlanden mußte. Ich hab's gerade eben von einem Fliegerleutnant gehört. Eine von unseren Besatzungen hat das Wrack heute nachmittag gesichtet. Die Russen behaupten offenbar, sie wüßten von nichts. Was, meinen Sie, passiert mit einer Besatzung, die in der russischen Zone landet?"

"Was weiß ich?" engegnete ich kurz. "Der Leutnant sagte, man hielte sie wahrscheinlich fest, um sie zu ver-

hören. Er schien sich keine Sorgen um sie zu machen. Aber was, wenn einer von ihnen verletzt ist? Meinen Sie, die Russen würden sich ihrer annehmen, Sir? Ich meine" — er zögerte — "nun, ich möchte nicht gern von einem russischen Chirurgen operiert werden, oder etwa Sie?"

"Nein."

"Was glauben Sie, wollen die Russen bloß damit erreichen? Jedermann scheint heute überzeugt zu sein, daß sie noch keinen Krieg anfangen wollen. Sie haben aufgehört, unsere Flugzeuge zu belästigen, und daran sieht man's doch eigentlich. Daß sie die York damals zum Absturz brachten, scheint ihnen doch einen bösen Schrecken eingejagt zu haben. Ich sprach heute nachmittag mit einem Major von den Ingenieurtruppen, und der sagte, es läge alles an ihren schlechten Verbindungen. Die Straßen sind schlecht, und die Eisenbahnen von Rußland nach Deutschland laufen nur eingleisig. Aber ich glaube, das ist es nicht allein, finden Sie nicht auch, Sir? Ich meine, sie können doch unmöglich technisch so auf der Höhe sein wie wir. Eine so komplizierte Organisation, wie die Luftbrücke zum Beispiel, hätten sie nie auf die Beine stellen können. Und dann ihre Maschinen... sie fliegen immer noch mit den alten Kisten, die sie während des Krieges bekommen haben."

Lang und breit erging er sich über die Russen, bis ich es schließlich nicht mehr ertragen konnte. "Himmeldonnerwetter noch mal! Hören Sie doch endlich mit den Russen auf!"

"Tut mir leid, Sir..." Er schwang vorlegen. "Es ist nur... dies ist schließlich mein erster Nachteinsatz. Erst jetzt erkannte ich, daß er so

sehr geredet hatte, weil er nervös war. Ich dachte: Himmel! Der arme Kerl hat Angst vor den Russen, und in ein paar Stunden werde ich ihm den Befehl geben, über der russischen Zone abzuspringen. Dieser Gedanke machte mich ganz krank. Warum bestand die Besatzung nicht aus lauter solchen Kerlen wie Field? Fields wegen machte ich mir keine Sorgen. Ihm hätte ich selbst im Kriege in aller Seelenruhe den Befehl gegeben, über Berlin abzuspringen. Aber Tubby und dieser blutjunge Kerl, der noch nicht ganz trocken hinter den Ohren war... Ich zwang mich, mir die ganze Zeit über Westrops Geplapper anzuhören. Er hatte einen lebhaften, forschenden Geist. So wußte er zum Beispiel schon, daß wir siebzig Meilen russisches Gebiet überfliegen mußten, ehe wir Berlin erreichten. Außerdem wußte er über die Verhör-Methoden der Russen genau Bescheid — über die Dauerverhöre bei künstlichem Licht, über Einzelzellen und darüber, daß man psychologisch darauf hinarbeitete, die Opfer einzuschüchtern. "Sie sind nicht besser als die Nazis, meinen Sie nicht auch?" fragte er. "Nur, daß sie in der körperlichen Folter nicht so weit gehen, jedenfalls nicht bei Angehörigen der Armee und der R.A.F." Er dachte einen Augenblick nach und sagte dann: "Ich wünschte, wir trügen auch Uniform. Wenn wir uniformiert wären, hätten wir es jedenfalls leichter, falls mal etwas passierte."

"Sie brauchen keine Angst zu haben", sagte ich.

"Oh, ich weiß, wir werden bestimmt nicht zu einer Notlandung gezwungen werden", sagte er rasch. "Bei uns ist alles viel besser organisiert als bei den Amerikanern, aber..."



Tubby hatte einen schweren Schraubenschlüssel in der Hand. Er schlug auf mich los, traf meinen linken Arm. Im selben Augenblick legte sich die Maschine gefährlich auf die Seite. Eine lebensbedrohende Situation.

„Darauf würde ich mir nicht allzuviel einbilden“, unterbrach ich ihn. „Kommen Sie, rauchen Sie eine Zigarette, und dann sprechen Sie um Gottes willen nicht mehr von Notlandungen und solchem Quatsch.“

„Verzeihung, Sir. Es ist ja nur, daß ich...“ Er nahm eine Zigarette. „Sie müssen mich für einen großen Angsthasen halten. Aber komisch — ich möchte nun einmal gern wissen, was mir bevorsteht. Dadurch scheint es alles um soviel leichter.“

Zum Teufel mit diesem Burschen! Schließlich hatte ich früher all dies selbst durchgemacht. „Wir sehen uns um Viertel vor zehn im Flugzeug“, sagte ich und stand rasch auf. Als ich durch den Speisesaal hinausging, warf ich einen Blick auf die Uhr. Noch eine Stunde! Ich ging zum Flugplatz hinaus. Die Nacht war frostig, der Himmel sternenübersät. Auf der Rollbahn standen die vielen Flugzeuge, die sich hier am Boden schwerfällig und unschön ausnahmen. Tankwagen fuhren hin und her, und das Bodenpersonal arbeitete, um die Maschinen für den nächsten Flug zu laden. Ich stützte mich mit den Ellbogen auf den Zaun, der das Flugfeld abgrenzte, und suchte nach meiner Maschine. Sie stand ganz links in der Reihe der Tudors. Das Bodenpersonal hatte seine Arbeit beendet, die Tanks waren gefüllt. Verlassen und schweigend standen die Maschinen da. Die Minuten krochen nur so dahin, als ich fröstelnd wartete und versuchte, mich auf das einzustellen, was mir in den nächsten Stunden bevorstand.

Das Merkwürdigste ist, daß ich niemals auf den Gedanken kam, den einmal gefaßten Plan einfach aufzugeben. Es wäre leicht gewesen, technische Schwierigkeiten vorzutäuschen und es immer wieder hinauszuschieben, bis Saeton schließlich selbst den Mut verloren hätte. Viele Male habe ich mich seither gefragt, warum ich es nicht getan habe, und immer noch vermag ich mir selbst keine Antwort darauf zu geben. Gern rede ich mir ein, Saetons Drohung, der Polizei zu verraten, wer ich wirklich sei, habe nichts mit meiner Haltung zu tun. Bestimmt war es so, daß die Kühnheit des ganzen Unternehmens mich reizte. Außerdem glaubte ich an Saeton und seine Motoren, und die Erfahrung hier in Deutschland hatte mir die Augen über die Wichtigkeit seines Unterfangens geöffnet. Darüber hinaus stand meine ganze Zukunft auf dem Spiel. Ich nehme an, daß meine Haltung auf alle diese Motive zusammen zurückzuführen ist. Jedenfalls kam es mir während der langen Zeit, die ich wartend am Rande des Flugplatzes dastand, nicht in den Sinn, es nicht zu tun.

★

Viertel nach neun kehrte ich langsam zurück in die Messe. Als ich meine Fliegerkombination anzog, kam Tubby herein. „Gott sei Dank, daß der Himmel sich aufgeklärt hat. Hätte keine Lust gehabt, mich per Radar auf den Gatower Flugplatz dirigieren zu lassen.“

Zehn Minuten vor zehn kletterten wir in die Maschine. Sechs Minuten nach halb elf sollten wir starten, und als sich die Maschine in die sternenklare Nacht emporhob, fror ich vor Aufregung innerlich, und auch meine Hände waren eiskalt. Die Hand an den Gashebeln, einklinkte Tubby, der neben mir auf dem Mechanikersitz saß, die Motoren. Ich griff hinunter, fand eines von meinen drei Drahtpaaren und stellte den Kontakt her. Der innere Backbordmotor klotzte. Also funktionierte es. Rasch warf ich einen Blick zu Tubby hinüber. Er hatte die Hand von den Gashebeln losgelassen und lauschte mit seitlich geneigtem Kopf. Dann wandte er sich mir zu: „Hörst du, wie der Motor spuckt?“ rief er.

Ich nickte. „Hört sich so an, als ob der Treibstoff verschmutzt wäre.“

Immer noch lauschend den Kopf zur Seite geneigt, saß er eine Weile da. Dann griff er wieder nach den Gashebeln. Ich warf einen Blick auf den Fahrtdruckmesser und dann auf die Uhr. Dreiviertel Stunden bis zum Markierungspunkt Restorf am Eingang zum Korridor.

Die Minuten schlichen nur so dahin. Das einzige, was wir im Ohr hatten,

war das stetige Brummen der Motoren. Zweimal setzte ich denselben Motor halb außer Betrieb. Das zweite Mal tat ich es, als Tubby nach hinten gegangen war, um mit Field zu sprechen. Ich hielt die Drähte solange aneinander, bis der Motor vollständig aussetzte. Gerade als ich ihn wieder anlaufen ließ, stand plötzlich Tubby neben mir. „Das Motorengeräusch gefällt mir gar nicht!“, rief er mir zu.

„Mir auch nicht.“

Lauschend stand er wieder eine Weile da. „Scheint an der Zündung zu liegen. Ich werde sie in Gatow überholen lassen.“

Ich warf einen Blick auf die Uhr. Es war sechzehn Minuten nach elf. Jetzt mußte es jeden Augenblick soweit sein. Dann krächzte plötzlich Fields Stimme an meinen Ohren. „Wir überfliegen jetzt gerade den Einflugsmarkierungspunkt. Zehn Grad Ost. Wir liegen um zehn Sekunden zurück.“ Mir lief es eiskalt über den Rücken, doch blieb ich äußerlich vollkommen ruhig, als ich auf den neuen Kurs einschwenkte, und ich fror auch nicht mehr innerlich. Mich ein wenig vordrehend, tastete ich nach den Metallklammern. Eine nach der anderen schloß ich zu Paaren zusammen, und ein Motor nach dem anderen setzte aus, bis auf den inneren Steuerbordmotor. Plötzlich war es ganz still in der Maschine. Ich hörte Tubby fluchen. „Untersuch die Zündung! Und prüfe die Kraftstoffzufuhr“, brüllte ich ihm zu und tat, als habe panisches Entsetzen mich gepackt. Der Staudruckmesser fiel immer mehr, über einhundertfünfzig langsam auf einhundert. Auch der Höhenmesser fiel, denn die Maschine verlor rasch an Höhe. „Wir fallen zweihundertfünfzig Meter in der Minute“, rief ich.

„Zündung okay“, meldete Tubby, die Hand an den Schaltern. „Kraftstoffzufuhr okay.“ Mit vor Entsetzen geweiteten Augen suchte er das Armaturenbrett ab. „Es muß ein Fehler im Stromkreis sein — die Zündung, vermute ich. Die Idioten müssen irgendeinen lockeren Draht übersehen haben.“

„Können wir es reparieren?“ fragte ich. „Wir sind schon auf tausend Meter gefallen.“

„Glaub' ich nicht. Dauert zu lange.“ „Wenn du meinst, daß wir irgend etwas machen können, sag es! Sonst muß ich Befehl an die Besatzung geben, auszusteigen.“

Ich hatte das Mikrofon dicht an den Mund gehoben, so daß Field und Westrop mich hören mußten.

Tubby richtete sich auf. „Ja, ich glaube, es ist tatsächlich das Beste, wir steigen aus.“ Hart und entschlossen sah sein Gesicht im schwachen Licht des Armaturenbrettes aus.

„Schnallt eure Fallschirme an“, befahl ich übers Mikrofon.

„Field, Sie gehen nach hinten und öffnen die Ausstiegsklappe. Möglich, daß es Salat gibt.“ Aus den Augenwinkeln heraus sah ich, wie die beiden hastig ihre Fallschirme anschnallten. Field rief Westrop etwas zu, und gleich darauf rollte die Tasche, in der die beiden anderen Fallschirme waren, auf den Boden der Kanzel. „Geht nach hinten an die Ausstiegsklappe“, befahl ich Westrop. „Wenn ihr springen sollt, schicke ich Carter nach hinten.“ Ich warf einen Blick auf den Höhenmesser.

