

**Zeitschrift:** Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift  
**Herausgeber:** Pestalozzigesellschaft Zürich  
**Band:** 46 (1942-1943)  
**Heft:** 15

**Artikel:** Ein abenteuerlicher Goldtransport ...  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-671019>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

des durchschnittlichen Jahresertrages der Kautschukplantagen Malayas ergeben. Während eine dortige Pflanzung pro Hektar etwa 370 kg Kautschuk liefert, vom neunten Lebensjahr der Bäume an gerechnet, erbringt die Kok-Sagys einen jährlichen Ertrag von durchschnittlich je 150—200 kg auf die Hektar. Dazu kommt noch der große Vorteil, daß diese bis jetzt aussichtsreichste und wertvollste neue Kautschukpflanze der Russen gerade auf sonst wenig wertvollen Böden, wie Moorniederungen und Torfböden höchste Erträge liefert. Anderen Nachrichten zufolge hatten schon im Jahre 1933 die Russen eine halbe Million Hektar Torfland in Weißruthenien entsumpft und dort auch zwei Drittel ihrer Kok-Sagys-Ernte gewonnen. Weißrußland, das in deutsche Hand gefallen ist, wird jetzt von den Deutschen weitgehend zum Anbau dieser Kautschukpflanze benutzt. Auch sollen Versuche ergeben haben, daß sich der synthetische Kautschuk, die „Buna“, mit Kok-Sagys-Kautschuk zu einem Gummi mischen lasse, der die Härte und die Säurefestigkeit der Buna mit der Elastizität des Pflanzenkautschuks vereinige. Es ist also wohl nicht zu wenig gesagt, wenn man dieser Pflanze eine große Zukunft verspricht.

Von anderen neuen Pflanzen, welche für die

Kautschukgewinnung in Betracht kommen, ist besonders der Guayulestrauch zu erwähnen, der aus Mexiko stammt und bei welchem der Kautschuk in den Zellen der Stamm- und Wurzelrinde sich bildet. Mit ihm haben seit langem schon sich besonders die Amerikaner beschäftigt, welche schon 1911 einige tausend Hektar damit bebaut hatten. Jetzt sind damit auch in den subtropischen Gebieten Rußlands auf etwa 1000 ha Anbauversuche gemacht worden. Der Kautschuk dieses Strauches ist jedoch von geringerer Güte als derjenige der Sagys-Arten, und ein weiterer Nachteil dieser Kultur liegt darin, daß wegen ihrer klimatischen Ansprüche die Anbaumöglichkeit dieser Pflanze begrenzt ist.

So sehen wir denn, daß der Krieg nicht nur zerstört. Seine Not macht erfinderisch und fördert manches zutage, was bisher unbekannt oder bisher in nur ungenügender Weise nach wirtschaftlichen Möglichkeiten untersucht wurde. Es ist ohne weiteres anzunehmen, daß die genannten neuen Erkenntnisse nach dem Kriege für die Kautschuk verarbeitende Industrie von bleibender Bedeutung sein werden. Aber bis dahin werden wir uns noch gedulden müssen.

E. S.

## Ein abenteuerlicher Goldtransport . . .

Schon zu Beginn der Verkehrsfliegerei erkannten viele Banken den Vorteil, der sich ihnen durch die Benützung des Luftweges bot. Heute ist ein Lufttransport von Gold- und Silberbarren und anderem hochwertigem Frachtgut ebenso zuverlässig und sicher wie durch Dampfer und die Eisenbahnen. Die Versicherungsgesellschaften verschiedener Länder berechnen heute sogar geringere Prämien für den Lufttransport als für die Versendung auf dem Land- oder Seewege.

Viele Millionen Gold sind durch Flugzeuge schon von einer Hauptstadt zur andern versandt worden; neuerdings auch von Afrika nach Indien. Sehr viele Goldladungen mit Flugzeugen führte auch ein englischer Pilot, Captain G. P. Olley. Bei mehrmotorigen Maschinen ist heute ein Lufttransport durchaus sicher; man braucht kaum mehr mit einer Notlandung zu rechnen, und die Gefahrenzone ist äußerst gering. So aber war es durchaus nicht immer; und bevor wir die heutige technische Sicherheit erreichten, waren früher etwa Goldtransporte zu einer Notlandung gezwungen.

Auf einem seiner ersten Flüge mit einem sol-

chen kostbaren Transport startete Captain G. P. Olley in Begleitung eines Mechanikers. Seine Maschine hatte etwa eine Viertelmillion Pfund in Goldbarren an Bord, die er nach der Schweiz zu bringen und dort bei einer größeren Bank abzuliefern hatte.

Zuerst ging alles vorzüglich. Die beiden Flieger kamen ohne jeden Zwischenfall über den Kanal und setzten ihren luftigen Weg bis zu den Vogesen fort. Dann aber hatten sie Schwierigkeiten mit dem einzigen Motor ihrer Maschine, und sie erkannten, daß sie unter diesen Umständen bald zu einer Landung gezwungen sein würden. Die Gegend, die sie in diesem Augenblick überflogen, war ziemlich verlassen, und damals gab es verhältnismäßig wenige Flugplätze. Schließlich gelang es Captain G. P. Olley auf einem Felde in der Nähe eines Dorfes zu landen. — Soweit war alles gut gegangen, aber Captain Olley machte sich dennoch Sorgen wegen der kostbaren Goldladung.

