

912 Wörter, Freitag 276 Wörter, macht zusammen 2827 Wörter in jener Woche. Hemingways Rezept für Schriftsteller lautet: „Am besten hört man dann auf, wenn man richtig im Zuge ist und genau weiß, wie es weitergehen soll. Wenn man das jeden Tag macht, wird man niemals steckenbleiben.“ Deswegen beendet Hemingway sein Tagespensum fast grundsätzlich mit dem ersten Satz eines neuen Absatzes.

„Seit dieser schwedischen Sache“, berichtet Hemingway, „gilt es für chic, uns die Tür einzuschlagen“, wobei er unter der „schwedischen Sache“ die Verleihung des Nobelpreises versteht. Aber auch die Ablenkung durch allzu viele Besucher gehört noch zu seinem literarischen Rezept. Er hält es für zweckmäßig, seine Arbeit mittags vollständig zu vergessen und empfahl einem jungen Schriftsteller: „Denken Sie nicht an Ihr Buch, bis Sie am nächsten Tag weiterschreiben. Ihr Unterbewußtsein arbeitet ununterbrochen weiter. Wenn Sie dagegen ständig daran denken und sich Sorgen machen, verderben Sie alles und sind am nächsten Tag müde, bevor Sie überhaupt angefangen haben weiterzuschreiben.“

Durch die ökonomische Dosierung und tägliche Registrierung seines Pensums ist Hemingway in der Lage, ziemlich genau vorauszubestimmen, wann er mit seinem neuen Roman fertig sein wird. Er rechnet mit dem Februar 1956. Sobald er das Buch beendet hat, will er es „zur Bank bringen“. Das ist wörtlich zu verstehen: Hemingway bewahrt seine Manuskripte in zwei Banksafes auf, einem kubanischen und einem in den Vereinigten Staaten — jeweils das Manuskript in dem einen und einen Mikrofilm davon in dem anderen Safe. Drei fertige Romane liegen dort bereits, und weder „Miss Mary“ noch Hemingways Freunde noch seine Verleger wissen, um was es in diesen Büchern geht. „Ich habe sie beiseite geschafft und lasse sie reifen“, berichtet Hemingway über diese Methode.

Tatsächlich hofft auch Hemingway nicht, daß sich seine Manuskripte durch solche Art von Ablagerung verbessern würden. Nur sind seine Einnahmen aus seinen bisher veröffentlichten Büchern inzwischen so angewachsen, daß er damit rechnen muß, nahezu 85 Prozent der Erträge neuer Bücher an die Finanzämter zu verlieren. Deswegen will er ein fertiges Manuskript erst dann hervorholen und verkaufen, wenn ihm aus irgendeinem Grunde das Geld knapp werden sollte. Er nennt diese Methode den „Hemingway-Stil“ einer Lebensversicherung: „Ich hinterlasse damit zugleich eine gewisse Sicherheit für meine Familie.“

LUFTFAHRT

DÜSENFLUGZEUGE

Die neue Epoche

Das Verkehrsflugzeug, das an einem Tag des vergangenen Monats aus den Hangars der Boeing-Flugzeugwerke in Seattle (USA) rollte, sah aus wie ein



Luftlinien-Präsident Trippe*
„Frühstück in London, Abendessen in Waikiki“

Düsenbomber der strategischen Luftflotte des Generals LeMay. Der braun, gelb und weiß gestrichene Rumpf war um die Hälfte länger als die Bäuche der üblichen viermotorigen Transatlantik-Maschinen. Die riesige Schwanzflosse ragte abenteuerlich schräg nach oben, die Tragflächen

* Mit dem Großen Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland.

waren wie bei einem überschallschnellen Jagdflugzeug pfeilförmig abgewinkelt.

