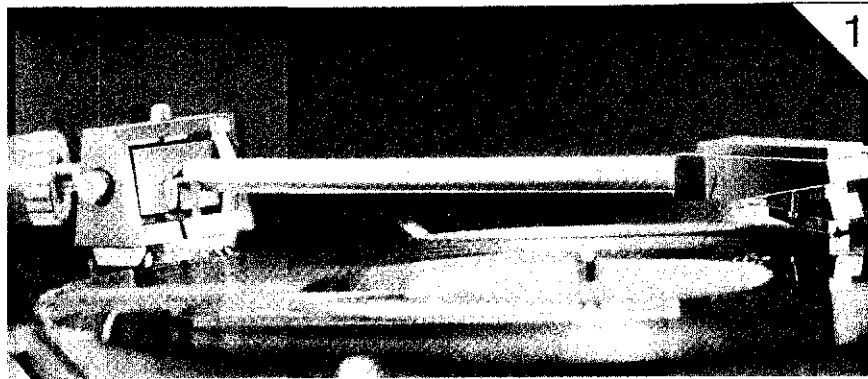
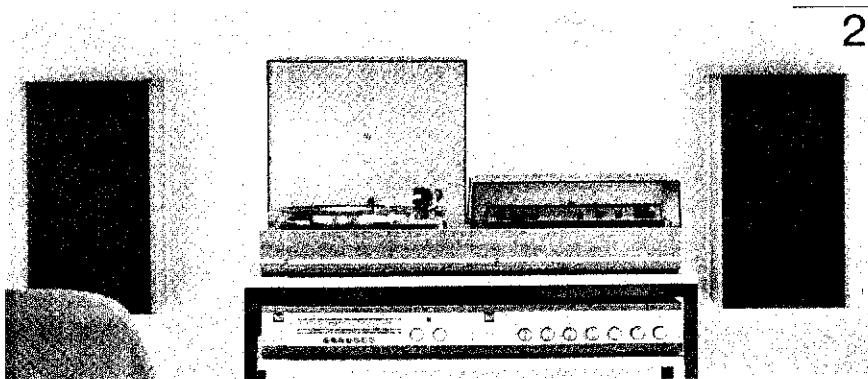


# Basis bester Stereo-Anlagen? Der beispiellose Plattenspieler Dual 1019 (Dazu: Dual-Stereo-Componenten)



Dual 1019: Hi-Fi-Plattenspieler



Dual Stereo-Componenten: Verstärker - Lautsprecher - Tuner - Tonband

Sie wünschen sich eine erstklassige Stereo-Anlage? Dann ist der Dual 1019 eine ausgezeichnete Basis. Er garantiert in der Wiedergabe hohe Tontreue (Hi-Fi) und übertrifft in allen Meßwerten DIN45500, die Norm für Geräte der Heim-Studio-Technik. Sie haben ausgefeilte Technik und Komfort:

Wirksame Antiskating-Einrichtung == gleiche Auflagekraft auf beiden Flanken der Schallrinne; Tonarmlift == behutsames Aufsetzen des Tonarmes; Mitlaufachse == keine Reibung im Plattenzentrum. Der Dual 1019 ist der meistverkaufte seiner Klasse - in aller Welt!

Wie bauen Sie weiter? Zum Dual 1019 gehört ein guter Stereo-Verstärker, ein Hi-Fi-Verstärker, wie der Dual CV 4 mit 2 x 20 Watt Musikleistung. Dann brauchen Sie zwei hochwertige Lautsprecherboxen. Dual hat 5 Typen im Programm.

Sie wollen ergänzen? Dual hat jetzt auch einen Tuner (Rundfunkempfangsteil). Möchten Sie Musik selbst aufnehmen? Das können Sie mit der Dual-Tonband-Componente. Sie ist betriebsbereit für Mono, Stereo und Multi-Playback.

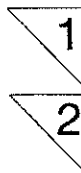
Hier ist der Bon für weitere Information:



Zum guten Ton gehört Dual

Bon ✂

Bitte ankreuzen, was Sie interessiert. Bon ausschneiden und einsenden an Dual, Gebrüder Steidinger, Abteilung BM 7742 St. Georgen/Schwarzwald (Name und Adresse deutlich schreiben)



## FILM

### UNDERGROUND

#### Fest für Augen

Ein Zeppelin landet auf einem blonden Venushügel und explodiert, ein muskulöser Matrose öffnet die Hose und läßt einen Feuerwerkskörper sprühen, ein Metzger zerhackt eine Wassermelone und holt aus ihr menschliches Gekröse.

