

Thomas Mann hatte freilich nicht gewünscht, daß seine Bücher in der Ostzone „auch“, sondern daß sie „ausschließlich“ über den Buchhandel erhältlich sein sollten. Früher einmal hatte er zwar mit dem Gedanken gespielt, auch in dieser Bibliothek vertreten zu sein. „Ich kann Sie nur herzlich zu diesem Unternehmen beglückwünschen“, schrieb er damals nach Berlin. Als er erfuhr, in welcher Gesellschaft er sich befinden würde und wie die Verteilung dieser Bücher an arrivierte Aktivisten vor sich geht, hatte er die geforderten 30 000 Exemplare für die geplante Bibliotheks-Ausgabe jedoch sofort abgelehnt.

Gegen die Ankündigung des freien Nachdrucks seiner Werke in der Ostzone protestierte Thomas Mann in einem Brief an den Aufbau-Verlag vom 3. April, dreieinhalb Wochen bevor dieser Rechtsbruch Wirklichkeit wurde.

„... war ich nicht wenig unheimlich berührt von dem Schluß Ihres Briefes. Ich hoffe Sie mißverstanden zu haben, aber was Sie da sagen, klingt ja beinahe, als ob Sie nun entschlossen seien, auf Grund irgendwelcher einseitigen Verfügungen und Entscheidungen meine Bücher vertraglos, freihändig, um nicht zu sagen freibeute-risch herauszubringen.

„Ich kann die Folgen, die ein solcher Gewaltstreik hätte, nicht übersehen, zweifle aber nicht, daß er zu nichts Gutem führen könnte. Wozu denn haben Sie überhaupt Verhandlungen mit dem westdeutschen Verlag geführt, wenn Sie sich in der Lage glauben, ohne Vertrag zu handeln? Ich kann Sie nur vor übereilten Schritten warnen.“

Die Warnung kam freilich etwas zu spät. Der Erscheinungstermin der „Buddenbrooks“ in der Ostzone läßt darauf schließen, daß mit der Herstellung zu einem Zeitpunkt begonnen wurde, als die Verhandlungen über den Lizenzvertrag noch kaum angelaufen waren.

Der Schutzumschlag dieser Ostzonen-Ausgabe kommentiert den Inhalt so: „Buddenbrooks, Verfall einer Familie“, nennt Thomas Mann seinen Gesellschaftsroman, der den allgemeinen Verfall des Bürgertums zur Zeit der beginnenden imperialistischen Entwicklung in Deutschland spiegelt. ... Es ist die Geschichte der eigenen Familie, das Geschick der eigenen Klasse, das der große bürgerliche Realist Thomas Mann gestaltet. Wie sein Bruder Heinrich Mann, der die typische Figur der neuen Epoche, den „Untertan“, in bitterer Satire geißelte, ein überzeugter Demokrat war, läßt Thomas Mann bei aller distanzier-ten Objektivität keinen Zweifel darüber, daß er auf der Seite des Gesunden und Humanistischen steht.“

Der „auf der Seite des Gesunden“ stehende Autor des „Zauberberg“ und des „Doktor Faustus“ darf inzwischen zur Kenntnis nehmen, daß der Aufbau-Verlag die offenkundig staatlich subventionierte Ost-Ausgabe der „Buddenbrooks“ für 12 DM-Ost (rund 3 DM-West) verkauft, während der Roman in der Stockholmer Gesamtausgabe S. Fischers 22 DM-West kostet.

Der Westberliner Buchhandel beginnt darum bereits unruhig zu werden, zumal die Ausstattung der ostzonalen der S. Fischer-Ausgabe zum Verwechseln ähnlich ist. Der Einband zeigt die gleiche Farbe, der Rücken ist ebenso in vier Felder mit Goldeindruck aufgeteilt. Das Papier ist ebenfalls holzfrei, Schrift und Satzspiegel sind dem Original weitgehend angeglichen, und selbst die Seitenzahl ist mit 788 die gleiche.

Der einzige kleine Unterschied: der Text der Ostzonen-Ausgabe erscheint zu Beginn um genau vier Zähl-Seiten verschoben.

