



MÄNNER NEHMEN PITRALON



400-01-1

**das Rasierwasser
mit der betont
männlichen Note -**
beruhigt und glättet,
straft und erfrischt
rasiergereizte Haut -

befreit von Pickeln
und Hautunreinheiten.

PITRALON mehr als
nur ein Rasierwasser -
charaktervoll
und unvergleichbar.

PITRALON
nach der Rasur -
und frisch beginnt
der Tag!



Ab DM 1.70

störten Bildempfangs: dicke schwarze Balken, die zitternd von oben nach unten rasten. Um die Störung zu beseitigen, kniete die Frau vor dem Fernsehgerät nieder und drehte an den Einstellknöpfen. Sekunden später wand sie sich in epileptischen Krämpfen am Boden. Der herbeigerufene Arzt konstatierte, was in medizinischen Lehrbüchern als „großer Anfall“ umschrieben ist.

In gleicher Weise verliefen alle bisher beobachteten Fälle von Fernseh-Epilepsie. Immer traten die Krämpfe auf, wenn das Fernsehbild durch das flackernde Muster einer Bildstörung verdrängt worden war und die Patienten an den Einstellknöpfen hantierten.

Dieser Sachverhalt erlaubte den Forschern, die Fernseh-Fallsucht einem Phänomen zuzuordnen, das der römische Schriftsteller Apulejus (um 125 bis 180 nach Christus) als erster beschrieben hat. Die Sklavenhändler, so bezeugt Apulejus, testeten ihre Menschenware auf Fallsucht, indem sie vor den Augen der Sklaven ein Töpferrad rotieren ließen. Erst Ende des vergangenen Jahrhunderts untersuchten Ärzte diese Erscheinung. Sie stellten fest, daß alle Arten flackernden Lichts epileptische Anfälle auszulösen vermögen.

So bewirken zuweilen einfache Blinksignale epileptische Krämpfe. Andere Patienten erleiden Anfälle, wenn sie mit dem Auto über eine von Bäumen dicht gesäumte Straße fahren und Sonnenstrahlen durch das Laub fallen. Mitunter sind Kranke sogar imstande, auf ähnliche Weise willkürlich epileptische Anfälle zu provozieren: Sie blicken gegen die Sonne und bewegen die gespreizten Finger vor den Augen schnell hin und her.

„Das moderne Leben“, konstatierten Pallis und Louis besorgt, „hat viele neue Formen des Flackerns eingeführt — zum Beispiel Neonröhren und fluoreszierendes Licht, Film und Fernsehen.“

Bislang haben die Ärzte freilich weder Neonröhren- noch Film-Epilepsie beobachtet. Allein TV-Epileptiker sind nun bekannt geworden. Jedoch: „Die Zahl der Leute, bei denen durch Fernsehen Anfälle ausgelöst wurden, ist überraschend niedrig.“

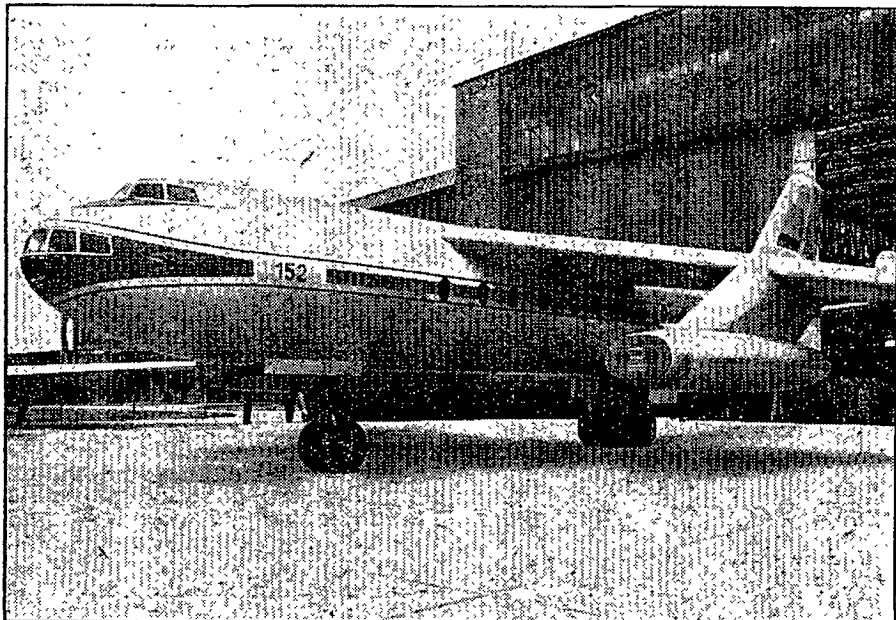
Die Fernseh-Neurologen begnügten sich denn auch damit, Anfall-Anfälligen einen binsenweisen Rat zu erteilen: Gefährdete Personen sollten einfach wegsehen, wenn der Bildschirm flackert.

