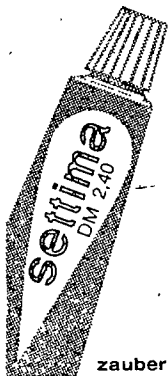
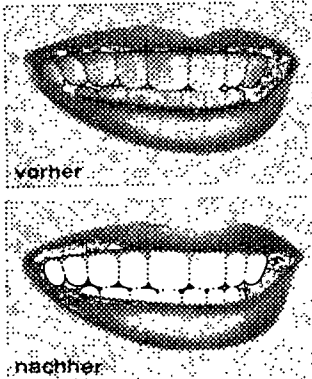


Graue Zähne?

Tun Sie noch heute etwas dagegen!



settima
hilft sofort

settima 1 bis 2 x wöchentlich angewandt — zusätzlich zu der üblichen Zahnpflege — beseitigt häßlichen Zahnbelag und verhindert die Zahnsteinbildung.

settima...
zauberhaft weiße Zähne!

Atlantik Mittelmeerküste Alpenseen

Wo Sie sich Ihren Zweitwohn- und späteren Ruhezit auch wünschen — als größtes Spezialunternehmen bietet Ihnen CONTRACTA die Gewähr für erholsames und sorgenfreies Wohnen im eigenen Landhaus oder Appartement in SPANIEN, ITALIEN, ÖSTERREICH, der SCHWEIZ, FRANKREICH, PORTUGAL und im SCHWARZWALD!

Sofort bezehbare Landhäuser, Strandvillen, Appartements ab DM 10000.- Eigenkapital mit Grundstück, Rest wird finanziert. Exklusiv-Besichtigungs-Flugreise für Kaufinteressenten vom 7.-10. Oktober 1965. Große Rundflugreise mit viermotoriger Verkehrsmaschine in das TESSIN, COSTA DEL SOL, COSTA BRAVA und nach ÖSTERREICH. Schutzgebühr DM 450.-, Ehefrau frei, alles eingeschlossen, First-class-Service.



Gesellschaft für Auslandsbesitz & Co. KG.
7 Stuttgart - Im Schellenkönig
CONTRACTA-Haus - Telefon 233355
Fernschreiber 7-22741

COUPON

für den kostenlosen Bezug des farbigen CONTRACTA-Bildbandes und der Festschrift »20 Jahre CONTRACTA-Idee«

Name

Anschrift

Telefon

erste dieser Art in Westdeutschland. Für Münchens Schupos jedenfalls gelten mit weitem Abstand Studenten als „am polizeifeindlichsten“, nämlich bei 30,7 Prozent der Befragten. Es folgen: Journalisten (12,8 Prozent), Jugendliche (10 Prozent), wohlhabende Geschäftsleute (7,6 Prozent).

ZEITGESCHICHTE

GOEBEN

Türken gebaut

Am Donnerstag dieser Woche, 16 Uhr, kommt in der Türkei ein Schiff unter den Hammer. Name: „Yavuz“. Tonnage: 22 350 Tonnen. Liegeort: Marinestützpunkt Gölçük. Schätzpreis: 25 199 170 türkische Pfund (rund 8,5 Millionen Mark).

Das türkische Finanzministerium kündigte die Aktion durch ein Inserat in der „FAZ“ an. Denn die ausrangierte „Yavuz“ ist das glorreichste Großkampfschiff der kaiserlichen Kriegsmarine, der Schlachtkreuzer „Goeben“.

Es war die „Goeben“, die mit ihrer ersten Salve Kriegsgeschichte machte. Aber es war auch die „Goeben“, die ihre größten Siege ohne einen Schuß errang — und gleichwohl, wie Winston Churchill einmal schrieb, „über die Völker des Orients mehr Unglück, Elend und Verderben brachte als je ein anderes Schiff“.

Die „Goeben“ katapultierte die Türkei an der Seite Deutschlands in den Ersten Weltkrieg. Sie machte das Schwarze Meer praktisch zu einem deutschen Binnengewässer und verlegte den Russen den Zugang zum Mittelmeer. Sie provozierte indirekt die alliierte Landung bei Gallipoli (Dardanellen), wo 252 000 Engländer und Franzosen umkamen oder verwundet wurden.

