

nicht mehr Schwierigkeiten, die oft bei der Verwendung von „körperfremden Elementen“ auftreten. Denn das Blut gerinnt im Kunstherz ebensowenig wie in den künstlichen Adern, mit denen die Medizin schon lange arbeitet.

Der amerikanische Chirurg Lillehei aus Minneapolis erklärte kürzlich vor einem Ärztekongress in Los Angeles: „Wir können jetzt kranke Herzen dadurch heilen, daß wir gewisse abgenutzte Teile durch hinzugefügte künstliche Teile ersetzen. Ein ganzes menschliches Herz durch ein Kunstherz zu ersetzen ist nicht mehr als ein langer Schritt in derselben Richtung. ... Rein technisch sind wir in der Lage, das menschliche Herz zu ersetzen. Aber wir können den Antagonismus des Körpers noch nicht kontrollieren, der sich gegen das neue Organ richtet und möglicherweise Reaktionen auslöst, die die Wirkungsweise des künstlichen Organs beeinträchtigen ...“.

Der Franzose Dervaux hat mit seinem neuen Kunststoff-Herz den „langen Schritt“



Ingenieur Dervaux  
Kabel ragten aus der Hundeburst

möglicherweise erheblich verkürzt. Wenn sich seine Hoffnungen auf gehfähige, zuckerschleckende Hunde mit dem Kunstherz erfüllen, wird er das kritische Experimentierstadium erreichen, in dem er sich über die praktischen Anwendungsmöglichkeiten seiner Ersatzherzen klarwerden muß.

Aber schon heute äußert sich Dervaux über die Anwendung seiner Forschungsarbeit auf die menschliche Medizin wesentlich vorsichtiger als der amerikanische Chirurg Lillehei: „Was auch immer die Bedeutung unserer ersten Arbeitsergebnisse mit Hunden sein mag, es ist verfrüht, eine Anwendung auf den Menschen in Aussicht zu nehmen.“

Dervaux will erst einmal die bisher erzielten Resultate in einem farbigen Kurzfilm zusammenfassend darstellen. Dann soll der Farbfilm von den künstlichen Hundeherzen einem erlesenen Mediziner-Gremium zur Beurteilung der Forschungsergebnisse vorgeführt werden.

## TECHNIK

### SCHIFFFAHRT

#### Mit Atom-Kraft

Mit dem Gesichtsausdruck von Schulbuben, die ihre erste Mathematikstunde über sich ergehen lassen, saßen die Wirtschaftsminister der Bundesländer Hamburg, Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein im Hamburger Rathaus. Sie lauschten einem Vortrag des Hamburger Kernphysikers Professor Dr. Erich Bagge, in dem unter anderem von „Atomgewichten“, „Bremssubstanzen für Neutronen“ und „angereichertem Uran“ die Rede war. Die Wirtschaftsminister Paul Luigs (Hamburg), Hermann Wölters (Bremen), Hermann Ahrens (Niedersachsen) und Hermann Böhrnsen (Schleswig-Holstein) verstanden nicht allzuviel davon.

Immerhin konnten sie den eindringlichen Worten des Physik-Professors entnehmen, daß ihre Länder auf dem Gebiet der Atomforschung gegenüber anderen Bundesländern kläglich ins Hintertreffen geraten werden, falls sie sich nicht zu raschem Handeln entschließen. Die Mahnung des Gelehrten mobilisierte die Vertreter der vier Küstenländer zu einer gemeinsamen Tat: Sie gründeten sogleich einen Arbeitsausschuß, der in den USA einen Atom-Meiler kaufen soll.

Nach den Plänen der vier Länder wird dieser Reaktor zunächst Experimenten mit einem ehrgeizigen Ziel dienen: deutsche Handelsschiffe mit Atomkraft über die Meere zu treiben.

Atomphysiker und Vertreter großer deutscher Schiffswerften und Maschinenfabriken\* haben sich kürzlich auf Drängen des Physikers Dr. Kurt Diebner, der während des Krieges die Abteilung für Atomphysik beim Heereswaffenamt geleitet hatte, zu einer „Studiengesellschaft für Kernenergieverwertung in Schifffahrt und Industrie“ zusammengeschlossen. Sie möchten verhindern, daß andere europäische Seefahrer-Nationen einen gefährlich großen Vorsprung gewinnen, denn es ist kein Geheimnis, daß Physiker und Ingenieure in England, Frankreich und Norwegen schon seit längerem an der Konstruktion eines Atom-Motors für Handelsschiffe arbeiten.

