

senf geschimpft. Der Bundesinnenminister hat versäumt, für das Gold der Bundesflagge eine Kennziffer aus der RAL-Farbskala (RAL = Reichsausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung) festzulegen. Fahntuchfabrikanten verwenden deshalb, wie einst, der Einfachheit halber Gelb statt gold.“

Auf die neuen Nummernschilder soll kein einfaches Gelb kommen. RAL Nr. 1006, vom Verkehrsministerium nach sorgsamem Wahl ausgesucht, ist ein goldiges Gelb.

Bonn's Bundesverkehrsministerium brachte als erster Beteiligter eine Lösung des Nummernproblems: Beschriftung schwarz auf weißem Grund. Zulassungsort wird durch Buchstaben gekennzeichnet. Ein Buchstabe Großstädte, zwei Buchstaben Mittelstädte, drei Buchstaben Kleinstädte. Die Buchstabenfolge deutet den Ortsnamen an.

**Dahinter sechs Ziffern** für verkehrsdichte Großstädte, fünf Ziffern für Mittelstädte, vier Ziffern für Kleinstädte. Die 481 Zulassungsstellen des Bundesgebietes können mit diesem System für mindestens zwanzig Jahre auskommen.

Westdeutschlands Automobilindustrie kommandierte ihre Mathematiker an die Front. Ihr Vorschlag: Drei Buchstaben, vier Ziffern. Nach diesem Vorschlag der Automobilindustrie können zwar 174 631 424 Kraftfahrzeuge zugelassen werden, aber weder der Zulassungsort noch das Land sind erkennbar. Außerdem braucht jede Zulassungsstelle mehrere Buchstabengruppen. Polizeiwachmeister, die nach solchen Nummern Strafmandate weiterleiten wollen, müßten also erst in einem Wälzer suchen, um die Heimatstadt des Verkehrssünder festzustellen.

Bayerns Verkehrsministerium schließlich wollte — in einem dritten Vorschlag — das von den Alliierten eingeführte Prinzip nur bei den Buchstaben geändert wissen: Erster Buchstabe das Land, zweiter Buchstabe der Regierungsbezirk (BO hieße dann z. B. Bayern-Oberfranken). Das System von Schlüsselziffern vor der Hauptnummer zur Kennzeichnung der Zulassungsorte sollte bleiben.

An diesem Gegensatz Bund — Bayern entzündete sich ein 2 1/2 Jahre dauernder Krieg. Aus prinzipieller Bundesgegnerschaft trat Hamburg den Münchnern an die Seite, obwohl die Hansestadt nach dem Bundesvorschlag als einziges Gebiet ihr traditionelles Kennzeichen HH wiederbekommen sollte.

Als schließlich der Verkehrsausschuß des Bundesrates nach langem Hin und Her der Lösung des Bonner Verkehrsministeriums zugestimmt hatte, lehnte sie gleich darauf für die Polizei zuständige Innenausschuß wieder ab. Grund: Die Polizisten würden sich in dem Irrgarten der Buchstaben niemals zurechtfinden.

**Dieser neue Streit** pflanzte sich bis in die nordrhein-westfälische Landesregierung fort. Der Bundesrat mußte den geplanten ersten Versuch, der Verordnung im Sinne des Bundesverkehrsministeriums endlich zuzustimmen, vor drei Wochen einmal vertagen, weil das nordrhein-westfälische Innenministerium erst noch von seiner Landespolizei ein Gutachten gegen das Verkehrsministerium des eigenen Landes und das Bonner Bundesverkehrsministerium anfertigen lassen wollte.

Am 1. März 1952 starteten also zehn Düsseldorfer Polizeifahrzeuge auf der

Autobahn. Ungeachtet der polizeilich vorgeschriebenen 80-km/h-Grenze fuhren sie im 100-km-Tempo von Hubbelrath nach Hilden. 19 Polizeibeamte standen im Abstand von dreihundert Metern mit gezeichnetem Notizbuch. Sie hatten Auftrag, alle Fahrzeuge mit weißgrundigen Nummernschildern zu notieren. Vier der Testfahrzeuge trugen Nummern nach Hans Christoph Seehoßs Vorschlag, drei waren bayerisch-hamburgisch beschriftet, und drei zeigten Vorkriegskennzeichen. Als die zwei Durchfahrten beendet waren, hatten das nordrhein-westfälische Innenministerium, Bayern und Hamburg den Kampf verloren.



