Anzeige

Für gute Fahrt

Zeit seines Lebens hat es der Stuttgarter Georg R. mit der schwäbischen Devise „schaffe, schaffe, Häusle baue" gehalten. So brachte es der Sparsame neben dem eigenen Domizil mit sieben Miet-Einnahmequellen auch noch zum eigenen Wagen.

Mit ihm und Ehefrau Lotti steuerte er Anfang Mai zum erstenmal seit der Hochzeitsreise vor 15 Jahren nördlichen Urlaubsfreuden entgegen. Doch kurz vor Hannover trübte sich das Ferienglück. Lotti R. hatte im Kassenraum der Tankstelle den neuen VARTA-Führer* entdeckt. Gleich forderte sie vom knauserigen Ehemann den Kauf für 21,80 Mark.

Kaum im Besitz des VARTA-Führers, programmierte sie die Urlaubsfahrt ins Blaue. Anhand der Entfernungstabelle auf den Seiten 54 und 55 machte sie die

Eheleute Lotti und Georg R.
Gut gefahren mit dem VARTA-Führer

Kilometerzahl bis Hamburg aus, bestimmte auf der Umgebungskarte der Elbmetropole das Hotel Cohrs in Buchholz zum Übernachtungsquartier, schrieb die Telefonnummer auf einen Zettel und schickte ihre widerspenstige Ehehälfte zwecks Zimmervorbestellung zum Münzfernsprecher.

Als „Schlüssel zur Gastlichkeit" und „perfektes Reisebüro in der Tasche" nennt der VARTA-Führer auf 960 Seiten Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele, differenziert bei 13 984 bundesdeutschen Restaurationsbetrieben zwischen Schloßhotel und solidem Dorfgasthof. Außerdem gibt er über Häuser mit eigenem Schwimmbad, Tennisplatz, Park, Wildgehege oder Reitstall Auskunft. Doch nur die besten ihrer Klasse stehen im VARTA-Führer. Denn inkognito reisende Inspektoren wachen ständig über Service und Preise. Unerbittlich registrieren sie jede kleine Veränderung für die nächste Auflage des VARTA-Führers.

Wie viele vor ihnen waren auch Eheleute R. mit dem VARTA-Führer gut gefahren. Zu Hause angekommen, griff auch der Hausherr versöhnt zum VARTA-Führer. Für die Lösung seines Kreuzworträtsels brauchte er das amtliche Kraftfahrzeugkennzeichen von Westerburg im Westerwald. Er fand es auf Seite 53.

* Ist im Buchhandel wie an der Tankstelle zu kaufen.

Gelandete **„Spantax"-Maschine** in Finkenwerder: Mit einem Husarenstück ...

LUFTFAHRT

CHARTERFLÜGE

Vogel runter

Mit ausgefahrenen Landeklappen fauchte der Düsenriese über die Helgen und Kräne des Hamburger Hafens. Dann setzte er zur Landung an — auf der Werkspiste der Hamburger Flugzeugbau GmbH in Finkenwerder.

Der Flugleiter im Kontrollturm des Firmenflughafens drückte die Sprechfunktaste und alarmierte die Werksfeuerwehr: „Alle Mann 'raus, hier geht ein Riesenvogel 'runter!" Vier Löschzüge und ein Krankenwagen jagten zur Piste.

Doch die vierstrahlige Düsenmaschine vom Typ „Convair Coronado" war schon gelandet. Mit 128 Mallorca-Urlaubern und neunköpfiger Besatzung an Bord war das Flugzeug, um 13.51 Uhr am Mittwoch letzter Woche, auf der kurzen Landebahn zum Stehen gekommen — knapp 150 Meter vor deren Ende, fünf Flugzeuglängen vor der Böschung eines Elbkanals.

Der spanische Flugkapitän Rodolfo Bay, 56, hatte die Mini-Piste des Hamburger Flugzeugbau-Unternehmens mit dem weitläufigen Landebahn-Kreuz des Düsenflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel verwechselt. „My fault" — „mein Fehler", gestand Bay, „blauäugig und blond wie ein Wikinger" („Bild"), und verwies lächelnd auf seine „34 500 Stunden Flugerfahrung".