Die Vereinigten Staaten, die über die meisten Erfahrungen auf diesem Gebiet verfügen, haben sogar schon Pläne für ein atomgetriebenes Frachtschiff bekanntgegeben. Die Schifffahrtsabteilung im amerikanischen Handelsministerium hat die Konstruktion eines 36 000-BRT-Tankers mit Atom-Antrieb ausgeschrieben und 25 Firmen aufgefordert, Angebote einzureichen. Das Schiff soll spätestens bis zum Juli 1959 fertiggestellt sein.

Auch sowjetische Schiffbauer haben die Vorarbeiten zur Herstellung eines Atom-Schiffes so weit vorangetrieben, daß sie im vergangenen Monat in Moskau das Modell eines ersten Atom-Eisbrechers zeigen konnten. Er soll „in wenigen Jahren“ in Dienst gestellt werden.

Im Prinzip sind die Probleme des Atom-Schiffsmotors längst gelöst. Die Erprobungsfahrten des ersten amerikanischen Atom-U-Bootes „Nautilus“, des ersten atomgetriebenen Schiffes der Welt, demonstrierten eindrucksvoll, daß sich die neue Antriebsart auch in der Praxis bewährt. Seit das walffischförmige Boot am 17. Januar des vergangenen Jahres unter dem

\* Zum Beispiel: Dr. William Scholz, Generaldirektor der „Deutschen Werft“, Direktor Wilhelm Schleppe von der Werft „AG Weser“ in Bremen, Professor Georg Schnadel, Direktor des „Germanischen Lloyd“, und Georg Blohm von der Werft Blohm & Voß.

Roulette  
Baccara

Spielbank  
WIESBADEN

TAGLICH AB 15 UHR

BAD MERGENTHEIM

**Kurhotel Viktoria**  
Tel. 81 05 - Fernsch. Nr. 074 / 224  
(Unter gleicher Leitung:  
Hotel DER KÖNIGSHOF, München,  
F. S. Nr. 052 / 36 16)

Modernstes Kur- und Passantenhaus, neuartige Schlaf-Wohnzimmer-Kombinationen, zauberhaft schöne Aufenthaltsräume. Alle Kurbäder — finnische Sauna im Hause. Einzigartige Gartenanlagen. Zimmer mit Privatbad und WC ab 11.— DM

Ausführliche Prospekte  
Galle — Leber — Magen — Darm  
Diabetes — Entfettung  
Geretrie und Frischzellenbehandlung

Türkisch MOKKA  
der  
**KEUCK**  
Liquor

Diese kleinen Rheumateufel lähmen jede Energie, und man wird ganz „krank“. Man verjagt diese Gesellen schnell mit Melabon, das den Reizzustand der Gewebkapillaren aufhebt und gleichzeitig die Entzündungserscheinungen in den Muskeln wirksam bekämpft. Durch diese Doppelwirkung erklärt sich der rasch einsetzende und lang anhaltende Erfolg Pckg. 75 Pf in Apoth. Überzeugen Sie sich durch eine Gratisprobe Melabon, die Ihnen gern vermittelt Dr. Rentschler & Co., Laupheim 85

Dröhnen der Schiffssirenen in der kleinen amerikanischen Hafenstadt Groton (Connecticut) losmachte und nach dem Ablegemanöver meldete: „Sind mit Atomkraft in Fahrt“, hat es 25 000 Seemeilen (rund 46 000 Kilometer) ohne Brennstoffergänzung zurückgelegt. Die wenigen Kilogramm Uran, die bei der Fertigstellung des U-Bootes als Brennstoff in den Atom-Ofen eingebettet wurden, trieben die „Nautilus“ über eine Entfernung, die größer ist als der Umfang der Erde.

Inzwischen haben die Amerikaner ein zweites Atom-Unterseeboot, die „Albacore“, in Dienst gestellt; ein drittes, die „Sea Wolf“, ist vom Stapel gelaufen. Konstruktionspläne für fünf weitere sind bereits fertiggestellt, und die erfolgreichen Erprobungsfahrten der „Nautilus“ haben die Marine sogar bewegen, Pläne für einen 85 000 Tonnen großen Flugzeugträger auszuarbeiten, der ebenfalls mit Atomkraft angetrieben werden soll.