Ueber den Bach und in die Wälder Grenzfahrer Schulz

Die vom Bund vorgeschlagenen Kennzeichen waren zu 78 Prozent richtig erkannt und aufgeschrieben worden. „Die überwiegende Mehrheit der Polizeibeamten bezeichnete diese Kennzeichen als gut les- und einprägnant“, mußte sich Düsseldorf's Innenministerium in sein selbstgefordertes Gutachten hineinschreiben. Die hamburgisch-bayerischen Schilder waren nur zu 15 Prozent, die des alten Systems zu 32 Prozent richtig notiert worden.

Hans Christoph Seehoß hat den bayerisch-hamburgischen Widerstand gegen die gut lesbaren Kennzeichen, die der Bund vorschlug, nie verstanden. Sie werden den Polizisten die Strafmandate leichter machen. Und bisher sind sich die Länder immer einig gewesen, wenn es um ihre Kassen ging. Die Höchstgeschwindigkeitsgrenze von 40 bzw. 80 km/h beispielsweise hat Bonn's Verkehrsminister bisher nur deshalb nicht aufheben können, weil die Länder auf Strafgeelder von erappten Schnellfahrern nicht verzichten wollen.

## SCHMUGGEL

### Mit gelöschttem Licht

Seit Wolfgang Schulz, ein 47jähriger Handelsvertreter in Braunschweig, von seiner letzten Fahrt in die Sowjetzone mit einem Schußloch im Nummernschild zu seinem besorgten Weib heimgekehrt ist, wimmelt er alle Kunden ab, die ihm das Braunschweiger Straßenverkehrsamt noch gelegentlich vor die Glastür schickt: „Nein, nein, vorerst fahre ich nicht mehr hinüber.“

Schulz, von der sowjetzonalen Kripo gesucht, will zunächst einmal abwarten, wie es mit der Wiederherstellung der deutschen Einheit wird, bevor er seine restlichen sieben Motorräder aus Magdeburg holt.

Der ehemalige Schirrmeister beim Kraftfahrpark der 13. Panzer-Division glaubt einer der letzten Ueberlebenden der wegen ihrer Gefährlichkeit langsam aussterbenden Berufssparte der interzonalen Auto-Schmuggler zu sein. Das mit dem Schußloch war eine Berufs-Panne gewesen.

Schulz hatte gerade einen Personenkraftwagen, Marke DKW, welcher der Firma Ernst Hugo Seemann, früher Magdeburg, heute Osterode, gehört, über die von ihm besonders frequentierte Kreuzung beim Zonengrenzort Beendorf geschaukelt, als es hinter ihm knallte. Es gab einen blechernen Schlag. Aber erst in Helmstedt hatte Schulz dann Zeit, nachzusehen, was passiert war.

**Das Schußloch** im Nummernschild war nicht das einzige Malheur, das Wolfgang Schulz während seiner rund dreijährigen Berufspraxis hatte. Einmal, als er auf einem eigenen Motorrad, das er in den Westen schmuggeln wollte, auf den Waldrand nordwestlich von Beendorf zujagte, wurde er plötzlich angerufen. „Ich sehe gerade noch, wie zwei Volkspolizisten ihre Karabiner vom Rücken reißen. Gleich darauf pfeift es mir auch schon um die Ohren.“ Aber Schulz war schon im Wald.

Bei einem anderen Mal begegnete er im selben Wald einer berittenen Russen-Streife. Die Russen sprengten von rechts her auf einem schmalen Waldpfad auf ihn zu. „Stoi, stoi!“ brüllten sie. Schulz war wieder per Motorrad. „Ich reiße das Rad herum und jage quer zwischen die Bäume hinein, die beiden Iwans mit verhängten Zügeln hinter mir her.“

Schulz entkam den beiden Russen damals nur dadurch, daß er kombinierte: „Galoppierende Reiter können nicht schießen. Noch weniger treffen. Am wenigsten einen Motorradfahrer, der im Wald zickzack fährt.“

Auf die Idee den schwarzen Grenzverkehr gewerbsmäßig auszuüben, war Wolfgang Schulz gekommen, nachdem er sein eigenes 13. Motorrad heil über die Grenze gebracht hatte.