„Kaltblütigkeit und fliegerisches Können" bescheinigte ihm anderntags die Hamburger Presse und wertete den Vorfall eher als lustiges Husarenstück. Tatsächlich aber hatte Charter-Flugkapitän Bay seine Crew und die 128 Passagiere an den Rand einer Katastrophe gesteuert.

Kapitän Bays Fehlleistung barg eine doppelte Pointe. Denn als die Coro-

... an den Rand einer Katastrophe: **„Spantax"-Fluggäste** in Finkenwerder

DOW HEUTE IN EUROPA

Dow ist einer der größten Chemie-Konzerne der Welt. Mit weit gespanntem Programm: Entwicklung, Herstellung und Verkauf von Kunststoffen, Chemikalien, Metallen, Bio-Produkten, Verpackungsmaterial und Verbrauchsgütern in allen Teilen der Welt. Dow verkauft in Europa. Und Dow *produziert in Europa*. Dow hat eigene Fabriken in England. In Italien. In Holland. In Griechenland. Und auch in Deutschland.

Seien Sie aufgeschlossen, wenn's um Dämmstoffe geht.

Styrofoam FR Roofmate FR

Das leistungsfähigste, kostensparende Dämmaterial, das wir je herstellten.

Styrofoam* FR Dämmtafeln für Wände und Roofmate* FR Dachdämmstoff sind erstklassiges Isoliermaterial. Überall in Europa und in den USA werden sie von Architekten vorgeschrieben und von Bauunternehmern in großem Umfang eingebaut. Seit mehr als 20 Jahren in den USA. Und seit einigen Jahren auch in Deutschland. Sie lösen Ihre Dämmprobleme und sichern Ihnen eine *dauerhafte, wirksame Dämmung.*

Wie ist das möglich? – Die Tafeln sind aus expandiertem Polystyrol, mit einer besonderen Eigenheit: sie sind extrudiert Das heißt: sie bleiben *stets* trocken. Sie können praktisch keine Feuchtigkeit aufnehmen, brauchen also keine Dampfsperre. Und sie verrotten und zerfallen nicht.

Weitere Merkmale: außerordentlich hohe Druckfestigkeit, Schnittkanten, die scharf und glatt bleiben, so daß sich sauber gestoßene Fugen von selbst verstehen. Kein Abbröckeln. Kein Abblättern.

Styrofoam FR Dämmtafeln und Roofmate FR Dämmtafeln haben einen konstant niedrigen λ-Wert. Weil sie sehr stabil sind, sparen Sie erhebliche Baukosten. Und weil sie leicht und bequem zu handhaben sind, können Sie auch Verlegungskosten sparen. Styrofoam FR und Roofmate FR sind schwer entflammbar. Und blau eingefärbt.

Noch heute – an Dow

DOW *

* Warenzeichen — The Dow Chemical Company

An: Dow Chemical GmbH., 6 Frankfurt/Main 1, Wiesenhüttenstraße 18

Senden Sie mir vollständige Unterlagen über Styrofoam FR und/oder Roofmate FR

Name: . . . . . .

Position: . . . . . .

Firma: . . . . . .

Anschrift: . . . . . .

. . . . . .

nado, geräumigster Transporter der spanischen Charter-Fluggesellschaft „Spantax", im Hamburger Hafengebiet landete, wartete im 15 Kilometer entfernten Fuhlsbütteler Flugplatzrestaurant eine Gruppe Journalisten seit drei Stunden auf die Ankunft der Maschine: Die Spantax-Manager hatten zu einer Pressekonferenz gebeten, um — mit der Vorführung der vierstrahligen Coronado — die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ihres Luftdienst-Unternehmens zu demonstrieren.

Ziel der geplanten Flugzeugschau in Fuhlsbüttel war, die Presse eines Besseren zu belehren. Die Spantax-Abgesandten wollten einen Bildbericht widerlegen, der am Montag letzter Woche in der Hamburger Illustrierten „Stern" erschienen war: Der Luftfahrt-Publizist Kurt Streit hatte darin mehrere Charter-Gesellschaften — darunter auch die Spantax — der Unzuverlässigkeit geziehen. Titel des Illustrierten-Berichts: „Allzusehr in Gottes Hand".

