

mocht. Zwischen Wallerand und Mallenbrandt besteht nicht die Ähnlichkeit wie zwischen Modell und Porträt.

Grass auf Befragen: „Dieser Studienrat Mallenbrandt ist — wie alle meine Figuren — frei erfunden, aber nicht aus der Luft gegriffen. Ein Studienrat Wallerand ist mir nicht bekannt. Allerdings gab es im Conradinum zu Danzig-Langfuhr einen Turnlehrer — an seinen Namen vermag ich mich nicht mehr zu erinnern —, der eine Trillerpfeife an langer, geflochtener Kordel besaß.

„Wenn nun der mir unbekannt Theodor Wallerand in sich den anonymen, mir bekannten Turnlehrer mit der ‚Zauberpfeife‘ wiedererkennt, also bereit ist zu erklären, daß er in der Turnhalle des Conradinums eine ‚Zauberpfeife‘ oft hat wirken lassen, dann könnte es möglich sein, daß sich, wie oft in der Dichtung, zwischen einer erfundenen Figur — Mallenbrandt — und einer tatsächlichen — Wallerand — eine Ähnlichkeit ergeben hat, die nicht unbedingt gegen Wallerand sprechen muß, aber in jedem Fall die Macht der Dichtung beweist.“

RAUMFAHRT

GLENN

Wonderful

Bitte, beten Sie“, tönte es aus den Bahnhofs-lautsprechern. „Bitte, beten Sie für ihn.“

Die Bahnhofsuhrn zeigten 9.47 Uhr. Zum erstmal in der Geschichte der New Yorker U-Bahn wurden die Lautsprecher auf den Bahnhöfen und in den rollenden Zügen am Dienstag letzter Woche zur Durchgabe betriebsfremder Botschaften benutzt. Auf 75 Zentralstationen hallte es: „Oberstleutnant Glenn ist soeben mit seiner Rakete zu erdumkreisendem Flug gestartet. Bitte, beten Sie für ihn.“

Alle zehn Minuten wurde die Aufforderung zur Andacht wiederholt — den ganzen Vormittag über, bis Amerikas erster Weltumsegler, der grünäugige Presbyterianer John Herschel Glenn, nach dreimaligem Flug um den Erdball mit seiner Raumkapsel „Friendship 7“ planmäßig in den Atlantik plumpste.

Der Flug dauerte vier Stunden, 50 Minuten und 34 Sekunden. „Aber eigentlich“, schrieb anderntags die „New York Times“, „stand die Zeit still, als ungezählte Millionen (an den Fernsehgeräten) zuschauten und einem der größten dramatischen Ereignisse moderner Zeitläufte beiwohnten.“

Prestige und Hoffnung der Millionen hingen an den Nerven eines Mannes, dessen Offizierskameraden berichteten, er könne sowohl „dieselbe Art von Moralpredigten wie Präsident Eisenhower halten“ als auch „einen Ofen durchs All steuern, wenn die Raketenleute so ein Ding nur hochzuschießen vermöchten“.

Der 40jährige Glenn, Oberstleutnant der US-Marine-Luftwaffe, gilt als ebenso fromm wie hartgesotten. Als Kriegsheld und Familienvater verkörpert er den Archetypus amerikanischen Pioniergeistes: technisch begabt und moralisch gefestigt, athletisch, unkompliziert und nervenstark. Präsident Kennedy: „Er gehört zu jenen Amerikanern, auf die wir besonders stolz sein können.“

Als Glenn, der älteste der sieben US-Astronauten, im Morgengrauen des vergangenen Dienstags in die Weltraumkapsel kletterte, hatte er bereits schier ungläubliche Strapazen hinter sich. Nach der „härtesten medizinischen Untersuchung der Geschichte“ (so ein US-Raumfahrtmediziner) hatte er ein nicht minder hartes Training aufgenommen: Er harterte in Dunkelkammern, Hitze-kammern und im Eiswasserbad, er wurde in Zentrifugen geschleudert und von Rüttelmaschinen durchgewalzt.