Und all das geschah, obwohl die Briten und Franzosen bei Kriegsausbruch das Mittelmeer beherrschten. Die „Goeben“ (1013 Mann Besatzung) und der Geschützte Kreuzer „Breslau“ (373 Mann Besatzung) waren im Sommer 1914 die beiden einzigen Kriegsschiffe, die des



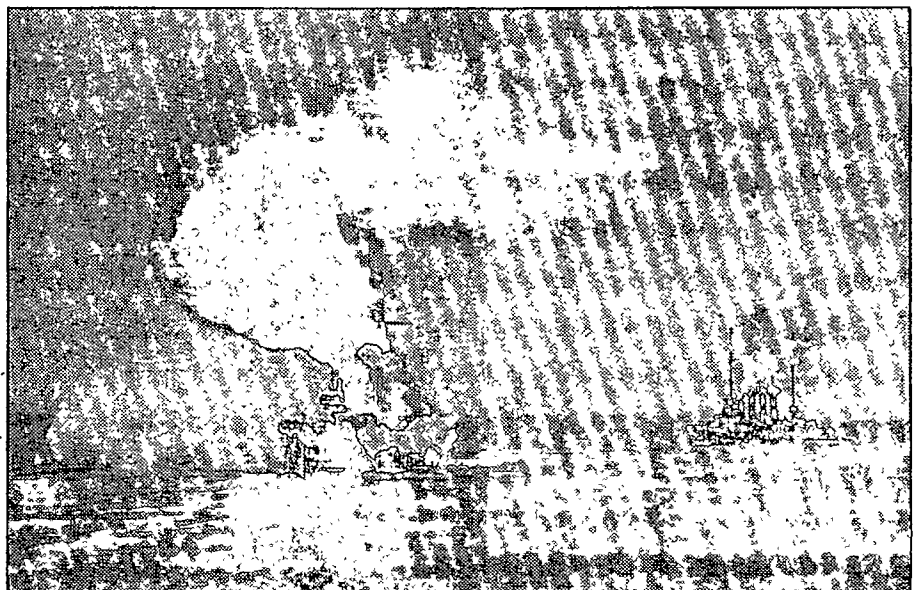
„Goeben“-Admiral Souchon
Ohne einen Schuß...

Kaisers Traum von deutscher Seegeltung im Mittelmeer verkörperten.

Als die beiden Schiffe, befehligt von Konteradmiral Wilhelm Souchon, 50, am 3. August 1914 — einem glutheißen Tag — aus dem italienischen Hafen Messina schlichen, schienen sie in eine grandiose Wasser-Falle zu laufen. Die Übermacht der feindlichen Armada war erdrückend:

- ▷ Briten-Admiral Sir Berkeley Milne befehligte drei Schlachtkreuzer (jeder rund 18 000 Tonnen, 27 Knoten schnell, mit acht 30,5-Zentimeter-Kanonen bestückt), vier Panzerkreuzer (je 14 000 Tonnen), vier leichte Kreuzer und 14 Zerstörer;
- ▷ Franzosen-Admiral Boué de Lampeyre befehligte 16 Schlachtschiffe, sechs Kreuzer und 24 Zerstörer.

Großbritanniens Marineminister Churchill sehnte sich, wie Briten-Premier Asquith überlieferte, „in voller Kriegsbemalung... nach einer Seeschlacht, um die ‚Goeben‘ zu versenken“.



... Weltgeschichte gemacht: Schlachtkreuzer „Goeben“

Sein französischer Kollege, der Dr. med. Gauthier, erwog sogar, die deutschen Einzelkämpfer noch vor Kriegsbeginn auszuschalten.

Im Morgengrauen des 4. August — seit dem Verlassen von Messina auf Südkurs — empfing die „Goeben“ vom kaiserlichen Admiralstab das historische Telegramm, das die politische Mission verhiess: „Goeben“ und „Breslau“ sofort nach Konstantinopel gehen.“

Aber Admiral Souchon beschloß, zunächst Krieg zu führen und dann Politik zu machen. „So dicht vor der ... mit heißer Sehnsucht erwarteten Feuereröffnung“ wollte der Seemann, wie er selbst erklärte, nicht abdrehen.