LUFTFAHRT

DDR-FLUGZEUGBAU

Typ Gartenmöbel

Vier Tage nach Schluß der Leipziger Messe gab der Chef der DDR-Plankommission, Bruno Leuschner, vor dem SED-Zentralkomitee zu erkennen, weshalb die Zone in diesem Jahr auf die sonst stolz betriebene Schaustellung ihrer Luftfahrtindustrie in Leipzig verzichtet hatte. In seinem Vortrag über den — mit viermonatiger Verspätung vorgelegten — Volkswirtschaftsplan für



DDR-Strahltriebwerksflugzeug B 152: Falsch getrimmt

1961 ließ Leuschner wissen, das Politbüro habe den Flugzeugfabriken der DDR ein neues Aufgabengebiet erschlossen.

Die Werke sollen laut Leuschner künftig unter anderem

- ▷ Vorrichtungen für die Bauelemente-Fertigung,
- ▷ Blechpreßteile für den Fahrzeugbau und
- ▷ Leichtmetallkonstruktionen für die Bauindustrie

liefern. Von Flugzeugen war nicht mehr die Rede. Der Plankommissar erläuterte: „Dadurch wird es möglich sein, in diesen großen Werken vorteilhaft ökonomisch arbeiten zu können.“

Zonenchef Ulbricht hatte 1953 den Startbefehl für die Aviatiker gegeben. Auf dem Provinzflughafen Dresden-Klotzsche wurden die Pisten instand gesetzt und weitläufige Produktionshallen hochgezogen, auf dem Leipziger Flughafen Schkeuditz entstand ein Reparaturwerk, und das zur Karl-Marx-Stadt gewordene Chemnitz erhielt eine Flugmotorenfabrik. In Ludwigsfelde nahm man die Vorbereitungen für den Bau von Strahltriebwerken auf; die Entwicklungsabteilung der Dresdner Zentrale schließlich ließ sich auf dem Sonnenstein im sächsischen Pirna nieder.

1958 verfügte die Flugzeugindustrie der DDR über sieben Produktionsbetriebe mit 25 000 Beschäftigten. Der Facharbeiterstamm rekrutierte sich aus den Werksangehörigen der ehemaligen großdeutschen Luftrüstungsbetriebe, die zu 60 Prozent auf dem Gebiet der heutigen DDR lagen. Aus denselben Unternehmen kamen die technischen Führungskräfte. Nach einem langjährigen Umweg über die Sowjet-Union ließen sie sich in Klotzsche und in Pirna nieder, um unter dem ehemaligen Junkers-Konstrukteur Professor Dr. Bru-



Baade

nolf Baade den Wunsch der SED nach eigenen Flügeln zu verwirklichen.

Baade hatte aus der Zeit seines Hilfsdienstes in der Sowjet-Union den Entwurf einer strahlgetriebenen Mittelstrecken-Passagiermaschine mitgebracht. Dieses Projektes nahm sich die Parteipropaganda unverzüglich an. Der Typ „B 152“ (B wie Baade) feierte schon Triumphe, bevor noch das erste Versuchsmuster fertiggestellt war, und in Fachpublikationen erschienen bereits Verkaufsanzeigen.

Im Frühjahr 1959 jedoch stürzte der erste Prototyp der B 152 bei Klotzsche ab. Die vier Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Offizielle Begründung: Bedienungsfehler. Tatsächlicher Grund: Die Trimmung der Maschine funktionierte nicht.

Im Herbst vergangenen Jahres konnte immerhin ein Versuchsmuster Nummer vier in die Strecken-Erprobung gehen. Die ersten Serienmaschinen sollen noch in diesem Jahr an die DDR-Lufthansa ausgeliefert werden. Die zunächst an der B 152 ebenfalls interessierten Briten jedoch, denen die mit knapp 1000 Metern ungewöhnlich geringe Start- und Landestrecke imponiert hatte, waren schon nach dem Absturz abgesprungen. Wegen der unsicheren Absatzaussichten wurde daher die ursprüngliche Produktionsquote von 80 B-152-Maschinen auf 20 reduziert.

