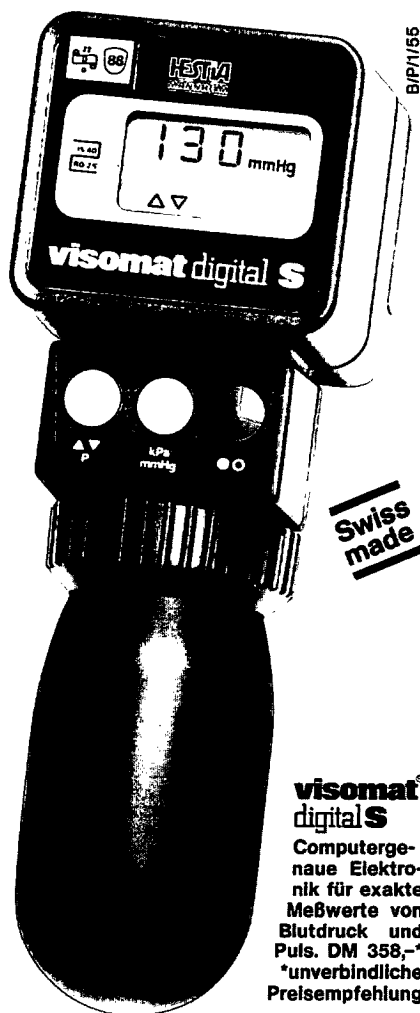


visomat digital S

High-Tech in der Blutdruck- messung

**„Wir haben das
Drehventil durch die
Elektronik ersetzt“**



**visomat
digital S**
Computerge-
naue Elektro-
nik für exakte
Meßwerte von
Blutdruck und
Puls. DM 358,-*
*unverbindliche
Preisempfehlung

visomat®
Markenzeichen für
Fortschritt in der
Blutdruckmessung

Nur in Apotheken und Sanitätsfachgeschäften.
Hestla Pharma GmbH, 6800 Mannheim 31

seltener nordpfälzischen Rindvieh-Spezialität zu gründen.

„Freundliche Gesten“, wie Professor Sambras sagt, haben auch Bundesländer für die Minderheiten übrig. Baden-Württemberg gewährt zum Beispiel für eine vom Kaltbluthengst gedeckte Kaltblutstute eine „Anpaarungsprämie“. Bayern unterhält unter anderem eine Herde seltener Murnau-Werdenfelder Rinder. Das Land Nordrhein-Westfalen will die Zucht Rheinisch-Westfälischen Kaltbluts beleben, indem es Pferdeeinatz beim Holztransport im Walde, dem sogenannten Holzrücken, festmeterweise bezuschußt.

Und wenn erst wieder mehr Sattelschweinefleisch auf dem Markt sei, meint Peter-Uwe Conrad, Leiter der Umweltschutzabteilung im Kieler Landwirtschaftsministerium und selbst studierter Tierzüchter, kämen „die Leute ja vielleicht dahinter, daß in Fett eingelagertes Fleisch schmackhafter ist, nicht zusammenschmurgelt und daß wir heute Schuhsohlen fressen“.

LUFTFAHRT

Pulle raus

Bei einer regionalen Fluggesellschaft häufen sich die Pannen. Die Staatsanwaltschaft ermittelt wegen Transportgefährdung.

Grund zur Verärgerung gab es schon vor dem Start. Der Flug DW 135 der Deutschen Luftverkehrsgesellschaft (DLT), am 10. Januar ab Frankfurt 17.10 Uhr nach Saarbrücken, verzögerte sich immer wieder. Den Grund erfuhren die Reisenden nicht.

Um 17.53 Uhr startete die zweimotorige Fokker F 27 endlich – das heißt, der

Pilot versuchte es. Beim Abheben wurde Passagier Paul Güth von „einem Aufschrei“ erschreckt. Die Maschine begann stark zu vibrieren, dann nahm der Kapitän, wie „Vielflieger“ Güth später erläuterte, „voll die Pulle raus“.

Aus zwölf bis 15 Meter Höhe sackte die Fokker, Baujahr 1956, ab und plumpste am Ende der Startbahn, mit dem Heck zuerst, auf die Piste. Den 14 Passagieren flogen Teile der Toilette um die Ohren. Neben Fluggast Karl-Heinz Böhm ging „ein Teil der Deckenverkleidung“ nieder. Fünf Passagiere, darunter Güth und Böhm, wurden verletzt.

Gut eine Woche nach dem freien Fall ging die F 27, geflickt und ausgebeult, schon wieder in die Luft – kein ganz und gar ungewöhnlicher Vorgang bei der DLT, deren Passagiere, wie Luftfahrtprofis spötteln, „das Abenteuer lieben“.

Die Lufthansa-Tochter (40 Prozent) hat kein besonders gutes Renommee. Bei einigen Starts und Landungen in Zürich, Hannover und Nürnberg etwa kamen Besatzungen wie Passagiere in den letzten Jahren gerade noch davon; mal waren Türanlagen defekt, mal warf Sturm einen 44sitzer um. DLT-Piloten löschten in der Luft einmal ein Triebwerk, das gar nicht brannte – nur mit Mühe konnten sie landen (SPIEGEL 16/1985).

