

Standortwahl – Infrastruktur – Investitionshilfe:

Mittelhessen – der ideale Standort, wenn gleichzeitig die Ballungsräume Rhein-Main und Ruhrgebiet oder das Aus-land über das Luftkreuz Frankfurt bedient werden sollen. Alle Vorteile eines leistungs-fähigen Infrastrukturnetzes mit hervor-ra-gender Verkehrsgunst ohne die Nachteile der Großstädte. Umfas-sende Beratung in allen Fragen der



Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungs-gesellschaft mbH
Mittelhessen
Mortz-Hensoltz-
Straße 26
6330 Wertheim 1
Tel. 06441 42011
Telex 433 802 wifg



Coupon
Senden Sie mit kostenlos
Ihre Unterlagen über
Mittelhessen
Machen Sie einen
Termin aus mit uns
über einen Rundflug
über Mittelhessen
Sprechen Sie uns in
etwa einem halben
Jahr noch einmal an

Ein-senden an:
Name _____ Vorname _____
Firma _____ Straße _____
Ort _____
○ ○

3,6 Millionen, fast zwei Drittel der Ge-meindeeinnahmen).

Billige Butterfahrten sind für poten-tielle Helgoland-Touristen eine reizvolle Alternative zum Insel-Trip für 51 Mark (von Cuxhaven und zurück), und es hat sich wohl auch herumgesprochen, daß, zumindest im Sonderangebot, etwa ein britischer Whisky im Supermarkt auf dem Kontinent fast genauso preis-wert ist wie zollfrei am Lung Wai.

Schließlich gibt es auch Realisten im heiligen Lande. Der liberale Gemeinderat Wilhelm Janssen etwa, der unlängst in einer öffentlichen Sitzung ein Tabu-Thema zur Sprache brachte: Man müsse „hinarbeiten auf die Zeit, daß die Zollfreiheit für Helgoland wegfallen sollte“. In Frage gestellt wurde der Sta-tus der Insel als Zollausschlußgebiet in der EG schon oft genug.

Daran denkt Kaufmann, wie die meisten seiner Landsleute, lieber nicht. Mit seiner Unterschriftensammlung als Rückhalt will er bei den Kommunal-wahlen im nächsten Frühjahr mit einer freien Wählergemeinschaft und an der Seite der CDU die sozialliberale Mehrheit mitsamt dem ganzen Hotel-Spuk aus dem Rathaus fegen.

Mag auch sein, daß das dann gar nicht mehr nötig ist. Nachdem der Ge-meinderat unlängst nach monatelanger Überlegung für ein Hotel mit maximal 200 Betten in 140 Zimmern gestimmt hat, Hadag-Maritim aber eher 220 Ein-bett-Appartements, ausgestattet mit einem zusätzlichen Klappbett, im Auge hatte, will man den Fall erst einmal wieder, so Hadag-Sprecher Jürgen Tietjen, „in aller Ruhe durchprüfen“.

Daß „wir kein Wohlfahrtsinstitut zu-gunsten Helgolands“ sind, steht für die Hamburger dabei außer Zweifel.

LUFTFAHRT

Wie die Königin

Die Spritverteuerung verhilft Turbo-prop-Maschinen zu einem Comeback – selbst bei der feinen Lufthansa.

Die Passagiere, die in Hamburg auf ihren Flug nach Köln warten, drän-gen sich an die Fenster, als die zwei-motorige Propellermaschine fiepend und knatternd auf die Abflughalle zurollt.