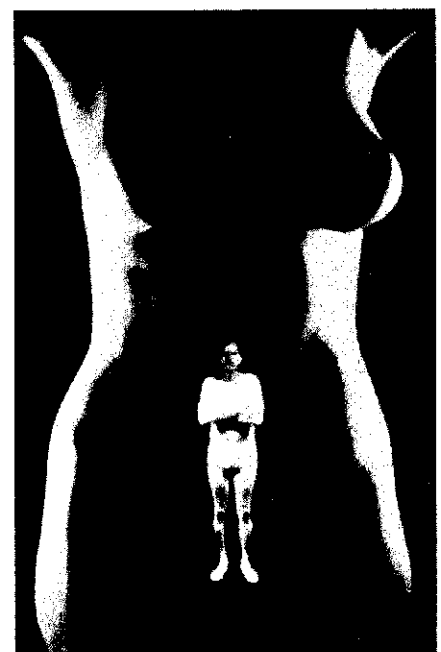
Rote Kreise bersten in grüne Quadrate, der belfernde Hitler und der tote Duce sind in den rapiden Schautanz einer Nackten eingeschnitten, zuweilen bleibt die Leinwand weiß und flimmert.

Lichtspiele von so merkwürdiger Art waren jahrelang nur einem kleinen Kreis von Kennern zugänglich. Sie liefen in amerikanischen Bohème-Katakomben und Kino-Clubs und blieben im Milieu, das ihnen den Namen gegeben hat — im Untergrund.

Seit kurzem ist der amerikanische „Underground Film“ obenauf. Bürgerliche Kinos präsentieren die abstrakten, surrealen, erotischen, gewalttätigen, wie Collagen geklebten oder wie Alpträume gedrehten Avantgarde-Stücke; das Establishment empfängt sie mit Staunen und mit Stipendien der Ford Foundation.

Auch die Branche schaut hin. Der Hollywood-Regisseur Ella Kazan („Die Faust im Nacken“) hat die Partisanen laut gepriesen, sein Kollege Arthur Penn („Licht im Dunkel“) fühlt „Hochschätzung für das, was sie uns zu lehren haben“, und Sidney Lumet („Die zwölf Geschworenen“) verzagt angesichts der Experimental-Künste: „Wir haben bei weitem noch nicht erfaßt, was Film überhaupt sein kann.“

„Er ist ein Fest für die Augen“, sagt der bocksbärtige Untergrund-Chefkri-



Underground-Film „Relativity“  
Kniebeuge auf der Blondine



Underground-Reisender Sitney  
Auf der Sonne oder in Zürich

tiker Paul Adams Sitney, 23. Der einstige Sanskrit-Student bereist jetzt mit einer Kollektion der neuen Kunst den alten Kontinent. Gerufen vom „Österreichischen Filmmuseum“, einer der agilsten Cinematheken Europas, führte Sitney in den letzten Wochen in Wien, Berlin und Hamburg vor; Skandinavien, Jugoslawien und Frankreich werden folgen.

„Strukturell“, doziert Sitney, „sind diese Filme der Musik verwandt, als Komposition der Malerei und in ihren Themen der Poesie.“ Erlauchte Vorbilder haben sie auch — die Dada-Filme des Deutschen Hans Richter und den frühen Cine-Surrealismus von Buñuel und Cocteau.

Aber anders als die Film-Poeten der zwanziger Jahre drehen die amerikanischen „Film Maker“ — so nennen sie sich — nicht als Einzelgänger. Rund 300 Filme-Macher haben sich, dirigiert vom Untergrund-Oberst Jonas Mekas, 44, in der „Film Makers Cooperative“ organisiert; sie verleiht fast 600 Filme (Länge: 30 Sekunden bis acht Stunden) gegen Entgelt (vier bis 250 Dollar) an Clubs und Kinos.

Meist sind es arme Poeten und Maler, die mit gebrauchten Kameras und zuweilen nach neuartigen Theorien ihre meist schmalen (8 oder 16 Millimeter) und stummen Filme fertigen. Alle parieren dem Film-Maker-Prinzip — das Lichtspiel ist vom ersten Schuß bis zum letzten Schnitt das Werk eines einzigen Mannes.

Als Cheftheoretiker wird der Cooperation-Gründer Mekas geachtet, ein milder Mann mit Apostel-Locken, der stets eine Kamera bei sich trägt.

Mekas immigrierte vor 19 Jahren aus Litauen, verlegte sich zunächst auf Lyrik, propagiert den „spontanen

FORUM

Mein lieber Großvater  
Ideen hast Du (deshalb  
liebe ich Dich auch so).  
Du schenkst mir Rosen, <sup>weil</sup>  
weil Dir das Essen so gut  
schmeckt. Siehst Du, die Liebe  
geht eben durch den Magen. Aber  
Du hast mich ehrglücklich gemacht.  
Jetzt möchte ich öfter Rosen be-  
kommen. Deshalb erinnere ich  
Dich an Dein Versprechen: „Wir  
kaufen uns eine Küche“, hast Du  
gesagt, „eine ganz moderne, in der  
Du nicht so viel Arbeit hast!“  
Seitdem hoffe ich und interessiere  
mich dafür. Sieh' mal, was ich ge-  
funden habe: Einen Coupon der  
ROSE-KÜCHE. Es ist die gleiche, die mir  
schon im Schaufenster so gut gefallen  
hat. Schickst Du bitte den Coupon ab?  
Denn Rosen schenkt ja der Mann  
und von Küchen versteht Du ohne-  
hin mehr als ich. Ich freue mich auf  
die ROSE-KÜCHE und auf die nächsten  
Rosen.