Die DLT bedient mit zum Teil betagten Maschinen vor allem Regionalflughäfen wie Nürnberg, Münster und Saarbrücken. Neulinge unter den Passagieren, die sich auf Lufthansa-Qualität eingestellt haben (und Lufthansa-Preise zahlen), sind denn auch überrascht, wenn sie eine zweimotorige Fokker oder eine Hawker Siddeley besteigen müssen.

Noch erstaunter wären die Fluggäste, wenn sie wüßten, daß sie, wie vor dem Sturzflug im Januar, zwar von der DLT



Fluggeschädigte Güth, Böhm: „Von einem Aufschrei erschreckt“

abgefertigt, tatsächlich aber von einer ganz anderen Gesellschaft transportiert werden: von der WDL, der Westdeutschen Luftwerbung Flugdienst GmbH. Rund 70mal pro Woche befördert die Privatlinie im Auftrag der DLT Passagiere auf Inlands-Strecken. Sogar die Luft-hansa setzt WDL-Flugzeuge ein. Dabei gilt unter Kennern die WDL, mehr noch als die DLT, als Pannelinie, deren Flugzeuge bisweilen schlecht gewartet und deren Piloten überlastet sind. „Mit einem Minimum an Personal“, so die Fachzeitschrift „aerokurier“, wolle die WDL „ein Maximum an Leistung produzieren“ – auf Kosten der Sicherheit.

Der Unfall in Frankfurt ereignete sich fast auf den Tag genau ein Jahr nach einer schweren Panne in Saarbrücken. Damals rutschte die dienstälteste Fokker der Welt, von der WDL betrieben, bei der Landung 600 Meter weit auf der Nase; das Bugrad war weggeknickt. Das defekte Fahrwerk war vor dem Start nur notdürftig repariert worden. Das Luftfahrt-Bundesamt: „Die Maschine hätte gar nicht erst starten dürfen.“

Am 4. November 1984 krachte eine Fokker des Baujahrs 1959 auf dem Flughafen Basel-Mülhausen noch vor dem Start auf den Beton. Bugrad und Fahrwerk hatten sich von selbst eingefahren. Die Maschine stammte aus dem Kongo, eine günstige Anschaffung des WDL-Eigners Theodor Wüllenkemper.

Acht Zwischenfälle mit WDL-Maschinen sind beim Luftfahrt-Bundesamt allein für die Zeit vom Mai 1984 bis Januar 1985 registriert; die Ursachen reichen von ausgefallenen Triebwerken bis zu fehlender Enteisung der Tragflächen. Die Staatsanwaltschaft in Duisburg ermittelt inzwischen gegen Wüllenkemper wegen des Verdachts der Transportgefährdung.

Frankfurter Staatsanwälte, die den Fehlstart auf Rhein-Main untersuchen wollen, vermuten, daß mangelhafte Enteisung auch die Ursache für das jüngste Malheur war. Die Unterlassung ließe sich erklären: Wüllenkemper hatte in einem Rundschreiben an seine Piloten gebeten, „dafür zu sorgen, daß nicht mehr als unbedingt notwendig enteist wird“. Enteisen kostet etwa in Frankfurt bis zu 1500 Mark.

Die DLT will trotzdem an der WDL festhalten. Lufttaxi-Geschäftsführer Eberhard Schmidt sieht „keinen Grund zur Klage“. In einem Brief an einen Passagier rühmt die DLT gar die „reibungslose“ Zusammenarbeit mit Wüllenkempers Firma.

Wie die aussieht, erfuhren die Fluggäste nach dem Fehlstart in Frankfurt. Als die geschockten Passagiere eine Stunde nach dem Absturz zum DLT-Schalter zurückkamen, wurden sie vom Personal „bestaunt wie Leute vom anderen Stern“ (Fluggast Böhm). Der Unfall war der DLT noch gar nicht gemeldet worden. „Wo kommen Sie denn her“, erkundigte sich eine Stewardess, „Sie sind doch längst abgeflogen.“ ♦

Vor Ihnen steht:

Der Personal Computer mit dem XTRA-Service. Aus einer Hand.

Jetzt müssen Sie nicht mehr unter vielen Personal Computern, Software-Angeboten und Peripheriegeräten mühsam nach der richtigen Lösung suchen:

Für höchste Leistungsfähigkeit brauchen Sie nur noch den IIT XTRA XP mit dem kompletten XTRA-Service von SEL.

Aus einer Hand erhalten Sie:

- Einen hochprofessionellen Rechner. Voll kompatibel. Schnell wie kaum einer seiner Klasse. Mit modernster Software-Technik (Fast-XP). Und enormer Speicherfähigkeit (1,64 MB RAM / 20 MB Platte). Für Netzwerke oder Einzelplatzbetrieb.
- ein umfangreiches Software-Angebot, in dem Sie bewährte und wichtige Anwender-Programme finden und bestellen können,
- ein breites Angebot professioneller und funktionsgerechter Peripheriegeräte wie Drucker, Plotter etc.,
- ausführliche Beratung vor dem Kauf, perfekten Service bei Installation, Erweiterung und Ausbau. Die XTRA-Hotline, mit der Experten für Sie erreichbar sind. Dokumentationen selbstverständlich in Deutsch. Und das alles in gewohntem SEL-Standard.

Informieren Sie sich!

IIT XTRA XP