17 KOSMISCHE MORGENRÖTEN

V.

Müde und verstimmt entfernte ich mich einmal von den Erdhütten und legte mich ins Gras. Gleich einem gigantischen Teppich breitete sich oben der nächtliche Himmel aus. Wie an einem leichten Tragejoch schien die Milchstraße über das ganze Weltall hingeworfen. Immer wieder fielen Sternschnuppen herab und verglühten, noch bevor sie die Erde erreichten. Ein Gefühl seltsamer Gleichgültigkeit bemächtigte sich plötzlich meiner und ich sagte mir: ‚Genug! Zum Teufel mit der Fliegerei, werde die vorgeschriebenen zwei Jahre in der Infanterie abdienen und heimkehren. Werde die Hochschule beziehen und Ingenieur, Agronom oder sonst was werden, nur weg von hier!'

Dieser Beschluß machte, daß mir einen Augenblick lang leichter ums Herz wurde, und ich wollte schon in meine Erdhütte gehn, um das Konzept eines Rapports niederzuschreiben, als plötzlich alles in mir ins Stocken geriet. Von irgendwoher, aus der Ferne, aus der Gegend unseres Klubs, trug der Wind mir eine leise, von Kindheit auf bekannte Melodie Dvoraks zu. Ja, natürlich, das war doch sein „Slawischer Tanz", den Vater so gerne abends spielte, wenn er, aufs äußerste erschöpft, von der Schule nach Hause kam. Ich erinnere mich, mein Schwesterchen und ich hörten auf zu lärmen, aus Furcht, den Vater zu stören, aus Furcht, die Melodie zu verscheuchen und die leichten Bewegungen des fast gewichtslosen Geigenbogens zu unterbrechen.

Das trauliche Elternhaus kam mir sofort in den Sinn, dorthin wollte ich so schnell wie möglich, zum Vater. Ich stellte mir vor, wie ich die Tür öffne . . . ‚Wer ist da?' fragt Vater und läßt die Geige sinken. ‚Du bist zurückgekehrt, lieber Sohn? . . . Du wolltest doch Flieger werden . . . Bist du denn schon Flieger? . . .'

Was soll ich ihm antworten? Soll ich sagen, daß ich die Courage verloren habe? Daß es bei mir mit der Landung nicht klappen will? . . . ‚Bevor du eine Tür zuschlägst, überlege gut, wie du erneut anklopfen wirst', fiel mir ein englisches Sprichwort ein, und ich schlug die Tür der Schule nicht zu . . .

Als das Programm der Flüge mit der JAK-18 erfüllt war und man uns auf die schnellere JAK-11 überführte, begriff ich, daß das Fliegen mir schon zum Bedürfnis geworden war. Vielleicht hing das damit zusammen, daß wir wieder mit einem guten Menschen zu tun bekamen, dem Ausbildungsoffizier Kisseljow, einem sehr strengen und energischen Flieger.

„Ich werde euch zu Jagdfliegern ausbilden, die stets und immer selber für sich einstehen. Und oft mit ihrem Leben. Und nicht nur mit dem eigenen, sondern auch mit dem Leben des Kameraden. Bist du aber eine Schlafmütze auf der Erde, so wirst du es auch in der Luft bleiben."

Zu jener Zeit war ich Gruppenältester, und für ungeputzte Stiefel und Knöpfe der Mitglieder unserer Gruppe, für zerknautschte Militärblusen wusch mir Kisseljow gehörig den Kopf. Kisseljow hatte nicht die Gewohnheit, etwas zweimal zu sagen, und als er merkte, daß die Schlamperei in der Gruppe ihren Fortgang nahm, schloß er mich vom Fliegen aus. Einen Tag, einen zweiten, einen dritten lungerte ich müßig bei den Erdhütten herum. Am vierten Tag prallte ich unerwartet mit dem Stellvertretenden Geschwaderkommandeur Major Tonin zusammen.

„Was, fliegst du nicht?"

„Weiß nicht . . ."

„Na los, aufs Flugzeug!" . . .

Wir bestiegen eine JAK-11. Schalteten das Licht ab, und Tonin befahl: „Aufstieg!" . . .

In diesen drei Tagen hatte ich mich so nach dem Steuerknüppel gesehnt, daß ich die JAK irgendwie mit besonderem Vergnügen und besonderer Exaktheit hochriß.