Fit für den Flug ins All, hatte er den Raketen-Vorsprung der russischen Kos-

monauten Gagarin (einmal um die Erde) und Titow (17mal um die Erde) genauso zu verwenden wie die eigenen Raketen-Schlappen: Er erlebte, wie eine US-Rakete nach der anderen in Cape Canaveral zerplatzte, wie der ihm auf erdumkreisendem Flug vorausseilende Weltraum-Affe Enos einen Nervenschock erlitt, wie einem ebenfalls ins All geschickten Robotermenschen wegen eines Defektes in der Sauerstoffversorgung die Luft knapp wurde, wie der amerikanische Astronaut Virgil Grissom nach geglücktem Weltraum-Hopser im Atlantik abzusacken drohte.

Und er mußte verkraften, daß die für seinen Raumflug ausersehene Raumrakete, eine von 120 Tonnen hochexplosiven Treibstoffs beschleunigte „Atlas 109 D“, nur mit 80prozentiger Sicherheit funktioniert.

Die letzte Phase der Zerreißprobe begann, als Glenns Raumstart für den 20. Dezember 1961 angekündigt wurde. Kaum stand die Atlas-Rakete in Cape Canaveral auf dem Abschufstisch, wurde der Start zum erstmal verschoben: Es waren Befürchtungen aufgekommen, die Raketentechniker könnten sich in dem all-amerikanischen Verlangen, den russischen Weltraum-Vorsprung noch im Jahre 1961 aufzuholen, zu allzu hektischen und damit gefährlichen Startvorbereitungen verlocken lassen.

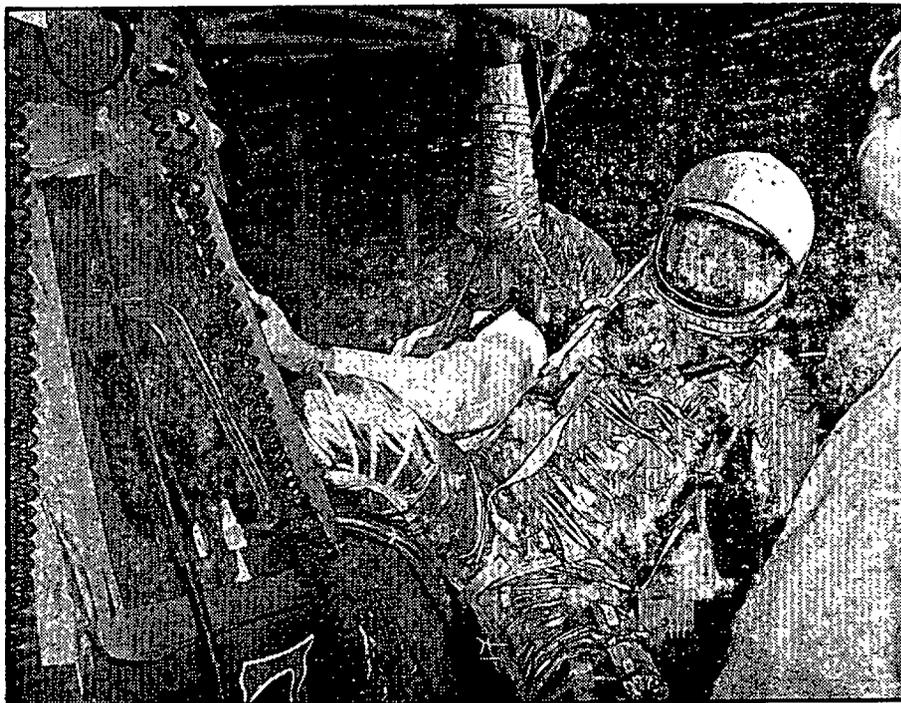
Im Januar wurde der Start fünfmal abgeblasen. Erst stellten die Wissenschaftler ein Treibstoffleck in der Atlas-Rakete, später Defekte an der Raketensteuerung fest. Dann funktionierte die Sauerstoffversorgung in der Kapsel nicht. War die Rakete wieder hergerichtet, zogen Wolken über Cape Canaveral auf und verhinderten den Abflug. Das zermürbende Spiel nahm kein Ende.