Die Antriebsanlagen für die Handelsschiffe sollen nach dem gleichen Prinzip gebaut werden, wie die Atom-Motoren der amerikanischen Kriegsschiffe. Kernstück der Anlage ist ein Atom-Ofen, der gewissermaßen eine „schwelende“ Atombombe ist, weil in seinem Brennstoff (Uran 235) die Kettenreaktion nur langsam fortglimmt. Die dabei entstehende Hitze wird zur Erzeugung von Wasserdampf verwandt, der die Schaufelräder einer normalen Schiffsturbine antreibt.

Die Antriebsaggregate der amerikanischen Atomkriegsschiffe arbeiten jedoch noch mit so hohen Betriebskosten, daß sie für den Einbau in Handelsschiffe nicht geeignet wären. Die Atom-Physiker und -Techniker in den USA, in England, Frankreich und Norwegen versuchen nun,



Atom-Minister Strauß  
Wettlauf um sechs Kilo Uran

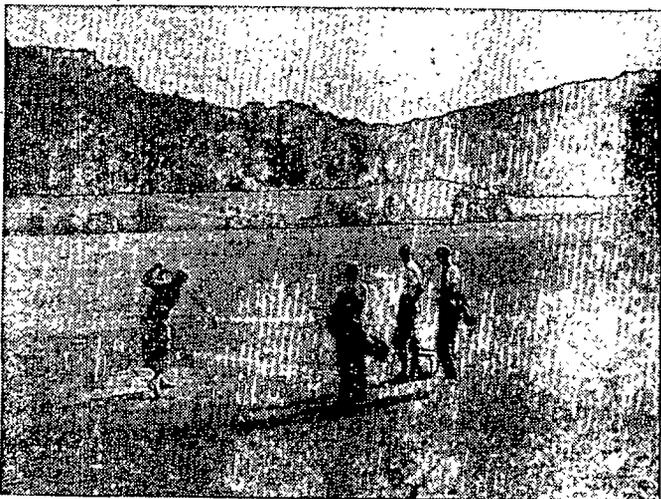
eine Antriebsanlage zu entwickeln, die alle Vorbedingungen der Handelsschiffahrt erfüllt:

- ▷ Sie muß mühelos in jedes Frachtschiff eingebaut werden können.
- ▷ Die Wartung darf keine allzu großen Schwierigkeiten bereiten; Reparaturen müssen mit Bordmitteln ausgeführt werden können, wenn das Atom-Schiff auf hoher See ist.
- ▷ Die Betriebssicherheit der Anlage muß noch größer sein als die eines Atom-Meilers auf dem Festland, um Schiff und Besatzung in Notfällen nicht zu gefährden.

Erst kürzlich meldete sich der Physikalische Arbeitsausschuß der „Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit“ (OEEC) mit einer pessimistischen Erklärung: Das Gefahrenmoment bei Atom-schiffen sei besonders groß. Sinke ein solches Schiff in einem großen Hafen, so würde unübersehbarer Schaden durch radioaktive Verseuchung des Wassers und der Luft entstehen. Auch bei einem Zusammenstoß könnten schwerwiegende Folgen eintreten.

Aber der Hamburger Professor Bagge will diese Argumente nicht gelten lassen. Wenn ein Atomschiff sinkt, so meint er, geschehe gar nichts, denn der Atom-Ofen würde sich bei jedem Unfall automatisch ausschalten und erkalten. Auch Beschädigungen bei Schiffszusammenstößen hält der Professor für unwahrscheinlich, weil „eine schier unmögliche Kette von Zufällen“ eintreten müßte, wenn der verhältnismäßig kleine und dick in Beton eingepackte Atom-Ofen bei einer Kollision zertrümmert werden sollte.

## Ist das Ihr Hobby?



Golfspielen, friedlicher Wettstreit in freier Natur, Freude an körperlicher und geistiger Gewandtheit - ein besonders schönes Hobby. Aber auch andere Passionen können viel Freude bereiten. Der unablässig seinen Ge-

schäften nachjagende Mensch von heute braucht so oft wie möglich Entspannung, um die Lebensbatterie wieder aufzuladen. Im Zeitalter des Motors ist die Flucht aus dem Alltag kein Problem. Sicher und schnell, aus den Fesseln des Berufs in die Erholung, zum Vergnügen - auf FULDA-Reifen.