Er blieb auf Südkurs. Im fahldämmernden Morgenlicht kam die französische Hafenstadt Philippeville an der Steilküste Algeriens in Sicht. Auf der „Goeben“ ging die russische Flagge hoch.

Die Kriegslist nahm dem Leuchtturmwärter in Philippeville, der auf der Plattform saß und frühstückte, jeden Arg. Als die „Goeben“ in Schußposition war, ließ Souchon die Reichskriegsflagge hissen, die der Russen-Flagge ähnelte.

Kasernen, Hafenanlagen, Speicher und Verschiffungsmolen brachen unter dem Feuer zusammen. Die „Breslau“ nahm derweil den Hafen Böne unter Beschuß; von beiden Häfen aus sollte das XIX. französische Korps von Afrika in das von Knobelbechern bedrohte Mutterland verschifft werden.

Als die Franzosen-Flotte des Vizeadmirals Boué de Lampeyre mit dreistündiger Verspätung vor Algerien aufkreuzte, brannten die Städte, und die deutschen Schiffe waren verschwunden. Die „Dépêche Coloniale“ klagte, Frankreichs Patrioten empfänden „die bittersten Gefühle der Scham und Enttäuschung“.

Souchon steuerte schon in den späten Morgenstunden wieder den neutralen Hafen Messina an, um für den 2000 Kilometer langen Ostland-Ritt nach Konstantinopel Kohlen zu fassen. Da tauchten am Horizont die britischen Schlachtkreuzer „Indomitable“ und „Indefatigable“ auf.

„Nervenpeitschende Spannung“ notierte „Goeben“-Funker Kopp. „Die sechzehn 30,5-Zentimeter-Geschütze der Briten waren den zehn 28-Zentimeter-Geschützen der Deutschen weit überlegen.“

Doch das Feuerkommando blieb aus. Großbritannien befand sich noch nicht im Krieg. Es war 9.30 Uhr, und erst um Mitternacht lief das Ultimatum Seiner Britischen Majestät an das Reich ab.

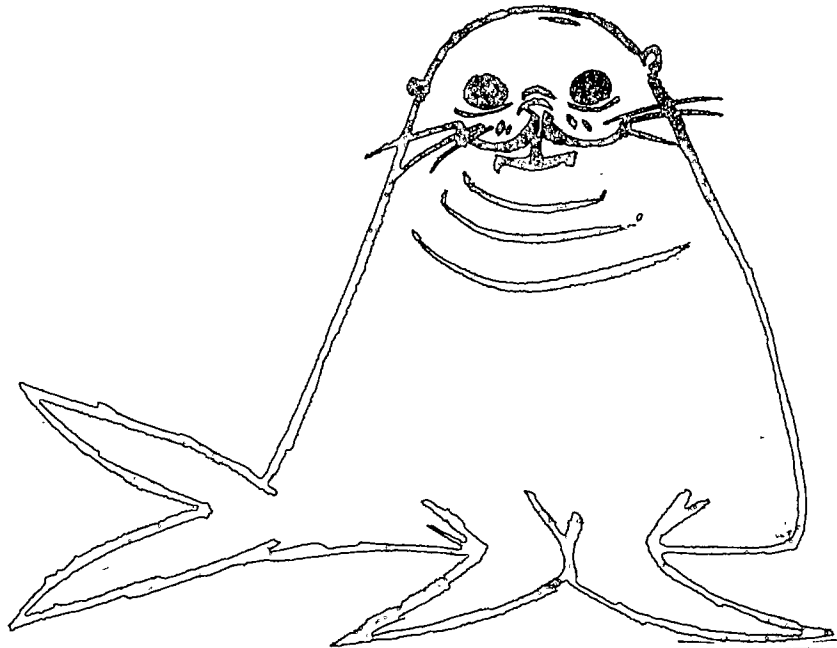
Die Briten wendeten und setzten sich hinter die Deutschen. Sie blieben auf Schußweite. Admiral Milne verständigte London: „Indomitable“ und „Indefatigable“ beschatten „Goeben“ und „Breslau“, 36.44 Nord, 7.56 Ost.“

„Sehr gut“, funkte Churchill zurück. „Bleiben Sie ihnen auf den Fersen.“

Die beiden deutschen Schiffe suchten den Briten davonzulaufen. Es kam zu einer legendären Schlachtkreuzer-Regatta, die später der Korvettenkapitän Theodor Kraus, damals Fähnrich zur See auf der „Goeben“, in romantisch verklärter Kriegersprache als „ein heroi-

Warum trägt der Seehund keinen Hut?