Am 27. Januar endlich schien der Start zu gelingen: Im frühen Morgengrauen verzehrte Glenn ein Diätfrühstück (Orangensaft, Ei, Filet mignon), schlüpfte in seinen silberweißen Raumanzug und kletterte um 5.12 Uhr in die Weltraumkapsel. Er blieb genau fünf Stunden und 13 Minuten drin, dann — 18 Minuten vor dem Start — wurde das Count-down (die mühselige, auf Sekunden abgestimmte Prüfprozedur, die jedem Raketenstart vorausgeht) wiederum abgebrochen.

„Wenn der Astronaut“, schrieb damals der Londoner „Observer“, „ein gewöhnlicher Mensch wäre, hätte er nach dem heutigen Ausfall wie ein Piano reagieren müssen, in das warmes Wasser geschüttet worden ist. Seine Nervenstränge müßten schlaff und verstimmt sein.“ Doch Glenn sagte nur, was seine 14jährige Tochter Carolyn später vor Reportern nachbetete: „Dann das nächste Mal.“

Als in der vorletzten Woche der Start an drei aufeinanderfolgenden Tagen wiederum abgeblasen wurde, begannen selbst Experten an Glenns Stehvermögen zu zweifeln. Der New Yorker Raumfahrtmediziner Dr. Constantine Generalis erklärte, Glenn habe während der strapaziösen Wartefrist in seinem Unterbewußtsein unzweifelhaft einen Angstkomplex entwickelt.

Die Londoner Fachzeitschrift „New Scientist“ bescheinigte dem Astronauten zwar, er sei augenscheinlich eine „psychisch unverwundbare Person“, warnte aber dennoch: „Andauernder



US-Astronaut Glenn, Raumkapsel „Friendship 7“: Biergespräch im All

BAL PARÉ

- ein Weinbrand, den der Gaumen liebt



BR 1987



Bal Paré - der Weinbrand mit den 5 Sternen - wird aus Destillaten edler Weine in Deutschland hergestellt. Die Deutsche Bal Paré GmbH und Cie garantiert für die gleichbleibende Qualität dieses echten Markenartikels. 1/1 Flasche DM 10.50 Alleinvertrieb durch: H. C. König, Markenvertrieb.

C.O.S.

... so hieß die goldene Regel, nach der man im alten Rom edle Getränke wählte: Prüfe die Farbe (color), den Duft (odor) und den Geschmack (sapor). Für Bal Paré, diesen wundervollen Weinbrand, gilt auch heute noch das gleiche Rezept. Seine goldschimmernde Farbe, sein im Glas aufblühender Duft und die sanfte Glut seines Geschmacks überzeugen den Kenner.

Stress führt häufig zum neurotischen Zusammenbruch." Und auf Zypern ließ sich Rußlands weltreisender Raum-Primus Gagarin vernehmen: „Der Mann tut mir leid.“

Zehnmal insgesamt wurde der Start verschoben. Doch als am Dienstagmorgen letzter Woche begann, was James Reston von der „New York Times“ später als „eine Americana von Anfang bis Ende“ bezeichnete („teils Hollywood-Spektakel, teils Zirkus, teils Schützenfest — dreimal um die Erde in leuchtenden Farben, mit Direktübertragung aus dem Himmel“), erwies sich John Glenn stärker als alle Zweifler. Er erledigte sein Raumflugpensum so selbstverständlich, daß die Mediziner an ihren Kontrollgeräten, die aus der in 200 Kilometer Höhe dahineilenden Weltraumkapsel automatisch mit Meßdaten gefüttert wurden, keinerlei physiologische oder psychische Veränderungen feststellen konnten.