Inzwischen hatte es sich nämlich schon herumgesprochen, welche kecken Touren der ehemalige Schirrmeister ritt. Die ersten Kunden kamen und drückten bei Schulzens in Braunschweig, Göttingstraße Nr. 4, auf den Klingelknopf. Es waren Leute, die aus der Sowjetzone geflüchtet waren und ihre Kraftfahrzeuge dort zurücklassen mußten. Wolfgang Schulz sollte sie ihnen nachträglich über die Grenze holen.

Nur die Erfolge sind entscheidend **Diploma** stoppt Haarausfall neue Haare wachsen wieder

Später bekam Schulz seine Aufträge sogar durch Heinz Bomhauer, einen leitenden Angestellten des Straßenverkehrsamtes in Braunschweig, vermittelt. „Die Grenzwatchen auf der westdeutschen Seite waren jedesmal informiert, wenn ich von drüben erwartet wurde“, sagt Schulz.

Als Honorar für die Ueberführung von Ost nach West nahm Schulz durchschnittlich 300 DM für einen Pkw und 600 DM für einen Laster. „Dabei war ich noch billig.“ Insgesamt hat Schulz rund 30 Kraftfahrzeuge, teils auf Feld- und Waldwegen bei Beendorf, teils halb legal über die Autobahn bei Marienborn, nach dem Westen geschleust. Alle Einnahmen aus seinem Gewerbe hat Schulz treu und redlich versteuert.

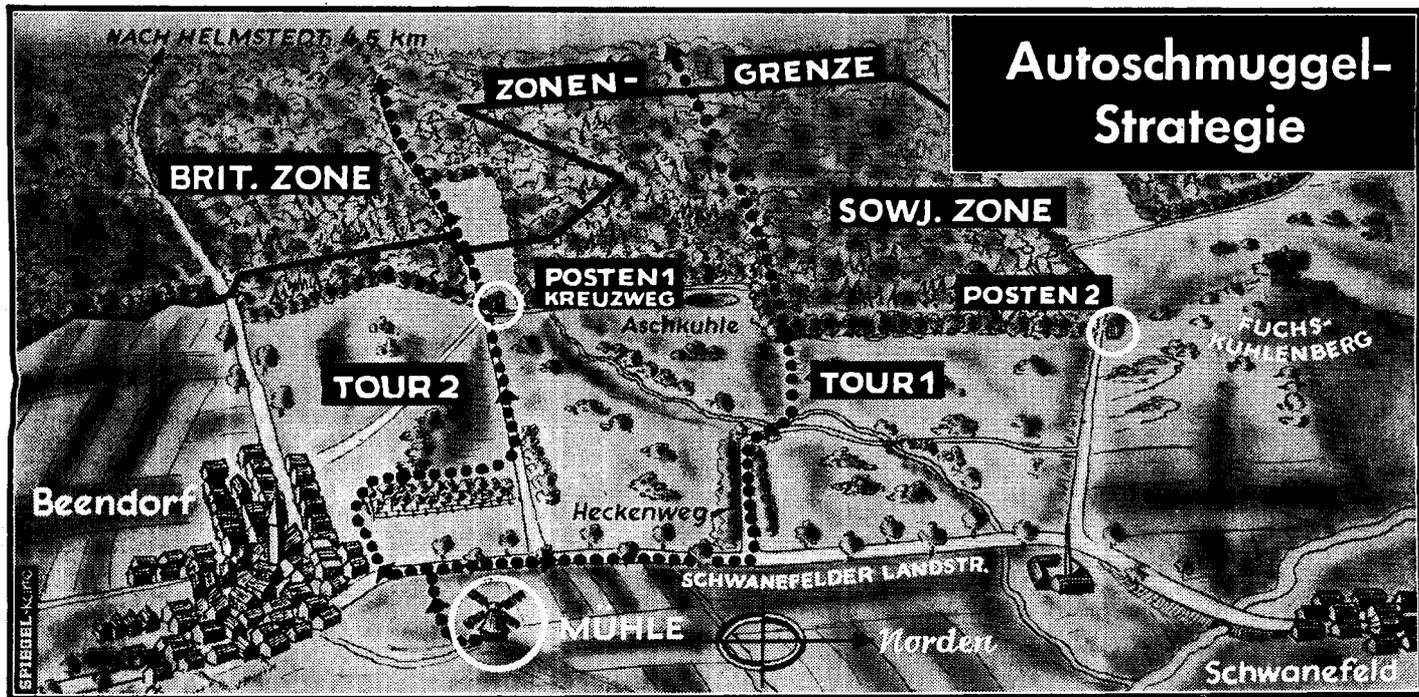
Beobachtungspunkt. Mit einem Marinefeldstecher blickte er von dem brüchigen Gemäuer der Mühle nach volkspolizeilichen Uniformen aus.

