

▷ täglich verlassen 200 Kubaner, vor allem Facharbeiter, das Paradies der Langbärte.

Angesichts solcher Anarchie halten es die Funktionäre im Ostblock für opportunistisch, die Wirtschaftshilfe für Kuba einzuschränken. Der rote Beitrag zum Aufbau des Sozialismus erschöpft sich jetzt in der Lieferung teurer Weine, chinesischer Teetassen und veralteter Waffen, die in den Arsenalen rund um die Hauptstadt verrotten.

Die Diplomaten des Ostblocks verwiesen die kubanischen Freunde statt dessen auf Wirtschaftshilfe aus Washington. Als der polnische Außenminister Adam Rapacki kürzlich Kuba besuchte, empfahl er seinen Gastgebern die Vorzüge einer friedlichen Koexistenz — mit den USA.

KATASTROPHEN

LZ HINDENBURG

Sabotage in Zelle 4

Der Brief kam aus Milwaukee. Er trug das Datum des 8. April 1937 und war an die Deutsche Botschaft in Washington gerichtet.

Eine Mrs. Kathie Rauch beschwor den „lieben Herrn Botschafter“: „Bitte, benachrichtigen Sie die Zeppelin-Gesellschaft in Frankfurt am Main, daß der Zeppelin ‚Hindenburg‘ auf seinem Flug in ein anderes Land durch eine Zeitbombe zerstört werden wird.“ Und: „Dies ist kein Scherz. Wenn Sie

Menschenleben retten wollen, dann stoppen Sie diese Flüge.“

Die Flüge wurden nicht gestoppt. Zwar befahl Reichsluftfahrtminister Hermann Göring, die Gestapo solle das 245 Meter lange Luftschiff durchsuchen, dann aber gab er — da nichts Beunruhigendes entdeckt wurde — den Start der „Hindenburg“ frei.

Doch in den Abendstunden des 6. Mai ereignete sich über dem Landeplatz von Lakehurst nahe New York, was Kathie Rauch einen Monat zuvor prophezeit hatte.

Das mit zweieinhalb Millionen Dollar versicherte Luftschiff — offizielle Nummer: LZ 129 — schwebte schon so niedrig über dem Boden, daß ein Mann vom Bodenpersonal seinen Namenszug erkennen konnte, den er ein Jahr zuvor auf die Heckflosse der „Hindenburg“ gekritzelt hatte, da züngelte plötzlich eine bläuliche Flamme aus der Ballonhülle des Zeppelins.

„Er geht in Flammen auf, er brennt“, schluchzte der amerikanische Rundfunkreporter Herb Morrison ins Mikrophon, „er explodiert und fällt auf den Landemast . . . O, mein Gott, das ist schrecklich, mein Gott . . . Das ist eine der schlimmsten Katastrophen in der Welt! Es ist schrecklich, ich finde keine Worte, meine Damen und Herren — ich muß mich einen Augenblick sammeln . . . O, die Menschheit und all die Passagiere.“

Die Katastrophe von Lakehurst — bei der 36 Menschen umkamen — war „eine der erschütterndsten und zugleich geheimnisvollsten Katastrophen in der Vorkriegsgeschichte der Luftfahrt“ (so Raketenvater Wernher von Braun) und beschäftigte seit 1937 viele Techniker,

Kriminalisten und Amateurdetektive, die immer wieder nach den Ursachen des Unglücks fahndeten.

Eine sofort nach der Katastrophe eingesetzte Untersuchungskommission der Vereinigten Staaten entschied, der Absturz des Luftschiffes sei auf Naturereignisse zurückzuführen. Wahrscheinlich hätten — so vermutete die Kommission — statische Elektrizität, Elmsfeuer oder Blitzschläge den mit 200 000 Kubikmeter hochexplosivem Wasserstoffgas gefüllten Zeppelin entzündet.