„Höhe neunhundert Meter“, rief ich Tubby zu.

Er richtete sich auf. „Ich kann nichts dran machen“, sagte er. „Es muß mit den Drähten zusammenhängen.“

„Okay“, sagte ich. „Geh nach hinten und sag den anderen, sie sollen springen. Und sag mir Bescheid, bevor du selbst springst.“

Zögernd stand er einen Moment da. „Okay.“ Mit der Hand packte er mich am Arm. „Also auf Wiedersehen in der russischen Zone.“ Noch immer bewegte er sich nicht, und seine Hand umklammerte meinen Arm. „Willst du nicht lieber mich steuern lassen, während du springst?“ fragte er besorgt.

Ich wußte sofort, worauf er anspielte: an unseren letzten Absprung über Membury. Er glaubte, ich würde womöglich die Nerven verlieren. Ich mußte schlucken. Warum mußte er

sich auch so verdammt anständig verhalten! „Quatsch!“ fuhr ich ihn daher scharf an. „Geh nach hinten, und kümmer dich um dich selbst und um die anderen.“

Unverwandt blickte er mich mit seinen braunen, klugen Augen an, als wolle er meine Gedanken lesen. „Dann Hals- und Beinbruch!“ Er wandte sich ab und kroch in den Rumpf. Ich lehnte mich aus dem Sitz heraus und sah ihm nach, wie er um die Treibstofftanks herumkletterte. Die anderen waren dabei, die Ausstiegsklappe zu öffnen. Tubby trat zu ihnen. Zuerst sprang Westrop, dann Field. Tubby rief mir irgend etwas zu. „Spring schon!“ rief ich zurück. Die Maschine schwankte ein wenig, und ich mußte mich wieder auf die Instrumente konzentrieren, um sie wieder ins Gleichgewicht zu bringen.

Als ich wieder nach hinten blickte, war niemand mehr zu sehen. Also war ich allein in der Maschine. Ich setzte mich zurecht. Der Höhenmesser stand auf sechshundertdreißig Staudruck zweiundneunzig. Ich mußte bis auf dreihundert hinabgehen, damit ich für die drei, die gesprungen waren, hinter dem Horizont verschwand. Durch das Kanzelglas sah ich einen Lichtpunkt über den Himmel ziehen — das Hecklicht einer unserer Maschinen, die stetig ihren alten Kurs beibehielt. Ob die hinter mir fliegenden Maschinen mich wohl sahen? Auf alle Fälle schwenkte ich ein wenig vom Kurs ab und trennte dann ein Drahtpaar. Der äußere Backbordmotor fing augenblicklich wieder an zu arbeiten.

Als ich mich aufrichtete, hörte ich eine Stimme: „Du Idiot, Neil! Du hast ja noch nicht einmal deinen Fallschirm angeschnallt.“ Panischer Schrecken fuhr mir in die Glieder, und als ich mich umdrehte, sah ich Tubby, der gerade wieder in die Kanzel trat.

★

„Warum, zum Teufel, bist du denn nicht gesprungen?“

„Ich wußte, daß du Angst vorm Springen hättest“, sagte er. „Was wolltest du denn machen... notlanden?“

Ich zögerte. Immerhin hatte ich noch eine Karte auszuspielen, um ihn zum Springen zu bewegen. Nervös suchte ich mit der Linken nach dem Draht, durch den ich den Außenbordmotor wieder außer Betrieb setzen konnte, setzte die Klammer an, und er fiel tatsächlich wieder aus. „Wieder ausgefallen“, schrie ich ihm zu und schaltete die automatische Steuerung ein. „Komm“, sagte ich. „Wir steigen aus.“ Ich arbeitete mich aus meinem Sitz heraus und packte ihn am Arm. „Komm, rasch!“ sagte ich und zerrte ihn auf die Ausgangstür zu.

Ich glaube, es wäre mir diesmal glücklich. Doch er warf noch einen Blick zurück, und dann riß er sich gewaltsam von mir los. Ich sah, wie er sich über den Pilotensitz beugte, sah ihn an den Drähten herumreißen, und als er die Kontakte gelöst hatte, nahmen alle Motoren aufdröhnend ihre Arbeit wieder auf. Dann ließ er sich auf dem Sitz nieder, schaltete wieder auf Eigensteuerung um, und ich stand wie vom Donner gerührt da. Stetig stieg die Nadel des Höhenmessers auf der erleuchteten Skala.

Ich kletterte zurück auf meinen Sitz und versuchte, ihm die Steuerung abzunehmen. Er rief mir irgend etwas zu, aber ich weiß nicht mehr, was. Energisch trat ich auf das Seitensteuerpedal und flog mit der schweren Maschine eine weite Kurve. „Wir fliegen zurück nach Membury“, rief ich ihm zu. „Membury?“ entgeistert starrte er mich an. „Das also ist es! Dann bist du es also gewesen, der diese Drähte amontiert und die armen Kerle zum Aussteigen gezwungen hat...“ Er schien in diesen Worten förmlich zu ersticken. „Das ist doch Wahnsinn! Was soll das Ganze?“

Ich hörte mich selbst wild auflachen, so erregt war ich, und so angespannt waren meine Nerven. „Da fragst du besser Saeton“, sagte ich.

„Saeton!“ Er packte mich am Arm. „Ihr Idioten! Glaub' ihr etwa damit kämet ihr durch?“

„Natürlich kommen wir damit durch“, rief ich. „Wir haben's ja schon

geschafft. Kein Mensch wird es jemals erfahren.“ Ich fühlte mich innerlich so erhoben, daß ich gar nicht merkte, wie er sich entschlossen zurücksetzte. Ich war überzeugt, daß ich es geschafft hätte. Hatte ich nicht das Unmögliche möglich gemacht? Hatte ich nicht eine Maschine mitten aus der Berliner Luftbrücke heraus gestohlen? Ich hätte singen mögen, schreien, nur um die Begeisterung auszudrücken, mit der mich dieser Gedanke erfüllte.

Dann bewegte sich der Steuerknüppel. Tubby schwang die Maschine herum und nahm Kurs auf Berlin. Einen Augenblick kämpfte ich mit dem Steuerknüppel, versuchte ich die Maschine wieder vom Kurs abzubringen. Unsicher schwankte die Kompagnadel. Aber Tubby ließ nicht locker. Er war zu kräftig. Schließlich gab ich es auf und beobachtete, wie sich die Nadel auf den früheren Kurs einpendelte.

Die Begeisterung, die mich eben noch so erhoben hatte, war mit einmal wie fortgeblasen. „Um Gottes willen, Tubby“, sagte ich. „Versuch doch mal, zu verstehen, was das für uns bedeutet. Kein Mensch wird auch nur einen Penny dabei los. Harcourt kriegt seine Versicherungssumme ausgezahlt. Und was die Luftbrücke betrifft, so wird diese Maschine in ein paar Wochen wieder mit dabei sein. Nur wird sie dann mit unseren beiden Motoren fliegen. Wir haben es geschafft! Bedeutet dir denn Erfolg gar nichts?“

Ohne es zu merken, bediente ich mich plötzlich der Argumente Saetons, um Tubby zu überzeugen.

Doch alles was er sagte, war: „Du hast die armen Kerle über russischem Gebiet ausgebootet.“

„Na und?“ fragte ich hitzig. „Denen passiert nichts. Und Harcourt auch nicht. Und uns auch nicht.“

Das Gesicht zu einer weißen Maske erstarrt, sah er mich an. Kein Grinsen vertiefte die Fältchen um seine Augen herum. Starr und unbewegt saß er da — wie ein Granitblock. „Hätte ich mir doch gleich denken sollen, was für ein Galgenvogel du bist, als du damals so übel zugerichtet in Membury auftauchtest. Saeton ist ein Fanatiker, dem kann ich verzeihen. Aber du, du bist ein ganz abgefeimter Schweinehund...!“

Das hätte er nicht sagen sollen. Ich sah augenblicklich rot...!

Ich lachte, aber es war kein freundliches Lachen. Ich war am Rande der Verzweiflung, und meine Nerven waren bis zum Zerreißen gespannt. „Entweder wir fliegen jetzt nach Membury“, preßte ich zwischen den Zähnen hervor, „oder wir zerschellen.“ Wie die Stimme eines Fremden hörte sich meine Stimme an. „Wenn du willst, kannst du noch springen“, fügte ich hinzu und machte eine entsprechende Kopfbewegung nach der offestehenden Einstiegsklappe hin.

„Mach die Drähte los!“ schrie er. Und als ich keine Anstalten machte, mich zu fügen: „Mach sie los und laß die Motoren wieder laufen, oder ich weiß nicht, was ich tue.“

Er fingerte an der Seite seines Sitzes herum und holte einen schweren Schraubenschlüssel hervor. Dann ließ er den Steuerknüppel fahren. Die Maschine schwankte, und sofort griff ich nach dem Steuerknüppel und richtete sie wieder auf. In diesem Augenblick stand er auf und hob den Schraubenschlüssel.

Ich warf mich auf die Seite und griff nach ihm. Der Schraubenschlüssel sauste auf meine Schulter hernieder, und mein linker Arm war augenblicklich vollkommen gefühllos. Doch ich hatte ihn mittlerweile an seiner Fliegerkombination gepackt und riß ihn an mich heran. Er hatte keinen Raum, um nochmals mit dem Schraubenschlüssel zuzuschlagen. Im selben Augenblick legte sich die Maschine gefährlich auf die Seite, wir wurden zu Boden geworfen und prallten gegen die Treibstofftanks im Rumpf.

Sekundenlang lagen wir da, blickten einander in die Augen, und dann versuchte er sich von mir loszureißen, um die Motoren wieder in Gang zu setzen.

(Fortsetzung folgt)

# WAHRE GESCHICHTEN

## Großalarm

Ein eisiger Schreck durchfuhr den Parkplatzwächter Stephen D'Arcy aus Bayonne im Staate New Jersey, als er im Morgengrauen mit der Arbeit beginnen wollte und ein seltsames Tuch an seinem Fahnenmast bemerkte. Kreidebleich stürzte er zum Telephon, rief das Bundeskriminalamt und die Feuerwehr an. Oben an dem Mast flatterte, von unbekannter Hand befestigt, munter eine rote Flagge mit Hammer und Sichel.

## Bombengeschäft mit Kwai-Film

Die Produzenten des englischen Films „Die Brücke am Kwai“ rechnen mit einem Reingewinn von acht bis neun Millionen Pfund. Das sind rund 100 Millionen Mark.

## Das fing gut an...

Schon vor der Geburt wurde ein Kind in Rotherham, Mittelengland, in einen Verkehrsunfall verwickelt. Die Mutter, die 18jährige Ann Bailey, war in einem Krankenwagen auf dem Wege zur Entbindungsklinik, als es plötzlich einen Zusammenstoß gab und der Wagen umstürzte. Zehn Minuten dauerte es, bis man die verklemmte Tür aufgebrochen hatte. Gleich nach Ann Baileys Anknüpfung im Krankenhaus kam das Kind zur Welt. Mutter und Sohn erfreuen sich bester Gesundheit.

## Universität mit Kindergarten

Im Kinderwagen werden die jüngsten „Hörer“ der Brüsseler Universität neuerdings dorthin gefahren, wo Vater und Mutter ihrem Studium obliegen. Natürlich nehmen die Kinder nicht an Vorlesungen oder praktischen Übungen teil, sondern werden auf die ihnen angepaßte Art beschäftigt: im neuen Universitäts-Kindergarten mit seinen geschulten Kräften.