Kuss

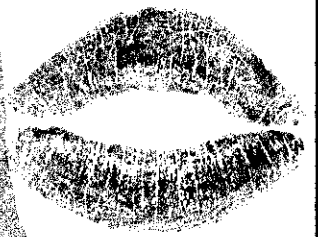
**GUTSCHEIN SP 6**

GRATIS erhalten Sie unsere Planungsmappe, mit der Sie Ihre Küche mit Miniatur-Modellen maßstabgerecht gestalten können. Außerdem einen farbigen Prospekt mit Einzelheiten über ROSE-KÜCHEN und ihre Vorzüge, wenn Sie diesen Gutschein einsenden an:  
ROSE-KÜCHE GMBH + CO., 493 Detmold, Postfach 21

Name \_\_\_\_\_ Straße \_\_\_\_\_  
Wohnort \_\_\_\_\_



**ROSE  
KÜCHE**



Deine  
(Liebe)  
Kleine

ROSE KÜCHE GMBH + CO 493 Detmold, Postfach 21

# Manche möchten Schnee- ketten- Montage als Vergnügen anbieten.

## Wir nicht!

(Nur das Fahren damit!)



Schneeketten-  
Montage ist  
und bleibt ein notwendiges Übel wie das Schnee  
räumen vor der Haustür. Wir wissen das. Dafür  
haben wir die ERLAU-EUROPA so sicher und  
so einfach wie möglich gemacht. Besonderes  
Augenmerk legten unsere Konstrukteure auf  
die guten Fahreigenschaften. Spursicherheit und  
hohe Griffigkeit bringt das ERLAU-Steg-Ring-  
System, lange Lebensdauer der Chrommangan-  
Stahl. Ihr Vorteil: Mit ERLAU-EUROPA-Ketten  
fahren Sie so „sicher wie die Zahnradbahn“!

ERLAU AG  
708 Aalen Postfach 121



Film“ und bekennt: „Only the very new Cinema (nur das ganz neue Kino) ist die Natur, and the rest (und der Rest) is Scheiße.“

Veteran und skurrilste Figur der Cooperation ist der Zeichner Harry Smith, der sich zuweilen „Zar von Rußland“ nennt; junger Freunde wegen hält er sein Alter streng geheim.

Smith, von Haus aus dem Okkultismus zugeneigt, hatte schon in den dreißiger Jahren abstrakte Figurationen und mystische Signale auf Film gemalt, geätzt und geschabt; die phantasiervollen Kurzstücke sind von einer jubelnden Schönheit.

Ihren Sinn gibt Smith gern an. Etwa: „Geschichte der geologischen Periode, auf Orgasmus-Länge reduziert“, oder: „Die Handlung findet innerhalb der Sonne statt oder in Zürich.“ Als Inspirationsmittel nennt er „Cocaine“,

Ähnliche Jux-Schocks versetzen andere Film-Maker mit Cine-Collagen. Bruce Conner verschneidet — in „Cosmic Ray“ — eine wilde Nackttänzerin mit Sequenzen, in denen steil aufgerichtete Kanonen donnern, U-Boote ihre Torpedos feuern und andere phallische Symbole die Dame bedrängen. Ed Emshwiller, 45, Maler und Science-fiction-Spezialist, versinnbildlicht (in „Relativity“) Kopulieren durch Kopieren — auf dem Unterleib einer riesigen Blondine macht ein kleiner Mann Kniebeugen.

Aber der Untergrund hat auch seine Naiven und Poeten. In Bronx, dem europäischen Armenviertel von New York, drehen die Brüder George, 24, und Mike, 25, Kuchar mit Laien Parodien auf Hollywood-Filme („Hold me while I'm naked“); und im verlassenen Goldgräber-Städtchen Lum Gulch, Colorado, lebt Stan Brakhage, 35, mit



Underground-Film „Watermelons“: „Gibt es ein Leben vor dem Tode?“

„rosa Pillen von Tim Leary“ oder „Wodka“.

Einem düsteren Spiritismus hängt der Satanas der Film-Maker an — Kenneth Anger, 34. Ihn foltern allerdings weniger Jenseits-Sorgen als die Frage: „Gibt es ein Leben vor dem Tode?“

Angers bekanntester, auf europäischen Festivals prämiierter Film ist der Motorradhymnen-Hymnus „Scorpio rising“ (Aufsteigender Skorpion). Er besingt die herrlichen Kerle auf ihren knatternden Krädern, sieht lustvoll zu, wenn sie in prallen Blue jeans in den Tod fahren.