„Gut!", sagte nachher auf der Erde Tonin. „Fliegen kannst du . . ."

Ich weiß nicht, ob jetzt in unserer Gruppe mehr Ordnung herrschte, und weiß auch nicht, worüber der Major mit dem Hauptmann redete, aber von jenem Tage an wurde ich kein einziges Mal mehr von den Flügen ausgeschlossen, und bald ging ich in meinen ersten Übungskampf.

Viele Ausbildungsoffiziere hatten sich mit mir beschäftigt. Es waren alles ausgezeichnete Flieger und gute Pädagogen, und jeder von ihnen war bemüht, uns jungen Fliegern all das zu übermitteln, was sie selber in den schweren Jahren des verflossenen Krieges gelernt hatten.

Ich erinnere mich an meinen Flugleiter, Hauptmann Maximow. Mit ihm in einen Luftkampf zu gehen, war schwer und interessant, weil er stets solche Bedingungen und solche Situationen schuf, daß ich nicht nur auf die Geräte aufpassen mußte, die mir unmerklich gewohnt geworden waren, sondern mich auch in der Gewalt des Flugleiters befand, mich ständig nach ihm richten mußte. Er aber spielte einem bisweilen solche Streiche, als sei er ganz allein am weiten Himmel. Maximow tat dies nicht nur im „Kampf", sondern selbst auf dem Wege zur Kunstflugzone.

Einmal flogen wir beide, jeder mit seinem Flugzeug, in einer Höhe von tausend Metern. Es war herrliches Wetter. Unsere JAKs glitten schwebend über die herbstlichen Felder. Gewohnheitsgemäß blickte ich eine Sekunde lang auf die Erde, um zu erfahren, was es da heute Neues gibt . . . Ich hatte, scheint's, den Flugleiter nur für einen ganz kurzen Augenblick aus den Augen gelassen, als ich aber einen Blick nach vorn und nach links warf, erstarrte ich: der Ausbildungsoffizier war verschwunden . . .

Wir flogen auf den Flugplatz zu, und als Flugschüler ohne den Flugleiter zurückzukommen, hieß, sich blamieren . . . Aber wo steckte er? Wo sollte ich ihn suchen?

Ich legte meine JAK auf die eine Tragfläche. Hielt nach links Umschau. Nichts und niemand. Legte das Flugzeug auf die rechte Tragfläche. Gleichfalls niemand. „Was ist das für ein . . ." Ich fluchte und verstummte in gleichen Augenblick. Ganz in der Ferne, am Horizont, ungefähr hundert Meter vom Boden, erblickte ich die winzige Silhouette von Maximows Flugzeug. Wie er hatte bemerken können, daß ich nicht auf ihn aufpasse, wie es ihm gelungen war, die Drehzahl zu beschleunigen und sich so weit zu entfernen, das konnte ich nicht begreifen, und zum Nachdenken blieb übrigens auch keine Zeit. Im Sturzflug, mit äußerster Geschwindigkeit holte ich Maximow ein, schloß mich ihm an und ging hinter ihm zur Landung über.

Am Landeplatz fragte ich den Instrukteur, nachdem ich den Helm mit Kopfhörer abgenommen und den Fallschirm abgeschnallt hatte:

„Was war los?" . . .

„Alles in Ordnung. Da du mich eingeholt hast, habe ich nichts auszusetzen . . ."

Beim nächsten Flug inszenierte er eine noch ernstere und unerwartetere Prüfung. Wir flogen wieder jeder mit seinem Flugzeug. Links vorn, etwa drei Meter von mir entfernt, schwamm seine JAK so ruhig dahin, als wäre sie eins mit der Luft. Plötzlich aber legte sie sich ganz auf die rechte Seite. Mir schien, sofort werde etwas Schreckliches passieren. Unsere Flugzeuge werden zusammenstoßen, weil auf eine solche Schlagseite eine Kurve folgt, und ich mich in das führende Flugzeug hineinbohren werde.

Auf der heimatlichen Erde

Ich stieß den Steuerknüppel mit einer heftigen Bewegung nach vorn, ging ungefähr um zwanzig Meter nach unten und setzte unten, ohne Maximow aus den Augen zu lassen, den Flug neben ihm fort. Jetzt hatte er das Flugzeug wieder abgefangen und flog wieder normal. Sofort war ich an seiner Seite. Noch hatte ich mich vom ersten Schreck nicht erholt, als er sich wieder ganz auf die Seite legte . . .