Als bald faßte das Fadenkreuz des Feldstechers zwei Volkspolizei-Doppelposten. Posten 1 stand halblinks, am sogenannten Kreuzweg, 500 Meter nordwestlich des Dorfrandes von Beendorf. Posten 2 auf halbem Weg zwischen Beendorf und dem Ort Walbeck, beim Fuchskuhlenberg. Jeder Posten hatte sich als Windschutz eine kleine, mit Laub und Fichtenzweigen abgedeckte Bretterhütte gebaut.

Beobachter Schulz hatte bald heraus, daß beide Posten akkurat alle 8 Stunden abgelöst wurden, jedoch nicht zu gleicher Zeit. Posten 1 wechselte morgens um 7,

Karacho in nördlicher Richtung hochfuhr. Auf Höhe der Aschkuhle bog er nach links weg, raste den steilen Hang einer Kirschen-Plantage hinab, durch einen Bach durch und gewann hart oberhalb der Aschkuhle den schützenden Wald. Auf einem Waldweg fuhr er dann schnurstracks nach Westen, bis er den sogenannten Scheitelweg erreicht hatte. Der Scheitelweg ist die Grenze.

Diese „Tour 1“ machte Wolfgang Schulz mit manchmal wochenlangen Abständen und zu verschiedenen Posten-Zeiten achtmal hintereinander. Acht Schulzsche Motorräder landeten wohlbehalten in Braunschweig. Beim achten Male war es dann, daß ihn die Volkspolizei-Streife beinahe vom Rad heruntergeschossen hätte.



Bei Beendorf hatte Schulz mit seinen eigenen Motorrädern den Anfang gemacht. Diese Motorräder stammten aus Schulzens früherem Auto- und Motorrad-Verleih in Magdeburg, der im Jahre 1947 enteignet worden war. Noch rechtzeitig vorher hatte Schulz jedoch 20 Maschinen unauffindbar beiseite geschafft.

Als er nun im Januar 1948 nach Braunschweig geflüchtet war und sich da eine neue Existenz aufbauen wollte, war sein erster Gedanke, die Motorräder nachzuziehen. Er erinnerte sich an all das, was er beim Kommiß an Geländeausnutzung und -beobachtung gelernt hatte und prüfte zunächst einmal den Eisernen Vorhang auf seine Haltbarkeit. Schließlich erschien ihm die Passage bei Beendorf am geeignetsten für seine Zwecke.

Beendorf ist ein kleiner Ort von etwa 1000 Bewohnern und liegt 4,5 Kilometer östlich von Helmstedt, jedoch schon in der roten Deutschland-Hälfte. Im Frühjahr 1948 machte Schulz mit seinem schlechtesten Motorrad die erste Ueberfahrt. Er trug den alten, abgeschabten Kradmantel, den er bei der 13. Pz.Div. schon getragen hatte.

Zuvor hatte sich Schulz genau über die Grenz- und Postenverhältnisse orientiert und dabei eine eigene, schlaue Technik des Grenzüberganges entwickelt. Wichtig dabei war die Mühle bei Beendorf. Sie liegt auf einem kleinen Hügel hart nördlich des Ortes. Schulz benutzte sie als

nachmittags um 3 und abends um 11, Posten 2 morgens um 6, nachmittags um 2 und abends um 10 Uhr. In der Zwischenzeit streiften beide Posten bis zur sogenannten Aschkuhle, einem Punkt etwa in der Mitte zwischen den jeweiligen Ausgangspunkten.