WEIL ER DAMIT NICHT GEGEN DEN STROM SCHWIMMEN KANN!



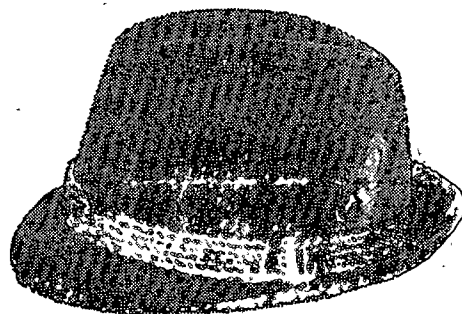
Warum tragen Männer einen Hut?

WEIL MÄNNER KEINE SEEHUNDE SIND!

Für den Seehund ist es leichter, mit dem Strom zu schwimmen. Für Männer auch. Aber: Männer schwimmen auch gegen den Strom — wenn es sein muß. Sie sind oft anderer Meinung. Sie sind kritisch. Sie denken selbst. Sie scheuen sich nicht, das Kind beim richtigen Namen zu nennen. Auch wenn es unbequem ist.

Sie stehen zu ihrer Überzeugung.

Sie tragen einen Hut!
Männer sind eben keine Seehunde!



sches, ein gigantisches Wettrennen zwischen Urweltkräften" beschrieb.

In den Kesseln wurden die Kräfte entfesselt. Kohlentrimmer schaufelten, bis die Kesselrohre platzten. Dampf zischte auf die Heizer nieder und schlug die ersten Weltkriegs-Narben. Auf der „Goeben“ starben zwischen Morgen und Abend vier Schaufelmänner in der ersten Kessel-Schlacht für Kaiser und Reich.

Der Abstand zwischen Verfolgern und Verfolgten wuchs. Die „Goeben“ machte 24 Knoten. Um 15.50 Uhr waren die ebenfalls kessellahmenden britischen Schlachtkreuzer nicht mehr in Schußweite; nur der leichte Kreuzer „Dublin“ hielt noch mit.

Um 21 Uhr legte sich Nebel auf das Wasser und verspernte die Sicht. Wenig später waren die deutschen Einzelkämpfer auf der Höhe von Sizilien in der Dämmerung verschwunden. Und kurz vor Messina fingen die Funker den Spruch von Radio Norddeich auf: Krieg mit England.

„Wir sehen uns nur an“, berichtete Fähnrich Kraus, der gerade zum Leutnant befördert worden war, „jetzt ist auch das in Ordnung.“

In Messina wollten die Deutschen wieder bunkern. Aber die Italiener, damals strikt neutral, verweigerten die Kohlen und verlangten überdies, daß Admiral Souchons winzige Flotte nach spätestens 24 Stunden wieder auslaufen müsse.

Deutsche Handelsschiffe halfen mit Kohlen aus. Sie kamen längsschiffs; mit Axt und Säge wurden die Decks aufgerissen und die Relings niedergelegt. Die kompletten Mannschaften der „Goeben“ und der „Breslau“ wurden zum Kohlentrimmen abkommandiert. In der knalligen Augustsonne torkelten, wie Funker Kopp berichtete, „Gestalten, restlos erschöpft, wie tot umher“. Musikzüge spielten Märsche, um den Trimmer-Kollaps der kaiserlichen Schaufelmänner hinauszuzögern.

Es gab „sogar Schokolade“, erinnerte sich Kopp später, während außerhalb der italienischen Gewässer die Briten



„Breslau“-Leutnant Dönitz (1914)
„Es gab auch Schokolade“

aufzogen, um „Goeben“ und „Breslau“ abzufangen. Wieder schienen beide Schiffe in der Falle zu sein. Sizilianer belagerten die Kais und offerierten „den Todgeweihten“ letzte Andenken. Extrablätter trugen Schlagzeilen wie „Im Rachen des Todes“.

Zur selben Stunde bekam Souchon ein Telegramm von der Admiralität in Berlin, das seine historische Mission gefährdete: „Einlaufen Konstantinopel zur Zeit noch nicht möglich aus politischen Gründen.“ Die neutrale Türkei verwehrte den Deutschen die Passage durch die Minenfelder vor den Dardanellen.