Auch Hermann Göring deklamierte nach der Lektüre eines deutschen Expertenberichts: „Eine höhere Macht hat in wenigen Sekunden zerstört, was Menschenhand mit unendlicher Sorgfalt konstruierte. Wir beugen uns dem Willen Gottes.“

Deutsche und amerikanische Experten nahmen an, die Gestapo habe das Luftschiff gründlich genug geflüzt; daher entfiel auch der Verdacht, die LZ „Hindenburg“ sei einem Sabotageakt zum Opfer gefallen. Erst jetzt hat ein Amateurchronistiker zum erstenmal diese Annahme in Frage gestellt: In seinem Buch „Wer zerstörte die Hindenburg?“ behauptet der amerikanische Publizist Adolph A. Hoehling, der Zeppelin sei durch eine Zeitbombe vernichtet worden*.

Der 48jährige Adolph August Hoehling, Redakteur der Washingtoner „Army Times“ und Verfasser von acht Büchern, darunter zwei Bestseller, hatte sich seit seiner Ausbildung zum Ballon-Piloten in der US-Marine für das Schicksal des deutschen Zeppelins interessiert.

Ein Interview mit dem ehemaligen Kommandanten von Lakehurst, Fregatkapitän Rosendahl, ließ in Hoehling den Verdacht aufkeimen, die „Hindenburg“ sei möglicherweise von antinazistischen Saboteuren zerstört worden. Hoehling machte sich auf, seine These zu beweisen.

Er fuhr in die Heimat seiner deutschen Vorfahren, studierte die amtlichen Untersuchungsberichte und interviewte die Überlebenden der Katastrophe.

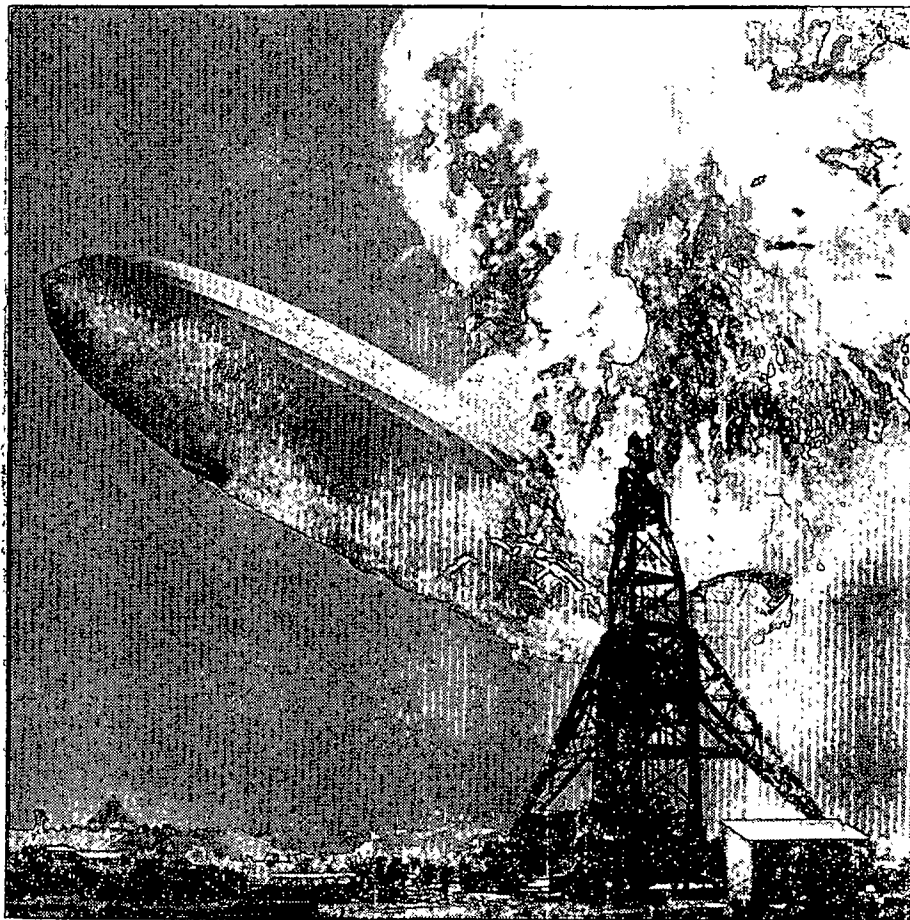
Fast alle Besatzungsmitglieder berichteten, das Schreiben der von spiritistischen Erlebnissen angetriebenen Kathie Rauch sei keineswegs die einzige Warnung vor dem Unglück gewesen; die Deutschen Botschaften im Ausland, die Zeppelin-Reederei und Görings Ministerium hätten vielmehr eine Fülle solcher prophetischen Schreiben erhalten.

