

Sie auch...?

Männer wollen gut rasiert sein – jeden Tag gleich gut. Schnell, sauber und gründlich. Was bleibt? Man nimmt den **Calor noblesse**. Der rasiert! Mit vier messerscharfen Scherleisten. Kenner sagen: weiches und hartes Barthaar nimmt er wurzelnah ab. Ganz sanft und hautschonend. Eine brillante Rasierleistung? Für den **Calor noblesse** ist sie selbstverständlich! Das ist seine einzige Aufgabe – und die erfüllt er. Und sein Preis? Achtundfünfzig Deutsche Mark (mit elegantem Etui). **58,-*** Das ist – meinen wir – ein wirklich vernünftiger Preis.

Automatischer Schalter in der Bodenfläche: er schaltet das Gerät beim Wegstellen zuverlässig ab.

Gleitrollen: intensive Hautspannung. Durch Drehen des Oberteils einstellbar auf harten und weichen Bart.

Scherkopf: vier diamant-geschliffene Scherleisten. Regulieren durch ihre Abfederung die Druckstärke.

Calor

Fragen Sie beim Fachhandel nach dem **Calor noblesse** oder fordern Sie Prospekte an von Minerva GmbH, 8 München 15, Goethestraße 21; Abteilung 4.

* empf. Preis

war, stattete sein Kind mit einer Schußwaffe aus, anstatt zur Polizei zu laufen.

Als am 21. Oktober schließlich die 37jährige Frau niedergeschlagen und vergewaltigt wurde, erbitterte sich das „Gelnhäuser Tageblatt“: „Es heißt immer, die Amerikaner schützen uns vor den Russen, aber wer schützt uns vor den Amerikanern?“

Oberst James Terry, von seinen Untergebenen erst nach 20 Stunden von dem Vorfall informiert, wußte lediglich eine Entschuldigung vorzubringen. Das Gelnhäuser Gemüt war damit nicht mehr zu beschwichtigen.

Die Stadtverordneten protestierten in einer Sondersitzung einmütig gegen „derartig schwerwiegende Ausschreitungen“, und der hessische Finanzminister Conrad beschwerte sich in seiner Eigenschaft als Landtagsabgeordneter des Kreises Gelnhausen beim US-Hauptquartier in Heidelberg. Bürgermeister Kloz und andere Honoratioren, die bereits zugesagt hatten, einem Konzert des Chors der 7. US-Armee beizuwohnen, verzichteten auf die Darbietungen der Sänger.

Der deutsche Bürgerzorn legte sich etwas, als fünf Gelnhäuser Raufbrüder die Situation ausnützten und Rachejustiz auf eigene Faust übten: Sie jagten einen farbigen Soldaten durch die Straßen der Stadt und richteten ihn mit Steinen und Zaunlatten übel zu. Während jedoch die amerikanische CID (Militärische Kriminalpolizei) noch immer nach den Tätern des Notzuchtverbrechens fahndet, konnte Hauptmeister Knauer schon am nächsten Tag seine Neger-Schläger in Gewahrsam nehmen.

Oberst Terry, verschreckt durch den Proteststurm, kündigte eine Verdoppelung der MP-Streifen an und beschränkte die Ausgabe von Urlaubspässen auf ein Minimum. Daß die Urlaubsregelung lediglich ein Akt guten Willens ist, mußte allerdings auch Terry zugeben. Der altersschwache Zaun um das Kasernengelände weist bereits so viele Löcher auf, daß Ausgänger nicht auf das Kasernentor angewiesen sind.

Dennoch ist in Gelnhausen ungewohnte Ruhe eingekehrt: Oberst Terry und seine Lanzenspitzen zogen ins Manöver.

RECHT

ENTSCHEIDUNGEN

Das Auswärtige Amt braucht den Namen des ausländischen Diplomaten, der zu Unrecht einen deutschen Staatsbürger angeschwärzt hat, dann nicht preiszugeben, wenn dies von dem ausländischen Staat als unfreundliche Handlung aufgefaßt und zu einer Störung der zwischenstaatlichen Beziehungen führen würde (Oberverwaltungsgericht Münster).