## „Schon peinlich genug...“

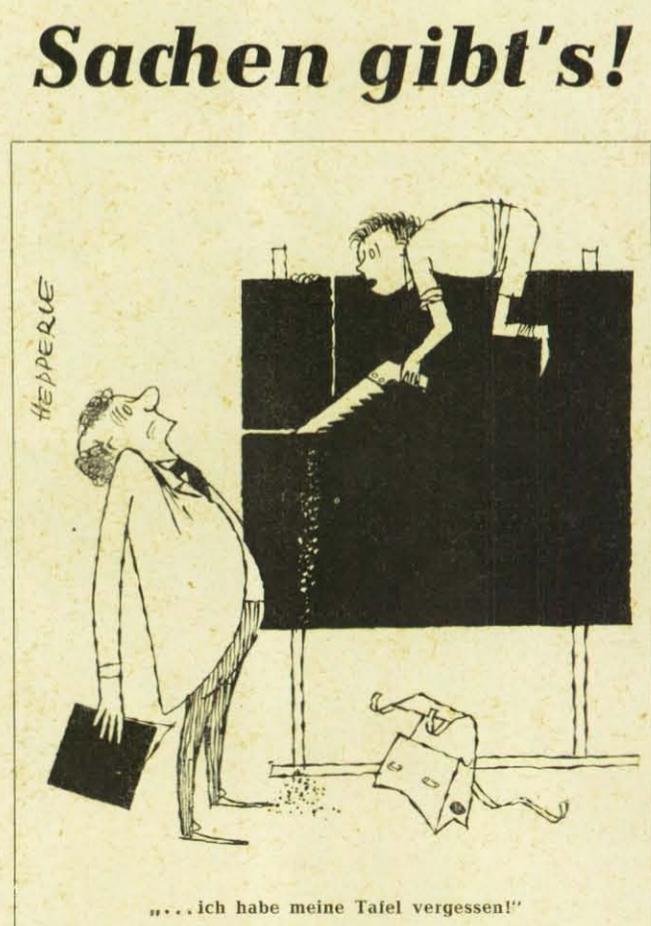
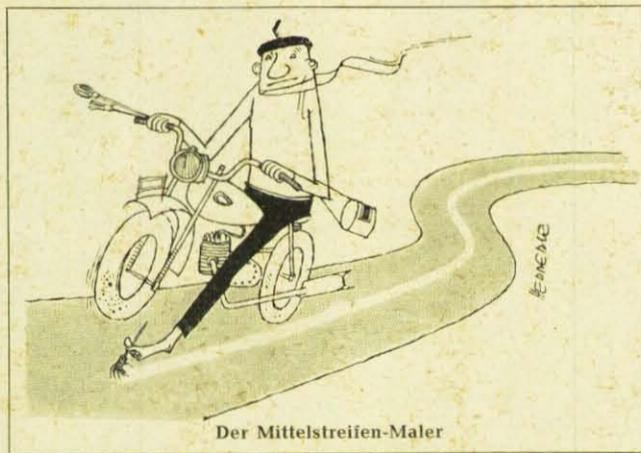
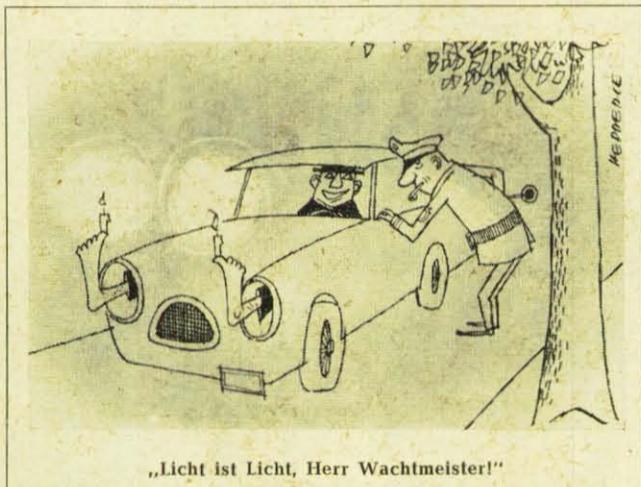
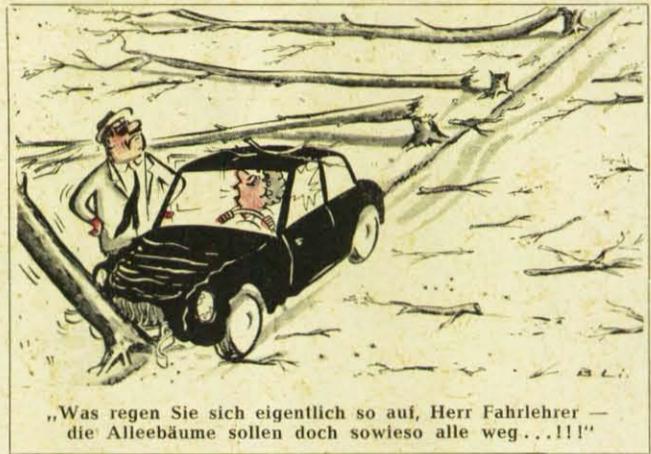
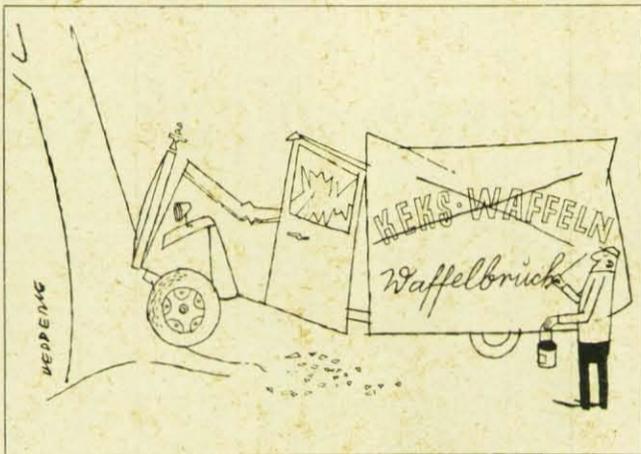
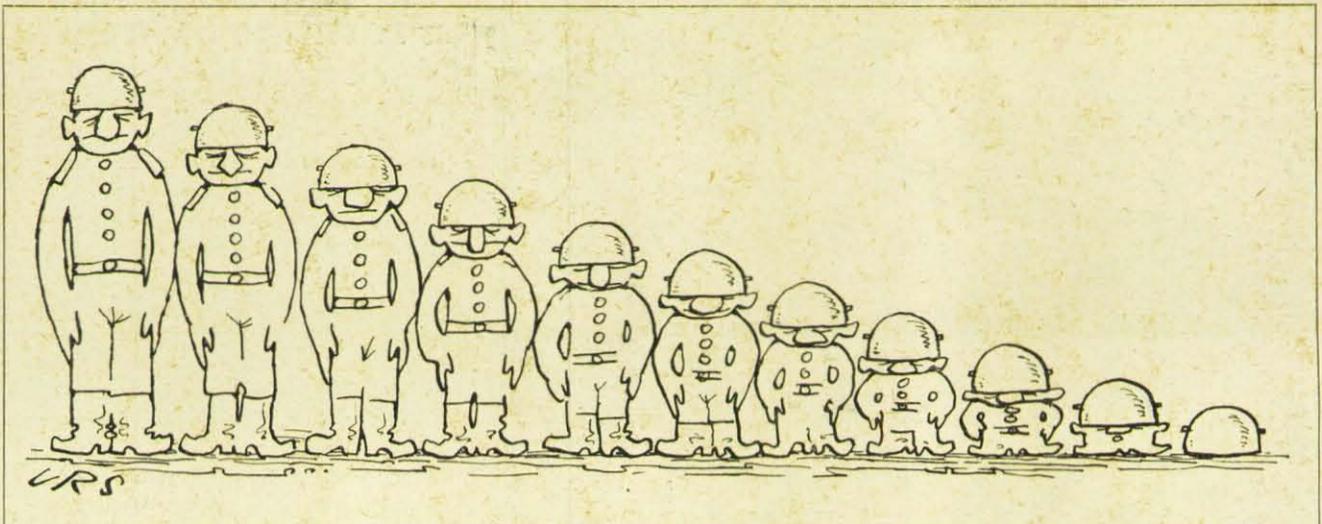
Die Debatten um „Das Mädchen Rosemarie“ sind noch immer nicht verstummt. Kaum ein Film hat in den letzten Jahren die Gemüter — und nicht nur die des Auswärtigen Amtes in Bonn — so erregt wie diese Parodie auf gewisse Erscheinungsformen unseres vielgepriesenen Wirtschaftswunders. Wie es scheint, müssen sich nun auch noch die Gerichte mit dieser Angelegenheit auseinandersetzen. Einer von Autor Erich Kuby zusammengestellten Broschüre Nitribitt-Kuriositäten entnehmen wir folgendes authentisches Material, das es beinahe wert wäre, daß man einen eigenen Film darüber drehte. Es heißt da: Regisseur Thiele machte zu „Rosemarie“ auch ein paar Außenaufnahmen in Frankfurt, darunter von jenem Haus in der City, in dem 1956 Rosemarie Nitribitt ein sehr elegantes Appartement bezog. Schrieb der Anwalt des Besitzers, der das Haus „unter größten finanziellen Opfern“ errichtet und sich nicht gescheut hatte, von der Frankfurter Lebedame eine recht beträchtliche Miete zahlen zu lassen:

„... ist als unzulässig im Sinne des § 1004 anzusehen, wenn ein bestimmtes Grundstück in einem Film zum Mittelpunkt ärgernisregender Vorgänge gemacht wird...“ Weiter heißt es: „... Ebenso bezeichnend ist, daß sich bereits mehrere Mieter des Hauses durch die geplante Einbeziehung desselben in den Film in ihrem seelischen Empfinden so gekränkt fühlen, daß...“

Und dann kommt der schönste Satz: „... die tatsächlichen Vorgänge in dem Hause waren für den Eigentümer und die Mieter schon peinlich genug!“ Kommentar überflüssig!

## Es geht um die „Goldene Pfeife“

Über 100 namhafte westdeutsche Presse-, Rundfunk- und Fernseh-Journalisten werden in Kürze aus dem Kreis der profilierten pfeiferauchenden europäischen Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Kunst und Sport den Pfeifenraucher des Jahres wählen. Die „Goldene Pfeife“ wird in Verbindung mit einer Reihe von Ehrengeschenken erstmalig Anfang nächsten Jahres durch das „Bremer Tabakkollegium“ verliehen.



# Für Frau

# und Familie



**Kakteen bilden** durch das Sieb des Einsatztopfes hindurch ein stark verzweigtes Wurzelsystem, das aus der Nährlösung der Unterschale reichlich Nahrung für das Wachstum der Pflanzen aufsaugen kann.

## Prächtiges Wachstum in Nährlösungen

Die ersten Versuche mit der Hydrokultur — das ist die Methode, gewöhnliche Landpflanzen statt in die Erde in einer Nährlösung zu kultivieren — wurde bereits um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts gemacht. Der Agrarkulturchemiker Sachs und der Botaniker Knop machten sich dabei die großartigen Forschungsergebnisse Justus von Liebig's zunutze, die uns sehr aufschlußreiche Kenntnisse von den Ernährungs- und Stoffwechselfvorgängen in der Pflanze vermittelt hatten. Man wußte jetzt, daß die Pflanzen zu ihrem Aufbau und ihrer Existenzhaltung ganz bestimmte Stoffe aus dem Boden nehmen und daß der Boden danach um

diese Stoffe ärmer ist. Da man sehr bald wußte, um welche Stoffe es sich dabei handelte, konnte man auch die Düngungsmaßnahmen sehr viel systematischer durchführen. Die Folge dieser Erkenntnisse und der daraus resultierenden Maßnahmen war tatsächlich eine beträchtliche Steigerung der Ernteerträge.

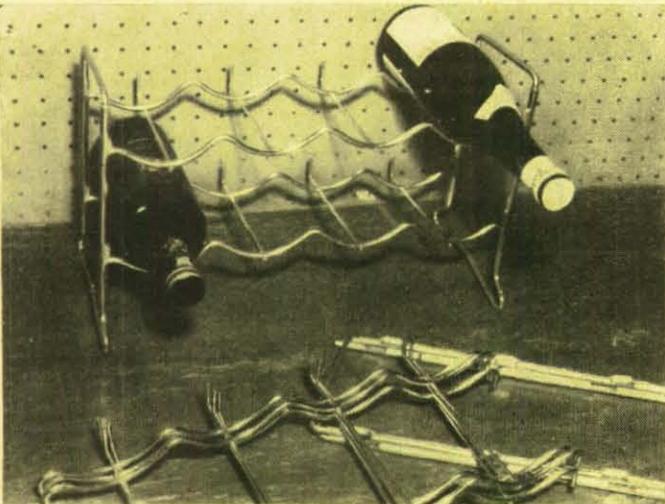
Seit den Tagen von Sachs und Knop werden in den pflanzenphysiologischen Laboratorien aller Länder Versuche mit Hydrokulturen — auch Wasserkulturen genannt — durchgeführt. Zuerst hatten diese Versuche den rein wissenschaftlichen Zweck, die Lebens- und Ernährungsvorgänge in der Pflanze

## Pflanzen, die ohne Erde gedeihen



Die Gärtnerin freut sich sichtlich über das gute Gedeihen der in der Hydrokultur gezogenen Gewächse. Genau wie jede andere gärtnerische Arbeit, so erfordert auch diese neue Methode, der noch eine große Zukunft bevorsteht, eine gute praktische Erfahrung, wenn man zu Erfolgen gelangen will.