Alle Warnungen wurden jedoch von den Behörden des Dritten Reiches als nicht ernst zu nehmende Drohungen betrachtet, mit denen man nur das nationalsozialistische Deutschland dahin bringen wolle, auf den Einsatz der Zeppeline — seiner wirksamsten, weil unpolitischen Propagandainstrumente — zu verzichten.

Die Untersuchung der „Hindenburg“ am Vorabend ihres Amerika-Fluges war denn auch über eine Routine-Besichtigung nicht hinausgegangen. Zwar hatten Beamte der Gestapo die Luftpost für Amerika und das Gepäck der Passagiere sorgfältig durchleuchtet, eine Kontrolle der Mannschaftsmitglieder war hingegen unterblieben.

Amateurdetektiv Hoehling aber behauptet, eben dieses Versäumnis habe den Untergang der „Hindenburg“ be-

* A. A. Hoehling: „Who destroyed the Hindenburg?“ Verlag Little, Brown and Company, Boston; 244 Seiten; 4,95 Dollar.



Explodierendes Luftschiff „Hindenburg“: In den Trümmern die Reste einer Höllenmaschine

siegelt. Bei einer Überprüfung der „Hindenburg“-Mannschaft wären der Gestapo wahrscheinlich der Bordmechaniker Eric Spehl und seine Freundin aufgefallen, eine üppige Brünnette mit „tief-liegenden Augen und grüblerischem Blick“ (Hoehling), die der Gestapo nicht unbekannt war.

Der Amerikaner ermittelte, daß die Brünnette, die er unter dem Pseudonym „Hilda Schmidt“ vorstellt, Stammgast obskurer Bars und Kaschemmen war, in denen Kommunisten und andere Hitler-Gegner verkehrten. Die rote Hilda — unterstellt Hoehling — habe den mürrischen Schwarzwälder Spehl zum Anschlag auf den Zeppelin angestiftet.

Der Amerikaner stützt sich dabei nicht nur auf die Tatsache, daß sich Hilda Schmidt nach dem Start der LZ 129 Tag für Tag im Büro der Zeppelin-Reederei erkundigte, ob die „Hindenburg“ inzwischen in New York sicher gelandet sei; Hoehling trug außerdem gewichtiges Material zusammen, das den Bordmechaniker Spehl belastet.

Lobte Klaus F. Pruss, der Sohn des inzwischen verstorbenen „Hindenburg“-Kommandanten Max Pruss: „Hoehlings Schlußfolgerung (Sabotage) ist zwingend.“

Ermittler Hoehling stellte fest, daß Eric Spehl

- ▷ ständig Zugang zu dem Teil des aus 16 Gaszellen bestehenden Luftschiffes hatte, in dem das Feuer ausbrach — der Zelle 4;
- ▷ für die Landung eine Position bezogen hatte, die so weit wie möglich vom Explosionsort entfernt lag — bei der Gaszelle 16 im Bug des Schiffes;
- ▷ während des Fluges mehrfach von Alpträumen gequält wurde, seinen Kameraden aber nicht anvertraute, was ihn quälte;
- ▷ als begeisterter Amateur-Photograph in der Lage war, eine primitive Höllenmaschine aus einer Trockenbatterie, einer Taschenuhr und einer Blitzlichtbirne zusammenzubasteln, deren Explosionshitze (rund 3800 Grad Celsius) ausgereicht hätte, das Wasserstoffgas zu entzünden.