„Gold ist die Wurzel alles Übels!“ bemerkte der Mechaniker ganz überflüssigerweise. — Es hatten sich bereits mehrere Landleute angesam-

melt, und einige sahen nicht gerade vertrauens-  
erweckend aus.

„Gehen Sie ins Dorf!“, sagte Captain Olley  
zu seinem Mechaniker, „und holen Sie ein klei-  
nes Lastauto, ein Taxi oder irgendeinen Wagen,  
auf dem wir die Kisten in Sicherheit bringen kön-  
nen. Inzwischen halte ich hier Wache!“

Der Mechaniker eilte davon, während sich  
Captain Olley vor die Türe der Kabine stellte  
und den Bauern freundlich zulachte.

Bald kam sein Mechaniker mit einem alters-  
schwachen Wagen zurück, vor den ein altes Pferd  
gespannt war. Aber unter den gegebenen Um-  
ständen mußten beide froh sein, daß sie über-  
haupt ein Transportmittel wie dieses gefunden  
hatten. Als sie nunmehr die Kisten mit dem Gold  
auf den Wagen brachten, kamen die Bauern neu-  
gierig näher und wollten wissen, was in den Ki-  
sten wäre. Der Mechaniker zeigte ängstlich auf  
die Kisten, um sie irrezuführen, und sagte in ge-  
brochenem Französisch: „In diesen Kisten liegt  
genug Stoff, um uns alle in die Luft zu spre-  
ngen!“

Die Bauern verstanden die Worte trotz des  
schlechten Französisch, und die Äußerung wirkte  
dementsprechend. Natürlich nahmen sie an, daß  
es sich um eine Ladung Dynamit handelte und  
machten, daß sie fort kamen!

Die beiden Flieger atmeten erleichtert auf, und  
sie konnten nun das Gold auf den Wagen laden.  
Aber damit waren die Schwierigkeiten noch nicht  
zu Ende.

Sie fuhren zum Dorf, und die Bauern folgten  
in respektvoller Entfernung. Schließlich erreichten  
sie die Hauptstraße, die sehr steil und sehr schlecht  
gepflastert war. Und hier erlebten sie die zweite  
Katastrophe! Das alte Pferd strauchelte und  
stürzte. Als es versuchte, wieder hochzukommen,  
warf es den Wagen um, der dabei in Stücke  
brach. Die schweren Kisten flogen nach allen Rich-  
tungen auf die Straße; die eine fiel vor dem Ein-  
gang einer Gastwirtschaft nieder, andere lagen,  
zum Teil zerbrochen, im Straßengraben. Bei eini-  
gen Kisten schimmerten die Goldbarren durch das  
zersplitterte Holzwerk durch.

Die beiden Flieger befanden sich nun in einer

schwierigen Lage. Die Bauern erkannten jetzt,  
daß der Mechaniker sie nur hatte bluffen wollen.  
Erstaunt sahen sie, daß die Ladung zu Boden  
stürzte, ohne zu explodieren; sie kamen näher und  
entdeckten das Gold in den zerbrochenen Kisten.  
In diesem Augenblick mußte rasch gehandelt wer-  
den. Wenn ein Goldtransport per Flugzeug aus-  
geführt wurde, wurde die Besatzung stets bewaff-  
net. Captain Olley zog also einen geladenen Re-  
volver aus der Tasche, blieb ruhig damit stehen  
und beobachtete die Menschenmenge, die sich an-  
sammelte, während sein Mechaniker die zer-  
brochenen Goldkisten eilig auf einem Platz neben  
dem zerbrochenen Wagen zusammentrug.

Die Bauern sahen die Schußwaffe und hielten  
sich etwas zurück, warfen aber immerhin ganz be-  
gierige Blicke auf die wertvollen Kisten.

Captain Olley hatte gehört, daß die nächste  
Polizeistation nicht weit entfernt lag. Er reichte  
seinem Mechaniker die Waffe und machte sich auf  
den Weg, um Beamte herbeizuholen. Er fand  
auch die Station am Fuße eines Hügels; aber  
der Sergeant, dem er seinen Fall vortrug, hielt  
ihn zuerst für verrückt, vielleicht aber auch für  
einen gefährlichen Spion. Auf keinen Fall glaubte  
man ihm zuerst auf der Station die Geschichte  
von dem Goldtransport, der jetzt auf der Dorf-  
straße liegen sollte. Erst nach vieler Mühe gelang  
es Olley, die Leute doch zu überzeugen. Darauf  
gaben sie sich auch alle Mühe und halfen den bei-  
den Fliegern, die Kisten in den Gewahrsam der  
Polizeistation zu bringen.\*

Daß Gold auf dem Luftweg transportiert wird,  
hat großen Eindruck auf die Allgemeinheit ge-  
macht. Gewöhnlich erscheinen Notizen in den Zei-  
tungen, wenn solche Flüge stattfinden. Vor nicht  
allzu langer Zeit wurde ein Transport von zwanzig  
Tonnen Goldbarren in wenigen Tagen von  
London nach dem europäischen Kontinent ge-  
bracht. Aber die Leute, die wirklich damit zu tun  
haben, machen kein Aufhebens davon. Es wird  
in Karren und Lastautos verpackt wie jede an-  
dere Fracht; natürlich aber werden möglichst un-  
auffällig starke Sicherheitsmaßnahmen dabei er-  
griffen . . .

\* Captain G. P. Olley: „A Million Miles in the Air“.