Nur wenn sie wechselten, hatte Schulz die beiden Posten im Glas. Die übrige Zeit waren sie seinen Blicken durch Berghügel, Wald und Gebüsch entzogen.

Auf eine besondere Eigenart des Postens 2 gründete Schulz dann die Taktik seiner ersten Grenz-Ueberfahrten. Dieser Posten 2 befolgte die Wachvorschrift nur schlampig. Schulz beobachtete nämlich, daß die beiden Vopos dieses Postens bereits ihre Gewehre über die Schultern warfen und in ihr Quartier abmarschierten, bevor die Ablösung aus Walbeck oder aus Schwanefeld heran war. Dadurch war Posten 2 wenige Minuten unbesetzt. Diese „toten Minuten“ nutzte Schulz.

Im Schutz der Dunkelheit war er schon am Abend vorher von rückwärts bis an die Mühle bei Beendorf herangefahren und wartete dort die Morgendämmerung ab. Kurz vor 6 Uhr sah er dann Posten 2 abmarschieren. Posten 1 war um diese Zeit gerade von der Streife zur Aschkuhle zurückgekehrt und verharrte an seinem Ausgangspunkt.

Schulz drehte das Gas bis zum Anschlag auf und fuhr den Mühlen-Weg hinab bis zur Schwanefelder Landstraße, die er im

Als Schulz nach diesen acht Ueberfahrten bemerkte, daß sich Posten 1 bei der Aschkuhle in den Hinterhalt legte, um ihn zu fangen, entschloß er sich zu „Tour 2“.

Er wartete, bis Posten 2 beim Fuchskuhlenberg wechselte und Posten 1 bei der Aschkuhle war und fuhr dann wieder den Mühlenweg hinab. Wiederum bis zur Schwanefelder Landstraße. Diesmal aber nicht rechts ab nach Norden, sondern links ab nach Süden, auf Beendorf zu. Er hoppelte mit seinem Rad hart nördlich von Beendorf auf der Grasnarbe einiger Gemüsegärten entlang, bog am Rande einer Obstanlage nach rechts ein, bis er einen der vier Wege des Kreuzweges erreichte und raste dann über den Ausgangspunkt des Postens 1 hinweg. Etwa 200 Meter hinter der Kreuzung war da schon die Grenze.

Ehe Posten 1 kapierte, was nun los war, hatte Wolfgang Schulz bereits weitere fünf seiner Motorräder in Sicherheit.

Als Posten 1 versuchte, den unsichtbaren Rennfahrer bei der Kreuzung abzufangen, wechselte Schulz wieder auf Tour 1.

Einmal knatterte ein Schulzsches Motorrad oben, einmal unten durch das Loch im Eisernen Vorhang.

Die Chance des Gelingens jeder Ueberfahrt war von Schulz mit alter Landser-Routine so präzise voraus berechnet, daß, wenn nicht eine Motor-Panne eintrat, die Posten jedesmal zu seiner Festnahme zu spät kommen mußten.

Von der Mühle bis zum Waldrand brauchte Schulz bei 60 bis 70 km Stunden-geschwindigkeit nämlich genau 90 Sekunden (zu Fuß 4 Minuten). Würden die beiden Posten zur selben Zeit, da er losfuhr, von beiden Seiten her ihm den Weg abzuschneiden versuchen, so benötigte jeder von ihnen bei 500 bis 750 Meter Weges bis zur Aschkühle mindestens fünf Minuten. Während dieser Zeit war aber Schulz längst über alle Berge.

Für die Ueberführung der gesamten Praxis eines Magdeburger Zahnarztes suchte sich Schulz mit Vorbedacht den 1. Mai aus. In der Nacht vorher war die gesamte Zahnarzt-Praxis von Helfern des Zahnarztes ausgeräumt worden. Der Lkw., in dem die zahnärztlichen Instrumente verstaут waren, wurde von Helfern bis an die südliche Ortsgrenze von Beendorf herangebracht. Dort übernahm ihn Wolfgang Schulz.