Und wieder stürzte ich nach unten und wieder, eine Minute später, als er erneut sein Flugzeug abgefangen hatte, schloß ich mich ihm an . . .

„Was ist los?" fragte ich ihn per Funk. „Die Steuerung hat sich bei Ihnen festgeklemmt?"

„Alles in Ordnung. Habe nichts auszusetzen . . ."

Ein Flug mit dem Düsenflugzeug MIG hat sich mir fürs ganze Leben eingeprägt. Der Kommandeur Major Wladimir Iwanowitsch Guzennikow hatte mich mitgenommen, ein sehr strenger Kommandeur und prinzipienfester Mensch. Gleichviel zu welcher Zeit ein Flug angesetzt war, stets trat Guzennikow sauber rasiert, geschniegelt und gebügelt vor uns und ärgerte sich sehr, wenn ein Flieger morgens mit Bartstoppeln oder in zerknüllter Militärbluse erschien.

„Ein Soldat muß immer akkurat aussehen, und ein Flieger erst recht", sagte er oft zu uns. „Auf der MIG ist keine Zeit, das nachzuholen, was man auf der Erde zu machen versäumt hat . . ."

Er selber hatte Zeit, sowohl am Himmel wie auf der Erde viel zu tun. Weit und breit gab es keinen besseren Jagdflieger als ihn, niemand schoß genauer nach Erd- und Luftzielen, man lobte ihn oft und viel, nannte ihn einen richtigen Meister.

Und eben mit ihm sollte ich nun zum ersten Mal mit einem Düsenflugzeug aufsteigen.

„Sie werden alles selber machen, ich kontrolliere nur."

Als unser schlankes kleines Flugzeug, das gleichsam aus Metall und Geschwindigkeit gegossen schien, auf die Startbahn hinausrollte, ließ ich den Motor schneller laufen. Ich war an die JAK gewöhnt, daran gewöhnt, daß sie vor dem Aufflug fast eine Minute lang rollen mußte, hier aber bemerkte ich nicht einmal, wie die MIG sich vom Betonboden löste. Während ich das Fahrgestell einzog, war das Flugzeug schon bis auf 500 Meter „hochgesprungen", der Instruktion nach aber sollte es schon in einer Höhe von 200 Metern eine Kurve beschreiben. Ich hatte es kaum in die erste Kurve gelegt, als schon die zweite und dritte an der Reihe war... Vor mir zog sich bis zum Horizont die Startbahn hin. Man mußte das Fahrgestell wieder ausfahren und landen. Ich schwitzte geradezu vor Anstrengung. Es schien, als ob all dies allzu lange dauerte, in Wirklichkeit aber waren es 14 Sekunden. Auf meine Frage „Wie bin ich aufgestiegen?" antwortete der Instrukteur:

„Ganz ausgezeichnet! So was passiert jedem Flieger, wenn er auf ein schnelleres Flugzeug überwechselt. Sie werden sich daran gewöhnen!"

Nach einigen Flügen paßte ich mich völlig der Geschwindigkeit der schnellen MIG an, und jene 14 Sekunden, die der Aufstieg brauchte, kamen mir schon wie eine Minute vor. Ganz von alleine preßte sich der Körper gleichsam zusammen bei den Geschwindigkeiten, die in den gleich einer Pfeilspitze abgeschrägten Tragflächen und in dem mächtigen Motor steckten, der in dem kurzen und starken Rumpf meiner „Dreißig" verborgen war. Noch totaler wurde die Empfindung eines wirbelartigen Fluges, als wir darangingen, die Elemente des Luftkampfes zu studieren, Erdziele unter Beschuß zu nehmen und die „feindlichen" Flugzeuge zu verfolgen und anzugreifen.

