

aber noch viel schönere Denkmäler.' Dann sollte er mir Geld und Pässe übergeben."

In Schweden war das Denkmal des Botanikers Linné im Stockholmer Humlegården-Park als Treffpunkt vorgesehen. Ein weiteres Stelldichein war in der Schweiz vereinbart. In der Tschechoslowakei würde die Maskerade enden. Greenglass sollte seinen richtigen Namen unter den Brief an die Sowjetgesellschaft setzen. Der Text: „Hier bin ich.“ Dann sollte er sich hinter dem Eisernen Vorhang zur Ruhe setzen.

Das Ehepaar Greenglass entschloß sich, nicht zu fliehen. Warum? Er konnte es nicht erklären. Die 5000 Dollars behielt er. „Sie stammten nicht aus Rosenbergs Tasche“, erklärte Greenglass. „Sie stammten aus der Tasche des Russen, und das bereitete mir verteuft viel Kopfschmerzen.“

Fünf Bücher an zwei Fingern. Was es mit den Russen auf sich hatte, erläuterte Zeuge Harry Gold, bereits zu 30 Jahren Gefängnis verurteilt. Er betonte, daß die gesammelten Informationen tatsächlich an sowjetische Agenten weitergegeben wurden, und zwar durch ihn.

Er hatte bereits neun Jahre lang für Rußland spioniert, sagte Gold, als Anatoli Jakowlew 1944 als Golds neuer sowjetischer Verbindungsmann auf der Bildfläche erschien. Jakowlews offizielle Funktion: Vizekonsul beim russischen Generalkonsulat in New York.

„Jakowlew beriet und instruierte mich fortwährend“, sagte Gold. „Es war meine Pflicht, Informationen aus einer Anzahl von Quellen zu beschaffen...“ Gold erzählte dann, wie er mit Dr. Fuchs Verabredungen in England vereinbart hatte. Fuchs sollte sich an folgende Instruktionen halten: Sich am ersten Samstag jeden Monats um 20 Uhr in der Londoner Undergroundstation Paddington aufhalten, bis Kontakt mit ihm aufgenommen wird; fünf mit Schnüren zusammengebundene Bücher an zwei Fingern tragen; in der anderen Hand zwei Bücher halten. Er sollte Kontakt aufnehmen, sobald er von einem Mann angehalten würde, der ein Buch mit dem Titel „Kennen Sie den schon?“ trägt.

„Dann“, dozierte Gold, „verhielt ich mich folgendermaßen: Ich gab die Informationsquellen in Amerika an, sowie eine Liste mit Angaben oder Material, das erwünscht wurde. Zweitens arrangierte ich eine Anzahl von Verabredungen.“

„Darüber hinaus übergab ich Geldsummen an einige der Leute, die ich regelmäßig traf, und schrieb jedesmal detaillierte Berichte über alles, was bei jedem Treffen vorgefallen war, und übergab diese Berichte an Jakowlew.“ Das Geld für die Spione zahlte Jakowlew.

„Im Januar 1945 teilte ich Jakowlew mit, daß Fuchs nunmehr in Los Alamos stationiert sei.“ Kurze Zeit später wurde Gold angewiesen, nach New Mexico zu fahren und Kontakt mit Fuchs und Sergeant David Greenglass aufzunehmen.

Der Vizekonsul verschwand. Gold führte seinen Auftrag mühelos aus. Bei seiner Rückkehr steckte er das von Fuchs gelieferte Material in einen Umschlag mit der Aufschrift „Doktor“ und die Greenglass-Papiere in einen mit der Aufschrift „Verschiedenes“ und übergab beide an Jakowlew. „Jakowlew sagte mir, daß die Informationen, die ich ihm zwei Wochen vorher übergeben hatte, unmittelbar an die Sowjetunion weitergeleitet worden seien. Er sagte, daß die Informationen, die ich von Greenglass erhalten hatte, ganz vortrefflich und äußerst wertvoll seien.“

Im Dezember 1946 traf sich Gold zum letzten Male mit Jakowlew. Kurze Zeit darauf verschwand der Vizekonsul. Aber

die Spionage hörte damit nicht auf. Gold sagte aus, er habe weiterhin US-Geheimnisse für Rußland gestohlen, bis er schließlich verhaftet wurde.

Damit schloß Staatsanwalt Saypol seine Beweisaufnahme. Die Verteidigung konnte ihm nur die Unschuldsbeteuerungen der Angeklagten entgegensetzen.

Trotzdem hat Emanuel Bloch, der Verteidiger der Rosenbergs, sofort Berufung gegen das Todesurteil eingelegt.