FULDA-Reifen gehören zum Besten, was der Reifenmarkt zu bieten hat.

Auch Autofahren ist ein Hobby, mit FULDA-Reifen ein besonders schönes.



GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A. - FULDA



**Gut frisiert -  
mehr Erfolg!**

Sie erreichen mehr, wenn Sie sich sicher fühlen. Sie fühlen sich sicher, wenn Ihre Frisur fadellos sitzt! Mit Wellaform frisiert, sehen Sie stets gepflegt aus. Auch solche scheinbaren »Kleinigkeiten« sind wichtig, wenn Sie Erfolg im Leben haben wollen.

**Weil fürs Haar -  
vom Friseur!**

**Kolestral-Frisiercreme**



Erbitten Sie Probetube von Wella-Darmstadt 157

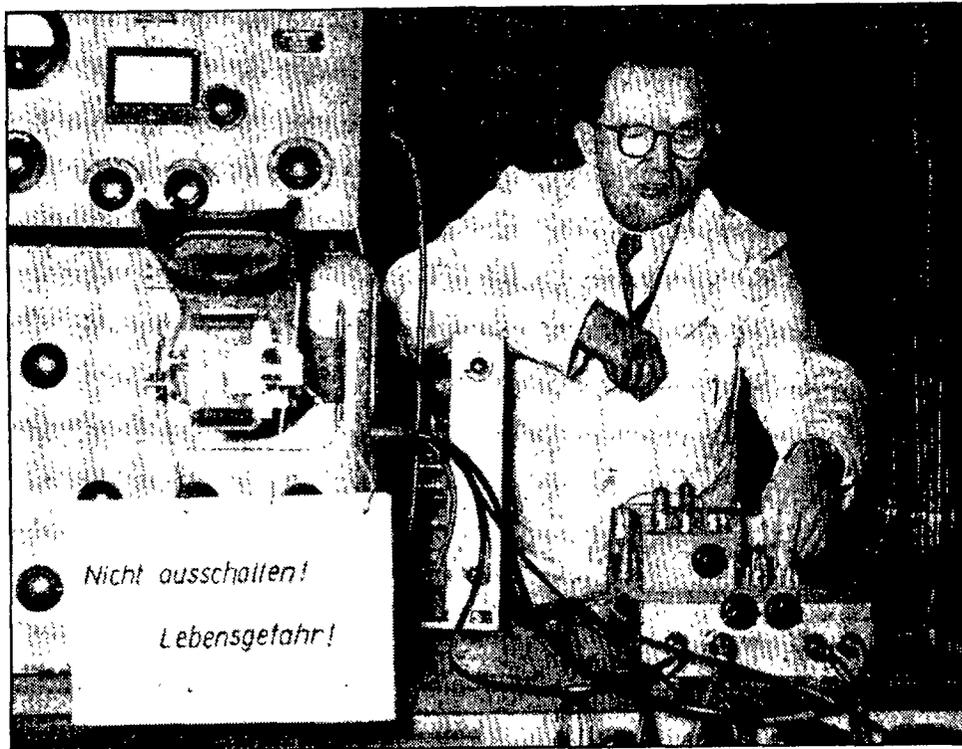
So haben die Warnungen der OEEC den Optimismus der Atomschiff-Enthusiasten nicht dämpfen können. Sie können ihrerseits auf die vielen verlockenden Vorzüge eines Atom-Motors hinweisen; denn trotz der vermutlich hohen Kosten für den Uran-Brennstoff — der Preis für den Verkauf an private Unternehmen steht noch nicht fest — wäre ein Atomschiff den bisherigen Turbinendampfern und Motorschiffen überlegen. Ein 10 000-BRT-Turbinen-Frachtschiff mit einer Höchstgeschwindigkeit von 17 Knoten verbraucht im Durchschnitt monatlich 1500 Tonnen Heizöl. Die Treibstofftanks beanspruchen Teile des Schiffsraums und verkleinern entsprechend den Laderaum für die Fracht. Der Atom-Brennstoff dagegen — wenige Kilogramm Uran — nähme soviel Platz ein wie ein Stadtkoffer.