Dreimal hätte der Raumpilot versagen können. Um 11.28 Uhr, kurz nachdem „Friendship 7“ die Erde zum erstenmal umrundet hatte, meldete Glenn „geringfügige Schwierigkeiten“ in der Handhabung des Stabilisierungssystems. Es stellte sich heraus, daß die Kapsel infolge versagender Automatik um ihre vertikale Achse schlingerte. Glenn: „Steuere jetzt mit der Hand.“ Fortan hielt er die Kapsel durch eigenes Geschick im Lot.

Sachlich, aber eher beiläufig unterhielt er sich mit dem in Australien stationierten Astronauten Hauptmann Cooper über die Panne. Die Raumfahrer plauderten „beinahe wie zwei Männer, die die Vorteile eines neuen Autos bei einem Glas Bier besprechen“ („New York Herald Tribune“).

Während des Fluges um den Erdball stieg die Temperatur in der Kapsel auf über 40 Grad. Seinen Kommentar dazu gab Glenn dem Raumfahrtkontrollpunkt Kano in Nigeria: „Ein bißchen warm hier oben.“

Die kritischste Situation aber stellte sich ein, als kurz vor der Zündung der Bremsraketen, die Glenns Kapsel aus erdumkreisender Bahn wieder erdwärts werfen mußten, in den Bodenstationen ein Warnlicht aufflammte: Der Hitzeschild, der die Kapsel beim Wiedereintauchen in die Atmosphäre vor dem Verglühen bewahren soll, schien sich zu lösen. „Das Dilemma schockte die Kontrollleute in Cape Canaveral derart“, schrieb die „New York Herald Tribune“, „daß Kontrollchef Walber M. Williams noch drei Stunden später auf einer Pressekonferenz zerrüttet schien. Seine Stimme zitterte.“

In Sekundenschnelle aber hatten die Flugüberwacher in der Kontrollstation eine Sicherheitsvorkehrung improvisiert: Im Gegensatz zur Standardprozedur sollten die ausgebrannten Bremsraketen, die normalerweise sofort abgestoßen werden, zunächst vor dem Hitzeschild haftenbleiben und ihn dadurch festhalten.

„Was ist der Grund?“ erkundigte sich Glenn, als das Kommando ihn — über Hawaii — erreichte. Cape Canaveral: „Wir glauben, das ist sicherer.“

Glenn hielt sich strikt an die Anweisungen. Als die Kapsel in die Atmosphäre eintauchte, begannen die Reste der Bremsraketen zu zerschmelzen. Rotglühendes Metall fetzte an seinem Kabinfenster vorbei. Glenn reagierte, als erlebe er einen Sonnenaufgang am

Gestade von Florida: „Boy, was für ein Feuerball.“

Dann hatte ihn Amerika wieder. Und die Nation fand es wundervoll. Präsident Kennedy: „A wonderful job.“ Astronaut Glenn: „A wonderful trip.“ Seine Frau: „I feel wonderful.“

AUTOMOBILE

SONDER-MODELLE

Mit Kachelbad

Der Mercedes, den sich Kaiser Wilhelm II. 1933 ins Exil nach Doorn kommen ließ, hatte majestätisches Zubehör: Er war mit Panzerplatten und kugelsicherem Glas bewehrt, hatte im Fond ein zweites Tachometer und trug einen grauen Lackanstrich, den sich der flottenfrohe Kaiser eigens ausbedungen hatte: „Wie einst unsere Kriegsschiffe.“

Dennoch stellte Seine Majestät einen Ausstattungsmangel fest, als die Firma Daimler-Benz das aufwendige Vehikel anlieferte. „Wo haben Sie denn“, rügte der Kaiser, der schon 15 Jahre außer

Klapptischchen und einem Funktelefon, mit dem der Kanzler seinen Staatssekretär Globke jederzeit an die Strippe holen kann.