Gar nicht einfach ist es, die Feder zur Hand zu nehmen und auf dem Papier die ganze schwierige „Poesie der Luft" wiederzugeben, die man auf einem schnellen Düsenflugzeug verspürt, wenn in ihm im Bruchteil eines Augenblicks in eins verschmelzen Zeit, Geschwindigkeit, anwachsende Leistung des Motors sowie die Möglichkeit, in einem beliebigen Moment das Flugzeug in den endlosen Himmel zu schleudern. Etwas ungewöhnlich Gebieterisches und Heißes durchdringt alsdann jede Zelle deines Körpers, jedes Nervenendchen, und du hast dich schon ganz zusammengepreßt im unbändigen Wunsch, die MIG immer schneller vorwärtszutreiben und während einer steilen Kurve in deiner rechten Hand den mächtigen Druck ihrer Tragflächen gegen die Luft zu verspüren . . .

Wenn ich heute, lange Zeit später, an meine Freunde aus der Flieger-

schule und an jene zurückdenke, die uns erzogen und aus den gestrigen Mittelschulabsolventen Flieger gemacht haben, so muß ich unbedingt voll herzlicher Dankbarkeit Wladimir Iwanowitsch Guzennikows Erwähnung tun.

Wäre ich nicht auf Beharren jenes mir unbekannten Hauptmanns vom Bezirksmilitärkommissariat in die Grundausbildungsschule geschickt worden, so wäre ich möglicherweise auch Guzennikow nicht begegnet, diesem starken und originellen Menschen von großzügigem Charakter, einer leuchtend positiven Einstellung den Menschen gegenüber und einem grenzenlosen, durchaus nicht lebensfremden Glauben an unsere Möglichkeiten . . . Von der Gemütsseite her, blieb er äußerlich stets streng und unnahbar, innerlich aber war er von ungewöhnlich großer Subtilität und Feinfühligkeit, ein Mensch, der jedem Neuling, der mit ihm zu zweit flog, geheime Hoffnung und Liebe entgegenbrachte.

„Du, künftiger Jagdflieger, weißt du, was ein Luftkampf ist?", fragte er oft.

Wir, deren Väter die ganze Last des furchtbaren Krieges gegen die Faschisten auf ihren Schultern getragen hatten, wußten nicht, was das bedeutet: Krieg. Er, der erfahrene Jagdflieger, hat sowohl die Bitterkeit der Niederlage der ersten Kriegstage als auch die Freude des Sieges gekannt...

Oft, wenn er sich mit seinem jeweiligen Flugschüler zu einem Übungsflug aufmachte, sagte er:

„Paß auf, Bursche, wird es brenzlig, so rüste zur Landung . . ."

Bei den Flügen legte er gewöhnlich das Flugzeug in solch scharfe Kurven, daß mir manchmal schwarz vor den Augen wurde, und es schien mir, als ich den Steuerknüppel so an mich zog, daß mir das Gewicht des ganzen Himmels auf die Brust drücke. Natürlich braucht man nur den Steuerknüppel ein wenig von sich weg zu bewegen und die Kurve abmildern, und sofort wird es einem leichter. Leichter wohl, aber dann braust der Flugleiter bereits in eine unerreichbare Höhe hinauf, du aber bleibst unten zurück, eine unnütze, aufgegebene, zermalmte Kreatur . . .

Und wir „schleppten" uns ihm nach, obgleich sich dieses Wort kaum angesichts jener Geschwindigkeiten anwenden läßt, mit denen Guzennikow uns junge Flieger zum Himmel hinaufführte. Er war streng, wenn einer von uns „nicht durchhielt", doch war er unendlich gerecht, wenn seine Hoffnungen sich bewahrheiteten.

Einmal passierte mit mir eine unangenehme Geschichte, an der meine Jugend und Hitzigkeit schuld waren. Ich kam auf die Hauptwache. Ohne langes Überlegen setzte einer der Stabsoffiziere einen Rapport auf, in dem er kategorisch forderte: ‚Titow ist aus der Schule auszuschließen. Und zwar unverzüglich! . . .'

Titow liebt gesellige Radtouren

Früher einmal, in einem Anfall von Kleinmut, hatte ich selber mit der Fliegerei brechen wollen. Nachdem ich aber das Fliegen so richtig kennen- und lieben gelernt hatte, wäre der Ausschluß aus der Fliegerschule für mich eine Katastrophe gewesen . . .

Nach dem geschehenen Unheil trieb ich mich in der Schule umher, unter qualvollen Gedanken darüber, wie wohl dort, im Stab, über mein Schicksal entschieden werden wird.

„Was läßt du die Nase hängen?" hörte ich eine etwas rauhe Stimme.

Vor mir stand Guzennikow.