Die Bunkerzeiten, in denen die Schiffe mit Heizöl aufgetankt oder mit Kohlen beladen werden, erhöhen die Liegekosten

einige Kilogramm des konzentrierten Atom-Brennstoffs Uran 235\* für Forschungszwecke zur Verfügung stellen würden. Auch die Bundesrepublik sollte sechs Kilogramm bekommen. „So schnell wird es dann aber nichts wieder geben“, warnte Professor Harteck. „Wenn Sie für die Belange der Schifffahrt etwas abhaben wollen, müssen Sie sich beeilen.“

Der Hamburger Bürgermeister alarmierte die Nachbarländer Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein und arrangierte bald darauf das Hamburger Treffen der vier Wirtschaftsminister. Bestürzt mußten die Minister der Küstenländer feststellen, daß Atom-Professoren in Süd- und Westdeutschland, die ebenfalls Atom-Meiler aufstellen wollen, die angekündigten sechs Kilogramm Uran im Geiste schon restlos unter sich verteilt hatten.

Angesichts des Wettrennens der Professoren um den Brennstoff hielten es Hamburgs Bürgermeister Kurt Sieveking und



Hamburger Kernphysiker Bagge: Was geschieht, wenn ein Atomschiff sinkt?

der Schiffe, besonders in kleinen, veralteten Häfen. Der Kapitän des Atomschiffes brauchte sich jedoch schlimmstenfalls einmal im Jahr über den Brennstoff-Nachschub Gedanken zu machen: Mindestens zwölf Monate lang würde seine Uran-Batterie ihn mit Antriebsenergie versorgen.

Angesichts dieser Vorteile ist es wahrscheinlich, daß eine Atom-Handelsflotte die Frachtraten auf dem Weltmarkt sehr bald erheblich unterbieten könnte. Konservative Reedereien, die ihre Schiffe weiterhin mit Ölfuehrung über die Meere schicken würden, könnten dann kaum noch Geschäfte machen.

Aber nicht nur die Aussichten auf einträgliche Geschäfte veranlassen die deutschen Küstenländer zu ihrem Entschluß, mit Versuchen zur Konstruktion eines Atomschiffsantriebs zu beginnen. Es war auch die Warnung des deutschen Atomwissenschaftlers Professor Paul Harteck, der gegenwärtig an der amerikanischen Universität Troy Probleme der Atomphysik bearbeitet. Als er vor wenigen Wochen zu einem Blitzbesuch in Hamburg war, verriet er dem Hamburger Bürgermeister Dr. Kurt Sieveking, daß die Vereinigten Staaten 28 befreundeten Nationen

Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Kai Uwe von Hassel für angezeigt, nach Bonn zu fahren und dem Atom-Minister Franz-Josef Strauß in einer persönlichen Unterredung zu empfehlen, auf gar keinen Fall den Anspruch der Küstenländer auf Uran 235 zu vergessen. Strauß sicherte eine wohlwollende Unterstützung der norddeutschen Bestrebungen zu, aber es wird ihm nicht leicht fallen, die amerikanische Gabe zur Zufriedenheit aller zu verteilen. Denn die sechs Kilo Uran 235 reichen nicht einmal für die Hälfte der Projekte.

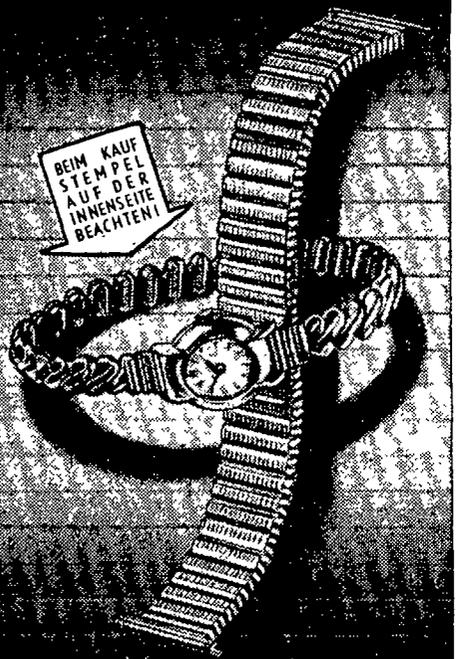
Lediglich ein in Karlsruhe geplanter Meiler, der aus Mitteln des Landes Baden-Württemberg, der Industrie und der Bundeskasse finanziert werden soll, wird das Sechs-Kilo-Konto nicht belasten. Er soll so konstruiert werden, daß er auch mit natürlichem Uran, das in ausreichenden Mengen