Arbeiter, Techniker und Monteure der Flugzeugfabrik versammelten sich am Rande des Rollfeldes, um den Start zu einem Flug zu beobachten, der eine neue Epoche einleiten sollte. Denn das dräuende Aluminium-Ungeheuer, an dessen Rumpf die nüchterne Werksbezeichnung „B-707“ leuchtete, war das erste amerikanische Düsenverkehrsflugzeug.

Der Chefpilot der Boeing-Werke, ein behäbiger 42jähriger Mann namens „Tex“ Johnson, setzte sich in der Kanzel hinter den 179 Instrumenten zurecht, und mit fauchenden Düsenmotoren rollte die Maschine an die Startbahn. Sofort nach dem Start ging Johnson auf Ostkurs.

Mit einer Geschwindigkeit von 920 km/st fegte die „B-707“ quer über den nord-amerikanischen Kontinent. Drei Stunden und 53 Minuten später landete sie auf einem Flughafen in der Nähe Washingtons.

Damit war bewiesen, daß Amerikas neuestes Verkehrsflugzeug kaum langsamer ist als ein für Atomangriffe gebauter Düsenbomber — ein Atombomber vom Typ B-47 brauchte für die gleiche Strecke nur 12 Minuten weniger — und zugleich fast doppelt so schnell wie die gebräuchlichen viermotorigen Verkehrsflugzeuge. Die „New York Times“ würdigte die Bedeutung des Fluges in einer knappen Schlagzeile: „Der Flug gibt einen Vorgeschmack auf den Luftverkehr von 1958.“

Wenige Wochen zuvor hatte eine zweite große Flugzeugfabrik, das kalifornische Douglas-Werk, Pläne für die Serienproduktion eines neuen Düsenverkehrsflugzeuges („DC-8“) von ähnlichen Ausmaßen bekanntgegeben. Aufgeregt berechneten nun die Techniker bei den großen internationalen Fluggesellschaften, daß Maschinen wie die „B-707“ und die „DC-8“ die Flugdauer für alle Langstrecken fast halbieren. Sie würden in sechseinhalb Stunden nonstop von New York nach Paris fliegen (heutige Flugzeit: elf Stunden), in sieben Stunden nach London, in fünf nach Los Angeles, in neun nach Frankfurt am Main. Die Direktionen und Aufsichtsräte der großen amerikanischen Luftfahrtgesellschaften, die alle noch vor wenigen Jahren den Beginn des Düsenzeitalters der Verkehrsluftfahrt für „frühestens 1960“ prophezeit hatten, trafen sich in Sondersitzungen.

Am schnellsten reagierte die größte Fluggesellschaft der Welt, die „Pan American World Airways“ (PAA). Ihr Präsident, Juan Trippe, bestellte zum frühest mög-

Borsalino

in der einmaligen Exportqualität

Nur erlesene Herrenhut-Fachgeschäfte können den BORSALINO anbieten; sie zeigen den BORSALINO immer in souveräner Weise in ihrer Auslage.

Bitter

CAMPARI

Ihr Aperitif

lichen Liefertermin bei den Boeing-Werken zwanzig „B-707“ und bei der Flugzeugfabrik Douglas fünfundzwanzig „DC-8“. Gesamtpreis: 269 Millionen Dollar (1,2 Milliarden Mark).

Die anderen Gesellschaften bemerkten zu spät, daß die PAA sie überfahren hatte. Denn Juan Trippes Order war nicht nur der größte Auftrag in der Geschichte der zivilen Luftfahrt, sie war zugleich ein strategischer Coup. Indem der PAA-Präsident seine Bestellung auf die beiden Flugzeugfabriken verteilte, blockierte er die beiden einzigen Hersteller von amerikanischen Düsenverkehrsflugzeugen auf Jahre hinaus. Die anderen Gesellschaften wie „United Airlines“ und „American Airlines“ — die wenige Tage später insgesamt 60 Maschinen bestellten — werden ihre ersten Exemplare frühestens im Hochsommer 1959 bekommen. Dann aber sollen Juan Trippes Düsenclipper schon längst auf den Strecken nach Europa, Südamerika und Asien fliegen.