Daß die gefährliche Wasserstoffladung des Luftschiffes mit einer solchen Höllenmaschine zur Explosion gebracht wurde, steht für Hoehling außer Zweifel:

- ▷ Schon der renommierte amerikanische Elektrotechniker Professor Whitehead hatte vor dem US-Untersuchungsausschuß erklärt: „Es gibt keinen Beweis für die Theorie, daß die Katastrophe durch irgendwelche elektrischen Entladungen verursacht wurde. Es gibt auch keinen Beweis für die Elmsfeuer-Theorie.“
- ▷ Das amerikanische „Bureau of Standards“ und die deutschen Zeppelin-Werke stellten zur gleichen Zeit nach unabhängigen Versuchen fest, daß eine Entzündung des Wasserstoffgases durch die elektrischen Leitungen an Bord der „Hindenburg“ unmöglich war.
- ▷ Wenige Minuten vor seinem Tode sagte „Hindenburg“-Kapitän Ernst Lehmann dem Lakehurst-Chef Rosendahl: „Es muß eine Höllenmaschine gewesen sein.“

Zudem stöberte Adolph Hoehling zwei ehemalige Mitglieder der „Hindenburg“



Amateurdetektiv Hoehling
Vor der Katastrophe...

auf, die ebenso wie der Amerikaner an die Sabotage-These glauben: den einstigen Chefsteward Heinrich Kubis und den Chefingenieur Rudolph Sauter, der sich bei der Landung in Lakehurst in Nähe der Zelle 4, wo das Feuer ausbrach, aufhielt und heute noch davon überzeugt ist, der erste Feuerstrahl habe dem grellen Lichtschein geähnelt, den eine Blitzlichtbirne erzeugt.

Aus Sauters Aussagen und dem Bericht des Chefstewards Kubis rekonstruierte Amateurdetektiv Hoehling, wie der Attentäter Spehl seine Tat vorbereitet haben und zugleich an ihr zugrunde gegangen sein mußte:



Amateurphotograph Spehl
...ein verräterisches Blitzlicht

Nach dem 59stündigen Transatlantikflug waren die Gaszellen der „Hindenburg“ so schlaff und faltig geworden, daß es dem Attentäter leichtfiel, seine Höllenmaschine zwischen den Falten zu verbergen.

„Ich bin überzeugt“, bekennt Chefsteward Kubis, „daß irgend jemand eine Zeitbombe versteckte, die drei oder vier Stunden nach der Landung explodieren sollte. Die Bombe wurde meiner Meinung nach in Griffhöhe zwischen zwei Zellen befestigt. Dabei ist wohl die Zelle 4 beschädigt worden, so daß Gas austrat.“

Tatsächlich bemerkte Spehls Vorgesetzter, der Chefmechaniker Ludwig Knorr, kurz vor der Landung einen schwachen Gasgeruch in der Nähe der Zelle 4, dem er jedoch keine Bedeutung beimaß, da im mittleren Laufgang des Luftschiffes bei schwülem Wetter oft Gas zu riechen war, ohne daß deshalb eine Zelle beschädigt sein mußte.

Als Knorr den Gasgeruch wahrnahm, stand Spehl — so nimmt Hoehling an — bereits im Bug des Zeppelins und „fierte der Landung entgegen“.

Denn: Spätestens beim Überqueren New Yorks muß Spehl erkannt haben, daß auch er in Lebensgefahr schwebte. Der tödliche Blitz konnte jeden Augenblick ausgelöst werden, da sich die „Hindenburg“ wegen des schlechten Wetters verspätet hatte und länger als erwartet über Lakehurst kreisen mußte.

Spehl konnte die Höllenmaschine nicht mehr stoppen, denn Steward Kubis wachte darüber, daß nur die für den Dienst im Heck eingesetzten Besatzungsmitglieder durch den Mittellaufgang gingen — Spehl aber hatte sich für die Zeppelin-Spitze einteilen lassen.

Eric Spehl verlor den Wettlauf mit der Zeit. Wenige Sekunden vor der Landung wurde die Blitzbirne ausgelöst, das Luftschiff explodierte, und Spehl kam in den rauchenden Trümmern um.

Hoehlings gewagter Theorie fehlt zwar noch mancher schlüssige Beweis, dennoch kann er nachweisen, daß man in den Trümmern der LZ „Hindenburg“ Überreste einer Höllenmaschine gefunden hat.