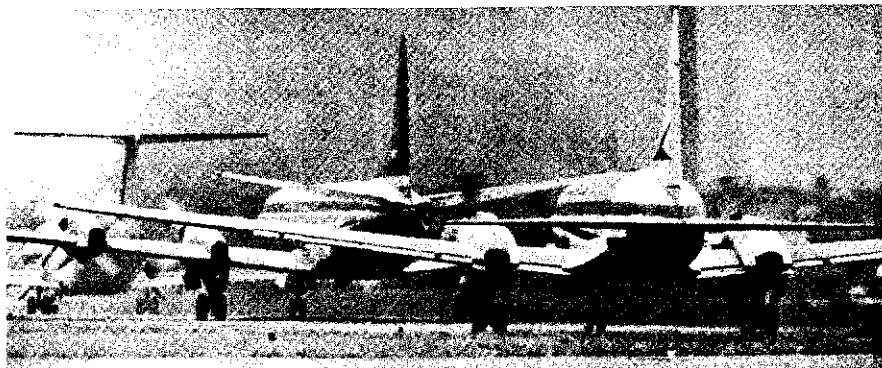
Als Klassiker der Film-Maker-Produktion gilt auch schon Robert Nelsons grausige Burleske „Oh, Dem Watermelons“ (O, diese Wassermelonen). Nelson läßt das saftige Fruchtstück treten, beschießen, aufhacken, eine keckbrüstige Nackte wühlt sich in das Melonenfleisch, und plötzlich dämmert dem Betrachter, daß Nelson so des Negers Schicksal darstellt.

Frau und fünf Kindern und tüfelt an einer „Kunst des Sehens“ nach Art von Bachs „Kunst der Fuge“. Brakhage filmte auch hingerissen die Geburt einer Tochter, und als er vor Glück außer sich geriet, nahm ihm Frau Jane die Kamera ab und filmte ihn.

In dieser sexfidelen, drogendüsteren Untergrund-Welt flackert es zuweilen genialisch, zuweilen wird auch nur Scharlatanerie beleuchtet, die Gallions-Figur des Narrenschiffs ist der Pop-Maler Andy Warhol, 36.

Sein Vier-Stunden-Film „Chelsea Girls“, eine Schlüsselloch-Schau auf Homosexuelle, Lesbierinnen, Rauschgift-Esser und Lebens-Müde, ist das Zugstück der Film Makers Cooperation; es läuft seit einem Jahr in Kommerz-Kinos, und in seinem Sog strudeln die Underground-Filme an die Oberfläche.

„Man könnte sagen“, spricht Undergrounds Anführer Jonas Mekas, „daß die Narren dabei sind, das Irrenhaus zu übernehmen.“



Überfüllte Startbahn in Washington: Die Flughäfen von morgen...

## LUFTFAHRT

### FLUGHÄFEN

#### Angst vor Jumbo

Die Geisterstimme raunte wieder über die Lautsprecheranlage des Londoner Flughafens Heathrow: „Die Maschine auf Flugsteig drei wird bei Charing Cross, London Bridge und Waterloo landen.“ Charing Cross, London Bridge und Waterloo sind drei der größten Bahnhöfe Londons.

Die Ankündigung stammte von einem Witzbold, der schon seit Wochen unerkant die Fluggäste in Heathrow mit Lautsprecher-Durchsagen irritiert. Sein jüngster Scherz freilich deckt sich mit den Träumen und Hoffnungen der Luftfahrtplaner. Um das in den kommenden Jahren drohende Verkehrschaos von den Flughäfen abzuwenden, erwägen Experten in aller Welt das gleiche Rezept: direkte Flugverbindungen zwischen Flughäfen und Stadtzentren.

Die explosive Entwicklung des Luftverkehrs in den letzten Jahren hat die Flughafenplaner von ihren Reißbrettern hochgeschreckt: Seit Einführung der Düsenverkehrsmaschinen hat der zivile Flugverkehr so rapide zugenommen, daß selbst moderne Flughäfen

den Ansturm der Flugzeug-Schwärme und Passagier-Massen nicht länger bewältigen können.

Verstopfte Zufahrtstraßen, blockierte Start- und Landepisten und überfüllte Warteräume für Fluggäste drohen, wie das Fachblatt „Interavia“ jüngst prophezeite, schon in naher Zukunft „eine Lähmung des gesamten Luftverkehrs“ auszulösen.

In Alarmstimmung versammelten sich letzten Monat rund 500 Luftfahrt-Fachleute zur 17. Technischen Konferenz des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) in Luzern. Die Experten zogen Bilanz: Die vorhandenen Flugplatzanlagen haben sich in vielen Fällen als Fehlplanungen erwiesen; neue Flughäfen, die schon vor Jahren geplant wurden und jetzt gebaut werden, dürften bereits am Eröffnungstermin veraltet sein.

Von Ausnahmen abgesehen, so resümierte „Interavia“, seien „derzeit keine Anlagen geplant, die den Anforderungen des kommenden Jahrzehnts entsprechen“.

Den Hauptgrund für den „Luftverkehrsschlamassel“ („Interavia“) erblickten die Luzerner Tagungsteilnehmer in den zaghafte Weissagungen der Luftfahrt-Marktforscher. Die Hochrechner hatten beispielsweise im Jahre 1956 vorausgesagt, daß 1970 auf dem Frankfurter Rhein-Main-Flugha-

fen 2,35 Millionen Fluggäste an- und abreisen würden. Aber diese Zahl wurde schon fast ein Jahrzehnt früher erreicht und übertroffen, als die Marktpropheten angenommen hatten: 1961 passierten 2,57 Millionen Passagiere die Sperren in Frankfurt, und 1970 werden es nach neuesten Schätzungen gar neun bis zehn Millionen sein.