Die Reklame-Agenten der PAA haben schon attraktive Slogans für eine stimmungsvolle Vorreklame erdacht: „Frühstück in London — Abendessen in Waikiki.“ Ebenso gut könnte die PAA propagieren: „Frühstück in Frankfurt — Mittagessen in New York.“ Denn die neunstündige Flugzeit verkürzt sich durch regionale Zeitdifferenzen von fünf Stunden praktisch auf vier Stunden: Start in Frankfurt um neun Uhr Ortszeit, Landung in New York um dreizehn Uhr Ortszeit.

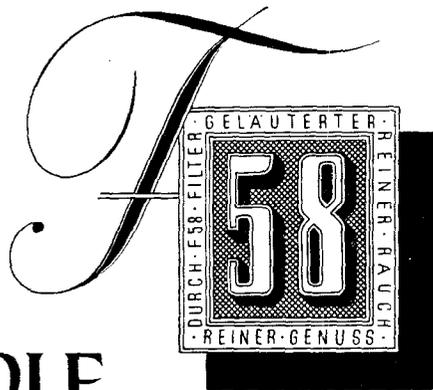
Was macht die „Lufthansa“?

Ähnliche Berechnungen hatten die Luftfahrt-Techniker schon einmal vor drei Jahren angestellt, als die englische Fluggesellschaft „British Overseas Airways Corporation“ zum ersten Male eine Düsenmaschine — die „Comet“ — auf ihrer Südafrika-Strecke einsetzte. Aber die „Comet“ hatte nur eine geringe Reichweite. Sie verbrannte ungeheure Mengen Treibstoff und mußte auf der Strecke London — Johannesburg fünfmal zwischenlanden und auftanken. So blieben alle Flugplanberechnungen für lange Überwasserstrecken eine statistische Spielerei. Auf dem Meer konnte die „Comet“ nicht nachtanken.

Die neuen amerikanischen Düsenmaschinen sind dagegen wesentlich größer und wirtschaftlicher. Sie haben eine Reichweite von rund 6000 Kilometer. Sie wurden von Anfang an für den Nonstop-Verkehr über den Nordatlantik konstruiert. PAA-Präsident Trippe hofft, daß sie zumindest auf dieser einträglichen Strecke den Flugverkehr revolutionieren werden. Seine Flugplanspezialisten haben ausgerechnet, daß die neuen Maschinen den Atlantik in sechs bis sieben Stunden mit je 120 bis 130 Passagieren an Bord überqueren können.

Die Kombination der beiden Faktoren „geringere Flugzeit“ und „erhöhtes Fassungsvermögen“ eröffnet bestechende wirtschaftliche Aspekte. Ein einziges Flugzeug des neuen Baumusters könnte bei normalem Einsatz in einem Jahr fast ebenso viele Passagiere über den Atlantik befördern wie das amerikanische 51 500-BRT-Flaggschiff „United States“ im gleichen Zeitraum. Mit 36 der neuen Maschinen könnte die PAA ebenso viele Passagiere über die gleiche Entfernung transportieren wie sie im vergangenen Jahr mit allen 147 Flugzeugen ihrer gesamten Flotte beförderte.

Die amerikanischen und europäischen Konkurrenzgesellschaften haben erkannt, daß die PAA die Schlacht um die zivile Vorherrschaft über dem Nordatlantik mit einem strategischen Zug eröffnet hat, dem sie so schnell nicht begegnen können. Für



EDLE ORIENT-TABAKE

*Spitzenqualitäten aus bevorzugten Höhenlagen
Mazedoniens und Thraziens, rein und fein,
wie die Natur sie reifen ließ, bilden die Mischung
der wohlbekömmlichen F 58-Zigarette.
Der wirksam schonende Selektiv-Filter macht
den Rauchgenuß vollkommen.*

Raucher urteilen:

Seit einem Jahr bin ich Raucher Ihrer Marke F 58. Ich habe mich sowohl geschmacklich als auch in Bezug auf die Bekömmlichkeit vollkommen an diese Marke gewöhnt. Diese Zigarette gibt mir alles, was ich von einer guten Orientmischung verlange.