Daß Charterflüge mit erhöhtem Risiko verbunden sind, weist in der Tat die Flugunfall-Statistik aus. Obwohl Charterflüge nur etwa den zwanzigsten Teil des Passagierluftverkehrs in der Welt ausmachen, registrierte die Internationale Organisation für Zivile Luftfahrt (ICAO) von 1960 bis 1966 den Absturz von 192 Flugzeugen im Charterverkehr — nur sechs weniger, als im gleichen Zeitraum bei den Liniendienst-Gesellschaften verunglückten.

Die Charter-Unternehmen machen geltend, daß diese düstere Bilanz vornehmlich von exotischen Flugdiensten — etwa in Südamerika und Afrika — verschuldet sei. Doch ungeachtet solcher Kontinentalverschiebungen ermittelten die ICAO-Statistiker: Das Risiko, tödlich zu verunglücken, ist für Charter-Passagiere etwa zehnmal so groß wie für Fluggäste der Liniendienste.

Zweifel an der Verläßlichkeit der Charter-Luftflotten regten sich auch, als im April dieses Jahres eine vollbesetzte „Bristol Britannia" der Schweizer Charter-Fluggesellschaft „Globe Air" in Nikosia (Zypern) abstürzte; 126 Menschen kamen dabei ums Leben.

Nachdem der SPIEGEL damals (18/1967) über die hohe Unfallquote im Charterflug und über Mißstände bei „Globe Air" berichtet hatte, nahm sich dann auch der „Stern" der Mängel im Mietflugwesen an. In Wort und Bild beschuldigte „Stern"-Autor Streit die Charter-Flugdienste der Fahrlässigkeit aus Gewinnsucht und Sparsamkeit. Laut Streit

- starten Chartermaschinen oft auf abgewetzten Reifen und mit einem — um zehn Prozent billigeren — leichter entflammbaren Treibstoff, der sonst nur noch in Militärmaschinen verwendet wird;
- unterlassen Charterflugzeuge zuweilen notwendige Tank-Zwischenlandungen, um möglichst solche Flughäfen zu erreichen, auf denen preisgünstiger Treibstoff verkauft wird — etwa Rom oder Kairo;

▷ fliegen Chartermaschinen häufig ohne ausreichende technische Wartung, weil die betreffenden Gesellschaften nicht über ein eigenes Service-Netz verfügen — und das, obwohl die Charter-Luftflotte besonders reparaturanfällig sei;

▷ besitzen die Mietflug-Gesellschaften nur selten ein gutsortiertes Ersatzteillager — das Personal zögere Reparaturen so lange wie möglich hinaus und sei daran gewöhnt, ersatzbedürftige Maschinenteile behelfsmäßig auszubessern.

Auch im Flugpersonal der Charter-Gesellschaften erblickt Luftfahrt-Journalist Streit ein Sicherheitsrisiko. Nur Flugkapitäne „zweiter Wahl", so referiert Streit die Vorwürfe mancher Kritiker, würden den Dienst als Charter-

„Spantax"-Flugkapitän **Bay**
„Mein Fehler"

Pilot einer gesicherten Laufbahn bei den großen Liniengesellschaften vorziehen.

Dokumentarisches legten die „Stern"-Redakteure in Gestalt eines Photos vor, das auf dem Hamburger Flughafen geknipst wurde. Es zeigte einen „etwa zwanzig Zentimeter langen Riß" (Bildunterschrift) im Tragflächenansatz eben jener Spantax-Maschine, die am letzten Mittwoch in Finkenwerder fehllandete.