„Ganz gleich, ob etwas dabei herauskommt oder nicht“, erklärte er dem Gericht, „die Angeklagten werden ihre Unschuld bezeugen, solange sie atmen. Sie glauben, daß sie die Opfer einer politischen Hysterie sind und daß das Urteil auf außerhalb des Falles liegenden politischen Erwägungen beruht, die keine legi-



Um 20 Uhr in Paddington
Kurier Harry Gold

time Verbindung zu den vorgeworfenen Verbrechen haben.“

Es besteht so gut wie keine Hoffnung für die Rosenbergs. In der letzten Mai-Woche sollen sie auf dem elektrischen Stuhl von Sing-Sing sterben.

Währenddessen verbüßt Klaus Fuchs, „der schädlichste Spion der Weltgeschichte“, wie ihn ein Bericht der US-Atomkommission nennt, in Großbritannien als Bibliothekar der Strafanstalt Stafford 14 Jahre Gefängnisstrafe, das britische Höchststrafmaß für ein im Frieden entdecktes Spionageverbrechen.

Den nach Fuchs zweitschädlichsten Spion können die westlichen Gerichte überhaupt nicht erreichen: Dr. Bruno Pontecorvo, aus Italien gebürtiger britischer Atomwissenschaftler, verschwand im letzten Oktober via Schweden hinter dem Eisernen Vorhang. Er hat vor allem an der Entwicklung der Wasserstoffbombe mitgearbeitet. „Man muß als sicher annehmen“, schließt der Kommissionsbericht, „daß alle Informationen, die Pontecorvo besaß, nun auch den Russen bekannt sind.“

SPORT

WELTREKORD

Mit der Nasenspitze

Fünfhundert Pfund Sterling liegen seit dem Frühjahr 1949 für denjenigen Engländer bereit, der den Titel des schnellsten Zweirädrigen in das klassische Land des Motorrades, England, zurückholt.

Sieben Monate lang hatten die Briten diesen Titel im Jahre 1937 zum letzten Male in Besitz. Die 1000 ccm Brough-Superior unter Fernihough war damals auf der Betonstraße von Gyon 273 km/h gegangen. Dann hatte BMW die nur halb so große 500er rekordfit gemacht. 100 PS und 280 km/h Geschwindigkeit über den fliegenden Kilometer leistete der traditionelle BMW-Boxer-Zweizylinder unter Ernst Henne zu der Zeit.

Dem war 14 Jahre lang nichts entgegengesetzt. Auch die ausgeschriebenen 500 Pfund halfen nicht. England konnte das so sehr erstrebte Auslands-Renommee durch keinen Weltrekord exportfördernd aufmöbeln.

Bob Perry versuchte es im April und Mai 1949 am Sandstrand von Pendine wieder mit einer 1000er Brough. Die Maschine war allerdings kaum aerodynamisch verkleidet. Er erreichte 256 km/h.

Auch Noel Pope, diesmal mit einer nach langen Windkanal-Versuchen sorgfältig eingekleideten Brough, knackte sich auf dem Utah-Salzsee bloß ein paar Rippen an. Ein neuer Angriff von Bob Perry brachte im September 1949 auf der Autobahn Jabbeke-Aeltre bei Ostende wieder nur 246 km/h.

Da schickten die Amerikaner ihren Roland Free auf Ablösung. Seine Black-Lightning machte 250 Kilometer.

Und Vic Procter mußte im Januar 1951 mit seiner Black Lightning auf der hartgetrockneten Sandfläche bei Kaalpan in Südafrika zu Boden, als er angeblich gerade 275 drauf hatte. Er überstand das mit einigen Prellungen und Schnittwunden. Am Tage zuvor war ihm eine 1000er Vincent HRD sauer geworden.

Wilhelm Herz hätte seine 500er NSU bei den Rekordversuchen über die Autobahn München-Ingolstadt letzte Woche auf Anhieb in den Rekord gejagt, wenn ihm nicht am ersten Tage die Zeitnahme-Apparaturen des Schweizer Bretschers einen Strich durch die theoretischen Berechnungen der Versuchs-Ingenieure und Wetterwarte gemacht hätten.

Als die aufgrund nach der Rhizinusbeimischung des Rennbenzins duftenden Wolken der Warmlauf Touren aus den Auspuffrohren der NSU verfliegen waren, hörten die Start-Zuschauer nur noch die Lockrufe des ältlichen Münchner Kindls am Würstchen- und Nestlé-Caffee-Stand und das Rauschen eines Vorwärm-Aggregates, das, wie einst den Flugzeugmotoren im russischen Winter, nun der NSU heiße Luft um die Zylinder blies.

