

„Zu jazzig“. Bei den deutschen Soldaten jedoch wurde der jazzige Opapa ein toller Erfolg.\*\*)

Der von den Engländern aufgezogene „Soldatensender West“, der sich als wilde Gründung der Wehrmacht in Frankreich tarnte, übernahm das Lied und strahlte „Opapa“ Tag und Nacht über seine Welle. Goebbels schwenkte um. Er wollte „Opapa“ samt Charlotte Tiedemann — sie hatte inzwischen geheiratet — heim ins Reich holen.

Aber Charlotte gefiel es in Italien besser. Als man sie 1944 mit Gewalt zurückbefördern wollte, bekam sie rechtzeitig Wind davon und tauchte mit falschem Namen in Florenz unter. Dort erlebte sie auch das Kriegsende. Die Italiener gaben ihr eine Aufenthaltsgenehmigung.

1945 machte sie bei ihrer Mutter in Berlin-Dahlem eine Stippvisite. Zwei Jahre später filmte sie in Sizilien. Sie hatte in dem Film „La Lupa della Foresta“ (Die Wölfin des Waldes) eine amerikanische Studentin zu spielen. Im Anschluß an die Filmarbeit wurde Charlotte von Freunden zu einer Gesellschaft in Rom eingeladen, zu der auch Don Jaime erwartet wurde.

Don Jaime hatte in Rom keinen guten Namen. Er trank viel und hatte endlose Weiberaffären am Hals. Obwohl er taubstumm war. Das wußte jeder. Don Jaime konnte aber nicht ganz taubstumm sein. Er tanzte vorzüglich, also mußte er irgendwie auch die Musik hören.

Charlotte Tiedemann, inzwischen geschieden, wurde bei der Party in Rom an Don Jaimes Seite placiert. Beim Aufbruch fragte er sie, ob er sich wieder mit ihr treffen dürfe. Er durfte.

Davon hörte Charlottes Mutter. Sie kreuzte im Mai 1948 in Rom auf, um ihre Tochter zurückzuholen. Italien sei nicht das rechte Land für eine junge alleinstehende Frau, meinte sie. Don Jaime saß dabei. „Ich werde Ihre Tochter heiraten“, platzte er der Mutter in die Parade.

Mutter und Tochter waren platt. Es war das erstemal, daß der Herzog ernste Absichten kundtat. Am nächsten Tag war Don Jaime verschwunden. Bruder Juan hatte ihn nach Portugal zitiert. Er vermochte ihn allerdings nicht von den unstandesgemäßen Heiratsplänen abzubringen.

Für zwei geschiedene Leute wie Charlotte und Don Jaime war es nicht leicht, in Italien zu heiraten. Immer wieder gab es Schwierigkeiten. So kam es erst vor vier Monaten zur Hochzeit. Sie wurde im Prunksaal des Innsbrucker „Goldenen Dachl“ gefeiert.

Schon vorher aber nahm sich Charlotte liebevoll Don Jaimes Krankheit an. In Rom trieb sie einen deutschen Spezialisten für Kopfleiden aller Art auf, den aus Hannover stammenden Professor Herrmann. Der hatte sich nach seiner Freilassung aus russischer Kriegsgefangenschaft in Italien etabliert.

„Ein großartiger Mann“, strahlt die junge Herzogin. „Er hat jetzt auch Berufungen nach Amerika bekommen, will aber nicht. Er zieht Europa vor“. Die Segovias konsultierten den deutschen Professor zweimal. Er stellte etwas Ueberraschendes fest: Don Jaime ist weder taub noch stumm. Und heilbar.

In London entdeckte die Herzogin jetzt ein Dokument, das diese These bestätigt. Es beweist, wie wenig stumm Jaime geboren wurde. Das Beweisstück ist eine alte Nummer des „Daily Express“, die die Tauf-

\*\*\*) Im vorigen Winter erlebte Charlottes Lied unter dem Titel „O pappa“ in Italien eine erfolgreiche Neuauflage. „Ob Heino Gaze das überhaupt weiß?“, sorgt sie sich.

zeremonie vor 41 Jahren schildert. Damals störte Jakoblein (Jaime = Jakob) durch wildes Geschrei die Tauffeierlichkeit.