Zu diesem Zeitpunkt sollen die Frankfurter Anlagen — mit den kürzlich begonnenen Erweiterungsbauten — für jährlich 16 bis 17 Millionen Passagiere aufnahmebereit sein. Doch schon 1980 müssen die Fluggäste in Frankfurt wieder zusammenrücken — dann werden sich schätzungsweise fast 40 Millionen Passagiere über Gänge und Rolltreppen schieben.

In den achtziger Jahren schließlich, so schätzte in Luzern IATA-Generaldirektor Knut Hammarskjöld, werden auf den großen internationalen Flughäfen vier- bis achtmal so viele Reisende eintreffen wie in diesem Jahr. Allein der Nordatlantik-Verkehr dürfte sich schon in den nächsten sechs Jahren verdreifachen — von 3,2 Millionen (1965) auf neun Millionen Fluggäste.

Ein derart steiler Aufschwung des Luftverkehrs, so fürchten die Experten, wird unausweichlich ins Chaos münden. Die Katastrophe droht im Flugbetrieb an vier strategischen Punkten:

- ▷ Der Luftraum nahe den Großflughäfen wird von Rudeln kreisender Maschinen erfüllt sein, die auf Landerlaubnis warten;
- ▷ Kolonnen abflugbereiter Maschinen werden die Startpisten blockieren;
- ▷ an den Abfertigungseinrichtungen (Flugticket-, Zoll-, Paß- und Gepäckkontrolle) werden sich Passagier-Massen stauen;
- ▷ auf den Zubringerstraßen zu den Flugplätzen wird der Autoverkehr zusammenbrechen.

Vor allem die „Boden-Barriere“ — Passagier-Abfertigung und Zubringerverkehr — bildet den verkehrstechnischen „Flaschenhals im Düsenzeitalter“, wie der amerikanische Flugplatzplaner William Pereira formulierte. Schon Anfang der siebziger Jahre wird die Boden-Barriere zum gefährlichen Verkehrshindernis anwachsen, wenn die ersten Jumbo-Jets, Großflugzeuge mit 400 bis 1000 Sitzplätzen, den Flugbetrieb aufnehmen.

„Stellen Sie sich vor“, entsetzte sich ein New Yorker Flughafenbeamter, „fünf oder sechs dieser Babys landen innerhalb weniger Minuten“ — eine Masse von 5000 Passagieren würde in die Flugplatzhalle strömen, Telephone, Taxen und Autobusse stürmen; zugleich würden rund 10 000 Koffer über die Laufbänder rumpeln und die Gepäckausgabe blockieren.

Schiere Panik ergreift die Luftverkehrsmanager vor der Aufgabe, die vieltausendköpfige Menge vom Flugplatz in die City zu transportieren. Der modernste Flughafen der Welt — in Los Angeles — wird nach einer ge-



... sind schon heute veraltet: Überfüllte Fluggastschalter in London

planten Erweiterung jährlich 80 Millionen Passagiere aufnehmen können. Aber nur 50 Millionen Fluggäste werden auf den Zufahrtstraßen Platz finden — eine Zahl, die bereits 1975 erreicht sein wird.

Zu ersten Tumulten vor der Bodenbarriere kam es bereits in diesem Jahr in New York. In der ersten Septemberwoche strömten Zehntausende von Touristen zum New Yorker Kennedy-Airport, zugleich rollte eine zweite Urlauber-Welle zurück in die City. Auf dem Weg zum Flugfeld entstanden kilometerlange Autoschlangen; die entnervten Fahrer verließen ihre Wagen und stürmten den Flugplatz. Sie kletterten über Absperrungen und Zäune und hoben Türen aus den Angeln — und dennoch verpaßten viele ihre Maschinen.

Noch kommt es auch in den USA fast nur bei schlechtem Flugwetter zu Verkehrsstauungen in der Luft. An einem Wintertag im Jahr 1966 etwa kreisten über dem Chicagoer O'Hara-Flugplatz zeitweise 88 Verkehrsmaschinen, die auf Landegenehmigung warteten. Viele der Maschinen drehten ihre Park-Runden mit den letzten Treibstoff-Reserven. Aber der Zeitpunkt ist nicht mehr fern, wo solche Luft-Schlangen auch bei idealem Flugwetter alltäglich sein dürften.

Regelmäßig kommt es dagegen auf Amerikas Großflughäfen zu Stauungen an den Startpisten. Auf dem New Yorker Kennedy-Airport formierten sich am 24. September 1965 mehr als 80 Flugzeuge zu einer Start-Schlange.

Durchschnittlich 20 Minuten stehen die Maschinen in New York auf der Rollbahn, bevor sie die Starterlaubnis erhalten. In anderthalb Jahren, so schätzen die Fachleute, wird sich die Wartezeit vervierfacht haben. Sie beträgt in den Spitzenzeiten schon jetzt nicht selten zwei bis drei Stunden.