Dann kam der Grund heraus, warum die Motoren wieder standen. Die Lichtschranke des Schweizer Longines-Gerätes funktionierte nicht. Sie sollte die Geschwindigkeiten mit zwei kleinen, an jeder Seite der Straße angebrachten Scheinwerfern und zwei parallel montierten Selen-Zellen auf die tausendstel Sekunde genau messen. Die Selen-Zellen mußten einen Kontakt auslösen, wenn die durchfahrende Maschine den geschlossenen Lichtstrahl der Scheinwerfer unterbrach. Sie taten es nicht.

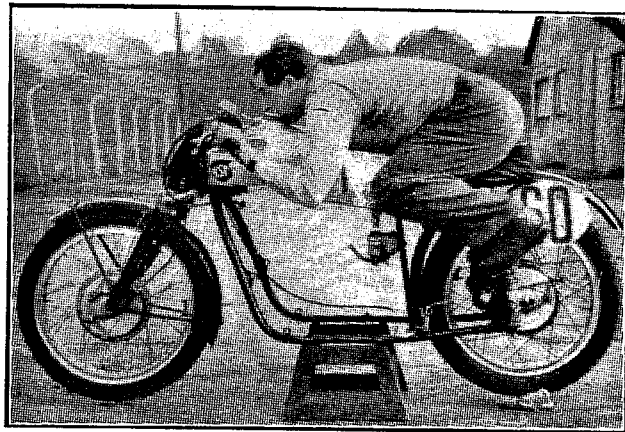
„Jetzt haben sie glücklich zwei von den notwendigen vier Impulsen“, fluchte NSU-Direktor Falkenberger nach anderthalb Stunden traurigen Wartens auf kalten Füßen.

Die restlichen zwei Impulse spürten die Zeitnehmer erst am Nachmittag wieder. Da hatten die NSU-Leute längst das Feld geräumt. Die Autobahn war von der Münchner Polizei und der Polizei-Lehrabteilung Fürstenfeldbruck, die ihre neuen US-Karabiner bei der Gelegenheit ausführen durfte, nur von fünf bis acht Uhr in der Früh gesperrt.

So blieb an diesem Morgen der rote Mantel von Tochter Henne der einzige Lichtblick. Wochenschau „Blick in die Welt“ zeigte nicht einmal das von NSU geforderte Vertrauen auf den neuen Tag. Ihr Kameramann kurbelte die vertrackten Meßscheinwerfer und ließ an Stelle des Rekordbrecher-Aspiranten Wilhelm Herz eine bayrische Skimütze dicht vor der Linse entlangsausen.

Als am Donnerstag bei Windstille sogar die Sonne schien, frohlockten die NSU-Techniker sichtbar.

Herz ließ sich getrost Mutes durch die winzige Luke in die Leicht-



Maßarbeit am Bauch: Beiwagen-Rekordmaschine im Bau, Fahrer Böhmer

meter und 288 km/h für die Meile im Schnitt der beiden gefahrenen Richtungen zeigten die Meß-Uhren — da hatte Hermann Böhmer schon den Sturzhelm auf, bereit, seine 500er Seitenwagen-NSU zu besteigen. Die Maschine war nur wenig verkleidet. In dem flachen Beiwagen lag statt Böhmers Rennbegleiter Fuchsein Holzklotz von 60 Kilogramm. Doch der Motor war hörbar nicht so sauber getrimmt, wie der von Herz.

Schon nach wenigen hundert Metern gab es Aussetzer auf einem Zylinder. Als Böhmer, mit dem erreichten Weltrekord von 201 km/h unzufrieden, noch einmal startete, wurde ihm, wie es in der Fachsprache heißt, der Motor sauer.

Ernst Henne war sich mit Rennleiter Neubauer von Mercedes, NSU-Konstrukteur Rohder und BMW-Rennfahrer Schorsch Meier einig, daß kommende Unterbietungen der neuen Rekorde nicht mehr so sehr ein Problem der Motorleistung sind als vielmehr eine Frage der Seitenstabilität zweirädriger Fahrzeuge. Wie kritisch es darum schon diesmal stand, bewies NSU-Presseschef Westrup, als er die eingeladenen Journalisten bat, um Gottes willen zu nicht mehr

als höchstens drei Mann auf einem Haufen zu stehen. Der Fahrer werde sonst gefährlichen Stauwirkungen ausgesetzt.