Zuvor war Souchon bereits unterrichtet worden, daß mit österreichischer Flottenhilfe auch jetzt noch nicht zu rechnen sei; der Admiral solle selbst entscheiden, was er tun wolle.

Was der Admiral — trotz des Anhaltebefehls aus Berlin — wollte, formulierte er so: „Im Notfall gegen den

Willen der Türkei durch Dardanellen und Bosphorus den Krieg ins Schwarze Meer ... tragen.“

Die Briten hatten nur die Westausgänge der Messina-Straße verrammelt. Admiral Milne, der taxierte, die Deutschen würden wieder auf Westkurs gehen, um an Gibraltar vorbei in den Atlantik zu entkommen, postierte sein Flaggschiff „Inflexible“ und die „Indefatigable“ — beides moderne Schlachtkreuzer — vor den westlichen Ausgängen der Messina-Straße.

So war keines der britischen Super-Schiffe zur Stelle, als die „Goeben“ mit Ostkurs auf die Dardanellen zufuhr. Nur der leichte Kreuzer „Gloucester“ folgte dem Schiff und lieferte der zurückhängenden „Breslau“ am folgenden Tag ein Sieben-Minuten-Gefecht, das beide Schiffe leicht lädierte. Dann drehte der Brite ab.

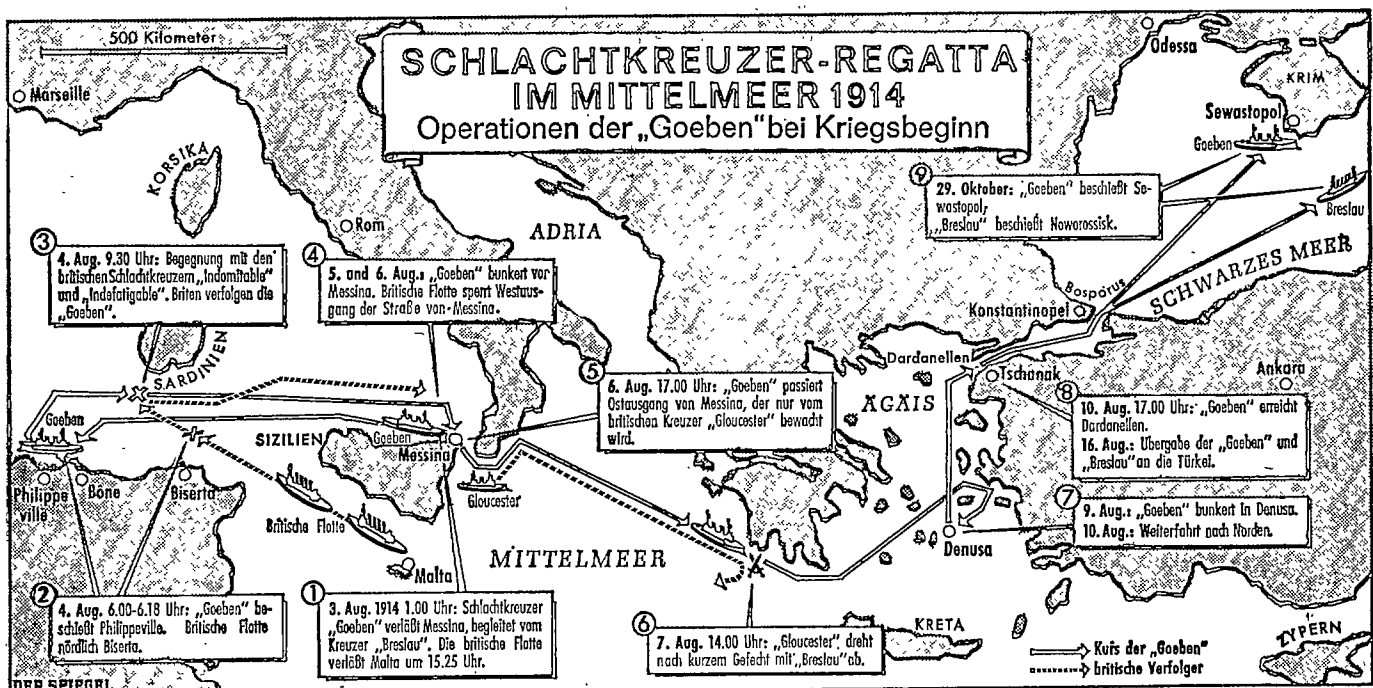
Die „Goeben“ dampfte unbehelligt in die Ägäis, bunkerte am 9. August bei der kleinen Insel Denusa und erreichte am nächsten Tag gegen 17 Uhr mit der „Breslau“ die Zufahrt zu der bis dahin unbezwungenen Meerenge an den Dardanellen.

