



Das Duell in der Dämmerung kennt weder Angst noch Schrecken.

Duell: Ein raffiniertes Denk- und Taktikspiel – ein Zweikampf zwischen klugen Köpfen.

Die Stellungen sind bezogen. Die Waffen liegen bereit:

Ein schneller Zug kann den Gegner Kopf und Kragen kosten!

Erleben Sie »Duell«, das Spiel um alles oder nichts

Bei dem die Waffen des Geistes über Sieg und Niederlage entscheiden

Parkern Sie mit!



PARKER... mehr als nur ein Spiel

bergs Wunsch Schlimmeres an: Über den NDR seien „weitere Erörterungen notwendig“, um „eine ausgewogene Berichterstattung sicherzustellen“.

Wie man dabei Dampf machen könnte, hat der stets wohlinformierte TV-Programmdirektor Friedrich Wilhelm Räufer (CDU) „nur so gehört“: Eine Überprüfung des Staatsvertrages, so plauderte er vor seinen Hauptabteilungsleitern, sei nun nicht mehr ausgeschlossen.

Letzte Konsequenz: Wie etwa Radio Bremen, SPD-kontrolliert, ein eigenständiges Radio Kiel — fest in christdemokratischer Hand.

LUFTHANSA

In letzter Minute

Die Lufthansa, Monopolist im innerdeutschen Luftverkehr, bietet zu den Hauptreise-Tageszeiten weniger Plätze an als erforderlich. Folge: Die Wartelisten werden immer länger.

Gerade die treuesten unter den Lufthansa-Kunden, Manager, Geschäftsleute, Journalisten und Techniker, erhalten am häufigsten einen Korb. Wenn sie rasch, für den nächsten oder übernächsten Tag einen Lufthansa-Flug buchen wollen, hören sie mit unschöner Regelmäßigkeit: „Wir sind ausgebucht, leider.“

Die Morgen- und Abendflüge zwischen Frankfurt, München, Hamburg und Köln/Bonn sind fast immer ausgebucht, häufig schon Tage vor dem Take-off. Eine O.k.-Buchung für den Montagmorgen oder den Freitagabend ist gelegentlich gar eine Woche vor dem Abflug nicht mehr zu haben. Wer es dennoch wissen will, muß sich auf Warteliste setzen lassen — und die wird immer länger.

Der Run auf die Schalter kommt für die Monopolfirma unverhofft. Als die Lufthansa-Planer vor knapp zwei Jahren die Kapazitäten für 1976 kalkulierten, hatten sie „nie und nimmer diesen Anstieg erwartet“ (Karl-Heinz Neumeister, Chef der Flugplanung).

Neumeister ging damals von einem innerdeutschen Passagier-Plus von acht Prozent aus — und galt unter Lufthansa-seuten als leichtfertiger Optimist. Doch statt der erwarteten 5,4 Millionen Fluggäste kaufen in diesem Jahr mindestens 5,6 Millionen Kunden Tickets für Inlandsflüge. Folge: Die Sitzplatz-Belegung auf allen Inlandsflügen stieg von durchschnittlich 52 Prozent (1974) in diesem Jahr auf 61 Prozent. Und weil die Flugzeuge zwischen 11 und 16 Uhr häufig nur zu einem Fünftel ausgelastet sind, führte dieser Anstieg zwangsläufig dazu, daß in den Morgen- und Abendmaschinen kein Platz frei

bleibt und obendrein etliche Kunden weggeschickt werden müssen.

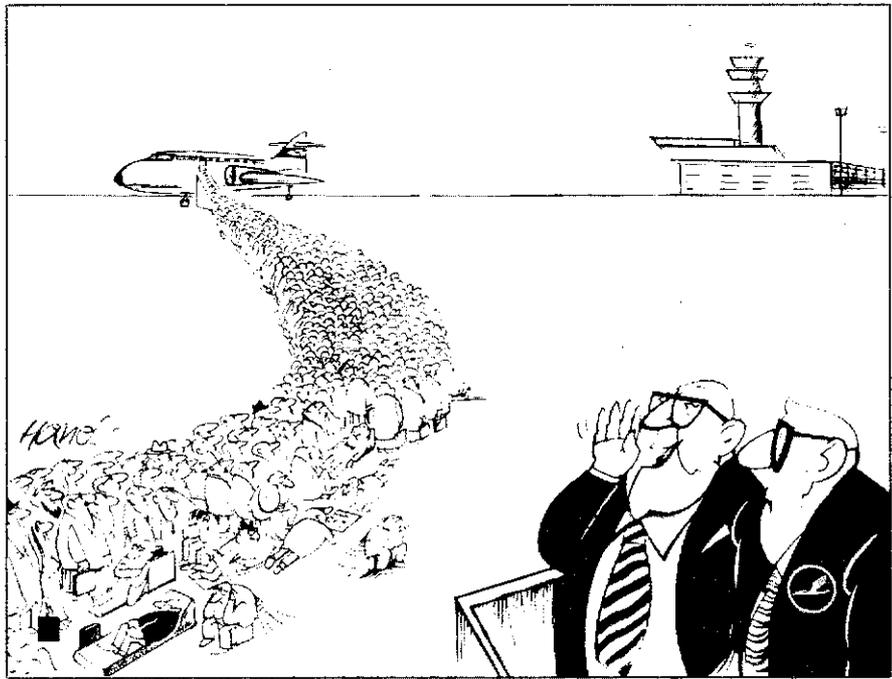
„Die hohe Abweisungsrate“, weiß Neumeister, ist inzwischen sogar der auf volle Auslastung ihres Geräts bedachten Lufthansa suspekt geworden. „Denn was wir da in letzter Minute wegschicken“, so Neumeister, „sind gerade die, die den vollen Preis zahlen.“ Insbesondere Geschäftsreisende, die, weil sie kurzfristig fliegen müssen, nicht wie viele andere Lufthansa-Passagiere einen der zahlreichen Sondertarife ausnutzen können.