Als Schulz am Steuer des Lkw. nach Beendorf einfuhr, kam ihm die ganze Vopo-Sippschaft mit klingendem Spiel entgegen. Schulz merkte, daß der Posten an der Kreuzung gleichfalls 1. Mai-Musik machte und fuhr gleich schlankweg nach Westen durch. In der nächsten Nacht brachte er den leeren Wagen wieder nach Magdeburg zurück.

Als Wolfgang Schulz dann aber einmal mitansehen mußte, wie ein schwarz über die Grenze gekommener Radfahrer kurz vor Beendorf von Volkspolizisten erschossen wurde, bevorzugte er von da an einen gefahrloseren Weg zur Ueberführung seiner Fahrzeuge. Er hatte mittlerweile auch sovieler Transport-Aufträge vorliegen, daß er sie nicht mehr auf die bisherige, verhältnismäßig zeitraubende Weise bewältigen konnte.

**Schulz machte es nun so:** Er beantragte einen Interzonen-Paß, in den er die erfundenen Kennzeichen eines Wagens eintragen ließ, mit dem er angeblich die Reise antreten wollte. Er fuhr dann aber mit der Eisenbahn nach Berlin, wo er sich, entsprechend dem Eintrag im Interzonenpaß, die Ankunft mit Wagen (von dem er bis dahin nur ein fingiertes Nummernschild hatte) ausdrücklich bescheinigen ließ.

Auf der Rückfahrt von Berlin fuhr Schulz mit dem fahrplanmäßigen Omnibus über die Autobahn, um auf diese Weise beim Kontrollpunkt Dreilinden den Autobahn-Eintrag zu erhalten. In Magdeburg schlug er die Kennzeichen des Wagens, den er nach dem Westen bringen sollte, um, so daß sie nun mit dem Vermerk im Interzonenpaß übereinstimmten. Auf diese Weise passierte Schulz bei Marienborn den ostzonalen Schlagbaum.

Für seinen größten Coup hält Schulz, daß er mit dem Interzonen-Paß-Trick den Fuhrpark eines Magdeburger Fuhr-geschäftes mit insgesamt 4 Lastzügen und einem Personenwagen nach dem Westen evakuerte.

Zwei Lastzüge, von denen Schulz den einen, ein Berliner Berufskollege den anderen gesteuert hatte, waren schon in Sicherheit, als die Sowjetzonen-Polizei die Fahndung einleitete.

Daraufhin strich Schulz die beiden restlichen, in einem Vorort von Magdeburg sicher abgestellten Lastzüge in aller Ruhe azur-blau an und fuhr sie zusammen mit dem Berliner unangefochten bei Marienborn durch.

Der eine Lastzug hatte die fingierte Nummer 4711, der andere die Nummer 1001. „So märchenhaft war das alles“, sagt Schulz.

## INTERNATIONALES

### SOWJET-NOTE

#### Die Luft entweicht

Ein neuer 23. August 1939! — entschlüpfte es Frankreichs stellvertretendem KP-Chef Jacques Duclos, als er am 10. März nachmittags im Kreise seiner engen Getreuen die Nachricht von der Sowjetnote über die Deutschland-Frage erhielt.

Am 23. August 1939, während noch in Moskau Verhandlungen zwischen Sowjets und einer britisch-französischen Militärmission liefen, schloß Ribbentrop zum jäh-

hen Erschrecken der westlichen Welt den deutsch-sowjetischen Neutralitätspakt ab.

Am 10. März 1952 überreichte der stellvertretende sowjetische Außenminister Andrej Gromyko den in Moskau akkreditierten Botschaftern der USA, Englands und Frankreichs eine Note, in der bewaffnete Neutralität für Gesamtdeutschland vorgeschlagen wurde.

Wie eine Atombombe platzte diese Nachricht nicht nur in die Konzeptionen der westlichen Diplomatie sondern auch in die Hauptquartiere der kommunistischen Parteien Westeuropas hinein.

Der bisherige Botschafter der USA in Paris, David Bruce, war am Vormittag von Paris abgeflogen, um seinen neuen Posten im State Department anzutreten. Da klapperte am frühen Nachmittag die US-Botschaft in Moskau die Sowjetnote durch Hellschreiber nach Paris. Die dort zurückgebliebenen Herren der Botschaft waren so konsterniert, daß sie den Gedanken erwogen, das Weiße Haus um provisorische Rückkehr des Botschafters David Bruce, eventuell als Sonderbeauftragten, zu erbitten.