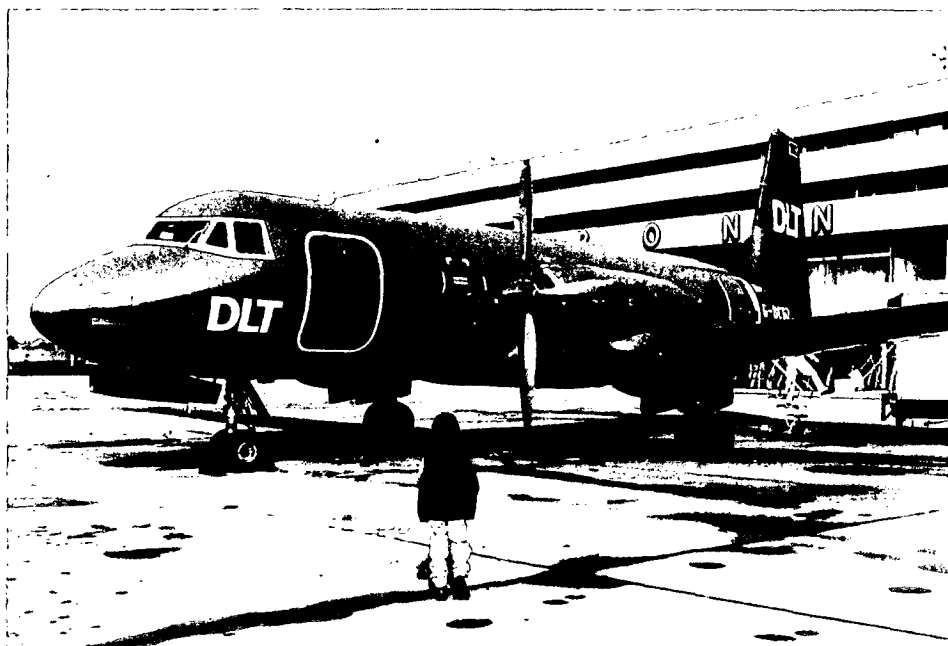
„Komisch“ und „merkwürdig“ fin-den die meisten das knallrot lackierte Flugzeug, das aussieht wie ein Rosinen-bomber aus den Zeiten der Berlin-Blockade.

Wenig später werden die belustigten Jet-Reisenden gewahr, daß sie nun sel-ber mit dem nostalgischen Vogel flie-gen sollen. Und da schlägt bei etlichen das Erstaunen in Empörung um.

„Das ist ja die Spitze“, entfährt es einem, der ganz offensichtlich der Klasse der Oft-Flieger angehört. „Nicht zu fassen“, poltert aufgebracht ein anderer, dem Angst im Gesicht steht. Am oberen Ende der wackeligen Bord-Treppe angekommen, klopft er mehrmals prüfend an den Flugzeug-rumpf und fragt die Stewardess: „Fliegt das Ding denn überhaupt?“

Das Ding, das in diesen Tagen auf Westdeutschlands Flughäfen so viel Erstaunen erregt, ist die neueste Akqui-sition der Lufthansa-Tochter Deutsche Luftverkehrsgesellschaft (DLT). Seit Beginn des Sommerflugplans setzt das Unternehmen drei Turboprop-Maschi-nen des Typs Hawker Siddeley 748 ein.

Die propellergetriebenen Oldtimer fliegen vor allem auf solchen Strecken,



DLT-Turboprop-Maschine 1981: „Fliegt das Ding denn überhaupt?“

HEILPRAKTIKER

Beruf mit Zukunft

Eine stürmische Aufwärtsentwicklung erlebt der Berufsstand der Heilpraktiker. Ständig steigende Ausbildungszahlen zeigen, daß die



HEILPRAKTIKER, die Nahtstelle zur klassischen Schulmedizin genutzt.

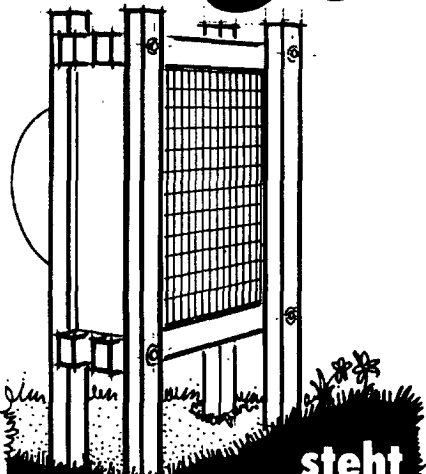
Attraktivität dieses Berufes nicht allein durch das interessante Tätigkeitsfeld bestimmt wird. Auch hohes Einkommen und soziales Prestige verfehlen Ihre Anziehungskraft nicht. Die Schulungen erfolgen in intensiven Wochenendkursen und werden in allen größeren Städten durchgeführt.

Weitere Informationen erhalten Sie durch die Schulen des Berufsverbandes RDH.



MÜNCHNER HEILPRAKTIKER KOLLEGIUM GmbH
Überregionale Lehranstalt für Naturheilkunde
Weißburger Str. 10 S, 8000 München 80,
Tel.: 089 / 48 40 95

windOfen®



**steht
im Garten
und heizt Ihr Haus!**

Die außergewöhnliche Wärmepumpe. Kompakt. Leise. Gartenfreundlich. Spart viel Öl und Geld. Herstellung, Verkauf, Einbau und Service: Alles aus einer Hand!