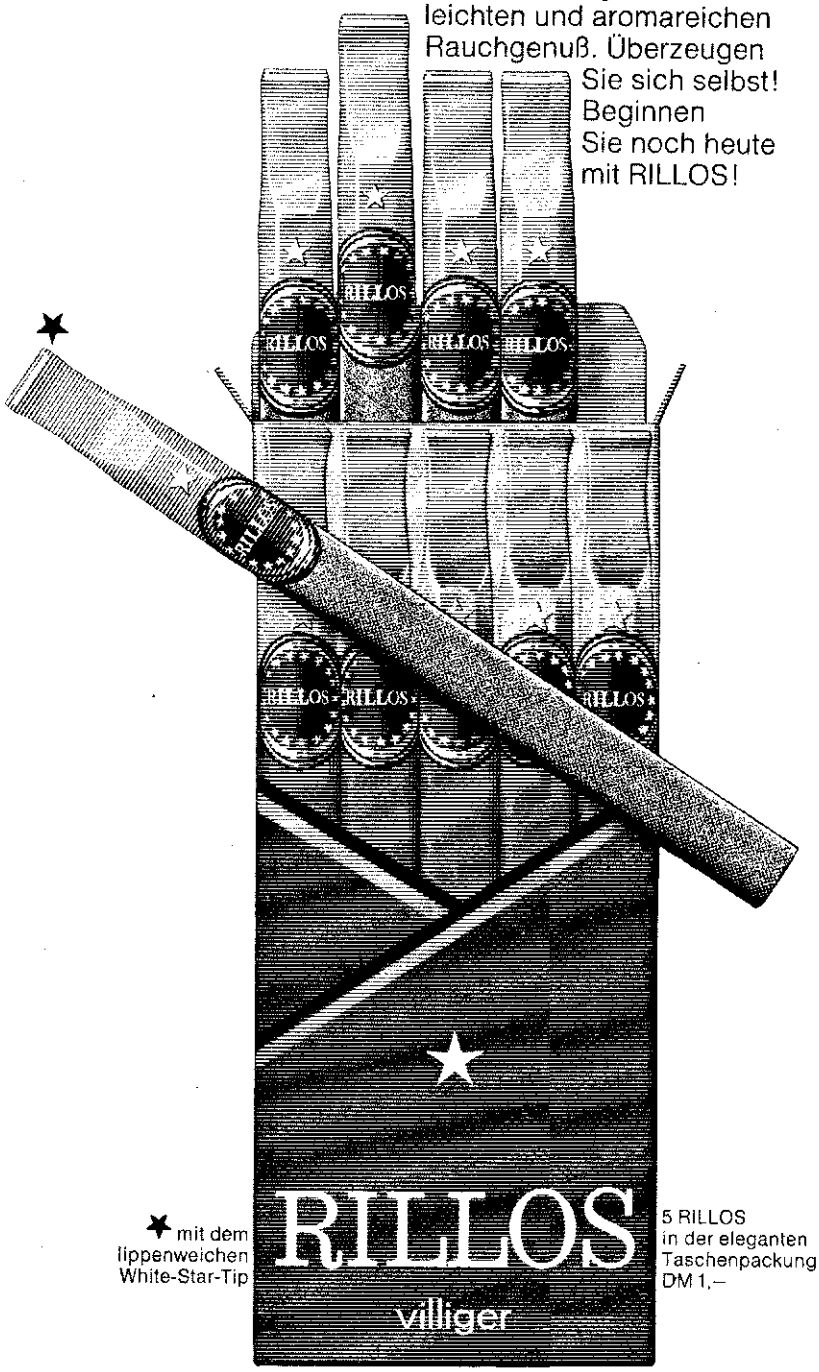
Doch gerade gegen diese Photos erhoben die Spantax-Manager Einspruch: Vor den Hamburger Journalisten wollten die Spanier den Nachweis führen, daß dieser Riß keineswegs die Flugsicherheit der Maschine beeinträchtige — er gehe nicht durch den Tragflächenansatz, sondern lediglich durch die Blechverkleidung einer Schweißnaht.

Aber die Flügel-Schau, für Mittwoch vormittag elf Uhr anberaumt, fiel aus. Statt dessen gab Spantax-Kapitän Bay ein Charterflug-Exempel, das den streitbaren „Stern"-Artikel eher illustrierte als widerlegte.

Niemals zuvor war auf der Piste des kleinen Werksflughafens Finkenwerder eine Maschine von der Größe und dem Gewicht der Coronado (Landegewicht je nach verbliebener Treibstoffmenge: 80 bis 100 Tonnen) gelandet. Fachleute ließen keinen Zweifel daran, daß der vollbesetzten Spantax-Maschine Arges hätte widerfahren können:

Viele meinten Villiger produziere nur Stumpen... ...bis sie einmal RILLOS rauchten!