Dr. Bollhagen, Bremen
Karl Schurz, Straße 2 d



Die Orient-Filter-Zigarette

fast alle Gesellschaften ist die Nordatlantikstrecke das beste Geschäft. Noch wird der Konkurrenzkampf mit gleichen Mitteln ausgefochten. Noch benötigen die Maschinen aller großen Fluggesellschaften — mit geringfügigen Unterschieden — die gleiche Flugzeit. Die Passagiere bevorzugen die Linien entweder nach nationalen Sympathien oder nach der Güte der Mahlzeiten. Diese Situation wird sich 1958/59 schlagartig ändern, wenn Juan Trippes Düsenmaschinen die Flugzeit Europa — USA auf sechseinhalb Stunden verkürzen.

Die Vertreter der amerikanischen Düsenflugzeugfabriken reisen in diesen Monaten von einer europäischen Luftverkehrsgesellschaft zur anderen. Auch bei der „Lufthansa“ sind die Männer von Boeing und Douglas schon aufgetaucht und haben bunte Filme und kolorierte Zeichnungen

und Modelle vorgelegt. Aber die kleineren europäischen Gesellschaften, die mit nur geringen Gewinnspannen oder sogar mit Verlusten operieren, zögern noch angesichts der horrenden Preise: Eine Düsenmaschine kostet 4,65 Millionen Dollar (19,55 Millionen Mark). Sie ist also doppelt so teuer wie etwa der heute von der „Lufthansa“ für die Transatlantikstrecke verwendete Maschinentyp*.

Auf die Dauer wird den Europäern keine Wahl bleiben. Neben den neuen Düsenflugzeugen werden sich ihre modernsten Kolbenmotoren-Maschinen wie Fossilien ausnehmen. Wie in der Mode wird technisch noch völlig einwandfreies Material

* Die von der „Lufthansa“ auf der Atlantikroute eingesetzte „Lockheed-Super Constellation“ kostet 2,13 Millionen Dollar (8,95 Millionen Mark).

„veralten“. Und werden die Fluggäste 1959 noch bereit sein, mit augenscheinlich „veralteten“ Maschinen zu fliegen?

Aber selbst wenn es den kleineren europäischen Gesellschaften gelingen sollte, die Dollar-Millionen für die Finanzierung von Düsenflugzeugen aufzutreiben, so könnten die amerikanischen Werke sie erst beliefern, wenn sie die von den amerikanischen Linien schon bestellten 105 Maschinen gebaut haben. Das bedeutet: nicht vor 1961. Zwar wollen die Engländer schon im Sommer 1958 trotz einer verbesserten und vergrößerten „Comet“ herausbringen, aber die meisten euro-

WISSENSCHAFT

JUNGFERNZEUGUNG

Kinder ohne Vater?

Englands Journalisten sind seit einigen Tagen auf der Suche nach jungfräulichen Müttern. Auf eine erste Umfrage hin, die das Sonntagsblatt „Sunday Pictorial“ in riesenhafter Aufmachung veröffentlichte, haben sich sofort drei Frauen gemeldet. Sie beteuerten, Mädchen geboren

derum gehen auf Erfahrungen mit „D 9“ zurück, einem Fisch, den der englische Biologie-Professor J. B. S. Haldane in seinem Laboratorium an der Londoner Universität beobachtete. Das Geburtsdatum der historischen Kreatur ist genau bekannt: Das Tier, ein sogenannter Zahnkarpfen (*Lebistes reticulatus*), wurde am 5. Oktober 1950 geboren. Es war ein Weibchen und wurde zu Nutz und Frommen der Wissenschaft in nonnenhafter Einsamkeit gehalten. Trotzdem brachte es im Alter von 216 Tagen eine Tochter zur Welt — Zahnkarpfen sind lebendgebärende Fische —, die zehn Monate am Leben blieb.