Allerdings war er von Anfang an auf einem Ohr taub. Im Alter von vier Jahren mußte er operiert werden, weil sein Gehör sich verschlechterte. Die Operation wurde völlig verpatzt. „Ein Wunder, daß er mit dem Leben davongekommen ist“, konstatierte Professor Herrmann.

Warum Don Jaime für stumm erklärt wurde, weiß die Herzogin nicht. Sicher ist nur, daß sich sein allgemeiner Gesundheitszustand später durch das viele Trinken verschlimmerte. Seit Professor Herrmann dem Leiden mit Vitaminen und Spritzen zu Leibe rückte, geht es dem Patienten jedoch erheblich besser. Außerdem verordnete der deutsche Spezialist Sprechübungen.

Auf diesem Gebiet hat der Herzog schon erhebliche Fortschritte gemacht. Er spricht heute bereits spanisch, italienisch, französisch und englisch. Jeden Tag übt seine Frau mit ihm zwei Stunden. „Wenn er jünger wäre, ginge es noch rascher“, meint sie. „Aber auch so wird es werden.“

Vorläufig formt der Herzog noch jeden Laut auf übertriebene Weise. Es gurgelt, wenn er redet. Der Mund spitzt sich, rundet sich, macht Grimassen, treibt Akrobatik. Seine Worte gluckern wie Laute aus einem



Schwung in die Bude: Krücke; mindestens dreimal stündlich Ludenpfliffe

unterirdischen, vielfach gewundenen Schacht herauf. Aber die Fortschritte sind offensichtlich.

Solange Don Jaimes Gehör nicht völlig wiederhergestellt ist, will er seine Frau nicht öffentlich singen lassen. „Ich bin eifersüchtig“, begründet er.

Für die Eifersucht entschädigte Don Jaime seine Herzogin anderweitig. In London durfte sie sich jetzt einen Nerzmantel schneiden lassen. Sie: „Ich bekomme keinen fertigen. Ich bin sehr hochgewachsen“.

Vertraute des Herzogspaares deuten dieses Wort doppelsinnig. Nachdem Charlotte Tiedemann zur Herzogin „gewachsen“ sei, werde sie vielleicht noch weiter wachsen — zur morganatischen Gattin eines Königs. Nicht alle spanischen Aristokraten sind der Meinung, die Liebe zu ihr müsse ihren Gatten den Thron kosten.

## SPORT

### Tag der weichen Birne

#### Original Krücke

Dieses Berliner Sechs-Tage-Rennen ist viel schneller als das New Yorker“, sagt Australier-Manager Toni Torsin. Er managt die australischen New-York-Sieger Reginald Arnold und Alfred Strom in der neuen Berliner Sporthalle am Funkturm.

Wenn der 25jährige Arnold bei den Jagden durch die Halle flitzt, bleibt niemand sitzen. Mit 9,9 Sekunden pro Runde in einem offenen Fliegerrennen ist er der schnellste Sprinter, den Berlin in 31 Sechstages-Rennen\*) bisher erlebt hat.

„Krücke“, das Berliner Sportpalast-Original seit Urzeiten, führt „janz oben“ die Regie. „Klemmt Euch mit'n Kaujummy an die Australjer fest“, ruft er den Berlinern Grigat-Zawadski zu. Sie fahren mit zwanzig Verlustrunden. Die Ost-Sektoralen denken anders: „Die sollen ihre Runden doch Stalin zum Geburtstag schenken“

Von „Krücke“ wissen die wenigsten, daß er eigentlich Reinhold Habig heißt. Seit dem ersten Sechs-Tage-Rennen 1909 in

Berlin,\*\*) dem ersten in Europa, ist Krücke dabei. Wenn früher ein toter Punkt kam, brachte Krücke Schwung in die Bude. Auch der Sportpalast-Walzer — er wird alle Stunde mindestens dreimal gespielt — ist durch seine Ludenpfliffe zwischen den Takten populär geworden.

Heute ist Krücke nicht mehr das, was er früher war. Sein eines Bein (das zweite wurde ihm nach einem Autounfall amputiert) macht ihm Kummer.

6200 Zuschauer machen jede Nacht in Berliner Sechs-Tage-„Milljöh“. Die Logen-

\*) Zwei Fahrer bilden eine Mannschaft. Sie wechseln sich auf der Bahn ab. Von 6 bis 12 Uhr vormittags wird ohne Wertung gefahren: „Neutralisation“.