Der Einsatz, der in den Topf mit der Nährlösung gestellt wird, ist lediglich mit feinem Kies gefüllt, damit sich die Pflanze im Topf aufrecht halten kann. Durch Löcher im Boden des Einsatzes schiebt die Pflanze Wurzeln in die Nährlösung.



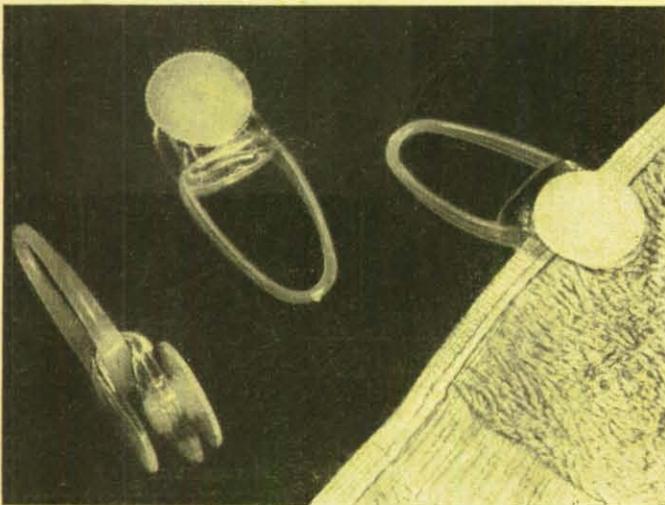
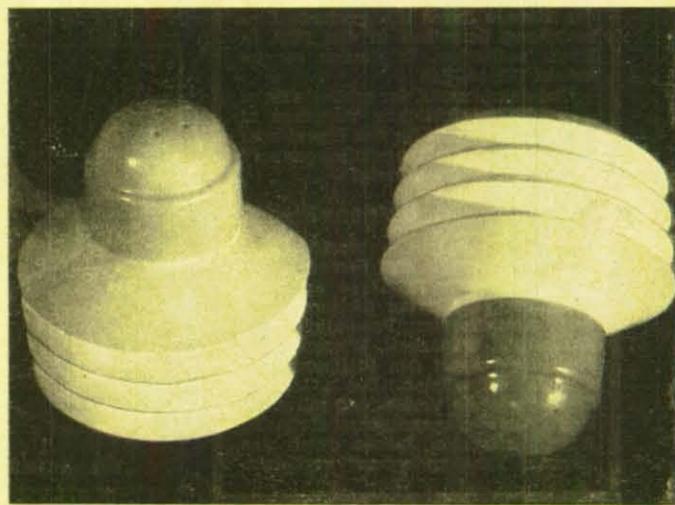
## Tips für Mutti

Flaschengestelle, wie sie für jeden Keller und für jede Speisekammer unentbehrlich sind, kann man jetzt im „Baukastensystem“ nach eigenen Wünschen zusammenfügen. Seitenstreben und Flaschen-träger halten — einmal zusammengefügt — fest zusammen und tragen auch die „schwersten“ Flaschen — bis sie geleert werden.

Für jede Kronkorkenflasche paßt dieser Schnellverschluß aus Plastik, Gummi und Metall. Angebrochene Flaschen kann man ohne Gefahr auch liegend aufbewahren, ohne daß der Inhalt herauftropft.

Ein idealer Auhänger für Hand- und Geschirrtücher, Waschlappen, Zeitungen, Plakate usw. Er ist formbeständig, unzerbrechlich und wird einfach angeschraubt.

Ein Salz- und Gewürzstreuer, der mit der Vehemenz eines Blasebalges funktioniert. Das Salz kann nicht feucht werden, weil stets neue Luft zugeführt wird, und außerdem drückt der Luftdruck die Gewürze (Salz, Pfeffer u. ä.) mit Gewalt heraus.



immer gründlicher kennenzulernen. Erst im Jahre 1929 machte der amerikanische Professor W. F. Gericke die Öffentlichkeit mit einer Methode bekannt, die es erlaubte, die Wasserkultur in großem Umfang zu betreiben und die von mehreren Wissenschaftler-Generationen geleistete Vorarbeit in den Dienst der praktischen Pflanzenproduktion zu stellen. Im Grunde ging man dabei von der sehr einfach aussehenden Voraussetzung aus, die von der Pflanze dem Boden entzogenen Nährstoffe nicht mehr durch Düngung zu ersetzen, sondern der Pflanze von Anfang an eine Nährlösung zu geben, in der alle Stoffe, die sie zu ihrem Aufbau braucht, enthalten sind. Das ist das eigentliche Wesen der Hydrokultur: Ernährung statt Düngung. Dabei soll die Ernährung die für die Pflanze denkbar vorteilhafteste sein, die zudem unter sehr übersichtlichen Bedingungen auch noch gelenkt und kontrolliert werden kann.

Ein Pionier der Hydrokultur in Deutschland ist der Offenbacher Anton Döring, der bereits Jahrzehnte an der Vervollkommnung dieses gärtnerischen Problems arbeitet. Von 1939 bis 1950 führte er in der Schweiz mit Unterstützung verschiedener Kantonsregierungen Hydrokultur-Versuche in großem Umfang durch und war Mitglied der „Studiengemeinschaft zur Erforschung der Wirtschaftlichkeit der Hydrokulturen“, in deren Rahmen die technischen und finanziellen Voraussetzungen für eine gründliche Arbeit gegeben waren und umfangreiche gärtnerische Anlagen für die praktische Arbeit zur Verfügung standen. Die Erfolge dieser Arbeit in der Schweiz, die sich besonders auf das Gebiet der Kultivierung von Gemüse erstreckten, erregten die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit in starkem Maße.

Seit seiner Rückkehr nach Deutschland arbeitet Anton Döring weiter auf dem ihm lieb gewordenen Gebiet, und in der Gärtnerei auf dem Goldberg in Sachsenhausen bei Frankfurt ist ein großes Gewächshaus ganz für Hydrokulturen eingerichtet. Hier werden die Versuche besonders an Zierpflanzen vorgenommen, die sich auf diese Art gut in den Wohnungen als Heimpflanzen ziehen lassen. Sehr erstaunt ist man, zu sehen, daß auch Kakteen, denen man doch immer sandigen, trockenen Boden geben zu müssen glaubt, bei Wasserkultur prächtig gedeihen. Die heute in Deutschland handelsüblichen Chemikalien, die jeder Gärtner und Laie zum Ansetzen der Nährlösung verwendet, sind auf Grund der wissenschaftlichen Arbeiten Dörings zusammengesetzt.

„Die Hydrokultur bezweckt keineswegs“, das fügt Herr Döring seinen Erklärungen ausdrücklich hinzu, „die Gewinnung überdimensional großer oder sonstwie überzüchteter Pflanzen. Wir wollen keine Gurken von 1,50 m Länge und keine Tomaten von Kürbisgröße, denn die so gezogenen Früchte sollen ja zumindest den gleichen Nährwert haben wie die Früchte aus der Bodenkultur. Fest steht jedoch, daß die Hydrokulturen sich im Wachstum systematischer lenken lassen und ertragreichere Ernten bringen. Für die Mehrzahl unserer Gemüsesorten, die doch große Wasserverbraucher sind, und



**Gründliche Forschungsarbeit** auf dem Gebiet der Hydrokultur hat der Offenbacher Anton Döring in den letzten Jahren in der Schweiz leisten können. Auf unserem Bild überzeugt er sich vom Wachstum seiner Pflanzen. Von Zeit zu Zeit werden die Wurzeln mit der Hand gereinigt und die allzu starken Wucherungen entfernt.

auch für Kartoffeln können sie manchmal geradezu ideal sein. Infolgedessen erstrecken sich auch die Versuche mit der Wasserkultur in fast allen Ländern zum größten Teil auf das Ziehen von Gemüse. In dieser Beziehung werden oft erstaunliche Ertragsergebnisse erzielt.“

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Hydrokultur unter bestimmten Voraussetzungen und Gegebenheiten eine ganz enorme Bedeutung erlangen kann. In den Vereinigten Staaten und ganz besonders in der Sowjetunion werden damit Versuche größten Stils durchgeführt. Man kann solche Kulturen beispielsweise dort anlegen, wo der Humusboden vom Wind verweht oder vom Wasser weggespült wurde, wie das an manchen Stellen Amerikas bekanntlich der Fall ist. Es müssen nur die klimatischen Bedingungen und die Möglichkeit der Wasserzuführung gegeben sein. Im Kriege hat die amerikanische Armee auf unfruchtbaren felsigen Pazifik-Inseln Wasserkulturen angelegt (Hydroponics) und auf diese Weise ihre Soldaten höchst modern mit frischem Gemüse versorgt. Und kurz nach der Besetzung Japans haben die Amerikaner auf einem Flughafen bei Tokio kurzerhand ebenfalls eine große Wasserkultur für Gemüse angelegt, weil sie befürchteten, daß das einheimisch angebotene Gemüse irgendwie hätte verseucht sein können. Diese Beispiele lassen erkennen, daß die Anwendungsmöglichkeiten und die Zukunftsaussichten einer derartigen landwirtschaftlichen Methode gar nicht überschätzt werden können.

R. S.

# die kleine

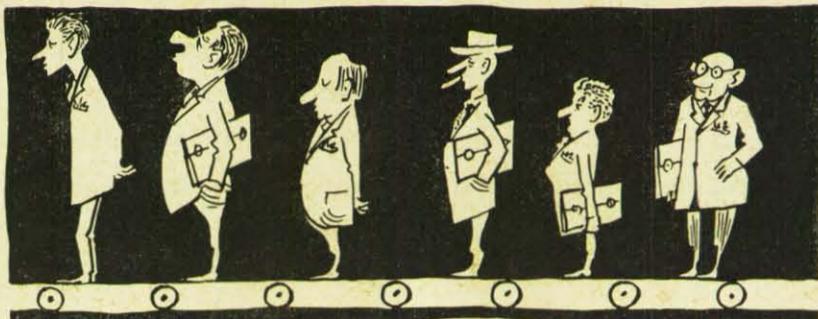


ZB

die kleine

## Selbstschuld

„Der Kläger hat recht“, erklärte Henry Pool vor einem Gericht in Melbourne, „meine Hunde fallen manchmal in seinen Garten ein.“ Anschließend machte er den Richter jedoch darauf aufmerksam, daß der Papagei des Klägers — sein Nachbar — die Hunde immer heranzieht.



## Bequemlichkeit

Für die Anlage eines „rollenden Bürgersteiges“ zwischen dem Repräsentantenhaus und dem neuen Bürogebäude für die Abgeordneten haben sich Mitglieder des USA-Kongresses ausgesprochen. Sie möchten künftig auf einer Art Fließband zu den Sitzungen rollen. Jetzt müssen sie, wenn die Klingel zum Sitzungsbeginn ruft, durch eine Unterführung eilen. Oft kommen sie außer Atem und vollkommen abgehetzt im Repräsentantenhaus an. Das ist ihrer Auffassung nach der Gesundheit nicht sehr zuträglich, zumal etliche von ihnen schon Herzanfälle zu verzeichnen hatten.