\* Das chemische Element Uran besteht aus drei Atom-Arten (Isotopen) mit den Atomgewichten 234, 235 und 238. Nur Uran 235, das im natürlichen Uran zu 0,7 Prozent enthalten ist, kann als konzentrierter Brennstoff für einen Atom-Meiler dienen. Um es aus dem natürlichen Uran zu gewinnen, sind komplizierte Trennungsanlagen erforderlich, die für kleinere Staaten wegen ihrer Kosten (rund 500 Millionen Dollar) praktisch unerschwinglich sind.

**RW**  
UHRARMBÄNDER

*Elastofixo* und  
*Fixoflex*

DEHNBAR • VERSCHLUSSLLOS • FÜR  
JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND



ERHÄLTICH IN „GOLDANKER-  
WALZGOLD-DOUBLEE, EDEL-  
STAHL UND IN 14 KARAT GOLD  
IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN

HEIMANN  
Heilmittel

**MAGEN**  
Beschwerden

Nervöse  
Magen- und  
Darmstörungen  
Übersäuerung  
Magendruck  
Sodbrennen

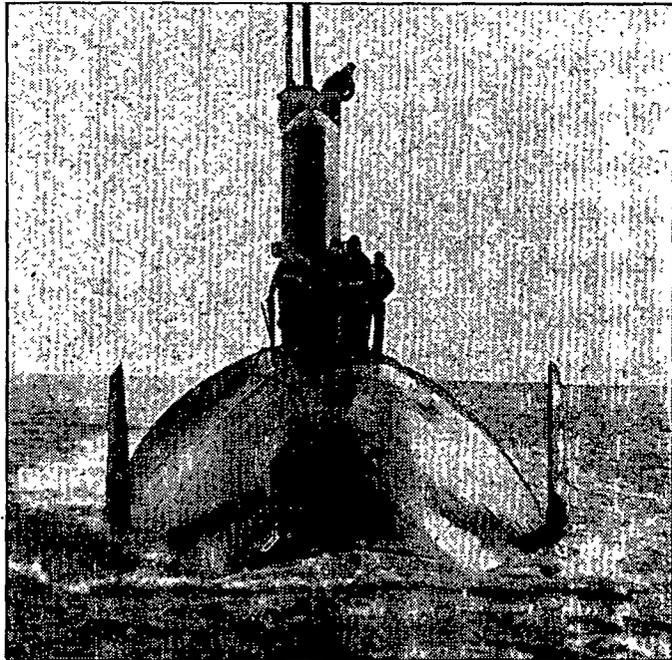
**NERVOGASTROL**

NUR IN APOTHEKEN DM 1.95 u. 3.45

zur Verfügung steht, betrieben werden kann.

Professor Erich Bagge und seine Mitarbeiter könnten dagegen mit einem Meiler nach Karlsruher Muster nicht viel anfangen. Denn Meiler, die mit natürlichem Uran arbeiten, sind so groß wie ein Wohnhaus und wiegen mindestens 300 Tonnen. Kleinere Meiler, die in ein Schiff eingebaut werden können, sind aber auf den konzentrierten Atom-Brennstoff Uran 235 angewiesen.

Die Amerikaner sind grundsätzlich bereit, später größere Mengen Uran 235 — gegen eine entsprechende Gebühr — zur Verfügung zu stellen. Im vergangenen Monat verkündete Präsident Eisenhower, die Vereinigten Staaten würden rund 20 000 Kilogramm des kostbaren Materials im Werte von einer Milliarde Dollar



Atom-U-Boot „Nautilus“: Ohne Tanken um die Erde

an befreundete, nicht-kommunistische Nationen vermieten oder verkaufen.