Die Startverzögerungen haben bewirkt, daß auf vielen Strecken die Reisezeiten länger wurden, obwohl die Flugzeuge schneller fliegen als früher. Im Jahre 1940 flog eine DC-3 mit einer Reisegeschwindigkeit von fast 300 Stundenkilometern von New York nach Philadelphia in 46 Minuten. Jetzt ist die dreimal so schnelle DC-8 auf derselben Strecke zehn Minuten länger unterwegs.

Bislang vermochten die Flughafen-Planer noch kein Allheilmittel vorzuschlagen, das den drohenden Infarkt des Luftverkehrs abwenden könnte. Die Experten in Luzern empfahlen

- ▷ rationelle Verfahren bei der Abfertigung der Passagiere,
- ▷ Vermeidung von Stoßverkehr im Flugbetrieb durch gleichmäßige Verteilung der Starts und Landungen,
- ▷ Lösung der Verkehrsprobleme zwischen Flughafen und City,
- ▷ den Bau von zusätzlichen und leistungsfähigeren Flugplätzen.

Neue Flughäfen freilich beanspruchen viel freies Feld — und das wird, vor allem in der Nähe der Stadtkerne, immer rarer. Stadtplaner in amerika-

nischen Küstenstädten entwickelten deshalb Rollbahnkonstruktionen, die wie Landebrücken ins Wasser hinausragen. In Chicago soll für einen neuen Großflughafen ein Teil des Michigan-Sees trockengelegt werden.

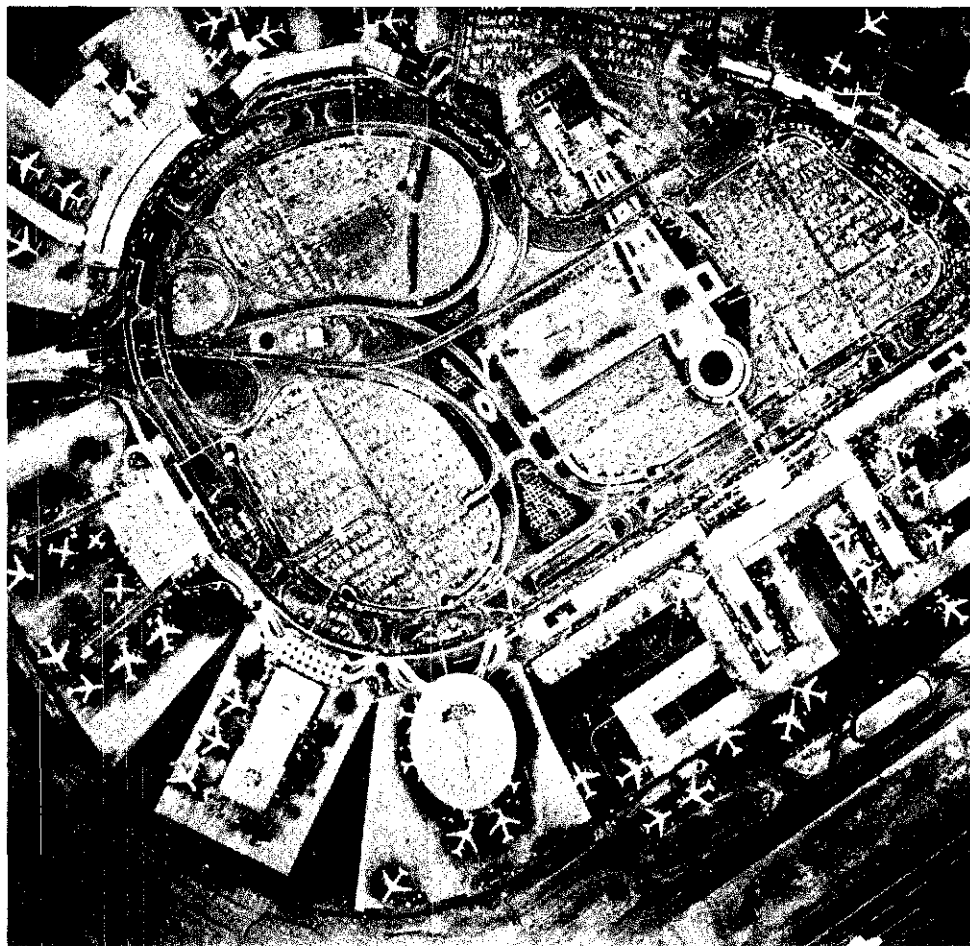
Die Abfertigung der Passagiere weitgehend zu automatisieren, ist ohnehin unumgänglich, wenn die Riesen-Jets der Jumbo-Generation den Betrieb aufnehmen. Nach herkömmlichem Verfahren würde es acht Stunden dauern, bis die 490 Passagiere eines zukünftigen Großflugzeugs vom Typ Boeing 747 abgefertigt wären.

Neuartige Massentransportmittel werden nach den Plänen der Luft-

auf den Bus-Bahnhöfen in der City erledigt.