## Ruhestörung

Mit einer vielbelachten Bemerkung brachte Reginald Keeling, der neuseeländische Parlamentspräsident, den unentwegten Redefluß eines Oppositionsabgeordneten zum Versiegen. Er sagte freundlich: „Möchte der ehrenwerte Herr Abgeordnete bitte etwas leiser sprechen? Einige Mitglieder des Hohen Hauses schlafen schon.“



## Pechvogel

Satt hatte es der Briefträger J. F. Orders, bei seinen Dienstgängen in Rutherfordton im US-Staat Nordkarolina, immer wieder von den Hunden der Postkunden gebissen zu werden. Er ließ sich nach einem Landbezirk versetzen. Schon am ersten Tag biß ihn dort eine Klapperschlange.

## Zielwasser zieht

Im Anschluß an ein Fußballturnier in Tangstedt vor den Toren Hamburgs gab es noch ein Elfmeterschießen aller Spieler. Bei diesem Wettbewerb wurde Gastgeber Tangstedter SV Sieger, nachdem er zuvor beim Turnier nur den bescheidenen dritten Platz erkämpft hatte. Für dieses Elfmeterschießen

hatten sich die Tangstedter trotz der sommerlichen Temperatur eine erstaunliche Schußkraft aufgespart. Man munkelt allgemein, daß dies an den ausgesetzten Preisen lag. Der Pokalsieger gewann nämlich nur einen Fußball, der Sieger im Elfmeterschießen hingegen — zwei Flaschen Kümmel. Die Aussicht auf „Zielwasser“ garantiert wohl für treffsichere Schüsse.

## Selbstversorger

Um ein Pfund Rindfleisch zu kaufen, fuhr Frau Herschel Erwin, die bei Nashville im US-Staat Tennessee wohnt, in die Stadt. Der Schlachterladen war jedoch schon geschlossen. Auf der Heimfahrt rampte die Frau einen 500 Pfund schweren Bullen.

## Klarer Fall

Gewweigert haben sich die Friseure von Phoenix im US-Staat Arizona, die Haarschneidekosten für Glatzköpfe zu ermäßigen. Ihre Begründung: „Bei den Kahlköpfigen gibt es zwar weniger zu schneiden, aber was man schneiden muß, ist so schwer zu finden.“

## Ausbrecher haben keine Chance

Auch mit allen Wassern gewaschene Verbrecher haben keine Ausbruchschancen mehr, wenn sie in einem wiederaufgebauten Flügel des Gefängnisses von Freiburg in der Schweiz sitzen. Es nützt ihnen nichts, sich Feilen von ihren Gangsterbräuten in den Sonntagskuchen einbacken zu lassen. Selbst Eisensägen können gegen die neuen Fenstergitter nichts ausrichten. Diese Gitter bestehen nämlich aus hartem Beton.

Wer allerdings keine Ausbruchsgelüste hat, sondern seine Strafe demütig absitzen will, dem bringen die Betongitter nur Vorteile. Sie erlauben es, die Fenster viel größer als bisher zu machen, also dringt mehr Sonne in die Zellen. Auch der Gefängnisverwaltung ist geholfen, denn die schmalen Betonrippen sind weit billiger als Eisen-

stäbe. Sollte jedoch ein „schwerer Junge“ wirklich einmal versuchen, die Stäbe mit allen Mitteln zu zerbrechen, dann wird man ihn schon beim Kragen fassen, ehe er zum Ziel gekommen ist. Das zerstörerische Hantieren an den Betonrippen macht nämlich einen schauerlichen Lärm.

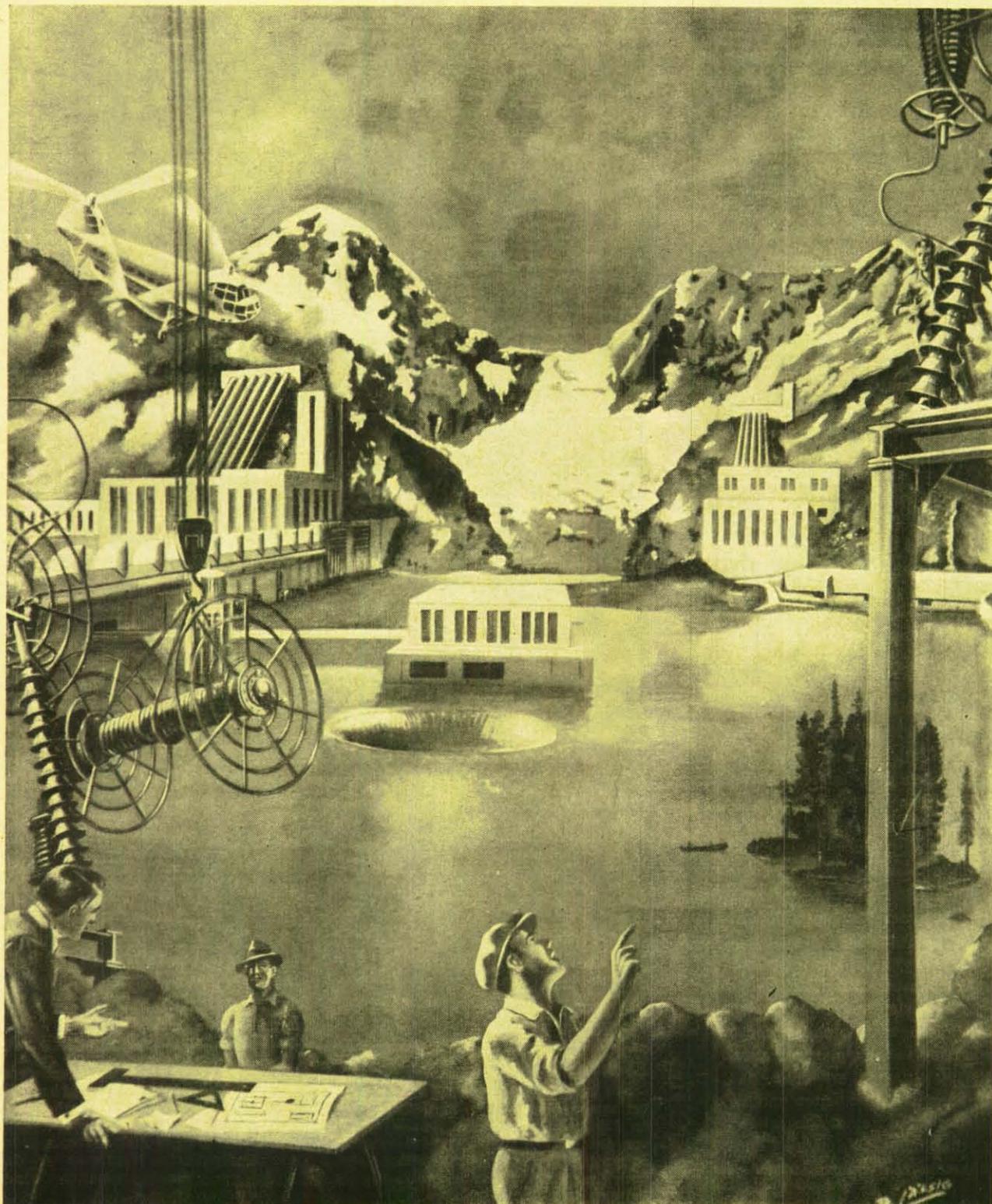
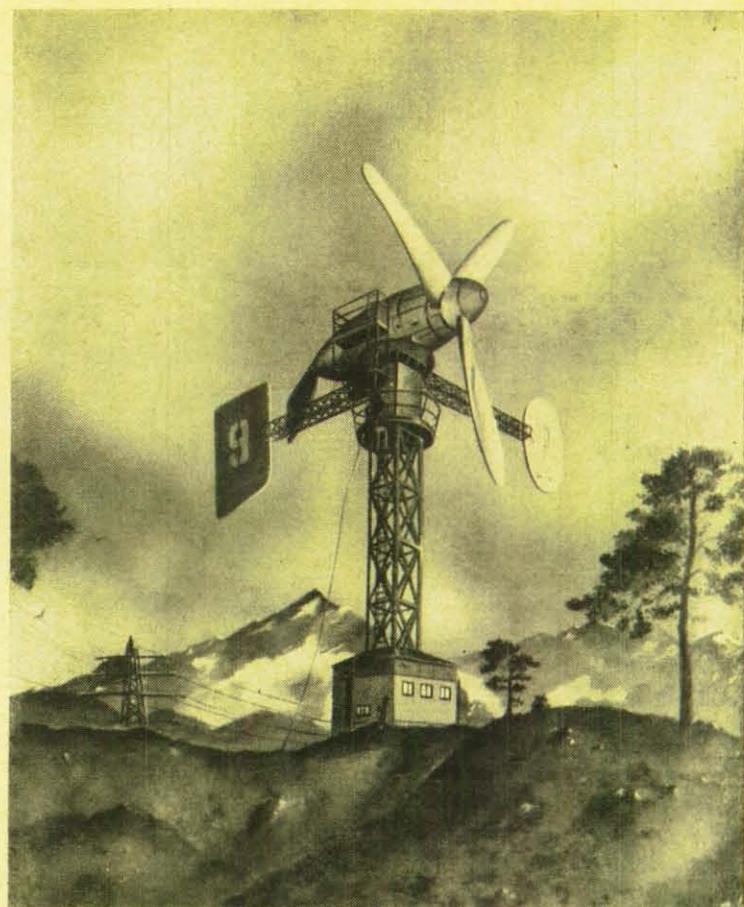
# Kraftwerke der Zukunft

Riesenpropeller in den Stürmen der Polarzonen –  
Dampfkessel in den heißen Tiefen des Erdinnern

In letzter Zeit haben zahlreiche Gelehrte immer wieder darauf hingewiesen, daß die natürlichen Energiequellen unserer Erde in absehbarer Zeit erschöpft sein werden. Der Weltenergievorrat an Kohle beträgt beispielsweise noch rund 3,5 Trillionen Tonnen. Außer der wirtschaftlichen Erschließung der Atomenergie werden wir also darauf angewiesen sein, andere auf der Erde vorhandene Energiequellen nutzbar zu machen. Heute berichten wir über zwei Kraftquellen, die bisher technisch noch nicht erschlossen werden konnten.

Die Temperaturen im Erdinnern sollen nutzbar gemacht werden. Man will deshalb Wasser in einem Schacht ins Erdinnere strömen lassen, das in genügender Tiefe verdampfen und durch einen zweiten Schacht wieder zur Erdoberfläche aufsteigen soll.

Die Anlage von Windkraftwerken ist landschaftlich bedingt. In Gebieten ständigen Sturms, die meist ohne jede Möglichkeit eigener Energiegewinnung sind, würde sich ein Windkraftwerk lohnen. Unser Bild: Schwenkmast mit Generator.



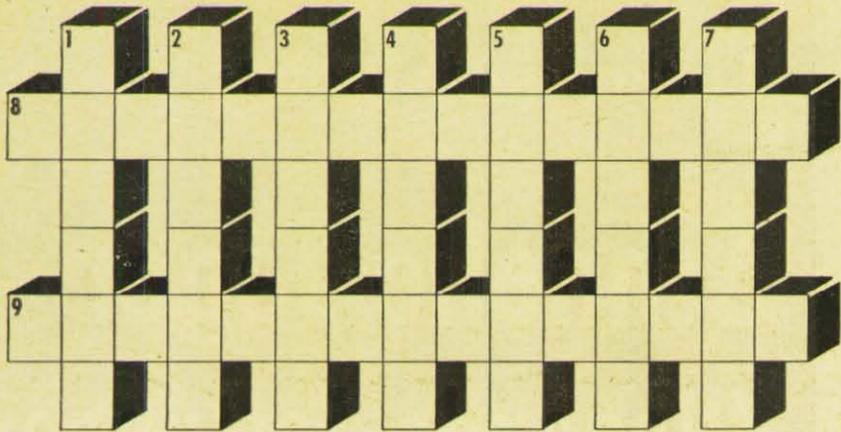
Schon seit alters her hat der Mensch versucht, sich die Kräfte des Windes nutzbar zu machen. Allen bekannt sind die Windmühlen Hollands, die heute noch das Gesicht verschiedener Provinzen prägen. Weniger bekannt sind wohl die Windräder in den Pampas von Argentinien oder auf dem Veld in Südafrika, die als Pumpaggregat für Grundwasser dienen: Aber alle diese Anlagen sind zu klein. Der Mensch will mehr. Lange haben sich die Ingenieure bemüht, wirtschaftliche Großkraftwerke zu entwickeln, die die Kraft des Windes in Energie verwandeln könnten. In den USA und der Sowjetunion wurden deshalb Versuchsanlagen errichtet, die jedoch bisher noch nicht zufriedenstellend arbeiteten.