„Ich kann nicht ohne . . ."

„Ich weiß, was du sagen willst", unterbrach er mich. „Aber sich die Haare zu raufen, wäre verfrüht . . . Ich werde mich für dich einsetzen. Du bleibst in der Schule! . . ."

Erst später erfuhr ich, daß Guzennikow seinerzeit einen Rapport geschrieben hatte, in dem er mein Recht darauf geltend machte, weiter in der Schule zu bleiben. Er tat dies, obwohl er aus diesem Anlaß mit den Stabsoffizieren ernstlich aneinandergeriet. Wie immer verfocht er seine Meinung scharf und mit eindrucksvollen Argumenten, und es gelang ihm, das Kommando davon zu überzeugen, daß ich noch ein tüchtiger Flieger werden würde. Ich weiß nicht, ob ich das Vertrauen des Majors gerechtfertigt habe, wenn ja, so möchte ich ihm noch einmal sagen: „Vielen Dank, Sie guter Mensch . . ."

In dem bei Leningrad stationierten Regiment, dem ich nach Absolvierung der Fliegerschule zugeteilt wurde, flogen viele von jenen, mit denen ich gemeinsam den Weg zum fünften Ozean angetreten hatte. Hier waren Nikolai Jurjenkow, Mischa Sewastjanow, Lew Grigorjew. Ebenso wie ich träumten meine Altersgenossen davon, die Prüfungen für die zweite und sodann für die erste Klasse erfolgreich abzulegen und zu noch schnelleren Flugzeugen überzuwechseln. Doch mit großen Geschwindigkeiten zu fliegen, war nicht jedem von uns gegeben.

Einmal kehrte Alexej Kowal, ein junger Sibirier und guter Freund von mir, vom Flug nicht zurück. Irgendwo dort, in der Zone für Kunstflüge, hatte der Motor versagt. Alexej ging zur Notlandung über und kämpfte bis zum Schluß um sein Leben. So hat man ihn auch gefunden: den Steuerknüppel fest mit der Hand umspannt . . .

(Fortsetzung folgt)

ANKÖMMLINGE AUS DEM KOSMOS?

VON ALEXANDER KASANZEW

V.

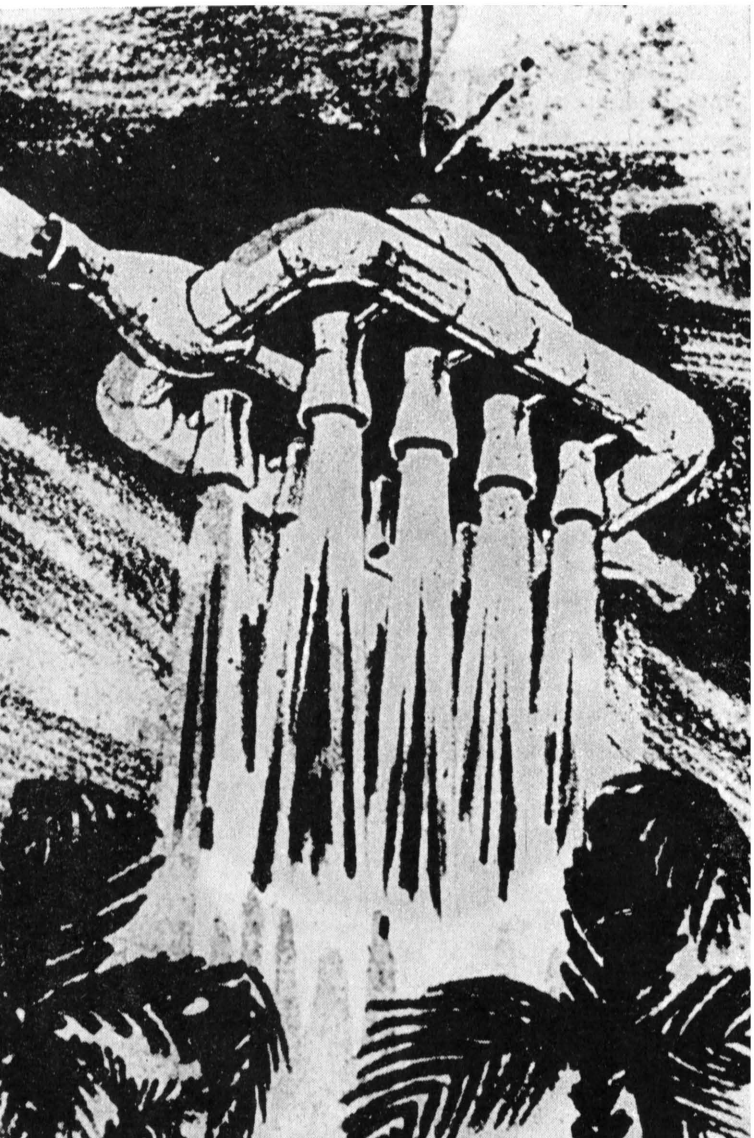
Der Aspirant las uns folgende Beschreibung vor:

„Mitten im Schiff befindet sich ein schwerer Metallbehälter, der die Kraftquelle darstellt. Von diesem Kasten strömte die Kraft in zwei große bewegliche Zylinder an den entgegengesetzten Enden des Schiffes. Außerdem ging die Kraft in acht Zylinder, die vor und hinter diesen Hauptzylindern angebracht waren. Sie hatten zwei Reihen von Öffnungen, die senkrecht von oben nach unten führten.

Zu Beginn der Reise wurden die Klappen der acht Zylinder geöffnet. Sie gaben die nach unten führenden Öffnungen frei, während die nach oben führenden geschlossen blieben. In diesem Augenblick entwich die Kraft, traf auf die Erde und bewirkte den Aufstieg des Schiffs.

War die nötige Höhe erreicht, so wurden die unteren Öffnungen zur Hälfte verschlossen, um diese Höhe zu halten. Dann wurde ein großer Teil des Stroms in einen der Hauptzylinder geleitet, und zwar in den, der sich am hinteren Ende befand. Das Schiff wurde von dem Rückstoß vorwärtsbewegt, den die freigesetzte Kraft hervorrief . . ."

Darstellung des Fluges eines Raumschiffes nach der Überlieferung einer alten indischen Handschrift



Bedarf es hier noch irgendwelcher Kommentare?

Auf Grund dieser alten Beschreibung ist dieser Flugapparat gezeichnet worden (Zeitschrift „Horizonte der Technik", Polen, Heft 5, 1958).

Der Aspirant erinnerte uns daran, daß in anderen indischen Überlieferungen davon die Rede ist, daß Himmelsboten die Urmenschen einst gelehrt haben, Eisen zu bearbeiten.

„Deshalb lenkt die berühmte Eisensäule, die seit mehr als anderthalbtausend Jahren in der Nähe des alten Turms Kutminar in Delhi steht, unsere besondere Aufmerksamkeit auf sich. Diese wirklich erstaunliche Säule hat unter den Denkmälern der materiellen Kultur nicht ihresgleichen. Sie ist acht Meter hoch und von einem Umfang, daß sie von einem Erwachsenen gerade noch umfaßt werden kann. Es herrscht in Indien heute noch der naive Aberglaube, daß man sich nur mit dem Rücken an die Säule zu stellen und sie rückwärts mit den Händen zu umfangen brauche, damit der sehnlichste Wunsch in Erfüllung gehe.

Die Säule hat ein Gewicht von zwölf Tonnen. Sie ist nicht von ungefähr mit dieser uralten Legende verknüpft. Das Eisen hat nämlich eine phantastische, eine höchst seltene Eigenschaft: es rostet nicht. Dabei wäre jedes andere Eisen in anderthalbtausend Jahren schon längst zu Staub zerfallen."

„Wie kommt das?" fragte eine Lehrerin.

Die Erklärung gab ein Fachmann für Hüttenkunde, der sich unter den Umstehenden befand:

„Es war den alten Meistern gelungen, ein chemisch so ideal reines Eisen herzustellen, wie man es selbst in modernen elektrischen Öfen kaum produzieren kann. Die Atome dieses Eisens verbinden sich mit dem Sauerstoff der Luft und bilden eine hauchdünne Antikorrosionsschicht, die das Metall dann vor weiterer Oxydation schützt."

