

Geschenk Stalins

Im Jahre 1953 werden zu Füßen der Mullahs, die in der berühmten islamischen Universität von Kairo die Lehren Mohammeds dozieren, doppelt so viel usbekische, aserbeidschanische und tadschikische Schüler hocken als im vergangenen Jahr. Der beträchtliche Zuwachs an glattgeschorenen, slawisch-mongolisch kugelrunden Schülerköpfen verdanken die Mullahs Väterchen Stalin. Der machte ihnen die Verdoppelung der Ausreisegenehmigungen für mohammedanische Priester-Schüler aus der Sowjetunion anlässlich Mohammeds Geburtstag (1. Dezember) zum Geschenk.

Gleichzeitig gab Stalin die Erlaubnis:

- daß das „Mewlud“-Fest (die Feiern anlässlich Mohammeds Geburtstag) in der Sowjetunion mit traditionellem, bisher aber in Rußland nicht gestattetem Gepränge begangen werde,
- daß die Gläubigen Allahs mit russischer Kennkarte auch außerhalb der Hauptpilgerzeit nach Mekka reisen dürfen.

Am 17. Dezember unternahm Stalin einen weiteren (bisher in der Weltpresse nicht berichteten) Schritt zur mohammedanischen Freundschaft: er ließ in Ibn Sauds Wüstenhauptstadt Riad offiziell anfragen, ob man dort etwas gegen die Einrichtung einer sowjetischen Luftlinie von Tiflis (Kaukasus) nach Mekka einzuwenden habe. Die Linie solle den islamischen Pilgern Rußlands zur Verfügung stehen.

Ibn Saud ließ mit Rücksicht auf die bislang reichlich fließenden US-Dollars erst einmal ausweichend antworten. Die Pilgerlinie wäre — wenn sie zustande kommt — die erste russische Luftverkehrsstrecke, die aus dem Machtbereich des Kreml über den Eisernen Vorhang hinweg ins Ausland führt.

Im Nahost-Hauptquartier des britischen Nachrichtendienstes MI 5 auf der Insel Cypern zerbricht man sich darum den Kopf, welches die Beweggründe Stalins für seine plötzliche Islam-Freundlichkeit

sein mögen. Vor allen Dingen glauben die Briten nicht mehr so recht daran, daß Ägyptens neuer starker Mann, General Nagib, am 35. Jahrestag der russischen Oktober-Revolution in der sowjetischen Gesandtschaft in Kairo mit Exzellenz Semjon Kozyrew (dem russischen Gesandten) nicht anderes getan habe, als Kaviar gelöffelt.

Zu dem Puzzle-Spiel der Informationen,



Nicht bloß Kaviar gelöffelt: Nagib (r.) und Kozyrew

aus denen die britischen Nachrichtenoffiziere sich die Figur einer vorläufig noch experimentierenden islamisch-sowjetischen Annäherung zusammensetzen, gehört auch das, was der Vorsteher El Foqui der Moschee von Tetuan (Spanisch-Marokko) kürzlich verriet: der einst mit Hitler so befreundete Großmufti von Jerusalem, Amin el Husseini, habe eine Einladung Stalins nach Moskau empfangen.

Seit dem Prager Prozeß gegen die jüdische intellektuelle Elite des tschechischen Kommunismus (Slansky) gibt es zwischen dem fanatisch antisemitischen Großmufti und dem Kreml eine Menge Berührungspunkte.

LUFTFAHRT

WELT-LUFTVERKEHR

Große Freiheit Nr. 5

„Deutschland, Italien und Japan dürfen auf dem Gebiet der Luftfahrt nicht in der Lage sein, irgend etwas Größeres zu fliegen als die Spielzeug-Flugzeuge, die man mit einem Gummiband aufdreht.“ (F. D. Roosevelt im Jahre 1943.)

Als sich im 44er Jahr 700 Delegierte aus 44 Staaten in Chicagos „Hotel Stevens“ Gedanken über die internationale Luftfahrt nach dem Krieg machten, ergänzte Adolf Berle, einer der Oberdirektoren in Roosevelts „Gehirn-Trust“, das große Wort des Präsidenten Roosevelt so: „Die Ausschaltung Deutschlands und Japans von Besitz und Betrieb von Luftlinien kann für jedwede voraussehbare Zeitspanne als Selbstverständlichkeit betrachtet werden.“

Jedoch die voraussehbar lange Zeitspanne, in der sich nur die Verkehrsmaschinen der Siegermächte auf den Achsen-Flugplätzen heimisch machen durften, wurde unvorsehbar kurz. Das erste italienische Verkehrsflugzeug rollte bereits 1947 an den Start. Die Japaner schickten im vergangenen Herbst ihr erstes Flugzeug über den Pazifik. Die ersten Luft-Hanseatens Nachkriegs-Deutschlands werden in diesem Jahr (voraussichtlich schon im Frühjahr) den Steuerknüppel an den Bauch ziehen*). Letzte Woche wurde die AG für den Luftverkehrsbedarf, eine Vorbereitungsgesellschaft für die neue deutsche Luftverkehrsgesellschaft, gegründet (Gesellschafter: Bundesrepublik, Bundesbahn und Land Nordrhein-Westfalen).

Daß die deutsche Lufthansa den Kavalierstart ihrer Schicksals-Genossen nicht mitmachen durfte, ist für ihre Zukunftschancen nicht unbedingt von Nachteil. Fast alle Schnellstarter hängen mit amerikanischem und englischem Kapital stark überzogen in der Luft.

Die „Alitalia“, Gipfelstürmerin unter den italienischen Gesellschaften (Stamm-Kapital rund 14 Millionen DM), schleppt sich mit 40 Prozent englischer Aktien in den Händen der BOAC (British Overseas Airways Corp.) und der BEA (British European Airways) über ihre Mittelmeer- und Südamerika-Linien. Ihre kleinere Schwe-

*) Die amerikanische Luftfahrtzeitschrift „Aviation Industry“ will folgenden Zeitplan über die Ausweitung der deutschen Linien erfahren haben: 1953/54: Europadienst auf den Routen London, Paris, Amsterdam, Brüssel, Kopenhagen, Stockholm und Zürich sowie Transatlantikverkehr nach New York. 1954/55: Einbeziehung Mailands und Roms in den Europadienst. Ferner Beginn des Südamerika-Verkehrs mit Zielflughäfen Rio de Janeiro, Sao Paulo und Montevideo (über Lissabon, Dakar und Recife). 1955/56: Regelmäßiger Dienst nach Istanbul, Teheran, Barcelona, Madrid und Lissabon. 1956/57: Aufnahme des Ostasienverkehrs nach Tokio über Kairo, Bagdad, Karatschi, Kalkutta, Bangkok und Hongkong.

S E I T 1 8 7 7

DER GROSSE DEUTSCHE SEKT

Matheus Müller SEKTKELLEREI · ELTVILLE/RH.