Neue Bedrohung: Die Geschütze der türkischen Festung Tschanak waren auf die deutschen Schiffe gerichtet.

Ein bayrischer Artillerist eilte der „Goeben“ zu Hilfe. Oberst Kress von Kressenstein von der deutschen Militärmission in Konstantinopel suchte sofort den türkischen Kriegsminister Enver Pascha auf und schilderte ihm die Lage: „Die Festung Tschanak meldet, daß die deutschen Kriegsschiffe „Goeben“ und „Breslau“ vor dem Eingang der Dardanellen liegen und um freie Einfahrt ersuchen. Die Festung bittet um sofortige Verhaltensmaßregel für die Forts Kum Kale und Sed ul Bahr.“

Enver Pascha antwortete zunächst ausweichend: „Das kann ich jetzt nicht entscheiden. Ich muß erst den Großwesir fragen.“ Aber nach bedrückender Pause flüsterte er: „Sie sollen sie hereinlassen.“

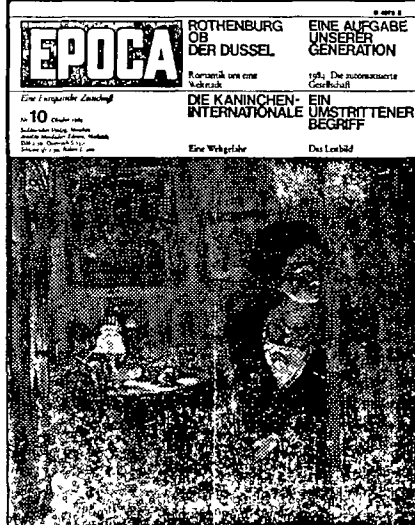
Kress drängte weiter: „Wenn den Deutschen englische Kriegsschiffe fol-





WIE WIR WOHNEN

*Ein 40seitiges
Sonderthema
in einer EPOCA
von insgesamt
180 Seiten!
Kaufen Sie das
reichhaltige
Oktoberheft
noch heute.*



gen, soll auf diese geschossen werden?" Enver: „Ja.“

Auf einem türkischen Torpedoboot in der Dardanellen-Einfahrt ging das Signal für die „Goeben“ hoch: „Folgen Sie mir!“ Das deutsche Schiff wurde durch die Meerenge gelotst.

Währenddessen suchte Admiral Milne immer noch das Ägäische Meer nach den beiden deutschen Schiffen ab. Erst am folgenden Mittag wurde ihm die Sensation von den Dardanellen ins Flaggschiff gefunkt.

Aber der britische Admiral durchschaute noch nicht, mit welcher Absicht Admiral Souchon die Meerenge passiert hatte. Statt ihm zu folgen, blockierte Milne gemäß Anweisung aus London die Dardanellen, „falls die deutschen Schiffe herauswollten“.

Genau das wollten die Deutschen nicht: Sie bauten einen Türken. Matrosen und Offiziere auf „Goeben“ und „Breslau“ stülpten sich einen Türken-Fes auf die Seemannsschädel; die Türken kauften beide Schiffe pro forma an.

Am 16. August 1914 ging der Halbmond am Mast der deutschen Schiffe hoch. „Goeben“ hieß jetzt „Yavuz Sultan Selim“ („der Strenge“), „Breslau“ wurde in „Midilli“ umbenannt.

Admiral Souchon wurde Befehlshaber der türkischen Kriegsmarine, und er schwor sich sofort mit Kriegsminister Enver Pascha, der im Gegensatz zu den meisten anderen Ministern in Konstantinopel willens war, dem Drängen Berlins nachzugeben und die Türkei in den Krieg gegen die Entente zu führen.