TECHNIK

EISENBAHN

Nur noch eine Schiene

In der Fühlinger Heide bei Köln wird jetzt die Eisenbahn des Jahres 2000 geplant und erprobt. Im III. Stock des Kölner Bürohauses, Cäcilienstraße 25, wo die „Verkehrsbahn-Studiengesellschaft mbH.“ ihren Sitz hat, haben 60 ausgesuchte Experten die Pläne im wesentlichen fertiggestellt. Die Eisenbahnen der Zukunft werden mühelos 300 km in der Stunde fahren. Sie werden mit dem heutigen Eisenbahn-System nur noch den Namen gemein haben.

Seit der Nahverkehr in den Wirtschaftszentren Nordamerikas mit den bisherigen

die Mittel, es fehlt auch der Rahmen. Die amerikanischen Senatoren hatten sich aber schon längst mit einem im Hintergrund lebenden Multimillionär besprochen, der bereit ist, seine großen Geldmittel in die Erprobung neuer, schnellerer Verkehrsmittel zu stecken. Es ist dies der aus Schweden gebürtige Amerikaner Axel Wenner-Gren, der — den Massen verborgen — etwa 50 große Wirtschaftsunternehmen der Welt lenkt. Er gibt das Geld, und er gibt es großzügig; sein Bruder Hugo Wenner-Gren ist der Vorsitzende des Vorstandes der Kölner Studiengesellschaft. So wurde Köln zur Keimstelle des Überlandverkehrs von morgen.

Auch Bonn war eingeweiht. Das Verkehrsministerium mußte einem langen Urlaub für Oberbaurat Dipl.-Ing. Georg Holzer vom Zentralamt der Bundesbahn in München zustimmen. Er leitet neben Dr.-Ing. Hinsken in Köln den technischen



DIE EISENBAHN VON MORGEN?

Nach Wuppertaler Vorbild — Im Hintergrund ein Multimillionär

Verkehrsmitteln nicht mehr reibungslos zu bewältigen ist und sich die Autokolonnen in den verstopften Straßenschluchten in Sechserreihen nur mehr mit 5 bis 6 km/st vorwärtsbewegen, suchen amerikanische Senatoren, in deren Staaten eine besonders drückende Verkehrsnot herrscht, nach einem neuen Schnellverkehrsmittel.

Von amerikanischen Eisenbahnfachleuten wurden sie auf die 50 Jahre alte Schwebebahn in Wuppertal aufmerksam gemacht. Diese Bahn über dem Flußbett der Wupper braucht keine Straßen; nach ihrem Prinzip könnte ein moderner Massenverkehr über die langsamen Autoschlängen hinweg bewerkstelligt werden.

Über den Umweg nach Wuppertal kamen die US-Senatoren dann mit deutschen Eisenbahnbauern zusammen. In deren Köpfen war der Eisenbahnverkehr der Zukunft längst in groben Umrissen fertig. Angeregt durch die Vorarbeiten Prof. Wiesingers von der TH Zürich sahen diese Männer das klassische Eisenbahnprinzip, wie es George Stephenson am 27. September 1825 auf der Strecke Stockton-Darlington mit 1435 mm Spurbreite eingeführt hat, als überholt an. Die neuen Pläne bieten eine radikale Lösung.

Aber in Europa hätten diese Männer ihre Pläne nie verwirklichen können: Den europäischen Staatsbahnen fehlen nicht nur

Expertenstab, der aus einem Team von Eisenbahn-Spezialisten und Flugzeug-Sachverständigen besteht, denn die Eisenbahn der Zukunft soll die Vorteile des Schienenfahrzeugs und die Vorteile des Flugzeugs nutzen.

Der an Oberbaurat Holzer und Dr. Hinsken gegebene Entwicklungsauftrag hat ein Nah- und ein Fernziel:

- **Nahziel:** Entwicklung eines reibungslosen Nahverkehrs mit einer Stundengeschwindigkeit von mindestens 100 km. (Es werden jedoch sogar 150 km/st erreicht werden.)
- **Fernziel:** Erprobung einer auch für die Beförderung von Massengütern geeigneten Eisenbahn mit einer Spitzengeschwindigkeit von 300 km/st, so daß ein Expresz von Köln bis Istanbul nur noch 5 Stunden benötigen würde.