Windkraftwerke werden — nach dem bisherigen Stand der Technik — erst bei Windgeschwindigkeiten von mehr als 4,5 m/s wirtschaftlich. In aller Welt wurden wissenschaftlich-technische Studiengruppen gebildet, die die besten klimatischen Verhältnisse für Windkraftwerke erforschten. Als Ergebnis dieser Arbeit empfahlen sie, solche Anlagen in der Arktis oder der Antarktis zu errichten, da dort langanhaltende Sturmperioden auftreten. Wissenschaftler in aller Welt prophezeien dieser Art der Energieerzeugung eine große Zukunft.

Ein anderer Weg, Energie zu erzeugen, bietet sich in der Nutzbarmachung der Erdwärme an. Man will sich die Tatsache zunutze machen, daß die Temperatur der Erde bei Bohrungen alle 30—35 m um je 1 Grad Celsius zunimmt.

Der französische Physiker Georges Claude hat sich mit einem zunächst sonderbar anmutenden, jedoch nach Ansicht von Fachleuten realisierbaren Projekt beschäftigt. Sein Plan sieht vor, Wasser in einen Schacht stürzen und in verdampftem Zustand durch einen zweiten Schacht wieder an die Oberfläche steigen zu lassen. Claude glaubt, daß eine solche Anlage mit Bohrungen von 15 bis 20 km Tiefe wirtschaftlich arbeiten würde.

Gitterrätsel

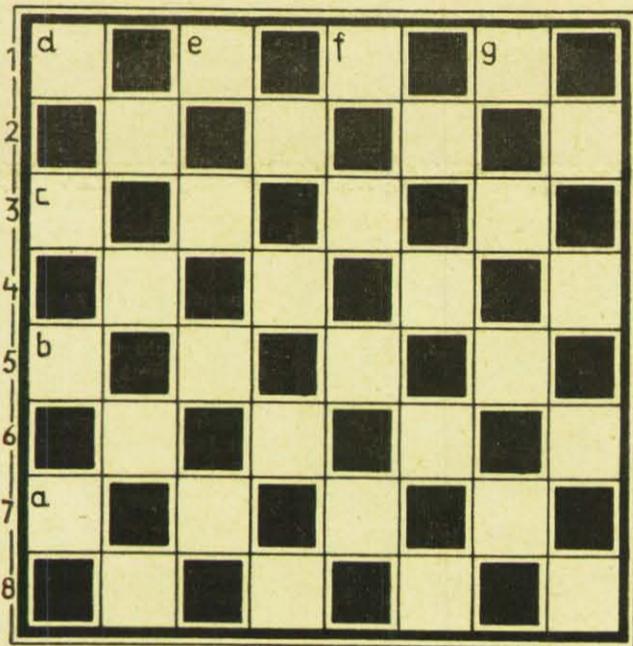


Senkrecht: 1. aus Leder, 2. deutscher Rechtsgelehrter und Politiker † 1895, 3. deutscher Dramatiker † 1836, 4. aus bunten Stein- oder Glasstücken zusammengesetztes Bild, 5. chemisches Element, 6. Hauptstadt von Albanien, 7. schräg.

Waagrecht: 8. bekannter italienischer Maler † 1519 (Mona Lisa), 9. europäischer Staat.

Magisches Schachbrett

(Nachahmung nicht gestattet.)



a a a a a a, e e e e, i i, k, m m, n, o, p p, r r r r, s, t t t, u, u, v

Diese Buchstaben sind so in die weißen Felder einzusetzen, daß waagrecht Wörter folgender Bedeutung entstehen: 1. südamerikanischer Staat, 2. ostasiatischer Strom, 3. französischer Schriftsteller, 4. Hautöffnung, 5. Halbfaffenart, 6. Voranschlag, 7. südrussische Halbinsel, 8. weiblicher Vorname.

Nach richtiger Lösung ergeben die Diagonalen, von links oben nach rechts unten gelesen. Wörter folgender Bedeutung: a) in der altägyptischen Religion Bezeichnung für eine Art zweiten Ichs des Menschen, b) Strophe, c) Düngemittel (phosphorsaurer Kalk), d) Rundblick, e) Ruheständler, f) altes Längenmaß, g) Auerochse.

Logograph

Wer kennt den deutschen Fluß mit „d“, Der rechts zum Strome fließt mit „b“?

Er weiß Bescheid

„Wollen Sie meine Frau werden?“  
„Hm... Ich kenne Sie doch erst seit 14 Tagen.“  
„Das schon. Aber ich habe drei Jahre lang eine Stellung in der Bank gehabt, in der Ihr Vater sein Konto hat.“

Rätsellösungen aus Nr. 22

Kreuzwörterrätsel: Senkrecht: 1. Aga, 2. Detektiv, 3. Afrika, 4. Maas, 5. Ahas, 6. Graf, 7. Aera, 8. Prag, 9. Rega, 10. Onometer, 11. Reh, 12. Ena, 13. Atom, 16. Kur, 17. Nizza, 18. Greif, 23. Holbein, 26. Uerdingen, 27. Meierei, 29. Arsenal, 31. Airedaler, 34. Sue, 36. Rena, 37. Ne, 41. Sekunde, 43. Nektar, 45. Ruf, 46. Mauren, 48. Klien, 50. Satin, 51. Leben, 53. Tann, 54. Spa, 55. Chur, 56. Hieb, 57. Urne, 58. Tank, 59. Zone, 62. Sen, 64. Ade. — Waagrecht: 1. Adam, 5. Agape, 9. Röhre, 19. Tatra, 20. Arau, 21. Goi, 22. har, 24. Agram, 28. Mokka, 30. Eze, 31. Altar, 32. Tarif, 33. Ibis, 35. Erden, 38. Revue, 39. Eire, 40. Eisen, 42. Annen, 44. Nera, 46. Magie, 47. Akku, 49. Ase, 60. Anel, 61. ein, 62. Saphir, 63. Aorta, 65. Rede, 66. Nauen, 67. Neider, 68. Nenner. — Gefahr erkennen — heißt zum Luftschutz bekennen.

Silbenrätsel: 1. Exekutor, 2. Italienisch, 3. Nebraska, 4. Eichendorff, 5. Ebersche, 6. Regierung, 7. Katakomben, 8. Aufschub, 9. Nathanael, 10. Nikaragua, 11. Trauermarsch, 12. Eintragsliege, 13. Germanin, 14. Einsiedelei, 15. Fontane, 16. Attentat, 17. Herkules, 18. Rimini. — Eine erkannte Gefahr ist eine halbe Gefahr.

Der Orientteppich

Von Manfred Miehler

Es klingelte. Minna öffnete die Tür und war erstaunt, sich einem echten Kapitän mit Bart und Seesack gegenüberzusehen.

„Was wünschen Sie, mein Herr?“ fragte sie.

„Kann ich sprechen Madame?“ fragte dieser in radebrechendem Deutsch.

„Wen darf ich melden?“

„Käpten Jackson, bitte.“

Madame, die aus lauter Neugierde schon gelauscht hatte, mischte sich ein: „Kommen Sie bitte herein, mein Herr.“

Sofort begann der weitumhergereiste Seefahrer zu erzählen und schloß seine Geschichte: „Madame, ich haben gerade beendet eine Orientreise und mitgebracht für Bekannten einen echten Teppich.“

„Das ist sehr schön. Aber warum bringen Sie ihm diesen Teppich nicht?“

„Weil er leider ist verreist. Ich aber Teppich nicht wieder bringen kann auf Schiff. Haben ihn schon mit viel Schwierigkeit heruntergeschmuggelt. Wegen Zoll.“

„Aber wie könnte ich Ihnen in dieser Lage helfen!“

„Ganz billig ich Ihnen Teppich überlassen will, Einmalige Gelegenheit!“

Der Seemann holte aus seinem Seesack einen bunten Teppich hervor und pries ihn mit hinreißendsten Worten an. Er kam dabei so sehr in Rage, daß er sich den Schweiß von der Stirn wischen mußte.

Die Dame begann weich zu werden.

„Entzückend!“ rief sie voller Begeisterung aus. „Ich habe mir doch schon immer einen echten Teppich gewünscht. Solch ein Prachtstück kann wirklich nur aus dem Orient kommen. Wie nett von Ihnen, daß Sie gerade bei mir vorbeigekommen sind.“

„Oh, ich ahnte, daß Madame schwärmen werden für so ein kostbares Stück“, erwiderte der Kapitän.

Ein Wort gab das andere, und schließlich wurde der Kauf zur vollsten Zufriedenheit beider Teile perfekt gemacht.

„Darauf wollen wir einen trinken“, sagte die Dame des Hauses und goß zwei Gläser Kognak ein.

„Ich wünschen von Herzen, daß Ihnen werden bringen der Teppich viel Freude. Aber Diskretion bitte, Madame“, bat er.

„Haben Sie vielen Dank, lieber Käpten. Und gute Fahrt!“ Mit diesen Worten verabschiedete sie ihn an der Türe.

★

Die Skatbrüder tauten langsam auf. Auch die schlechte Laune Onkel Theos legte sich mehr und mehr, weil sein Neffe Jakob Runde um Runde schmiß.

„Theo, was hast du heute nur?“ fragte Karl, der dritte Skatbruder.

„Ach, ich hab' mich wieder mal mit meiner Frau gezankt. Gibt für jeden Firtelfanz Geld aus und macht mir jedesmal eine Szene, wenn ich mit euch ein Glas Bier trinke“, antwortete Onkel Theo.

„Mach ihr doch mal richtig die Hölle heiß und trink dir dazu einen an“, spornte der andere ihn an.

„Das hab' ich ja grad vorhin getan und dabei eine nette Erhöhung meines Taschengeldes durchgesetzt“, brüstete sich Onkel Theo.

„Grund genug, bester Stimmung zu sein“, reizte ihn Karl weiter. „Wie hast du das nur geschafft?“

„Stellt euch nur vor, wie ich heute nach Hause kam, lag in unserem Wohn-

zimmer...“, fing Onkel Theo an und erzählte eine seltsame Geschichte.

„Und dabei ist der wunderschöne Orientteppich ein ganz gewöhnlicher, billiger Baumwollteppich“, schloß er.

„Da hast du es ihr aber endlich einmal ordentlich geben können, du Pantoffelheld“, stichelte Karl weiter.

„Ja, das schon, aber das schöne Geld ist doch futsch“, stöhnte Theo.

„Dafür habe ich dir die erste Erhöhung deines Taschengeldes gleich mitgebracht“, sagte nunmehr Jakob.

„Wieso denn? Warst du bei der Tante?“

„Ja, natürlich, Onkelchen. Man wird doch seine Tante einmal besuchen dürfen. Ich konnte es nicht mehr mit ansehen, daß du immer den ganzen Abend hinter einem Glas Bier sitzen mußt, weil die Tante so fest auf dem Geld hockt, das du verdienst. Na, da bin ich eben als Käpten verkleidet zu ihr gegangen. Ich konnte mir kaum das Lachen verkneifen, aber Tante Lotchen ist herrlich auf alles hereingefallen. Und hier überreiche ich dir feierlichst dein Taschengeld“, sagte Jakob.

„Du Schlingel“, murmelte anerkennend Onkel Theo. Und dann brachen die Skatbrüder in schallendes Gelächter aus und ließen „Käpten Jackson“ hochleben. Das Geld war zwar so auch weg, aber es war ihr schönster Skatabend. Onkel Theo war nicht wiederzuerkennen. Das lag an seinem Bewußtsein, Lotte noch einmal die Leviten lesen zu können.

Beschwerderecht

von Peter Aumüller

Das Bundeswehrbataillon XIII in H. hatte außergewöhnlichen Besuch. Generaloberst M. war zur Besichtigung eingetroffen. Der hohe Herr kümmerte sich um die geringsten Kleinigkeiten und ließ sich alles vorführen. Zum Schlusse wollte er noch an einer Unterrichtsstunde teilnehmen. Sein Wunsch, sehr höflich vorgebracht, war natürlich Befehl. Also wurde eine Unterrichtsstunde angeordnet.