Die Londoner Stadtplaner wollen gar einen U-Bahn-Tunnel direkt zum Flugplatz graben. Die deutschen Flugplätze Köln/Bonn und Berlin-Tegel hingegen sollen zu „Drive-in“-Stationen ausgebaut werden: Vor dem Köln/Bonner Flughafengebäude entsteht gegenwärtig ein mehrgeschossiges Parkhaus, das rund 2500 Autos aufnehmen kann.

Spürbare Entlastung der großen Zentral-Flughäfen erhoffen sich die Luftfahrt-Fachleute vor allem von einer neuen Flugzeug-Gattung — den Kurzstartern. Die sogenannten STOL-



Wartende Flugzeuge, parkende Autos am Kennedy-Flughafen: Flaschenhals unten

fahrt-Experten die Jumbo-Passagiere zum Flugplatz bringen. In New York (wo bereits eine Hubschrauber-Verbindung zwischen Flughafen und City besteht) sollen künftig Spezialbusse, die auf Schienen und Straßen fahren können, Manhattan mit dem Kennedy-Flughafen verbinden.

In Los Angeles arbeitet ein Planungsausschuß am Projekt „Skylounge“: Ein Autobus bringt die Passagiere zum Stadt-Flugplatz. Dort schiebt sich der Bus unter einen mächtigen Hubschrauber, der das Fahrzeug zum Zentral-Flughafen trägt. Dann rollt der Bus zur Startpiste, wo die Insassen ins Flugzeug umsteigen. Die Abfertigung der Fluggäste wird schon

Maschinen (Short Takeoff and Landing) kommen bei Start und Landung mit Pisten von wenigen hundert Metern Länge aus, wie sie auch in Stadtnähe gebaut werden können.

Wie dringend der zivile Luftverkehr solch durchgreifender Reformen bedarf, zeigte sich im Juni dieses Jahres in Frankreich. Wegen des Pariser Aero-Salons blieb der Flugplatz Paris-Le Bourget für zwei Tage geschlossen, der Flughafen Orly mußte den gesamten Pariser Luftverkehr allein aufnehmen. Statt üblicherweise 350 Maschinen starteten und landeten in Orly täglich 514 Flugzeuge.

Die Folge war ein Flugzeug-Stau über Paris. Neben zahlreichen anderen

wurden zwei Maschinen aus England nach Brüssel umgeleitet. Sie warteten dort zwei Stunden auf den Weiterflug nach Orly. Eine Maschine aus London erhielt keine Landeerlaubnis und kehrte zum Heimatflughafen zurück.

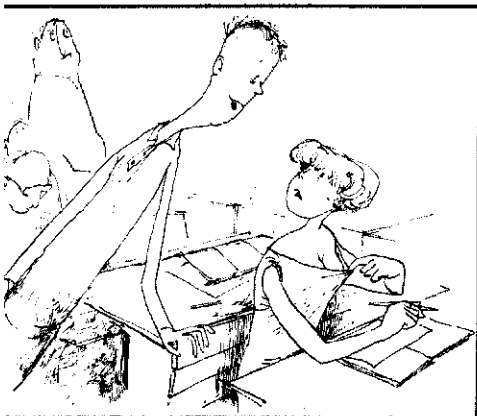
Ein französisches Linien-Flugzeug schließlich drehte, von Nantes kommend, eine Stunde lang Warte-Runden am Himmel von Paris. Als der Treibstoff zur Neige ging, flog die Maschine zum Auftanken nach Tours und kehrte dann nach Orly zurück. Reisezeit: fünf Stunden statt — laut Flugplan — 70 Minuten.

## SCHÜLER

### SPICKOLOGIE

#### Hält beweglich

Zwar sei sein Werk „Jugendgefährdend“, gibt Autor Hermann Schiefer zu, aber dennoch sei es „wichtiger als jedes Mathematik-, Englisch-, Französisch-, Latein-, Erdkunde- oder Grammatikbuch“.



Kurt Halbritter

„Entschuldige, Evelyn, ich hab meinen Spickzettel vergessen... könnte ich mal bei dir...?“

Zumindest Schüler werden ihm zustimmen. Das wichtige Werk trägt den Titel „Wer abschreibt, kriegt 'ne 5!“ und bietet auf 72 Seiten, von dem Karikaturisten Kurt Halbritter illustriert, Theorie und praktische Anleitung „zum Schummeln in der Schule“.

Autor Schiefer weiß, wovon er spricht: Er ist Lehrer — wo, will er nicht verraten, und „Schiefer“ ist auch nur ein Pseudonym. Nachsichtig-gelangweilt erwähnt er zunächst die „Primitivmethoden“ des Schummelns, Pfuschens oder Spickens wie das Beschriften von Heftdeckeln, den Gebrauch von „Schlauch“ und „Kegel“ (Übersetzungen und Wörterbücher in Miniaturformat) oder die Verwendung simpler, törchterweise etwa in Federmappen versteckter Spickzettel.