Jahrelang fahndete Hoehling nach Indizien der Höllenmaschine, jahrelang war seine Jagd vergeblich. Da endlich offenbarte sich ihm der ehemalige Lakehurst-Kommandant Rosendahl.

Er zeigte Hoehling einen Brief, den er im Mai 1937 von dem Sprengstoff-Dezernat der New Yorker Polizei erhalten und an die amerikanische Untersuchungskommission weitergegeben hatte, die das Schreiben jedoch unbeachtet ließ.

Berichtete Harry Campbell, stellvertretender Chefinspektor des Dezernats: „Detektiv George McCartney hat unserem Chef-Chemiker eine Materialprobe (des Zeppelin-Wracks) mit der Bitte um eine Analyse übergeben. Der Gegenstand war von einem dünnen Stück Baumwolle umgeben und bestand aus einer festen schwarzen Substanz. Der Inhalt der Baumwollumhüllung bestand aus einer Mischung von Magnesiumdioxid, Zinkoxyd und Graphit.“

Schlußfolgerung des Chefchemikers: „Aufgrund der Zusammensetzung dieses Stoffes kann gesagt werden, daß es sich aller Wahrscheinlichkeit nach um die unlöslichen Reste einer Trockenbatterie handelt.“ Eine mit Baumwolle um-

hüllte Trockenbatterie aber gehörte nicht zur Ausrüstung der „Hindenburg“.

Damit war für Hoehling der Ring geschlossen: Spehl mußte im Auftrag einer Anti-Hitler-Gruppe die Zeitbombe gefertigt und versteckt haben. Dabei sei ihm jedoch ein verhängnisvoller Fehler unterlaufen: Er hatte eine Verspätung der „Hindenburg“ nicht einkalkuliert.

ÖSTERREICH

STRASSENBAU

In Handarbeit

Deutsche Italienreisende, die mit ihren Autos über Tiroler Landstraßen hoppeln und in kilometerlangen Schlangen am Brenner warten müssen, dürfen neue Hoffnung schöpfen: Mit Hilfe der Deutschen Mark soll eine 111 Kilometer lange Autobahn zwischen Kufstein und dem Brenner gebaut werden.

Nur mit einer Geldspritze der Bundesrepublik glaubt Österreich sich der Straßenbau-Misere entwinden zu können, die der gelernte Jurist Dr. Fritz Bock, Minister für Handel und Wiederaufbau, dem Land eingebracht hat.

Österreichs umstrittenster Minister hat seine Amtszeit dazu benutzt, sich zwei dauerhafte Denkmäler zu setzen: Auf seine Weisung hin entstand in Salzburg das teuerste Festspielhaus der Welt, und ihm verdankt Österreich auch den Ruhm, die teuersten Straßen Europas zu bauen.

Obwohl die Wiener Parlamentarier ihrem großzügigen Straßenplaner Jahr für Jahr riesige Beträge bewilligten, kam weder der Bau der Autobahn Wien-Salzburg recht voran (nach achtjähriger Bauzeit sind erst 202 von 300 Kilometern befahrbar) noch die 45 Kilometer kurze Trasse Wien-Wiener Neustadt.

Das teure Schneckentempo des Straßenbauers Bock wurde bald derart zum Gespött der Österreicher, daß Finanzminister Dr. Josef Klaus den Vorschlag seines christ-sozialen Parteifreundes Bock für den Bauabschnitt Kufstein-Brenner besonders eingehend prüfte.

Das Ergebnis seiner Untersuchungen war niederschmetternd: Die Betonstraße Kufstein-Brenner, die das deutsche Autobahnnetz mit der bis 1966 fertiggestellten italienischen Autostrada Brenner-Modena verbinden soll (siehe Karte), erfordert runde vier Milliarden Schilling (640 Millionen Mark), mehr als Österreich in vier Jahren für das gesamte Autobahnnetz ausgeben kann.

Für jeden einzelnen Straßenkilometer hatte Minister Bock 40 Millionen Schilling (sechs Millionen Mark) veranschlagt, während die Italiener auf der anderen Seite des Brenner trotz des schwierigeren Geländes mit 26 Millionen auskommen*.