Schon heute aber betrachten die Forscher die Zeit, in der die Handelsschiffe mit gemietetem oder gekauftem amerikanischem Brennstoff fahren, als Zwischenphase. Ihr Optimismus stützt sich auf die Tatsache, daß bei dem Betrieb eines großen Meilers aus dem für kleine Meiler unbrauchbaren Uran 238 nach einigen Umwandlungsprozessen ein anderer hochwertiger Atom-Brennstoff — Plutonium — entsteht. „Haben wir erst einmal eine größere Menge Plutonium auf diese Weise hergestellt, so können wir sogenannte Brut-Meiler bauen, die bei ihrer Arbeit mehr Brennstoff erzeugen als sie verbrauchen“, prophezeit Professor Bagge.

In diesem Meiler-Typ, von dem in den USA schon mehrere Modelle gebaut werden, würde neuer Atombrennstoff kostenlos, gewissermaßen als Nebenprodukt, entstehen. Der Kapitän eines Atomschiffes, das mit einem solchen Aggregat ausgerüstet ist, würde nach einer langen Reise seiner Reederei keine Rechnung über den verbrauchten Brennstoff präsentieren. Er würde im Gegenteil noch einige Kilo unterwegs erzeugten Brennstoffs mitbringen, von dem wiederum andere Schiffe über die Meere getrieben werden können. Sagt Professor Bagge: „Dann beginnt das wahrhaft goldene Atom-Zeitalter.“

## GESELLSCHAFT

USA

### Keine Spur von Bridey

So viel steht fest: wir wissen weniger als nichts über unseren Geist und unsere Seele. Ich jedenfalls wage nicht zu entscheiden, ob es eine Wiedergeburt nach dem Tode gibt oder nicht.“ Mit dieser vorsichtigen und dürftigen Formulierung zog sich vor kurzer Zeit ein Mann aus der Affäre, der ausgezogen war, um der Mitwelt einen handfesten Beweis für die Reinkarnation, die von Spiritisten immer wieder behauptete Wiedergeburt verstorbener Menschen in einer anderen Zeit und Umgebung, zu liefern.

William J. Barker, Reporter der in Denver (Colorado) erscheinenden Zeitung „Post“, hatte ein sehr dringliches Interesse an diesem Beweis. Denn er war im Herbst 1954 als erster auf den „Fall Bridey Murphy“ gestoßen, der inzwischen viele hunderttausend Amerikaner zu der erstaunlichen Überzeugung gebracht hat, daß sie vor ihrer Geburt schon einmal gelebt hätten.

In der Sonntagsbeilage seines Blattes hatte Barker damals in drei Fortsetzungen die seltsame Geschichte von dem rot-haarigen Mädchen Bridey erzählt, das 1798 als Tochter des Rechtsanwaltes Duncan Murphy in der irischen Stadt Cork geboren wurde, 1864 als Gattin eines geachteten Lehrers der Rechtswissenschaft namens Brian MacCarthy in Belfast starb und 59 Jahre später, Anno 1923, im mittleren Westen der USA wiederum das Licht dieser Welt erblickte.

Bis 1952 hatte die vermeintliche Reinkarnation von Bridey MacCarthy, geborener Murphy, nach Reporter Barkers Bericht nichts von ihrem irischen Vorleben gewußt. Erst als Mrs. Virginia Tighe in Pueblo (80 000 Einwohner) in Colorado mit einem Geschäftsmann glücklich verheiratet und bereits Mutter von drei Kindern war, trat der Mann in ihr Leben, der ihre „Vergangenheit“ durch seine hypnotischen Kräfte hervorlockte.

Dieser Mann war Morey Bernstein, ein Unternehmer aus Pueblo, der sich als Amateur mit Hypnose beschäftigt. Als er Mrs. Tighe eines Tages in hypnotischen Dämmer Schlaf versetzt hatte und sie nach frühen Kindheitserlebnissen befragte, stellte er überrascht fest, daß sich diese Kindheit unmöglich im 20. Jahrhundert abgespielt haben könne.

Interessiert fragte er weiter. Sechsmal versetzte er die Dame mit der doppelten Kindheit in einen Trance-Zustand, und jedesmal erfuhr Bernstein weitere Einzelheiten aus ihrem Vorleben im 19. Jahrhundert. Stockend, aber doch sehr detailreich berichtete Mrs. Tighe vom Irland der guten alten Zeit, von ihrem Lebensweg und sogar auch von ihrem Begräbnis, dem sie in „entmaterialisierter“ Gestalt beigewohnt haben mußte.