Auch der Lizenzbau der veralteten, aber robusten Sowjetmaschinen vom Typ Iljuschin 12 und 14 läßt keine Hoffnungen auf größere Umsätze mehr zu. Mit diesen zweimotorigen Mittelstrecken-Flugzeugen rüsteten die Werke Dresden und Schkeuditz die Ostberliner Lufthansa, den Transport-Flugpark der Volksarmee und auch Luftfahrtunternehmen anderer Ostblockstaaten aus.

Anfangs florierte das Geschäft leidlich. Da innerhalb der Länder des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe nur die Sowjet-Union, die Tschechoslowakei und die DDR Verkehrsflugzeuge bauen, wurden insgesamt 105 Maschinen der sächsischen Il-14-Version an Abnehmer zwischen Warschau und Peking verkauft.

Seit der Mitte des Jahres 1960 allerdings ist der Serienbau eingestellt, weil

Elegantes Wohnen

HOTEL
Janpath

New Delhi (India)

225 Zimmer. Alle Zimmer mit Klimaanlage und in sich abgeschlossen. International bekannt für ausgezeichnete Küche und individuelle Bedienung.

TARIFE

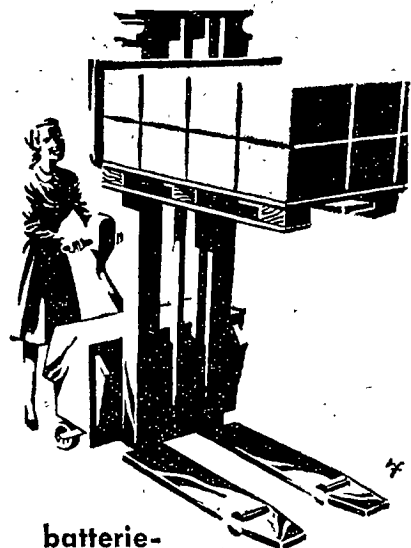
Nach kontinentaler Art	Nach amerikanischer Art
Einzel suite DM 26,50	DM 30,70
Doppelzimmer DM 44,70	DM 52,60
Doppelsuite DM 53,—	DM 61,35

Im Zentrum gelegen

Telegramme: RESTWELL Telefon: 43081 (10 Anschlüsse)
43091 (10 Anschlüsse)