Mit dem Kanzler-Auto (Kosten: 37 000 Mark) setzt die Daimler-Benz AG in Stuttgart eine Hoflieferanten-Tradition fort, wie sie sonst nur noch die britische Firma Rolls-Royce aufweisen kann. Monarchen und Päpste, Diktatoren und Demokraten zeigten sich in gleicher Weise von den Erzeugnissen des Stuttgarter Werkes angetan. So leuchtete der Glanz des Mercedes-Sterns vor

▷ Japans Kaiser Hirohito, der einst zu einem Stückpreis von 100 000 Mark sieben schwerk gepanzerte Personewagen erstand (die Panzerplatten wurden im Daimler-Benz-Werk Sindelfingen in Gegenwart eines japanischen Diplomaten probeweise beschossen und anschließend signiert);

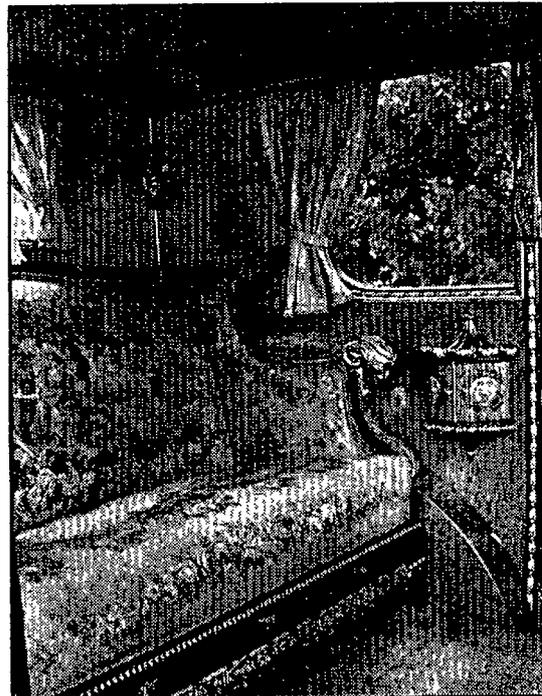
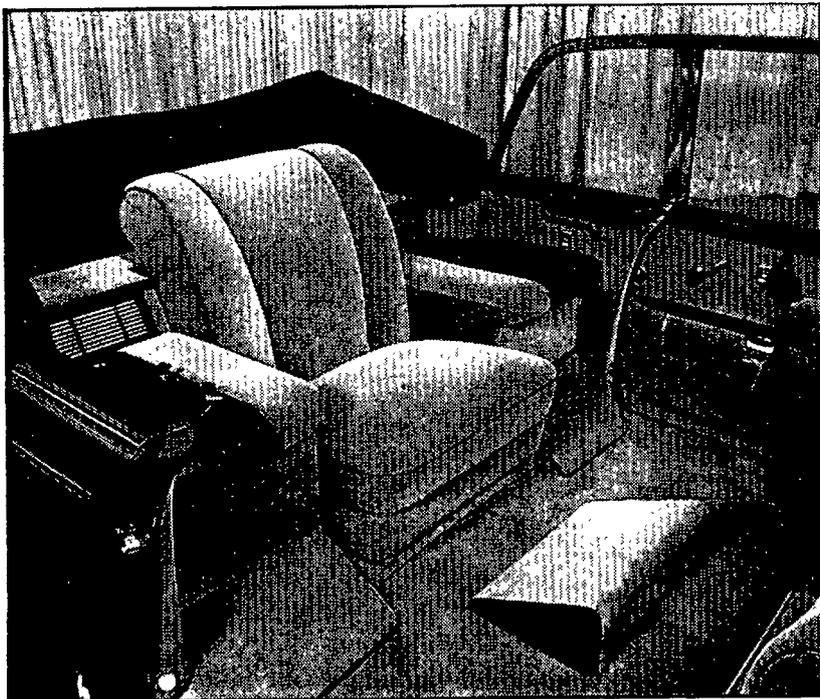
▷ Adolf Hitler, der sich außer Paradeautos vom Typ „Nürburg“ und „Großer Mercedes“ noch ein dreirädriges, über zwei Achsen angetriebenes Geländefahrzeug bauen ließ;

Direktor Wilfert: „Der Papst bekommt ja alles geschenkt“).