Wenn zu befürchten sei, daß der Lehrer vor der Klassenarbeit die

\* Hermann Schiefer/Kurt Halbritter: „Wer abschreibt, kriegt 'ne 5!“ Verlag Bärmeier & Nickel; 72 Seiten; 6,80 Mark.

Lexika einsammele, so Schiefer, empfehle sich, zwei Wörterbücher mitzubringen — eins zum Abgeben, eins zum Spicken.

Lobend erinnert Lehrer Schiefer an das Beispiel, das einst der junge Bertolt Brecht gab: In einer schlecht zensierten Französisch-Arbeit strich der Schüler B. B. nachträglich richtige Wörter rot an und beschwerte sich wegen ungerechter Beurteilung. Der Lehrer verbesserte seine Note, und Brechts Versetzung war gesichert.

Schiefer: „Richtiges ‚faïres‘ Spicken aber ist Sport... Ein Geheimnis erfolgreichen Spickens ist der ständige Wechsel der Methoden. Er hält dich beweglich, kräftigt die Phantasie und erschwert dem Lehrer das Aufspüren.“

Genüßlich beschreibt der Pädagoge raffiniertere Methoden, wie das Beschriften von gespaltenen Bleistiften, das Verstecken von Spickzetteln hinter Uhrenlinsen oder an der Innenseite von Brillenbügeln. Er erwähnt den Ruckzuckspicker (Pappstück an einem Gummizug unter dem Jackett), Morsen mittels Husten oder Schneuzen, die Apfelmethode, beschriftete Taschentücher, Kurzwellenfunk, die Kurbel, das Skelett an der Decke, die „dreifach wirksame Lederhose“ (bespickbar sind Brustschild der Hosenträger, Oberschenkel und Randumschlag) und Geheimtinten.

Als wirksamstes Spick-Mittel empfiehlt Schiefer jedoch „Abwehrspionage“: die Vorausberechnung der Lehrer-Reaktionen. Für die Mittelstufe schlägt er Ablenkung der Lehrer-Aufmerksamkeit durch Maikäfer oder Mäuse vor; der Oberstufe rät er, so plump zu spicken, daß der Lehrer das Heft einzieht und die Arbeit nicht wertet, was einer „ehrlich erworbenen Fünf“ gewiß vorzuziehen sei.

Höhere Intelligenz erfordern die Ausspähung der Klassenarbeitsthemen aus den letzten Jahren (regelmäßige Thema-Wiederholungen sind wahrscheinlich) und Wortfeldforschungen in den Stunden vor einer Klassenarbeit — aus den häufigsten vorkommenden Wörtern ist das künftige Klassenarbeitsthema zu ermitteln.

Für sein „Schmunzel-Buch“ vom Schummeln in der Schule hat Schiefer zwei Vorworte verfaßt: eins für Lehrer („Bitte vor dem Verschenken für Schüler heraustrennen!“), eins für Schüler („Vorm Verschenken dieses Buches an Lehrer bitte heraustrennen!“).

Im Schüler-Vorwort empfiehlt Schiefer: „Erkläre dem Lehrer, daß es in unserer Zeit die Aufgabe von Computern sei, Wissen zu speichern, nicht die von Schülern.“

Im Lehrer-Vorwort behauptet der Spickologe, er habe die gängigen Spick-Methoden nur deshalb dargestellt, um die Kollegen mit Waffen für „den Guerillakampf mit unerlaubten Hilfsmitteln“ zu versorgen.

Schiefer: „Ein beliebter Schülereinswand... ist der Hinweis, zur Speicherung von Wissen seien Computer da, nicht Schülerhirne. Frage zum Mundstopfen: Wer hat schon immer einen Computer bei sich?“

# nein Linhof 220

## FORM- UND FORMAT- VOLLENDET



Die exklusive Kamera, gebaut für Kenner, die mehr als das Alltägliche suchen. Für Könnern, denen höchste Leistung im Beruf, wie im entspannenden Hobby selbstverständlicher Ausdruck unserer Zeit ist.

Kompakt und handlich wie eine herkömmliche Kleinbildkamera vereinigt die neue LINHOF 220 die unerreichte Qualität des großen 6 x 9-Formates — 5x größer als Kleinbild — mit höchstem Bedienungscomfort für unkompliziertes und blitzschnelles Fotografieren.

Schon Ihre ersten 10 Aufnahmen auf handelsüblichem 6 x 9-Rollfilm, den Sie überall in der Welt erhalten, oder Ihre ersten 20 Aufnahmen, wenn Sie den neuen 220-Film verwenden, werden Sie durch die brillante Leuchtkraft großformatiger Diapositive oder die detailreiche Schärfe der Vergrößerung mehr als überzeugen.

Ihr Foto-Fachgeschäft führt Ihnen die LINHOF 220 vor, und den Prospekt XI DS senden wir Ihnen auf Wunsch zu.

Internationale  
Goldmedaille



für Präzision  
und Design

Linhof

NIKOLAUS KARPFF KG.  
PRÄZISIONS-KAMERA-  
WERKE • 8 MONCHEN 25