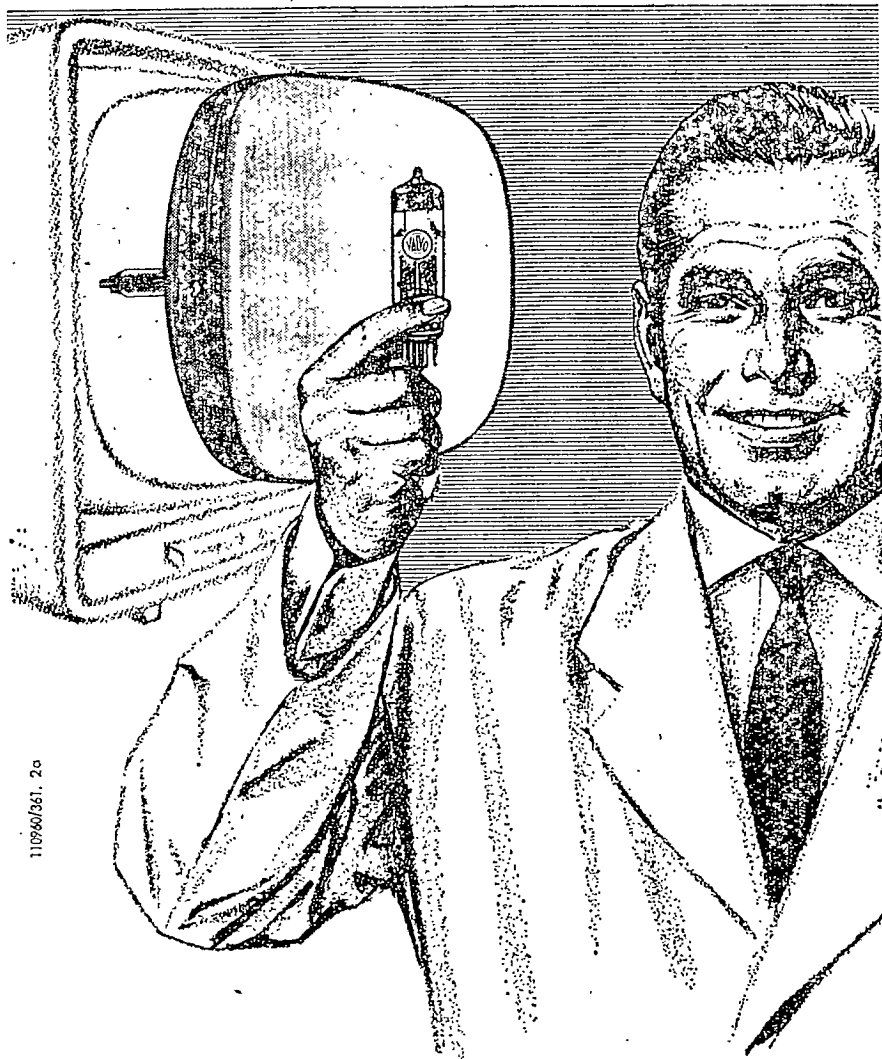


DA 60/477

Auch
im
Kleinbetriebbatterie-
elektrische Flurfördermittel

Typentafeln und Informationen kostenlos durch:
Beratungsdienst Transport-Rationalisierung (BTR)
der Fachabteilung Akkumulatoren und
Primärbatterien im ZVEI

Frankfurt (Main), Goetheplatz 7, Telefon 2 69 18



110960/361. 20

VALVO

**muß
es
sein**



**Die Markenröhre
von Weltruf**

niemand mehr Interesse an den Dresdner Iljuschins zeigt. Abgesehen von der gelegentlichen Einzelfertigung der Il-14 für den Eigenbedarf der DDR werden seither nur noch Reparaturen ausgeführt. Lediglich an Baades neuer Il-152 wird in einer Sonderabteilung der Dresdner Werke weitergearbeitet.

Die volkseigenen Flugzeugbauer haben den Marktschluß verpaßt, denn auch der Bau einer Turboprop-Maschine Baades (B 153) verzögerte sich durch Konstruktionsschwierigkeiten und Fachkräftemangel so lange, bis die Sowjets den Sonnenstein-Experten mit ihrer Il-18, genannt „Moskwa“, zuvorkamen.

Der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe empfahl seinen Mitgliedstaaten, ihre Fluggesellschaften mit dieser neuen Sowjetmaschine auszurüsten, so daß Baades Pläne für den Typ 153 mitsamt der Hoffnung auf eine gewinnbringende Produktion illusorisch wurden.

Da es die Sowjet-Union überdies ablehnte, die Il-18 in Lizenz nachbauen zu lassen und der DDR auf sowjetischen Ratschluß auch die Fertigung von Militärmaschinen versagt blieb, wurden die Luftfahrt-Pioniere der SED zu einer anderen Verwendung ihrer Flugzeugfabriken gezwungen.

Die Mitteilungen Bruno Leuschners vor den 155 Mitgliedern und Kandidaten des Zentralkomitees sind nur ein verspätetes Eingeständnis: In mehreren Hallen der Dresdner Flugzeugwerke werden schon seit dem vergangenen Jahr statt Aeroplane Gartenmöbel und landwirtschaftliche Maschinen gebaut.

FORSCHUNG

VERSUCHSTIERE

Affen Mangelware

Die US-Gesundheitsbehörde hat einen Trupp ihrer Beamten abkommandiert, um die Vereinigten Staaten in einem besonderen Bereich autark zu machen: Affen sollen künftig im eigenen Land gezüchtet werden.

Zu solcher befremdlichen Initiative sahen sich die Gesundheitshüter veranlaßt, um Forschungszentren und die Labors der pharmazeutischen Industrie auch in kommenden Jahren mit Versuchstieren versorgen zu können. Denn: „Im Affengeschäft brauen sich Schwierigkeiten zusammen“, wie die wissenschaftliche Zeitschrift „Science News Letter“ schrieb.

Vor allem zwei Forschungszweige sind auf das „Affengeschäft“ — auf die Einfuhr von Affen aus Übersee, besonders aus Indien — angewiesen: die Arzneimittelforschung und die Medizin.

Während andere Disziplinen der Wissenschaft, beispielsweise die Weltraumforschung, auch in Zukunft kaum Schwierigkeiten haben werden, ihren geringen Bedarf an Versuchsaffen zu decken, sehen sich Mediziner und Arzneimittelforscher einer heiklen Situation gegenüber. Der Affennachschub ist bedroht. „Science News Letter“: „Mediziner und pharmazeutische Firmen fragen sich schon, wo ihre nächste Ladung Affen herkommen soll.“

Auf Affen aber sind die Forscher bei vielen Experimenten angewiesen, denn Affen sind von allen Versuchstieren dem Menschen am ähnlichsten. Die Wissenschaftler können daher viele menschliche Krankheiten besser an