Prospekt anfordern

04321-80 51



Haase-Tank, Gadelander Str. 172, Abt. S
2350 Neumünster

auf denen das Passagieraufkommen so gering ist, daß sich der Einsatz der treibstoffschluckenden Jets Boeing 737 oder 727 für die Lufthansa nicht lohnt.

So brummt die 48sitzige Hawker Siddeley (HS) in der Mittagszeit von Hamburg nach Köln und wieder zurück. Bisher düste auf dieser Strecke etwa zur gleichen Zeit ein Lufthansa-Jet vom Typ Boeing 727, in dem meistens nicht einmal die Hälfte der 146 Plätze besetzt war.

Dank der kleinen und sparsamen Maschinen kann die DLT sogar eine Reihe neuer Verbindungen anbieten. Die roten Brummer fliegen von Nürnberg oder Stuttgart nach Wien und von München nach Venedig oder Genf. Auch die Jet-set-Insel Sylt kann von Düsseldorf aus per Propeller angefliegen werden.

Flugbenzins. Eine Hawker Siddeley etwa schluckt auf 500 Kilometer zwei Drittel weniger als eine Boeing 737.

Turboprop-Hersteller erleben daher überall einen unerhofften Boom. Allein in Amerika, so schätzen die Flugzeughersteller, werden sich bis 1985 etwa 2000 neue Turboprop-Flugzeuge verkaufen lassen.

Auch in Europa steigt die Nachfrage. So bestellte die Schweizer Regional-Gesellschaft Crossair fünf neue Turboprops. Die österreichische Austrian Air Services fliegt seit einem Jahr ebenfalls mit neuen Propellerflugzeugen.

Die Renaissance der pfeifenden Propellermotoren hat die Branche einigermaßen überrascht. In Europa, in Nordamerika und sogar in Brasilien — bei der Firma Embraer, an der auch VW und Daimler-Benz beteiligt sind — ar-



Lufthansa-Turboprop-Maschine 1958: Die Renaissance hat die Branche überrascht

Für ältere Lufthansa-Kunden ist der Turboprop-Flug nichts Neues. Über ein Jahrzehnt lang flog die Staatslinie ihre Kundschaft auf Kurz- und Mittelstrecken mit Turboprop-Maschinen des Typs Vickers Viscount. Doch nach und nach wurden diese Maschinen gegen Jets ausgetauscht; die letzte Vickers Viscount der Lufthansa wurde 1971 aus dem Verkehr gezogen.

Die Turboprop-Antriebe waren in der Entwicklungsgeschichte des Flugzeugbetriebs die unmittelbaren Vorgänger der Düsentriebwerke; und tatsächlich sind sie von der Bauart her ein Mittelding zwischen herkömmlichen Propellermotoren und modernen Strahltriebwerken.

Das Comeback verdanken die vergleichsweise langsamen Turboprops — die HS 748 bringt es auf eine Reisegeschwindigkeit von 452 Stundenkilometern, die kleinste Boeing 737 fliegt 830 km/h — der enormen Verteuerung des

beiten die Ingenieure fieberhaft an neuen Modellen. Bis 1985 sollen zehn neue Turboprop-Typen in Serie gehen.

Tatsächlich lieferbar sind zur Zeit nur zwei gleichermaßen betagte Modelle: die holländische Fokker-Friendship (F. 27) und die von DLT eingesetzte Hawker Siddeley 748 von British Aerospace. Obwohl die Hawker Siddeley bereits seit 1960 gebaut wird, wirbt die DLT für den von der Konstruktion her alten Vogel mit dem Slogan: „Mit neuen Flugzeugen in die achtziger Jahre.“

Tröstlich für die Lufthansa-Passagiere, die sich von der feinen Airline veräppelt vorkommen: Die HS 748 ist auch heute noch das meistgeflogene Regierungsflugzeug der Welt. Und selbst Monarchen fliegen noch mit ihr: Eine der Maschinen, mit ähnlich roter Bemalung, wie sie die Lufthansa-Werbeabteilung für die DLT-Bomber verordnete, steht seit Dezember 1963 zu Diensten der britischen Königin. ♦