Da war vor einiger Zeit die deutsche Mannschaft von den Olympischen Winterspielen in Oslo zurückgekehrt. Sie beklagte sich über den Speisewagen des Skandinavien-Expresz, in dem sie nur halbgefüllte Kaffeetassen bekommen hatte.

Die Kölner Experten lachten. Die Kellner im Skandinavien-Expresz können die Kaffeetassen nur halb füllen, denn die Reisenden haben schon Mühe, die Tassen überhaupt zum Munde zu führen, da der Expresz, wie die meisten D-Züge heute, zu heftig schlingert.

Das Schlingern ist die Folge des 127 Jahre alten Schienenprinzips: Jedes Rad hat an der Innenseite einen Spurkranz, damit es nicht von der Schiene abgleiten kann. Zwischen Schienenstrang und Spurkranz liegen aber etliche Millimeter Raum: die Ursache für das Schlingern der Züge.

Die schnellstfahrenden Züge der Bundesbahn, etwa auf der Strecke Dortmund—München, schleifen nun derart gegen den Schienenstrang, daß bereits nach 75 000 km Fahrt die Räder ausgewechselt werden müssen, weil der Spurkranz keine ausreichende Sicherheit mehr bietet. Zur Zeit fahren die Dampf-Loks der Bundesbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/st, die Elektro-Loks mit 130 km/st. Aber um die Gleisanlagen an den Schnellstrecken der Bundesbahn fahrbereit zu halten, müssen ganze Regimenter von Gleisrotten arbeiten. So sind allein die Unterhaltungskosten für die alten Schnellzugstrecken in Westdeutschland enorm.

Schon aus diesen Gründen wurde der überkommene Oberbau der klassischen Eisenbahn von den Kölner Experten zusammen mit den herkömmlichen Lok-Untertümen verworfen. Aber noch andere Überlegungen ließen die Experten in Köln nach einem neuen Verkehrsmittel suchen: Wenn die D-Zug-Loks schnell anfahren sollen, dürfen die Räder nicht rutschen. Wenn die Räder aber nicht rutschen sollen, müssen die Fahrgestelle ungemein schwer sein. Dieses Gewicht hindert die Beschleunigung jedoch derart, daß die Loks eine Geschwindigkeit von 120 km/st erst nach fünf Kilometern erreichen.

Um nun aber einen Zug von 800 t Gewicht aus 120 km/st wieder zum Stehen zu bringen, muß viel gespeicherte Energie vernichtet werden, so wie auch das Schlin-

gern der Spurkränze gegen den Schienenstrang unausgesetzt Energie vernichtet.

Wenn also das Zweischienensystem mit seinem alten Oberbau und seinen Schnellzügen in etwa seine durch die Gesetze der Physik gezogenen Grenzen erreicht hat, dann blieb in Köln nur noch die Auseinandersetzung mit den aerodynamischen Gesetzen der Luftfahrt, in deren Geschwindigkeitsregionen die Kölner Verkehrs-Pioniere ohnehin vorstoßen. Es ist kein Zufall, daß sich im Kölner Stab die Eisenbahn-Ingenieure mit den Flugzeugkonstrukteuren die Waage halten.

Dennoch sehen die Kölner Experten im Flugzeug kein Verkehrsmittel zur normalen Beförderung von Massengut. Die Kölner Experten kennen sich in der Problematik des Luftwiderstandes und im Energieverschleiß der Luftfahrt aus: Ein Flugzeug mit 5000 PS braucht nur 500 PS, um sich in der Luft vorwärts zu schieben, aber 4500 PS, um seine Masse in der Schwebelage zu halten. Deshalb hält Köln für die Beförderung von Massengut an einem System der Eisenbahn fest.

Aber die Eisenbahn, die in Köln entworfen wird, unterscheidet sich von der heutigen, verhältnismäßig langsamen, Energie verschleißenden Dampfbahn wie eine Glühbirne von einem Kienspan: Die Eisenbahn von morgen soll nur noch auf einer Schiene fahren, einem etwa 50 cm breiten Laufbalken, der auf einer Pfostenkette aus Eisenbeton ruht. Die Höhe der Pfosten wird durch die internationalen Vorschriften für den Brückenbau bestimmt sein, bietet aber auf jeden Fall den Vorteil, so hoch vom Boden wegzukommen, daß der Verkehr ohne die Handicaps des bisherigen Schienensystems abgewickelt werden kann.