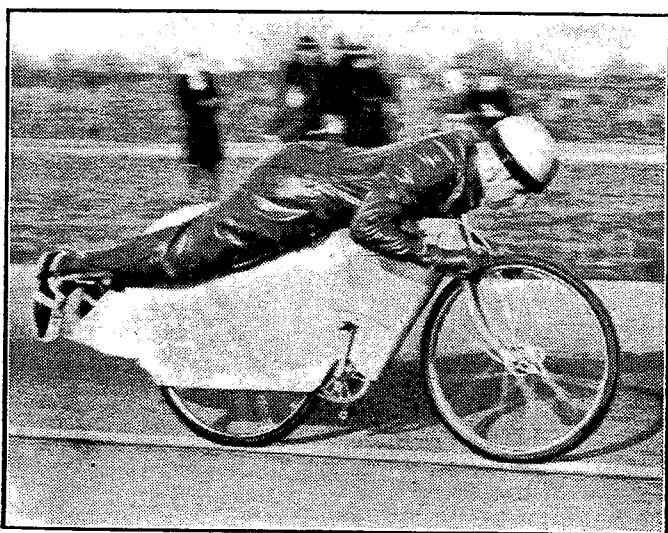
Die Strömungstechniker debattierten darüber, ob für eine noch schnellere Zukunft die Heckflosse ähnlich dem Seitenruder bei Flugzeugen zur zusätzlichen Steuerung benutzt werden kann.

In solche Diskussionen am Streckenrand schoben zwei Monteure von Viktoria gelassen einen Miniaturflitzer auf die Autobahn, ein flach verkleidetes, halbhohes Fahrrad mit dem 38 ccm Hilfsmotor (38 ccm = Inhalt einer Mokka). Fahrer Dotterweich ließ das Ding mit 10 500 Umdrehungen in der Minute schnurren und holte sich seinen Weltrekord in der Klasse bis 50 ccm mit 79 km/h. In der schnelleren Richtung — mit dem Wind — kam er sogar auf 84 km/h.

Hier hatte bisher Italiens Moto-Guzzi mit 72 km/h in der Liste gestanden.

Wie sehr es beim jetzigen Stand der Motorrad-Höchstgeschwindigkeiten tatsächlich auf fahrerische Qualität, auf die Seitenstabilität und auf die Windverhältnisse ankommt, bewies Herz, als er am Schluß der Raserei bei fast völliger Windstille den eigentlichen Rekord des Tages fuhr: In der Klasse bis 350 ccm die Geschwindigkeit von 278,2 über die Meile und 277,5 km/h über den Kilometer. Herz hatte die NSU*) bis auf 9000 Touren überdrehen lassen und mit diesem Ergebnis seine Leute am meisten überrascht. Bei den Probefahrten war es nur bis 255 km/h gegangen. Der alte Rekord wurde von dem Italiener Alberti auf Moto-Guzzi mit 213 km/h gehalten.

*) NSU hatte den 500 ccm aus dem „Rekorde!“ ausgebaut und den 350er dafür hineingesetzt.



Weltrekord aus der Mokka: Fahrer Dotterweich

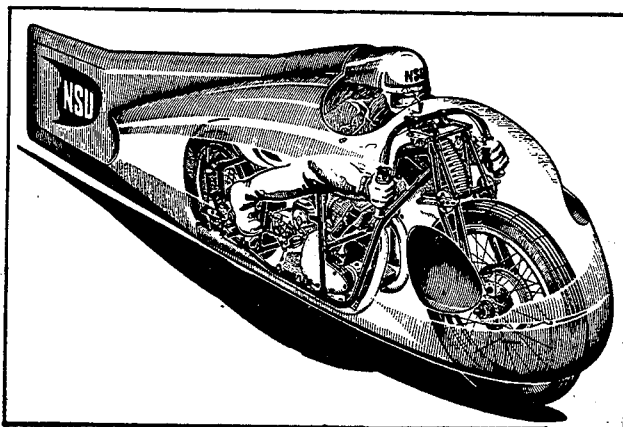
metallkarosserie versenken. Deren Gewicht von 50 kg haben die Techniker in Kauf genommen. Denn sie verringert den Luftwiderstand auf ein Drittel der unverkleideten Maschine.

Die Windkanalexperten hätten am liebsten nicht einmal den Kopf des Fahrers ins Freie gelassen. Sie mußten es doch tun, weil der zweirädrige Renner nicht steuerbar ist, wenn der Fahrer alle Drücke, die auf die Maschine treffen, nur im Sattel und am Lenker spüren kann. Er braucht dazu auch die Nasenspitze.

Der Lenker ist außerdem so flach nach unten am Rahmen entlanggezogen, daß er kaum einen nennenswerten Hebelarm ergibt. Der Vorderradeinschlag ist so winzig, daß Herz sich beim (geschobenen) Umdrehen auf der Autobahn zweimal zurücksetzen lassen mußte, bis es reichte.

Da der Fahrer zu allem Ueberfluß die Füße nur schwer aus winzigen Löchern der unten geschlossenen Wanne herausnehmen kann, wurden Anfahren und Halten — aus den Händen und in die Hände der Monteure — zu einem sehr wackligen Experiment.

Als schließlich der Exrekordler Henne dem Nachfolger Herz die Gratulationshand geben konnte — 290 km/h für den Kilo-



Es geht um den Kopf: NSU-Rekorde!, Fahrer Herz