Keht der flüchtige Fahrer nach einigen Stunden doch noch zur Unfallstelle zurück oder meldet er sich freiwillig bei der Polizei, dann entfällt aus diesem Grunde nicht seine Bestrafung wegen Unfallflucht. Vielmehr kann diese „tätige Reue“ dem Angeklagten nur bei der Strafzumessung zugute gehalten werden (Bundesgerichtshof).

Wer sich mangels Scheidungsgrundes nicht scheiden lassen kann und daher

mit einer anderen Frau in sogenannter wilder Ehe zusammenlebt, kann für den Unterhalt, den er seiner „Geliebten“ zahlt, gleichwohl Steuerermäßigung beanspruchen und den Unterhalt für deren Kinder als außergewöhnliche Belastung absetzen, wenn jene Beziehungen „von Dauer“ sind. (Bundesfinanzhof).

BUNDESWEHR

LUFTRANSPORTER

Test unerwünscht

Zwei Wochen lang hatte der Verteidigungsausschuß des Bundestages geballter politischer und militärischer Autorität widerstanden. Dann bestellten die Abgeordneten, am 23. Oktober, den in französisch-deutscher Kooperation entwickelten Großtransporter C-160 („Transall“).

Noch am 10. Oktober hatte derselbe Ausschuß verlangt, vor dem Milliarden-Entschluß in einer Testserie zu prüfen, ob nicht auch der von den anderen Nato-Mächten seit Jahren benutzte amerikanische Transporter Lockheed C-130 E („Hercules“) die deutschen Transportbedürfnisse stillen könnte.

Offenkundig werde, so meinte damals die Ausschußmehrheit, der Lizenzbau



Luftwaffen-Inspekteur Panitzki
Hercules abgeschossen

des in schon über 600 Exemplaren eingesetzten Lockheed-Modells in der Bundesrepublik schneller in Gang kommen als die Serienfertigung der noch völlig unerprobten, vorerst nur als Prototyp in zwei Exemplaren existierenden „Transall“. Wahrscheinlich sei die C-130 E billiger. Möglicherweise sei sie für die deutschen militärischen Zwecke gleich gut geeignet. Der letzte Punkt müsse in Versuchen geklärt werden.

Vergebens hatten der Staatssekretär des Verteidigungsministeriums, Hopf, sein Ministerialdirektor Knieper, Luftwaffeninspekteur Panitzki sowie mili-

tärische und technische Spezialisten verschiedenster Grade neun Stunden lang hinter verschlossenen Türen auf die Abgeordneten eingeredet: Allein die „Transall“, für deren Entwicklung schon 420 Millionen Mark vorgestreckt seien, entspreche den besonderen Anforderungen auf dem westeuropäischen Kriegsschauplatz. Die Legislative blieb vorübergehend störrisch.

Die Schlappe verdankten Hopf und sein General zwei amerikanischen Spezialisten im Flugzeughandel, dem Lockheed-Verkaufschef William Perreault und dessen Mitarbeiter Simons. Die beiden hatten sich Ende August in der Bundesrepublik eingemietet und sofort damit begonnen, nicht nur Beamte und Offiziere, sondern auch die Abgeordneten des Verteidigungsausschusses hektographisch über ihr Produkt zu unterrichten. Insbesondere befaßten sich die Amerikaner respektlos mit den bisher in Bonn und Paris verbreiteten halb-offiziösen Leistungsvergleichen der konkurrierenden Maschinen.

Beispielsweise hatten die deutschen Parlamentarier aus „Betrachtungen“ der in der Bundesrepublik für das „Transall“-Projekt federführenden „Weser“ Flugzeugbau GmbH bis dahin gewußt, daß die verschiedenartigsten militärischen Nachschubaufgaben mit der „Transall“ weit billiger zu lösen sind als mit der „Hercules“: etwa die Aufgabe, täglich 830 Tonnen, den Bedarf einer Division, über 1200 Kilometer Luftweg zu befördern.