Als unsere Väter noch Stumpen rauchten, war Villiger der größte Stumpenhersteller in Deutschland. Heute gehört Villiger zu den größten Cigarren- und Cigarillo-Fabrikanten. Denn die Zukunft hat inzwischen bei Villiger schon mehrmals begonnen. So z. B. auch mit RILLOS: Seit Herbst 1965 ein Riesenerfolg! RILLOS ist ein extrem leichtes Mundstück-Cigarillo und bietet einen angenehmen leichten und aromareichen Rauchgenuß. Überzeugen Sie sich selbst! Beginnen Sie noch heute mit RILLOS!



★ mit dem lippenweichen White-Star-Tip

5 RILLOS in der eleganten Taschenpackung DM 1,–

RILLOS - das meistgerauchte Mundstück-Cigarillo Europas!

▷ Die Betonpiste auf Finkenwerder ist für eine Maximalbelastung von 27 Tonnen je Fahrwerksbein gerüstet. Geschätzte Belastung durch die landende Coronado: 40 Tonnen je Fahrwerksbein.

▷ Die Mindest-Landebahnlänge für eine Maschine dieses Typs laut technischer Spezifikation beträgt 1690 Meter. Länge der Piste in Finkenwerder: 1360 Meter.

Daß Flugkapitän Bay, der zum erstenmal Hamburg anflog, trotz guten Wetters (Sicht: 15 Kilometer; Wolkenuntergrenze: 1300 Meter) den bescheidenen Werksflugplatz mit den mehr als 3000 Meter langen Fuhlsbütteler Landebahnen verwechselte, erscheint kaum begreiflich. Alle gängigen Flugkarten hätten dem Flugzeugführer und seinem Kopiloten schon auf flüchtigen Blick Orientierung geboten: Finkenwerder liegt unmittelbar am Südufer der Elbe — Fuhlsbüttel dagegen vier Flugminuten weiter entfernt, nördlich des Stroms.

Doch selbst solch eklatante fliegerische Fehlleistung vermochte offenbar dem sonnigen Selbstvertrauen des Coronado-Kapitäns nichts anzuhaben. Noch am selben Nachmittag startete er mit dem vierstrahligen Urlauber-Transporter zu einer neuen Tour nach Mallorca. An Bord: 80 Neckermann-Touristen.

Disziplinarische Maßnahmen seiner Gesellschaft braucht der spanische Wikinger ohnehin nicht zu befürchten: Rodolfo Bay ist Pilot und Präsident der „Spantax" in einer Person.

SCHALLPLATTEN

BELLMAN

Herr ohne Tiefsinn*

Solange er lebte, sang er von Wein und Weib, von Nymphen, Zechern und Rokoko-Gammlern, von Festgelagen und blauen Nächten im Grünen, und seine Landsleute — Proletarier, Bürger und auch ein paar Adlige, voran König Gustav III. — applaudierten dazu.

Sie applaudieren noch heute ihrem Carl Michael Bellman (1740 bis 1795) — ihrem „schwedischen Anakreon", der (so der nordische Dichter Oscar Levertin) das „teuerste und heiligste Werk der schwedischen Poesie" erschuf. Bellmans „Episteln", fast schon 200 Jahre alt, werden noch immer literarhistorisch durchforscht und kommentiert, gedruckt und gesendet, gelesen, gesungen und gehört.

Außerhalb Skandinaviens freilich ist der berühmte alte Schwede nur mäßig bekannt geworden. Zwar hatte ihn schon der deutsche Vaterlandspoet Ernst Moritz Arndt (1769 bis 1860) seinen Landsleuten gerühmt als „eine der außerordentlichsten Erscheinungen, die je gelebt haben". Und noch Carl Zuckmayer dichtete eine Handvoll Bellman-Verse für sein Bühnenstück „Ulla Winblad" nach, dessen Titelheldin gleichfalls eine Bellman-Gestalt ist.

Bänkel-Sänger **Bellman**
„Zwischen Bottichen und Brettern . . .

Aber Arndt, Zuckmayer und die restlichen deutschen Bellman-Kenner propagierten und übertrugen ohne sonderlichen Erfolg: Bellmans Verse, mal derb, mal lyrisch, mit listig verschlüsseltem Argot und vielen zwei- und mehrdeutigen Metaphern befrachtet, hatten südlich der Ostsee bisher wenig Publikum.