Finanzminister Klaus forderte daher die Einsetzung eines „Beirats für die Autobahnfinanzierung“, der ergründen sollte, „ob und welche Ersparnisse beim Bau der österreichischen Autobahnen erzielt werden können“.

Zwar gelang es Bock, einige ihm zugelegte Lobbyisten und Beamte in das

* In anderen europäischen Staaten kostet ein Autobahnkilometer bei durchschnittlichen Terrainverhältnissen zwischen 1,1 Millionen (Holland) und vier Millionen Mark (Bundesrepublik).



Autoschlange am Brenner: Mit deutschem Geld eine Autobahn durch Österreich?

Gremium hineinzuschleusen, doch die anderen Ausschuss-Mitglieder ließen sich nicht dämpfen. In einem Memorandum urteilte das Komitee: „Ohne Qualitätseinbuße ließen sich acht bis 13,5 Prozent einsparen. Daraus würde bei den noch ausstehenden Autobahn-Neubauten eine Ersparnis von 300 bis 500 Millionen Schilling (45 bis 80 Millionen Mark) resultieren.“

Diplomingenieur Coreth vom österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit befand sogar: „Die österreichischen Autobahnen könnten um 40 Prozent billiger sein.“

Die hohen Bock-Preise führten die Prüfer auf mangelhafte Planung im Handelsministerium zurück, das den skurrilsten Fertigungsmethoden Vorschub leiste:

Statt die Randstreifen der Fahrbahnen mit weißer Farbe zu malen, verwenden Bocks Straßenbauer

▷ Weil das Handelsministerium das Zusammenlegen kleinerer Grundstücke versäumt hatte, mußten auf den bisher befahrbaren 202 Kilometern der Autobahn Wien-Salzburg durchschnittlich alle 500 Meter Brücken gebaut werden, um Zufahrten zu den Feldern zu ermöglichen.

▷ Um sich Abgeordnete nicht zu vergrämen, plant Bock allein zwischen Kufstein und dem Brenner 14 Ausfahrten, von denen sich viele nicht mehr geographisch, sondern nur noch wahltaktisch rechtfertigen lassen.

Als die „Oberösterreichischen Nachrichten“ nach dem Erscheinen des Preisprüfer-Berichts behaupteten, beim Autobahnbau sei „rund eine Milliarde Schilling durch Unwirtschaftlichkeiten verlorengegangen“, sperrte Finanzminister Klaus 160 Millionen Schilling, die den Autobahnbauern als Nachtrag zum diesjährigen 962-Millionen-Budget ursprünglich bewilligt worden waren.

Da boten sich Retter an: Italienische Baufirmen erklärten sich bereit, den Bau von Autobahnen in Österreich zu finanzieren, wenn sie später eine Maut (Straßenbenutzungsgebühr) kassieren dürften. Patriot Bock lehnte jedoch diese Einmischung der Nachbarn ab.

Statt dessen schwebt dem Handelsminister die Gründung einer österreichisch-bayrisch-italienischen Finanzierungsgesellschaft vor, die freilich vorwiegend von den Deutschen gehalten werden soll, weil die Strecke Kufstein-Brenner zu 90 Prozent von den Bundesrepublikanern befahren wird. Den österreichischen Beitrag will Bock auf den Bau von neun Kilometer Autobahn und der „Europabrücke“, einer 190 Meter hohen Talüberquerung südlich Innsbrucks, beschränken.

Den Empfehlungen der Autobahnkommission zu rationellerer Bauweise dagegen gedenkt Bock nicht zu folgen. Als der Minister gefragt wurde, was er von den Vorschlägen der Preisprüfer halte, antwortete er mit einem Wort: „Nix.“



schneeweiße, von Hand verlegte Kleinpflastersteine. Kosten pro Kilometer: rund 100 000 Mark. Berichtete ein Autobahnplaner: „Eine amerikanische Expertenkommission kam aus dem Photographieren nicht heraus. Daß man im Jahrhundert der Automatisierung die Pflastersteine mit der Hand zurechtschlägt und aneinanderreicht, hatten sie noch nirgends gesehen.“