Wie hält man aber einen Zug auf einem solchen Laufbalken im Gleichgewicht? Indem man den Schwerpunkt des Zuges dicht über den Laufbalken legt erklärt man in Köln, also den Zug gewissermaßen über den Laufbalken stülpt. Die tief herunterhängenden Seitenteile können die Nutzlast aufnehmen.

Die Züge der Zukunft sollen nicht mehr 800 t wiegen, sondern aus Leichtmetall bestehen, damit beim Bremsen nicht mehr wertvolle Energie vernichtet werden muß. Hier bringen die Luftfahrt-Experten ihre Erfahrungen mit.

Die Antriebsmittel nachen kein Kopferbrechen mehr. Der deutsche Maschinen- und Motorenbau könnte bereits heute Diesel- oder Elektro-Loks mit einer Geschwindigkeit von 300 km/st liefern. Schon eine stromlinien-verkleidete Dampf-Lok erreichte am Rosenmontag 1939 auf der Strecke Berlin—Hamburg 213 km/st. Für die neuen Pläne scheiden Dampf-Loks jedoch wegen ihrer überholten Feuerungstechnik aus.

In der Fühlinger Heide bei Köln ist für die neue Eisenbahn schon eine 2 km lange Versuchsstrecke im Bau, und die Motorenwerke und Waggonfabriken stellen ein Modell im Maßstab 1:2,5 her. Im Spätsommer 1952 sollen Großversuche in der Eifel beginnen.

Aber soweit sich übersehen läßt, ist kein europäischer Staat finanziell in der Lage, sich ein derartiges Schnellverkehrsnetz, das die Erfahrungen der Eisenbahn und der Luftfahrt nutzt, zuzulegen. Aus vorhandenen Anlagen ist es nicht zu entwickeln. Die Revolution im Eisenbahnbau geht völlig neue Wege. Diese Wege werden vielleicht in den Vereinigten Staaten, in Johannesburg oder Sidney liegen.



Küchenarbeit mit der Stoppuhr?

Wer einen Blick in das reich illustrierte, 160 Seiten starke „Buch vom Star-Mix“ tut, das jedem Gerät kostenlos beigegeben wird, der könnte glauben, es gehe nicht ohne Stoppuhr. 10 Sekunden, 30 Sekunden, 1 Minute — das sind die Betriebszeiten der elektrischen Küchenmaschine Star-Mix für die meisten Arbeitsgänge! Aber keine Angst! Star-Mix-Besitzerinnen arbeiten schnell, aber „mit Gefühl“, sie können auf die Stoppuhr wohl verzichten. Näheres erfahren Sie in Ihrem Fachgeschäft oder durch die

ELECTROSTAR GMBH · REICHENBACH / FILS

W 05111

FASAN DURASCHARF



Rostfreie Klinge (0,10 mm) aus kalt gehärtetem Uddeholm-AEB-Schwedenstahl. Jedes Stück einzeln lederabgezogen. Hervorragend schnittige und schnitthaltige Klinge: 3fache Lebensdauer, daher sehr sparsam im Gebrauch. Zu 10 Stück im modernen Klingenspender FASAN-BLITZPACK. Stückpreis **20 Pf**

Außerdem: **FASAN-HAUCHDUNN**: Feinst geschliffene rasantschnittige Klinge (0,08 mm) aus Uddeholm-Schwedenstahl, ebenfalls einzeln lederabgezogen. Speziell für den Rasierer, der eine sehr dünne Klinge vorzieht. Zu 10 Stück verpackt im eleganten Plastic-Klingenbehälter FASAN-TRESOR. Stückpreis **10 Pf**

FASAN-BLITZPACK und FASAN-TRESOR mit besonderem Gefach für die gefahrensichere Verwahrung abgenutzter Klingent

RUD·OSBERGHAUS·SOLINGEN