\*\*\*) 1934 wurden die Sechstages-Rennen von Innenminister Frick wegen „Unsportlichkeit“ verboten. Die letzten Sieger waren Lohmann-Rausch.



**Verpflegung: 300 DM für 6 Tage**  
Bis zum Hals: Huber (ohne Mütze)

plätze kosten 25 DM, sonst werden im Durchschnitt 4 bis 5 DM pro Karte bezahlt. Das ist eine Einnahme von zirka 250 000 DM für die neugegründete Sporthallen-GmbH. Ein Drittel davon für die Steuer.

Die „Heuboden“-Kieker stehen 57 Stufen hoch, 1,20 Meter unter der Hallendecke. In den Logen sitzt die Prominenz. An der Bar im Innenraum (innerhalb der Bahn) knallen pro Nacht 70—80 Sektkorken. 80 Flaschen Schnaps gehen pro Nacht drauf. Die Sechs-Tage-Fanatiker unter den 263 000 Westberliner Arbeitslosen kaufen zu vier Mann eine Heubodenkarte für 2 DM. Für 50 Pfennig darf dann jeder eine halbe Stunde mit „he he he“ die Sprinter anfeuern.

Für einen Teil der Berliner Arbeitslosen gibt das Sechs-Tage-Rennen sechs Tage Arbeit. Ueber 400 Personen sind eine Woche lang gut beschäftigt. Außer den 28 Fahrern mit den 42 Managern noch fünf Köche, zwei Aerzte, Sanitäter, 25 Mann Wettfahrerschuß, Sprecher, Zielrichter, Rundenzähler. Außerhalb der Bahn Kellner, Büroangestellte, Frisöre, 50 Reinmachefrauen, 30 Musiker und 100 Kontrolleure.

16 000 DM müssen die Veranstalter täglich den 14 Mannschaften an Gagen zahlen. Die ausländischen Fahrer Strom-Arnold und Rigoni-Terruzzi, die beiden Ersten des New Yorker Sechs-Tage-Rennens, sprintern für 2000 DM pro Nacht. Die Fahrer Lohmann-Kilian und Lamboley-Sérés für nicht viel weniger. Die „Kleinen“, Grigat-Zawadski und Zoll-Funda, müssen sich für 250 bis 300 DM sechs Tage lang abstrampeln.

Dafür läßt man ihnen kollegial den Löwenanteil der Prämien. „Kommt gleich ne Prämie: in Kleenmotor vort Fahrrad. Denn aba!“ gröhlt der „Heuboden“, wenn eine Mannschaft abgehängt wird.

Ehemann Walter Lohmann hat sich bei den Prämienstarts auf Damenkleider spezialisiert. Sind Bier oder Herrenbekleidung ausgesetzt, jagen die bayerischen Gebrüder Hörmann wild durch das Rund. Erich Zawadski hat sich einen ganzen Weinkeller zusammengefahren. Der Schweizer Kamber holte sich einen Luxus Kinderwagen inklusive Babyausstattung. Er war am dritten Renntag Vater geworden. Alle ließen ihm die Vorfahrt.

Nur wenn es um Geld geht, spurten sie ohne Rücksicht. Denn Geld kostet sie so ein Rennen. Mit Geld müssen die sechs Rennhosen mit Ledereinsatz bezahlt werden, das Minimum für jeden Fahrer. Mit Hirschtalg und Glycerin bearbeiten die Manager das Leder der Rennhosen.

Hans Hörmann hatte sich als erster durchgeschueert. Er bekommt da leicht Furunkel. Dann muß der Sattel an den wunden Stellen ausgeschnitten werden. Die alten Routiniers lassen sich ein Stück rohes Fleisch in die Hosen nähen. Es wird alle paar Stunden ausgewechselt.

Das meiste Geld wird für Geheimmittel ausgegeben. Das geht von den Augentropfen für vereiterte Lider, über Schlaf- und Wachspritzen bei den Franzosen bis zum Abführmittel gegen Verstopfung. Gegen seelische Depressionen gibt es noch nichts Rechtes.