Resonanz finden sie erst neuerdings. 1965 erschien in Leipzig eine Auswahl Bellmanscher Episteln, die unter anderen der DDR-Dramatiker Peter Hacks übersetzt hatte. Eine westdeutsche Sammlung brachte unlängst der Maler, Lyriker und Bellman-Experte Fritz Grasshoff („Die Halunkenpostille") in Köln auf den Markt*.

Vor allem jedoch sind Bellmans Reime und Weisen mittlerweile von der deutschen Schallplatten-Industrie entdeckt worden: Für „Telefunken" hat bereits Carl Raddatz, für „Polydor" der Hamburger Folklorist und Lautenschläger Karl Wolfram das Hohelied von Jux und Suff angestimmt; für „Electrola" soll demnächst der illustre Bariton Hermann Prey mit Bellmaniaden aufwarten**.

Bellman-Sänger **Prey**
. . . wird man erst richtig intim"

Denn Bellman war schließlich nicht nur ein Autor burlesker Kurz-Epen, er lieferte auch die Musik dazu. Bisweilen waren es eigene Kompositionen, oft aber eignete er sich bedenkenlos Kirchengesänge und Volksweisen, Händel- und Mozart-, Vivaldi- und Pergolesi-Melodien an, die er nach Gutdünken zurechtbog.

Und was er selbst gedichtet und in Töne gesetzt hatte, das trug er dann auch selber zur Laute vor — ein musikalischer Entertainer im Rokoko, ein Showman und Literatur-Kabarettist, der in Kneipen, Sälen und Großbürgerhäusern mit Trink-, Tanz- und Tischliedern, mit Bibel-Travestien oder dem Trauer-Song vom „Begräbnis des Branntweinbrenners und Ordensritters Lundholm" das Stockholmer Publikum unterhielt:

Die Glocke winselt monoton.
Sie tönt für einen Bacchussohn,
Für Ritter Lundholm – stadtbekannt.
Noch hangen die Blicke
an Galaperücke
Und Ordensband.

Der Glocke Ruf die Gruft beschwört.
Schlaf, alter Lundholm, ungestört!
Cupido summt im Humus dein.
Nie wird bis zur Rüste,
die einstmals dich küßte,
mehr nüchtern sein.

Denn Morgen war noch branntweinklar.
Dein Mittag schon die Dämmrung war.
Dein Zinken: Sonnenuntergang
So prall und so deftig,
zyklamenrot-kräftig
jahrzehntelang.

Einträglich freilich waren diese Ein-Mann-Shows fürs erste nicht. Bellman, der mit 18 die Universität von Uppsala bezogen und sie mit 19 wieder verlassen hatte, verdiente sein Brot im Büro, anfangs bei der schwedischen Reichsbank, später in einem Manufakturkontor, dann bei der Generalzolldirektion. Zwischendurch floh er auch einmal vor seinen Gläubigern nach Norwegen.

Der junge König Gustav III. machte der ewigen Misere ein Ende: Er erhob Bellman zum Hofpoeten und festbesoldeten Sekretär der Königlichen Nummernlotterie und übernahm die Patenschaft für den ersten der vier Bellman-Söhne. Gustavs Dichter durfte fortan in königlichem Auftrag Hirtenstücke und Divertissements verfassen, Feste arrangieren und seiner Majestät nach politischen Mißerfolgen den Groll vertreiben.

Aber auch bei Hofe, auch als Mitglied der Königlichen Akademie sang Bellman vorzugsweise vom Rokoko des kleinen Mannes, von „Fredman", dem einst angesehenen Hofuhrmacher, der im Rinnstein landet.

„Fredmans Episteln", eine Sammlung von 82 Einzelstücken, erschienen erstmals 1791 geschlossen im Druck. Die Helden dieses Bellmanschen

* Carl Michael Bellman: „Durch alle Himmel, alle Gossen". Verlag Kiepenheuer & Witsch, Köln; 152 Seiten; 6,80 Mark.

** Telefunken STSC 13 432; 21 Mark. Polydor 237 705; 18 Mark.