Am 22. Oktober schrieb Kriegsminister Enver Pascha an Souchon: „Die türkische Flotte soll die Seeherrschaft im Schwarzen Meer erringen. Suchen Sie die russische Flotte auf und greifen Sie sie ohne Kriegserklärung an, wo Sie sie finden!“

Das tat Souchon sieben Tage später. Sewastopol auf der Krim war das Pearl Harbor des Ersten Weltkrieges. Bis auf 4000 Meter fuhr die „Goeben-Yavuz“ an die felsigen Höhenzüge der Festung heran. Zehn 28-Zentimeter-Geschütze eröffneten das Feuer; der Angriff dauerte 15 Minuten. Die Russen schossen aus 300 Kanonen zurück; doch die „Goeben“ erhielt nur drei leichte Treffer am achteren Schornstein.

„Breslau-Midilli“ schoß derweil, wie der an Bord befindliche Leutnant zur See Karl Dönitz — später Großadmiral und Hitler-Nachfolger — berichtete, vor Noworossisk 14 Zaren-Schiffe in Brand; 50 Öltanks gingen in Flammen auf. Der türkische Kreuzer „Hamidie“ griff Feodosia an.

Im Namen der Türkei hatte der deutsche Admiral Souchon damit die Feindseligkeiten gegen Rußland eröffnet — auf dem Schwarzen Meer, auf dem sich seit 40 Jahren kein türkisches Kriegsschiff mehr gezeigt hatte. Die „Goeben“ hatte ihre Mission erfüllt. Die Türkei war an der Seite Deutschlands in den Krieg hineingezogen worden. Der Mittlere Osten war in Aufruhr.

„Rußlands Isolierung mit all ihren Konsequenzen“, schreibt Barbara Tuchman in ihrem Bestseller „August 1914“, „die erfolglose und blutige Tragödie von Gallipoli, die Spaltung der alliierten Kampfkraft durch die Feldzüge in Mesopotamien, Suez und Palästina ... alles war die Folge der Fahrt der „Goeben“.“



Bulle mit Ring
Schrott in der Nase

FERNSEHEN

DDR

Zierde fürs Leben

Dumpe Muh-Rufe vereinten sich im Lautsprecher mit den „Torero“-Trompeten aus Bizets „Carmen“. Aus der Bildröhre glotzte ein volkseigener Bulle.

Aber nicht ihm, sondern dem Ring durch seine Nase galt die Sendung. Das DDR-Fernsehmagazin „Prisma“ befaßte sich mit der Frage, warum nicht alle Bullen Ulbrichts einen Ring tragen.

Auch in der volkseigenen Landwirtschaft läßt sich maskulines Rindvieh nur mit Hilfe von Nasenringen unter Kontrolle halten. Ein Bulle, so schreibt es die Landwirtschaftsordnung der DDR vor, sei vom zwölften Lebensmonat an mit einem Ring zu versehen.

Immer wieder jedoch sahen sich DDR-Bauern außerstande, nach dem Gesetz zu handeln: Die Ringe fehlten. Und als „Prisma“-Chef Gerhard Scheumann, 34, SED-Mitglied und Reserveoffizier der Nationalen Volksarmee, seine Reporter an die grüne Front schickte, war er unversehens einer neuerlichen Mißplanung auf die Spur gekommen.

Auf dem Fernsehschirm wurde es deutlich: Landwirte meinten, ihre Ring-Anforderungen würden selbstherrlich gekürzt. Verwalter konterteten, die Bauern seien verschwörungssüchtig.

„Prisma“ fand schließlich den Schuldigen: die Sachbearbeiter der höchsten Planungsbehörde, des Volkswirtschaftsrates. Die Experten hatten einen Neuerer-Vorschlag mißachtet, der die Wiederverwendung der Bullenzierde forderte.

Ein Bulle erhält den Nasenring fürs Leben. Wird er geschlachtet, so verfällt sein Eisenschmuck der Schrottsammlung: Die Schlachthöfe weigern sich, die durchaus noch für die nächste Bullen-Generation verwendbaren Nasenringe herauszurücken, da ihnen der Volkswirtschaftsrat die Ablieferung von Altmetall zur Pflicht macht. Resümierte „Prisma“-Scheumann: „So sieht es bei uns aus.“