Der 36jährige Karl Wiemer bekam als erster den Rundenkoller. 24 Stunden nach Rennbeginn ließ er Rennleiter Paul Bu-



**Bahnrekord: 46,310 km/st**  
Rohes Fleisch in den Hosen

schenhagen sagen, er habe das Kurvendrehen „dicke“. Paul Buschenhagen griff zur Gewalt. Kein Manager ließ Wiemer zum Stehen kommen. Er wurde immer wieder auf die Bahn geschoben. Eine halbe Stunde später lag er mit seinem Partner Naeye an der Spitze.

Die Aktiven bekocht Fritz Huber. Er hat 31 Sechs-Tage-Rennen hinter sich. „Aber jetzt steht's mir bis zum Hals“, sagt er. Sein Gasthof „Zum Unterwirt“ in Hart a. d. Alst liegt dem „wilden Koch“ jetzt mehr am Herzen.

Bei Fritz Hubers Kücheneinkäufen schüttelten die Berliner Geschäftsleute den Kopf. Für die rund 90 Personen, die er sechs Tage lang verpflegt, brauchte er 4000 Eier, 250 kg Fleisch, 50 kg Butter, 100 kg Wurst, 10 kg Geflügel, 15 kg frische Fische, Obst aller Sorten und Kuchen.

300 DM muß jeder Fahrer für die sechs Tage Verpflegung bezahlen. Dafür kann er sich wünschen, was er will. Der Belgier Gillen verlangte am zweiten Renntag Austern. Die Schweizer lechzten nach roten Rüben, um die Verdauung fit zu halten. Der kleine Funda schwört auf sein Eisbein mit Pilsener als bestes Stärkungsmittel.

Mit drei Rädern muß jeder Fahrer zum Sechstage-Rennen erscheinen: zwei ausgekochte Rennmaschinen und ein Rad für die Neutralisation. So stehen in den Boxen im Rund der Ost- und Westkurve 84 komplette Rennräder, und jede Maschine kostet ungefähr 400 DM.

Die Berliner Bahn ist ein Reifenfresser. Als beim Probefahren die gefirnisten Holzbahnreifen wegnallden und die Fahrer jedesmal stürzten, waren die Manager ratlos. Da hatte der deutsche Chef-Manager Matze Schmitz (s. SPIEGEL Nr. 31/49) eine Idee. Die Deutschen führen mit Zementbahn-Reifen. Aber auch die platzten durch den Druck in den 63 Grad überhöhten Kurven, trotz der aufgepumpten neun atü.

Bei dem unheimlich schnellen Berliner Rennen brauchen die Fahrer Kraft. Allein in den ersten vier Stunden war die Durchschnittsgeschwindigkeit 40 km. Die 145. Stunde des Rennens schlug mit 46,310 km Bahnrekord. Aber durch die Prämienstarts flaute das Tempo ab und ging bis auf 19 km herunter. In der Neutralisation bis auf 7 km. In der zweiten Nacht war das Durchschnittstempo nur noch 35 km. „Schlappe Kerle, die deutschen Fahrer“, ärgerte sich Walter Rütt, Alt-Steherweltmeister und Sieger in elf Sechs-Tage-Rennen. Als stellvertretender Rennleiter holte er am „Tag der weichen Birne“ jede Mannschaft in den Nudeltopp zurück, die sich verkrümelte hatte.

In seiner freien Zeit sammelt Walter Rütt Material über die Geschichte der Sechs-Tage-Rennen. Sein Stolz ist ein Stahlstich von 1879 vom ersten Sechs-Tage-Gehen in London. Das war der Anfang. Dann kam Sechs-Tage-Rollschuh-Laufen. 1896 startete das erste richtige Sechs-Tage-Rennen in Amerika. Jeder Fahrer fuhr einzeln — 145 Stunden lang.

Inzwischen sind in der USA die Sechs-Tage-Rennen fast veraltet. Man fährt jetzt vierzehn Tage mit gemischten Mannschaften, Damen und Herren. Auch die Rollschuhrennen sind drüben wieder große Mode. „Wenn ich einen Finanzier finde“, meint Walter Rütt unternehmungslustig, „mache ich hier auch eine Rollschuh-Rennbahn auf.“

Original Krücke resigniert: „Dies ist mein letztes Rennen. Dann sterbe ich.“



**Neutralisation: 7 km/st**  
„Schlappe Kerle“ (Kilian)