Erst zwei Tage später, am 12. März, war die US-Botschaft in Paris in der Lage, den ungeduldigen Journalisten die Sprachregelung des Pressechefs im State Department, Michael McDermott, vorzulegen: „Die Amerikaner stellen fest, daß der sowjetische Vertragsvorschlag die deutschen Grenzen endgültig nach dem Provisorium von Potsdam festzulegen beabsichtigt.“

Vor den Kulissen der Downing Street eiertanzte der Sprecher des Foreign Office: je zielstrebig und leistungsfähiger sich der Westen erweise, desto realistischer würden Rußlands Angebote.

Derweil parkten auf der anderen Seite der engen Straße vor dem Ministerpräsidium elf schwarze Limousinen. Unter Churchills Vorsitz hörte sich das Kabinett Edens Vortrag über die Note an und beriet dann gemeinsam. Anschließend hatte der britische Außenminister den amerikanischen Botschafter Gifford und dessen französischen Kollegen René Massigli zum Frühstück gebeten. Während des letzten Wochenendes wurde fieberhaft zwischen den französischen und US-Botschaftern und dem Foreign Office konferiert. Die Note wird sehr ernst genommen.

England ist bereit, die Sowjetnote ernst zu nehmen, wenn die Russen zu „Vorleistungen“ bereit sind. Im ost-westlichen Pokerspiel reizten die Westmächte jetzt mit der Karte des österreichischen Staatsvertrages. Im Januar hatten sich die Sowjets geweigert, Oesterreich überhaupt zu debattieren. Als „Vorleistung“ würden es die Engländer betrachten, wenn die Russen auf die Zistersdorfer Oelfelder verzichten. Auf dieses Gebiet konzentriert sich ihr Hauptinteresse an Oesterreich.

Der Quai d'Orsay aber sah sich von seinem sowjetischen Verbündeten verraten. Ein französischer Journalist wies einen Beamten der Sowjet-Botschaft in Berlin auf den Artikel 3 des zwischen Frankreich und der Sowjetunion 1944 abgeschlossenen Bündnis- und Hilfeleistungs-Vertrages hin. Damals hatten sich die vertragsschließenden Partner verpflichtet, jede deutsche Initiative zu verhindern, die den neuen Versuch einer Aggression möglich machen kann.

Der Russe erteilte dem Franzosen eine völkerrechtliche Lektion: von einer Verletzung jenes Abkommens könne man doch wirklich nicht sprechen. Es liege ja gar keine deutsche Initiative vor. Die Sowjetnote wende sich nicht einmal an die Regierungen Ost- oder Westdeutschlands. Die sowjetische Initiative hoffe vielmehr, eine



#### ERSCHÖPFT

kehrte Ike Eisenhower mit seiner Gattin letzte Woche aus dem Mittelmeer-Raum nach Paris zurück. Er war in die Türkei und nach Griechenland geflogen, um diese beiden neuen NATO-Mitglieder zu begrüßen. Doch in Ankara erklärten ihm die Türken, sie dächten nicht daran, ihre Armee dem NATO-Kommandeur Süd (Land), dem italienischen General Castiglione, zu unterstellen. Auch ein Brite komme als Mittelostkommandeur nicht in Frage. In Athen geriet Ike mitten in Intrigen des Hofes von König Paul gegen den von USA hochgeschätzten Marschall Papagos, die eine Spaltung innerhalb der Griechen-Armee zu verursachen drohen, da viele Offiziere Papagos-Anhänger sind. Papagos bat Ike, dafür zu sorgen, daß er (Papagos) griechischer Premier wird. König Paul war äußerst erbittert über Ikes Papagos-freundliches Verhalten. Er „empfieng“ Papagos, ehe er dem König seinen Besuch machte. In Rom schließlich regten sich die Italiener auf, weil Ike den Türken versprochen hat, daß sie nicht Castiglione, sondern dem US-Admiral Carney untergeordnet werden sollen. „Das ist alles nur vorläufig“, besänftigte Ike.