Der theoretisch gewiegteste Offizier leitete sie. Es ging auch am Anfang gut. Die Soldaten beteiligten sich lebhaft und mit passenden Antworten. Schließlich winkte der Generaloberst den Leutnant zurück und sagte, er werde jetzt selbst ein paar Fragen stellen. Und zwar über das Beschwerderecht.

„Das Beschwerderecht ist Ihnen doch geläufig?“ fragte er zur Einleitung. Ein Chor von Ja-Stimmen antwortete ihm.

Dann wandte er sich an einen Mann in der letzten Reihe: „Wie heißen Sie?“

„Müller, Herr General!“

„Gut, Müller. Wann beschweren Sie sich?“

„Ich beschwere mich, ich beschwere mich... nie, Herr General“, stotterte der Gefragte mit rotem Kopf.

„Aber Sie haben doch ein Recht zur Beschwerde, Mann!“ rief der General erstaunt und belustigt und fuhr fort: „Angenommen, ich würde Ihnen ein Schimpfwort an den Kopf werfen, sagen wir, ich würde Sie ein ‚Kamel‘ nennen, würden Sie sich dann auch nicht beschweren?“

„Nein, niemals, Herr General!“ sagte Müller.

„So. Und warum nicht?“

„Aus... aus Kameradschaft, Herr General!“

**ZB** Illustrierte. Zeit-Berichte + Zeit-Bilder für Menschen im Atomzeitalter. Ersch. 14tägl. im Verlag Münchner Buchgewerbehau GmbH, München 13, Schellingstr. 39-41, Ruf 2 13 61. Chefredakteur: Friedr. Walter Dinger. Verantwortlich für Zeit-Berichte: Heinrich Deurer. Zeit-Bilder: Dr. Volker. Werb. Ziviler Bevölkerungsschutz: Artur Baumann, Redaktion Köln, Merlostraße 10/14. Ruf 7 01 31. Manuskripte und Bilder nur an Redaktion, bei Einsendungen Rückporto beifügen. Für unverlangte Beiträge keine Gewähr. Anzeigenverwaltung: Verlag und Anzeigenverwaltung Karl Vater, München 8, Prinzregentenstr. 144, Telefon 44 59 66. Verantwortlich: Georg Vater. Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 3 gültig. Druck: Münchner Buchgewerbehau GmbH, München 13, Schellingstraße 39. Alleinauslieferung für das Saargebiet: Josef Leismann, Saarbrücken III, Johannisstraße 4, Preis sfrs. 60.— einschließlich Zustellgebühr. Alleinauslieferung für Belgien: Agence et Messageries de la Presse, Bruxelles, Rue du Persil 14A22, Preis sfrs. 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).

**SCIENCE FICTION CLUB EUROPA**  
Die größte Buch- und Interessengemeinschaft der Welt für alle SF-Freunde

bietet mehr: Bezug aller utopisch-wissenschaftlichen Literatur mit z. T. bis zu 70% Rabatt im SF-Buchclub  
Gedankenaustausch und Briefwechsel nach allen Mitgliedsländern und Uberser im SF-Fanclub  
Und dazu monatlich die inhaltsreiche Clubzeitschrift **BLICK IN DIE ZUKUNFT**

Lassen Sie sich noch heute unverbindlich Informationsmaterial senden durch  
**SCIENCE FICTION CLUB EUROPA • AUGSBURG • GESUNDBRUNNENSTRASSE 17**

# Schnelle Jäger — fliegende Festungen

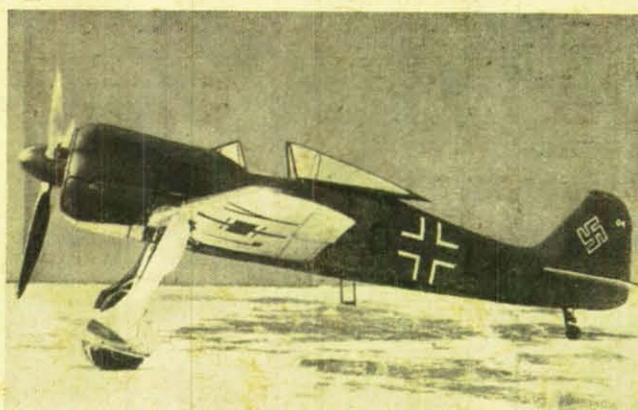
Hatte der erste Weltkrieg der flugtechnischen Entwicklung schon enormen Auftrieb verliehen, so gilt dies noch mehr für die Jahre 1939 bis 1945. Die Kriegsmaschine war so etwas wie der „Finanzgeber der Luftfahrt“ geworden.



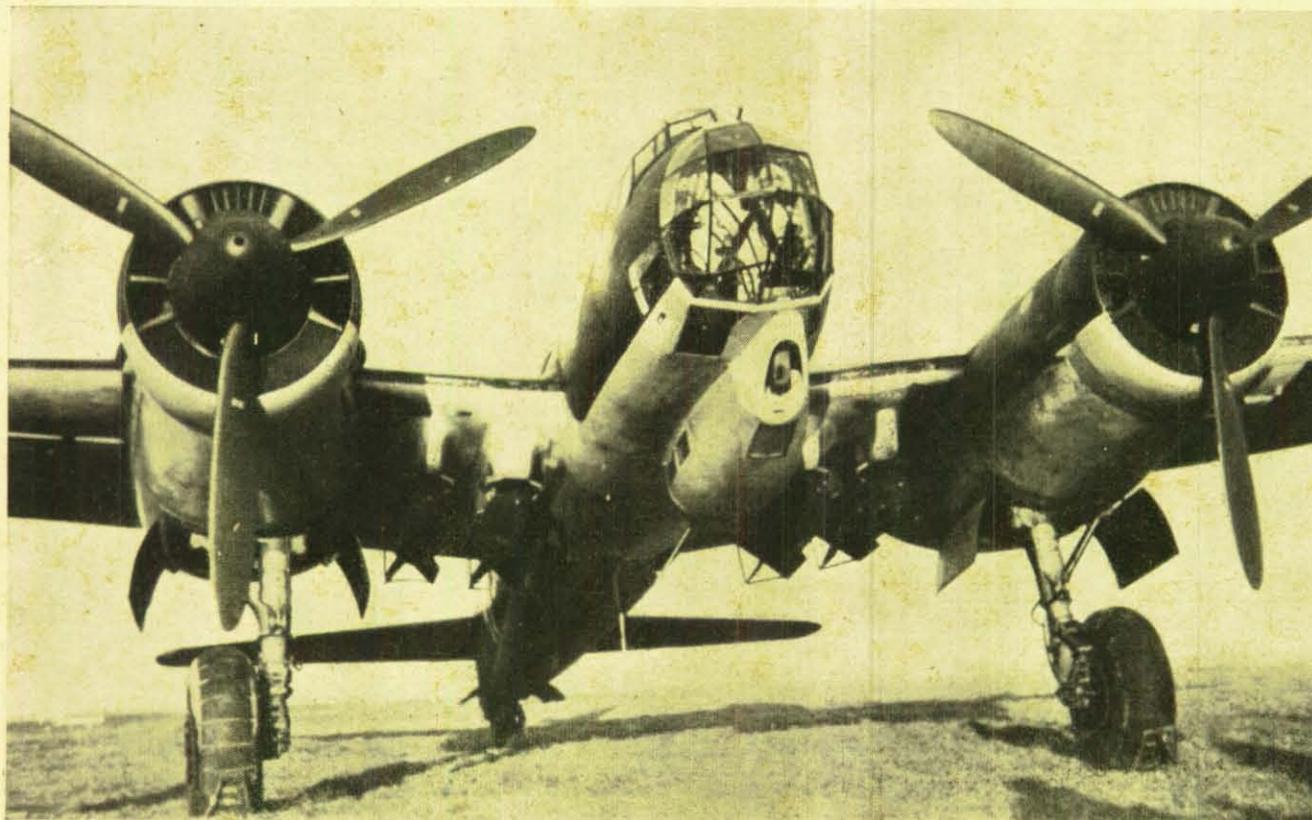
**Nervengerreifend war das Heulen** der unter den Flügeln dieses Sturzkampfbombers angebrachten Papprollen. Diese Erfindung stammt von dem ehemaligen Generalluftzeugmeister Ernst Udet und machte die Einheiten, denen der Angriff der Junkers Ju 87 galt, fast besinnungslos vor Furcht. Dieses zuverlässige Flugzeug ist in Deutschland in großen Stückzahlen gebaut worden und hat sich an allen Fronten ausgezeichnet geschlagen.



**Bekannt und gefürchtet** bei ihren Gegnern war die von den Messerschmitt-Werken gebaute Me 109. Das Flugzeug war mit einer Bordkanone in der Propellernase und zwei Maschinengewehren, die durch den Luftschaublenkreis schossen, ausgerüstet. Die Me 109 wurde in vielen Ausführungen gebaut und wird noch heute geflogen.



**Als das beste Jagdflugzeug** des zweiten Weltkrieges haben viele — auch englische — Fachleute die Focke-Wulf Fw 190 bezeichnet. Es war das einzige Flugzeug, das auch der englischen Moskito und der amerikanischen Mustang davonfliegen konnte. Der Konstrukteur der Maschine, Prof. Tank, arbeitet heute in Indien.



**Typisch für die deutsche Konzeption** war dieser zweimotorige Bomber vom Typ Junkers Ju 88. Die deutsche Luftkriegsplanung glaubte nicht an die Luftkriegstheorien Douhet's, die nach einem schweren, viermotorigen Bomber gingen, der eine Reichweite von mindestens 6000 km haben sollte. Der erste Serientyp der Junkers Ju 88, die A-1, flog im Jahre 1939 und besaß zwei Jumo-211-Motoren.

**W**ährend der Jahre zwischen den beiden letzten Kriegen hatten alle Staaten erhöhtes Gewicht auf die Entwicklung und Produktion von Kriegsflugzeugen gelegt. Der Doppeldecker galt als überholt und die noch vorhandenen Muster wurden zu Schulungszwecken eingesetzt. Allgemein dominierte — besonders bei den Jagdflugzeugen — der Tiefdecker.

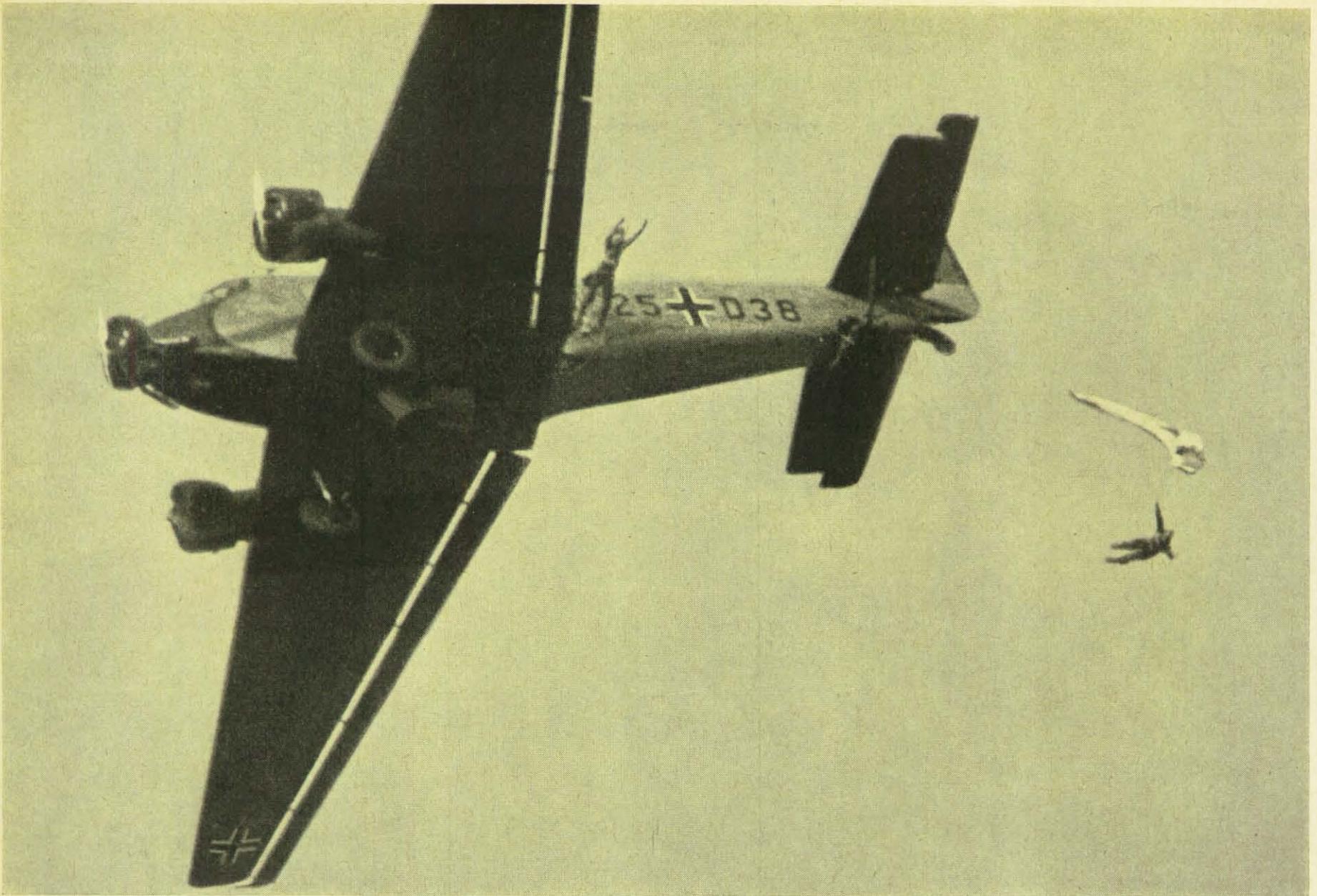
In Deutschland lief die Entwicklung — verspätet durch den Vertrag von Versailles — wie die in den USA, England und Frankreich. Die Konstruktionsprinzipien waren klar und internationales Allgemeingut geworden.