Das Landulet des Heiligen Vaters gehört zu den wenigen Mercedes-Sonderautos, die das Stuttgarter Werk heute noch anfertigt. Im Gegensatz zur Vorkriegszeit findet sich die Daimler-Benz AG nur in Ausnahmefällen bereit, ihre für die Serienproduktion dringend benötigten Fachkräfte zur Anfertigung von Sondermodellen abzustellen. Allein der Bau des Johannes-Autos dauerte, vom Reißbrett bis zur Probefahrt, sechs Monate.

So gilt für Mercedes wie für viele andere Großfirmen, was das Stuttgarter Fachblatt „Auto, Motor und Sport“ feststellte: „Selbst jemand, der sehr viel Geld zu zahlen bereit ist, wird kaum noch auf Gegenliebe stoßen, wenn er ein Auto mit verlängertem Fahrgestell und nach Maß gemachtem Interieur verlangt.“ Mercedes-Direktor Wilfert: „Vor dem Kriege hatten wir Einzelbauweise, da konnte einer alles haben.“

Während die Kraftfahrzeughandwerker von Daimler-Benz früher sogar Nachtschichten einlegen mußten, um beispielsweise einen Spezialwagen für



Papst-Mercedes (1960), Rolls-Royce mit Gobelins (1925): Telefon und Klapptisch für den Kanzler

Diensten war, „die Taschen für meine Generalstabkarten angebracht? Die fehlen ja!“

Gegenüber dem martialischen Gefährt des letzten deutschen Kaisers nimmt sich der neue Dienstwagen des ersten deutschen Bundeskanzlers ausgesprochen zivilistisch aus. Konrad Adenauers schwarzer Dienst-Mercedes vom Typ 300, den Chauffeur Willi Klockner demnächst übernehmen kann, ist ungepanzert und nur in einem Detail gegenüber dem 300er-Serienmodell verändert: Die Sitztiefe wurde um 20 Millimeter vergrößert, damit die langen Oberschenkel des rasenden Rosenzüchters — der Kanzler schätzt scharfes Tempo — bequem Platz haben. Das keineswegs üppige Sonderzubehör besteht aus einem

▷ Josef Stalin, der 1930 ein schwarzes Mercedes-Kabriolett vom Typ „SS“ mit roten Ledersitzen erwarb;

▷ Generalissimo Franco, der ebenfalls in den dreißiger Jahren einen „Großen Mercedes“ in Spezialausführung bestellte;

▷ Papst Pius XI., der von 1932 an in einem kostbar ausgestatteten Mercedes fuhr (das Wageninnere war mit Holz verkleidet und mit Schnitzwerk geschmückt, das nach Originalen des Klosters Beuron gefertigt worden war);

▷ Papst Johannes XXIII., dem das Stuttgarter Werk im Jahre 1960 ein Spezial-Kabriolett, ein sogenanntes Landulet, zueignete (Mercedes-

Aman Ullah, den König von Afghanistan, termingerech fertigzustellen, war das Stuttgarter Werk nach dem Kriege nicht einmal mehr bereit, dem einstigen Stammkunden Hirohito Ersatzteile für seine Dreitonner-Limousinen nachzuliefern. Der Kaiser wurde daraufhin 1958 Kunde der britischen Firma Rolls-Royce, die als einziges der namhaften Automobilunternehmen der Welt heute noch in beachtlichem Umfang Spezialautos individuellen Zuschnitts anfertigt.

Sondermodelle machen noch immer rund zehn Prozent der Rolls-Royce-Produktion aus. So selbstverständlich es der renommierten britischen Firma im Jahre 1925 erschienen war, den Wagen (Typ „Phantom I“) eines Antiquitätenhändlers mit alten französischen Gobelins auszuschlagen, so prompt fand