„Doch wie konnten die Menschen im Altertum ein solch reines Metall erhalten? Wie konnten sie eine solche Säule herstellen, die man heute nur mit Hilfe mächtiger hydraulischer Pressen schmieden könnte? Hat man doch nirgends dergleichen aufgespürt! Vielleicht gibt es tatsächlich einen Zusammenhang zwischen der altindischen Beschreibung eines Raketenflugschiffes und der nichtrostenden Säule aus chemisch reinem Eisen. Vielleicht haben die alten Inder für diese Säule Metall einer vollkommenen Zusam-

mensetzung benutzt, einer Zusammensetzung, wie sie auf einem anderen Planeten erreicht wurde, wo dieses Metall beim Bau des Raumschiffes Verwendung fand? Hält doch die Vermutung, daß die alten Inder die Säule aus einem Eisenmeteoriten schmiedeten, keiner Kritik stand, da das Eisen in einem Meteoriten immer rund sieben Prozent Nickel enthält, von anderen Beimengungen ganz zu schweigen."

Der Aspirant packte seine Bücher und Fotos wieder ein.

Also schon heute, kaum, daß wir begonnen haben, uns für diese aufregenden Fragen zu interessieren, können wir eine Millionen Jahre alte Versteinerung vorweisen, die wie eine Schuhspur aussieht, können wir mit Metallinstrumenten bearbeitete Knochen oder einen Stahlwürfel untersuchen. Wir können darüber grübeln, was der nichtirdische Kalender auf dem Sonnentor und was die rätselhaften Zeichen in den Anden zu bedeuten haben. Wir sind von der chemischen Zusammensetzung der indischen Säule verblüfft, die vor anderthalbtausend Jahren aufgestellt wurde, und von der überlieferten Beschreibung des Raketenraumschiffes. Doch besonderen Eindruck hinterließen, zumindest bei mir, die Felsbilder in der Sahara, von denen uns unbekannte Wesen in Raumanzügen anblicken, die vielleicht vor Jahrtausenden die Erde betraten.

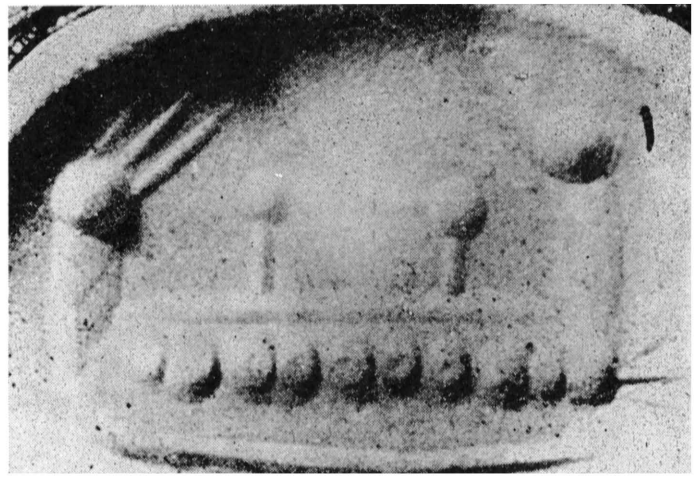
Der Aspirant sagte:

„Ihr riesiges Raumschiff konnte bei der Erde ankommen und auf der kosmischen Reede vor Anker gehen, das heißt, zu einem künstlichen Trabanten der Erde werden, und konnte kleine Schiffe zum entdeckten Planeten entsenden. Es liegt nahe, anzunehmen, daß diese kosmischen Boote mit Forschern in Raumanzügen die bewohnten Zonen der Erde in Augenschein genommen haben.

Und vielleicht waren sie es, die in Südamerika weilten, als die alten Inkas später die Grundsätze der Gesellschaftsordnung übernahmen, die bei den spanischen Eroberern so große Überraschung auslösten und die uns heute völlig verständlich sind.

Vielleicht waren sie es, die auf dem Sonnentor von Tiahuanaco den Kalender eines fernen Planeten, ihrer unbekannten Sonne, als Andenken an ihren Aufenthalt zurückließen. Vielleicht waren sie es, die Landungszeichen in der Wildnis der Anden für irgendwelche andere Forscher anlegten, die nach ihnen die Erde anfliegen könnten?