Nachdem der Bericht des Reporters Barker erschienen war, wurde die Zeitung

„Post“ mit fast 10 000 Leserbriefen überschüttet. Allmählich dämmerte es nicht nur Barker, was für eine Dollarquelle er gefunden hatte. Auch der Amateur-Hypnotiseur Morey Bernstein witterte seine Chance. Er schrieb ein Buch über seine hypnotischen Sitzungen und reiste damit nach New York. Der zweite Verleger, bei dem er vorsprach, griff zu, nicht ohne sich vorher zu vergewissern, daß es sich bei Mrs. Virginia Tighe, die sich im Buch hinter dem Pseudonym Ruth Simmons verbarg, um eine Dame von unbezweifelbarer Respektabilität handelt, die in ihrem amerikanischen Leben jedenfalls noch nie in Irland gewesen ist.

In dem angesehenen Verlagshaus Doubleday und Co. erschien „Die Suche nach Bridey Murphy“, 256 Seiten stark, am 5. Januar dieses Jahres in der bescheidenen Auflage von 8000 Exemplaren. Selten hatte sich ein Verlag mehr verrechnet. Gut zwei Monate später lieferte Doubleday freudestrahlend das 171. Tausend des Buches aus und durfte damit rechnen, daß „Bridey“ auch noch weiterhin den ersten Platz auf der Bestseller-Liste der Sparte „non-fiction“, also der Tatsachenliteratur, behaupten würde.

Von der Langspielplatte, die Morey Bernstein nach vorsorglich angefertigten Tonaufnahmen von seinen „Séancen“ pressen ließ, wurden binnen weniger Wochen 30 000 Stück verkauft. 42 Zeitungen druckten das Buch ganz oder auszugsweise nach. Eine Hollywooder Firma sicherte sich für 50 000 Dollar die Filmrechte an dem zugkräftigen Stoff. Und landauf, landab erklingen in Nachtclubs und Drugstores die populären Melodien von „The Love of Bridey Murphy“ und „The Ballad of Bridey Murphy“, mit denen sich fleißige Schlagerschmiede an den Erfolg des Buches anhängen. In New York schickt sich Schlager-Star Perry Como soeben an, den neuesten Song dieses Genres „Did Anyone Ever Tell You, Mrs. Murphy?“ — „Hat Ihnen jemand je erzählt, Mrs. Murphy?“ — für eine Schallplattenfirma zu verewigen.

Mit den kletternden Auflagezahlen der „Suche nach Bridey Murphy“ begaben sich immer mehr Amerikaner auf die Suche nach ihrem eigenen Vorleben. Eine Art von Besessenheit erfaßte die für solche okkulten Sensationen anfällige Schicht der US-Bürger. Korrespondent Norbert Mühlens berichtete der „Weltwoche“: „Gestern fuhr ich zweimal im Taxi, und beide Fahrer wollten von mir wissen, was ich über ein neuerschiedenes Buch („Die Suche nach Bridey Murphy“) denke, auch legten sie mir ihre eigenen Ansichten dazu dar, bis wir an mein Ziel gekommen waren. Als ich Freunden von diesem mir sensationell scheinenden Erlebnis erzählte, versicherten sie, ihnen sei es genau so ergangen.“

In Kalifornien machte sich ein Hypnotiseur in großen Zeitungsinserten erbötig, jedem Kunden Kenntnis von seiner früheren Daseinsform zu verschaffen. Preis pro Vorleben: 25 Dollar. Zwischen New York und San Francisco gingen fortschrittliche Gesellschaftsdamen dazu über, „Come as you were“ („Kommen Sie als das, was Sie gewesen sind“) Parties zu veranstalten, bei denen es Pflicht ist, im Kostüm seiner früheren Existenzform zu erscheinen.

In Nachtclubs, Studentenheimen, Millionärsvillen und Militärkantinen finden unzählbare „Séancen“ statt, bei denen bis dahin scheinbar normale Amerikaner entdecken, daß sie im 16. Jahrhundert in Bayern Kühe gemolken haben oder daß sie eine Wiedergeburt ihres eigenen Großvaters sind.

In Los Angeles bekannte eine Dame im Trance-Zustand, sie sei um 1800 ein Pferd