„Weserflug“-Ingenieur Freytag, „Leiter des Zentralbüros Transall“, hatte vorgerechnet, daß die Division mit 13 „Transall“ versorgt werden könne. Die 13 Maschinen müßten pro Tag 52mal in das Einsatzgebiet fliegen. Die „Hercules“ könne zwar dieselbe Nachschubarbeit mit elf Maschinen und 43 Flügen pro Tag bewältigen. Aber da die zweimotorige „Transall“ etwas weniger Brennstoff verbräuche und weniger Wartungskosten verursache als die viermotorige „Hercules“, erfülle die deutsch-französische Maschine die Aufgabe für 206 000 Mark, wohingegen der US-Vogel 246 500 Mark Aufwand erfordere.

Dieses und ähnliche Exempel waren unwidersprochen geblieben — bis eben Mr. Perreault für die Abgeordneten fast dieselben Transportbeispiele exerzierte. Der Amerikaner billigte den Soldaten einen etwas höheren Nachschubsatz zu, seine Division sollte pro Tag 910 Tonnen erhalten.

Lockheed-Resultat: Die 1200 Kilometer entfernte Division könne nicht, wie Freytag erläutert hatte, von 52 „Transall“-Flügen leben. Für die Versorgung sei vielmehr „eine Flotte von 39 ‚Transalls‘ mit 103 Flügen“ erforderlich. Hingegen müsse die „Hercules“ nicht 43-, sondern lediglich 41mal pro Tag ins Einsatzgebiet starten.

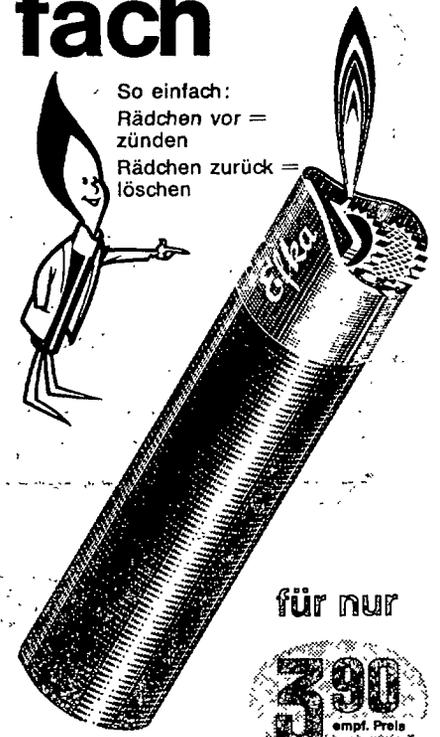
Den erstaunlichen Divergenzen bei der Berechnung der Flüge entsprach das Gefälle der Kostenschätzungen. Für Freytag ließ sich die imaginäre Division mit der „Transall“ um 40 000 Mark billiger versorgen. Für Perreault hingegen erledigte die „Hercules“ dieselbe Aufgabe billiger, und zwar um 412 000 Mark.

Lockheed weiter: „Es mag auch erwähnt werden, daß bei militärischen Operationen jeder Flug eine Gefahr für den Verlust von Flugzeug und Mannschaft bedeutet. Die größere Anzahl der

Neu bei Ihrem Tabakwarenändler!

CRICKET

zündet tausend- fach



So einfach:
Rädchen vor = zünden
Rädchen zurück = löschen

für nur

3,90
empf. Preis



So zünden
Nur eine kurze Drehung des stets sauberen Reibrädchens mit dem Daumen —
•CRICKET-GAS•
brennt rein und geruchlos.



Wichtig:
Nie ausblasen!
Das Reibrädchen wieder mit dem Daumen ganz zurückdrücken — bis zum Anschlag!
•CRICKET-GAS•
verlösch.
Nie ausblasen!



Sichtbare Gasfüllung
•CRICKET-GAS• hat eine ungewöhnlich große Füllmenge!
Zur Prüfung
•CRICKET-GAS• waagrecht halten!
Die Füllung ist immer sichtbar.

Keine Reparaturen!