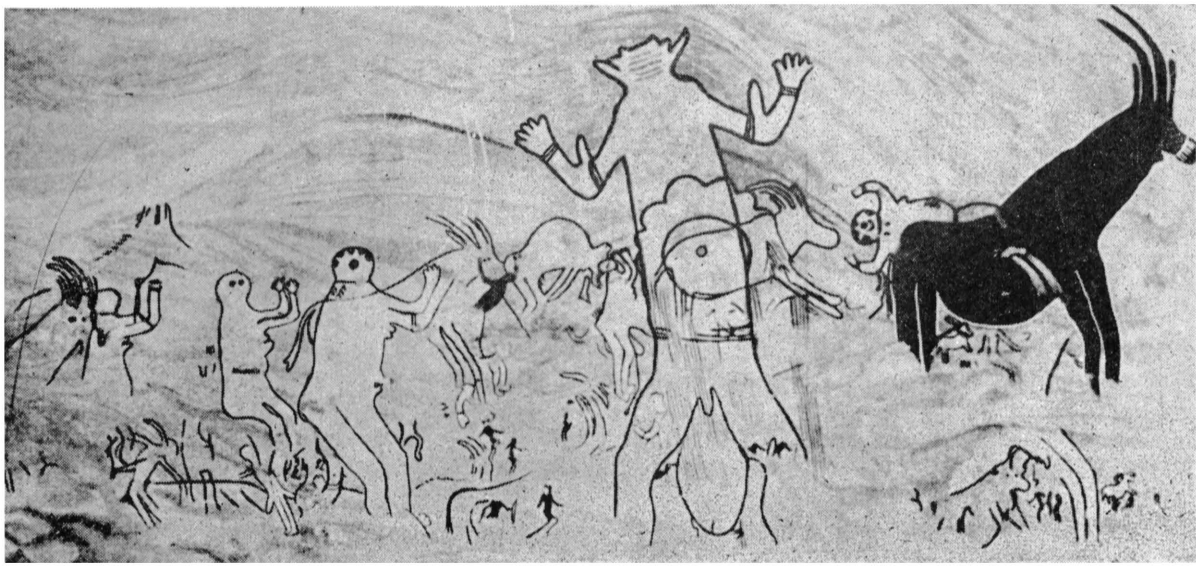
Vielleicht befanden sich die Gäste aus dem All auch in der damals noch bewohnten und blühenden Sahara. Die damaligen Künstler hielten ihre Gestalten auf den Sefara-



Kamee mit altertümlichem Schiff, einer Art Galeere. Soll dies ein Düsenantriebschiff nach der Phantasie des Künstlers sein, der von der Ankunft der Kosmoswesen wußte?

Felsen fest. Vielleicht haben sie auch die vorgeschichtlichen Menschenstämme in der Gegend des Toten Meeres entdeckt, wo sie die zyklopische Terrasse anlegten, unter Schwierigkeiten, die nur von Giganten der Technik bewältigt werden konnten.

Und wer weiß, vielleicht existiert im Fundament der Baalbek-Terrasse wirklich ein Testament der Ankömmlinge von anderen Sternen. In Voraussicht der Höherentwicklung der menschlichen Gesellschaft konnten die Besucher aus dem Weltraum darauf rechnen, daß ihre Erkenntnisse von den Menschen zu einem bestimmten Zeitpunkt begriffen würden und ihnen dann Nutzen bringen könnten. Vielleicht besaßen sie schon den Schlüssel zur Beherrschung der Kernenergie, zur Erschließung des Kosmos und zur Aufhebung der Schwerkraft. Ich weiß nicht, ob die 1000 Tonnen schweren Platten von Baalbek ein genügend sicherer Schutzpanzer für solche gefährlichen Geheimnisse sind. Vielleicht verbergen sie lediglich einen Hinweis darauf, daß das eigentliche Testament für die menschliche Zivilisation, sagen wir, auf der Rückseite des Mondes hinterlassen wurde. Die Menschen sollen erst dann davon Gebrauch machen können, wenn sie einen Entwicklungsstand erreicht haben, der es ihnen gestattet, aus eigener Kraft in den Weltraum vorzudringen und den Mond anzufliegen. Und erst wenn das Selbstbewußtsein ihrer Gesellschaft so hoch ist, daß es den Mißbrauch der Kernkraft und anderer Geheimnisse zur Ermordung von ihresgleichen ausschließt." (Fortsetzung folgt)



Vorgeschichtliches Felsbild aus der Sahara: Die abgebildeten Wesen scheinen „Spezialanzüge" mit runden Helmen zu tragen, wie sie heute für Raumflüge benutzt werden.