Nicht so einheitlich waren die Luftkriegstheorien. Deutschland sah das Hauptziel darin, durch Bombenträger die Reichweite der Artillerie zu vergrößern und den Feind überfallartig am Boden zu vernichten. Die damalige Regierung sah diesen Weg in der Entwicklung eines zweimotorigen Bombers, der ja auch für die Kriegführung auf dem europäischen Kontinent ausgereicht hätte. Diese Konzeption traf jedoch für englische Verhältnisse schon nicht mehr zu.

Wollten die englischen Bomber wirkungsvoll das deutsche Hinterland mit seiner Industrie treffen, standen ihnen keine Flugbasen auf französischem Boden zur Verfügung. Die Flugzeuge mußten, um eine „wirtschaftliche“ Bombenlast mit sich führen zu können, mit erhöhter Motorenleistung ausgestattet werden. Die Bomber englischer Konzeption wurden viermotorig.

Ebenso war die deutsche Jagdflugzeugproduktion so unglücklich auf einen einzigen Typ ausgerichtet, an dem aus „Prestigegründen“ festgehalten wurde, daß sie mit der Dauer des Krieges den gesteigerten Anforderungen nicht mehr Schritt halten konnte.

Die Überlegenheit zur Luft der deutschen Waffen, die sich noch über Polen und Frankreich so eindrucksvoll manifestiert hatte, war schon 1940/1941 mit dem bekannten Resultat der „Schlacht um England“ gebrochen. Was danach folgte, war nur noch ein Verzweiflungskampf der deutschen Luftwaffe, die den feindlichen Bomberströmen und den sie begleitenden Langstrecken-Begleitjägern bedingungslos ausgeliefert war. Die anglo-amerikanischen Bomberangriffe zerschlugen das Industriepotential und vernichteten die Produktionsstätten des Nachschubs.



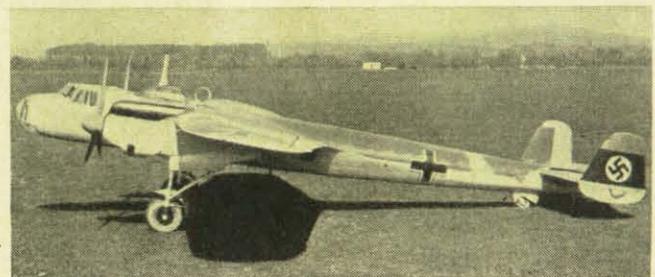
„Die gute Tante Ju“ wurde dieser Truppentransporter von den Landsern genannt. Die Wellblech-Ju hat vielen Verwundeten das Leben gerettet und führte vor allem Verpflegungs- und Nachschubflüge durch. Wegen ihrer guten Flugeigenschaften wurde sie auch oft zu Fallschirmjäger-Einsätzen verwandt. Die Ju wird heute noch geflogen.

Im nächsten Heft:  
**Propeller genügen  
 nicht mehr — Der Sie-  
 geszug des Luftstrahl-  
 triebwerks**

Rückgrat des englischen Bomberkommandos waren die bei Handley Page gebauten „Halifax“-Bomber. Sie waren mit vier Rolls-Royce-Merlin-Motoren ausgerüstet und flogen auf einem Leitstrahl, der vom englischen Festland aus gesteuert wurde, über das Zielgebiet. Über einem errechneten Punkt wurde dann die Bombenlast abgeladen.



Standardmuster des Bomberkommandos der RAF in den ersten Kriegsjahren war die Vickers Wellington. Sie hatte eine gewaltige Abwehrbewaffnung im Rumpfheck und galt als ein zuverlässiges Flugzeug. Die Wellington wurde auch als Transporter eingesetzt.

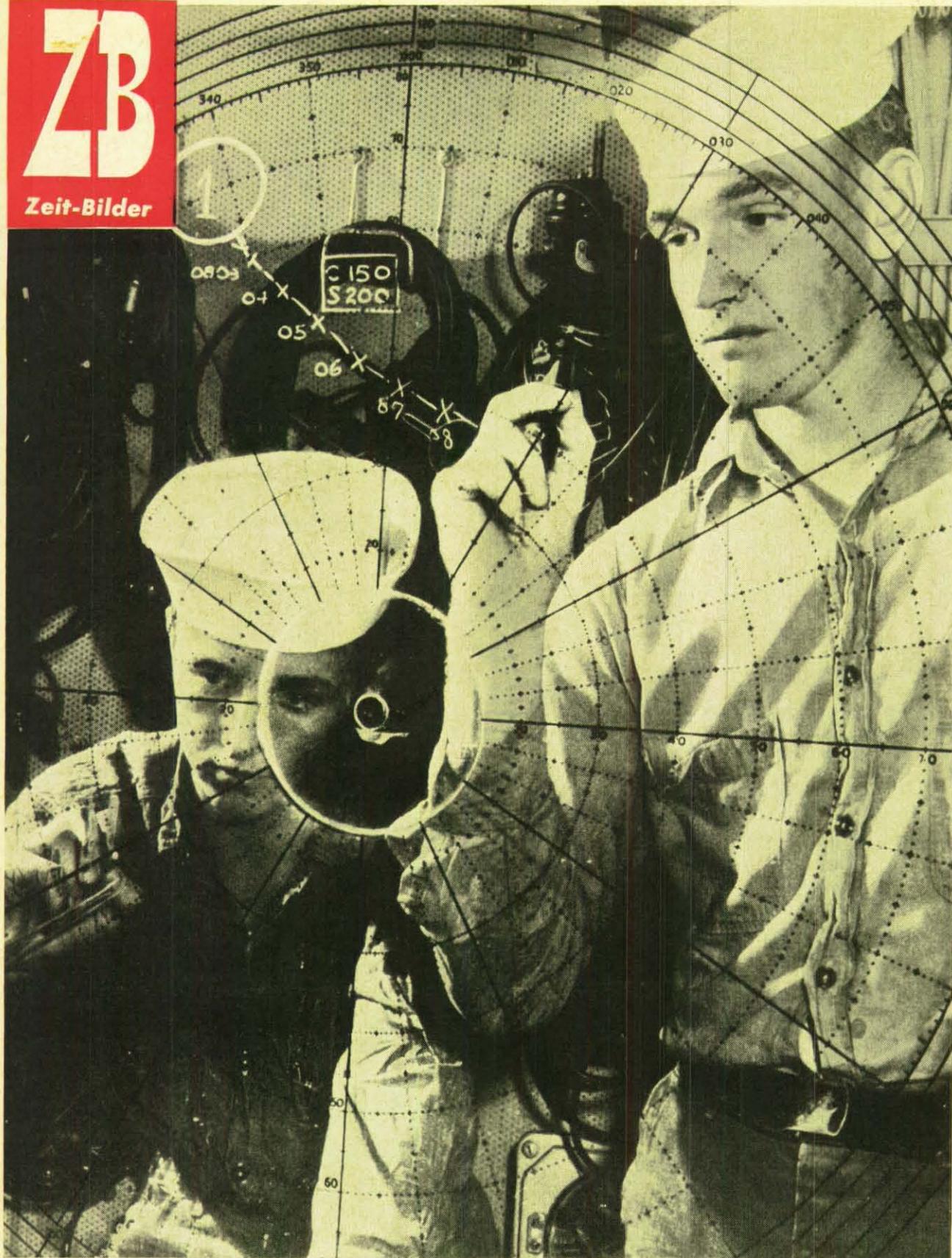


Dem Vorbild der Möve nachgebaut war das von den Dornier-Werken gebaute Flugboot Do 26. Das Flugzeug wurde in der Hauptsache zu Seenot-Einsätzen verwandt.

Sehr elegant wirkt die aerodynamische Formgebung der Dornier Do 17 E/F. Sie war mit zwei BMW-VI-Motoren ausgerüstet, die je 750 PS leisteten.

# ZB

Zeit-Bilder



**DIE GRÖSSTE VOLKSSTERNWARTE** der Bundesrepublik wurde von der Olbers-Gesellschaft in der Hansestadt Bremen eingerichtet und am 200. Geburtstag des Astronomen Wilhelm Olbers eröffnet.



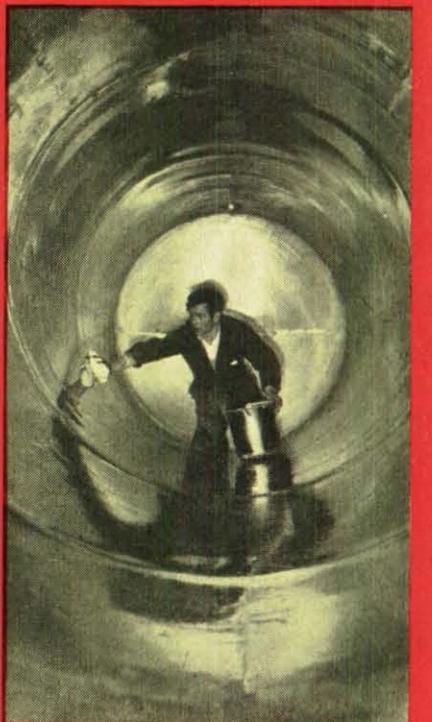
**AUF FLIEGENDE ZIELSCHEIBEN**, die in 15 000 m Höhe mit einer Geschwindigkeit von 980 km/st dahinsauften, führten Jäger der US-Luftwaffe Schießübungen durch, um ihre besten Schützen zu ermitteln.



**Einheiten der US-Flotte** führten im Pazifik Manöver durch, bei denen die U-Boot-Bekämpfung im Mittelpunkt stand. Unser Bild zeigt den Lageplan im Kommandoraum eines Zerstörers. Damit die Karte stets überblickt werden kann, ist sie durchsichtig, und die Eintragungen werden auf der Rückseite der Karte durchgeführt.

ZB

**Die Bundessiegerprüfung** und Diensthunde-Siegerprüfung des Vereins für Deutsche Schäferhunde (SV) fand in München statt. Die 70 besten Hunde aus der Bundesrepublik und aus Österreich durften daran teilnehmen. Unser Bild: Der Diensthund Drusus von der Fichtelperle bei der Arbeit am Mann.



**„BIER HER — BIER HER!“** darf dieser Mann nicht während der Arbeit singen. Er hat nämlich die Aufgabe, große Behälter, in denen Bier versandt wird, vor jeder neuen Füllung sorgfältig zu reinigen.