Um etwas Abwechslung in ihr ödes Leben zu bringen, wurde „D 9“ dann mit einem Männchen vermählt. Dieser Fischgatte starb früh, aber „D 9“ brachte auch nach seinem Ableben fleißig Junge zur Welt, die der Gatte vor seinem Dahinscheiden unmöglich gezeugt haben konnte.

Tochter „DD 20“, ein eindeutig vaterloses Wesen, brachte ihrerseits im Alter von 193 Tagen trotz strenger Klausur drei Junge zur Welt. Professor Haldanes Gattin, die Biologin Dr. Helen Spurway, berichtete kürzlich in einem wissenschaftlichen Artikel, „DD 20“ habe schließlich die Fauna um drei weitere Würfe vaterloser Fische bereichert. Es waren — im Bereich der Wirbeltiere — die ersten jungfräulichen Enkel, deren Geburt sich unter den Augen der Wissenschaft vollzogen hatte.

Stiche in Froscheier

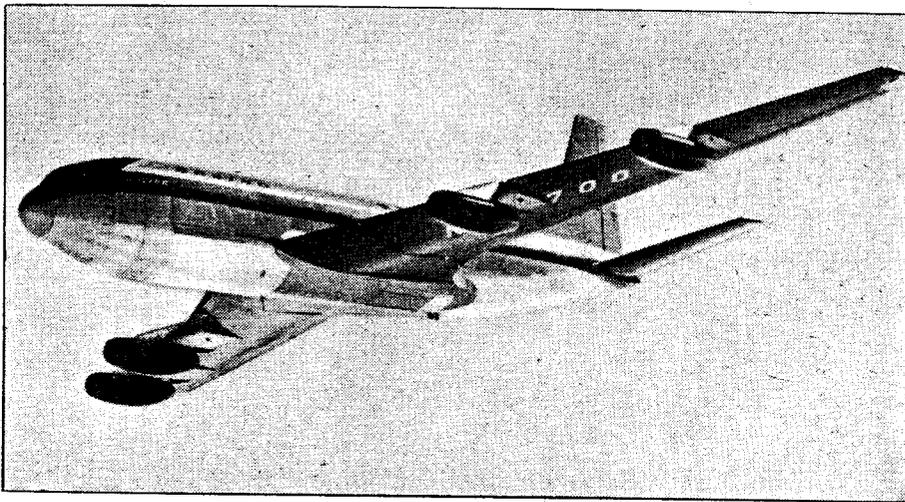
Dr. Spurway hat seitdem die Experimente zur Erforschung der Parthenogenese fortgesetzt, und in den Aquarien der Londoner Universität sind bisher insgesamt 92 vaterlose Zahnkarpfen zur Welt gekommen — ein Männchen, ein Zwitter und 90 Weibchen.

Die Zahnkarpfen sind nun keineswegs die ersten Tiere, die ohne Begattung gezeugt wurden. In der niederen Tierwelt, bis herauf zu den Bienen, Wespen und anderen Insekten, gehört die Parthenogenese, die Jungfernzeugung, zum ehrwürdigen Brauchtum.

So pflanzt sich beispielsweise eine ganz gewöhnliche schwarze Wespe, lateinisch *Pelecinus* genannt, fast nur parthenogenetisch fort. Bei Bienen und anderen „Hautflüglern“ gibt es eine sogenannte fakultative Jungfernzeugung: Die Königinnen können außer den befruchteten auch unbefruchtete Eier legen, aus denen dann die Drohnen entstehen.

Kompliziert sind die Fortpflanzungsverhältnisse bei Korallen, Polypen, Röhrenquallen und anderen Meereslebewesen. Diese Tiere bringen auf ähnlichem Wege wie die Pflanzen eine Art Knospe hervor, die ihrerseits jungfräulich ohne jedes äußere Zutun wieder sexuell begabte Sprößlinge in die Welt setzt. Dieser Wechsel zwischen der „vegetativen“ und der parthenogenetischen Fortpflanzung wiederholt sich scheinbar endlos. Eigenartiger noch ist der Sittenkodex der Blattläuse und ihrer nahen Verwandten. Im Sommer

* Parthenogenese: Fortpflanzung durch Eier, die sich ohne Befruchtung durch Samenzellen entwickeln.



Amerikanisches Düsenverkehrsflugzeug „B-707“: Fast so schnell wie ein Atombomber

päischen Fluggesellschaften scheinen seit der „Comet“-Absturzserie, bei der 99 Menschen umkamen, einem Liniendienst mit „Comets“ keine sonderliche Attraktivität zuzumessen. Bisher hat nur die „British Overseas Airways Corporation“ zwanzig Maschinen des neuen Typs bestellt.

Nahezu fatal ist das Dilemma der „Luft-hansa“. Sie möchte spätestens 1958 ihren noch immer kleinen Flugzeugpark durch den Ankauf von mehreren Langstrecken- und Mittelstreckenflugzeugen vergrößern. Wegen der langen Lieferfristen muß sie bald ihre Bestellungen aufgeben. Soll sie aber nun bis 1961 warten und dann amerikanische Düsenmaschinen in Betrieb nehmen? Dann müßte sie sich bis dahin mit einem unwirtschaftlich kleinen Flugbetrieb durchwursteln. Oder soll sie sich für 1958 leicht verbesserte Ausgaben der heutigen „Superconstellation“ bestellen? Die wären mit ihrer Reisegeschwindigkeit von 510 km/st in den Augen der Fluggäste schon ein Jahr später veraltet, wenn die Düsenmaschinen der PAA mit 900 km/st über den Atlantik huschen. Die Antwort auf die Frage, welchen Typ sie zu welchem Zeitpunkt bestellen soll, könnte mithin für die kleine Hansa zu einer Entscheidung werden, von der geschäftlicher Erfolg oder Mißerfolg in den nächsten zehn Jahren abhängen.

zu haben, ohne zu der fraglichen Zeit Umgang mit Männern gehabt zu haben.

„Ich war siebzehn Jahre alt, als ich in einem Londoner Krankenhaus ein Mädchen zur Welt brachte“, erzählte eine der Frauen dem Sonntagsblatt. „Als der Arzt mir zuerst sagte, ich sei schwanger, glaubte ich, er hätte sich schrecklich geirrt. Ich war zwar damals verlobt, aber mein Verlobter glaubte mir, als ich sagte, es gebe keinen anderen Mann in meinem Leben. Wir heirateten. Doch meine Verwandten und Freunde haben mir nie geglaubt.“

Auch der zweiten Frau hatte eines Tages ein Arzt eröffnet, daß sie sich im dritten Monat der Schwangerschaft befinde. Sie lebte damals schon seit fünf Monaten getrennt von ihrem Mann. Der dritten Frau teilte ein Arzt kurz nach der Hochzeit mit, daß sie ein Kind erwarte. Dabei habe sie bis zu diesem Tage, erklärte die Engländerin, infolge psychischer Hemmungen noch nicht ein einziges Mal ihre ehelichen Pflichten erfüllt. Beide Frauen schworen, nie mit anderen Männern Kontakt gehabt zu haben.

Daß sich die drei Mütter in der Redaktion des „Sunday Pictorial“ meldeten, war das Ergebnis sensationeller Meldungen der Massenpresse von neuen wissenschaftlichen Spekulationen über die Parthenogenese (Jungfernzeugung)*. Die Spekulationen wie-



In die Hände, meine Lieben,
würde Euch MM geschrieben
folgt dem Zeichen der Natur
trinkt Maßweis Müller wir!

DER GROSSE DEUTSCHE SEKT



MM
EXTRA
Auslese
MMchen
1/4 Fl.