Um so umstrittener ist nach wie vor jener zu Beginn des Jahres eingeführte Service, den Lufthansa-Chef Herbert Culmann „unsinnig“ nannte, den seine Marketing-Experten aber für unerlässlich hielten: Der Einbau der üppigen

Flug nicht antraten (Luftlinien-Jargon: No-Show), wieder zu. Die No-Show-Rate, die zwischen fünf und 20 Prozent schwankt, näherte sich inzwischen häufig der oberen Grenze.

Immer mehr Firmen und sogar Reisebüros nämlich buchen die begehrten Flüge schon eine Woche vor dem Flugtermin auf Verdacht. Dieses Verfahren ist überaus billig: Falls der Ticket-Besitzer wirklich fliegen will, ist's gut — will er nicht, so gibt er seinen Flugschein einfach zurück. Schon deshalb meinen Lufthansa-Routiniers, kämen Interessenten, die sich eine halbe Stunde vor Abflug am Schalter auf die Warteliste setzen lassen, „fast immer mit“.

Und das reicht dem innerdeutschen Flugmonopolisten offenbar. Mit einer



„Heute geht's ja noch ...“

Sessel in die großzügig bemessenen First-class-Abteile führte dazu, daß trotz der durch den Ankauf von drei Kurzstrecken-Jumbos vom Typ Airbus rechnerisch um 14 Prozent aufgestockten Sitzplatzzahl das tatsächliche Platz-Angebot lediglich um vier Prozent stieg.

Als sich die Lufthansa gegen Mitte des Jahres auch noch entschloß, mit den bislang großzügig geduldeten Überbuchungen aufzuräumen, wurde „die Situation in den Buchungsstellen“, so ein Ticket-Verkäufer, „richtig verkrampt“. Wurden bis zu jener Zeit bis zu 15 Prozent mehr Buchungen angenommen als eigentlich, gemessen an der Sitzplatzzahl, vertretbar, so wurde seither diese inoffizielle Überbuchung auf fünf Prozent begrenzt.

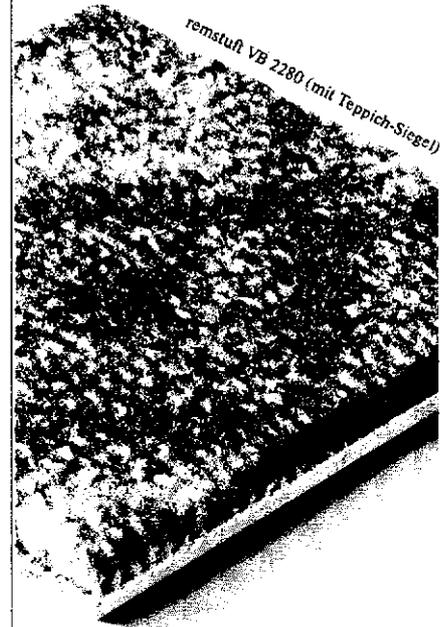
Zur gleichen Zeit nahm die Zahl jener Passagiere, die ihren fest gebuchten

Durchschnittsbelegung von 61 Prozent nämlich fängt auf den kurzen deutschen Strecken das Geldverdienen erst an. Und „ein Flugzeug zuviel“, rechnet Max Wernet, Chef der Zentralen Planung, „kostet uns im Schnitt 50 Millionen Mark jährlich — eins zuwenig kostet gar nichts“.

Weil der Airbus mit seinen 250 Plätzen für fast alle innerdeutschen Strecken eine Nummer zu groß ist, denken die Lufthansa-Planer vorerst nicht an Neubestellungen. „Was uns fehlt“, klagt Wernet, „ist ein Jet mit 200 Plätzen.“

So fliegen die drei von der Lufthansa bisher angeschafften Airbusse häufig ohne auskömmliche Belegung und werden obendrein von den Flughäfen noch mit hohen Gebühren belegt. Für eine Airbus-Landung zahlt die Lufthansa in Frankfurt 6300 Mark. Für eine Boeing 727 und eine Boeing 737, die zusam-

Kennen Sie den?



Kaum. Denn es ist der erste gemusterte Tufting-Velours. Unter Fachleuten eine Sensation. Bislang jedenfalls war es nicht möglich, gemusterten Velours zu tuften. Und wir, die Remstaler, haben es geschafft. Immerhin. Wer so tuften kann, muß ein Velours-Spezialist sein. Sind wir. Wenn Sie es also zu Hause gerne weich und gepflegt haben möchten, wenn Sie den Charme des Velours lieben, dann machen wir genau das Richtige für Sie. Und Sie wissen ja, Künstler gestalten unsere Kollektion, Könnner fertigen sie. Schauen Sie sich die Remstaler Teppiche und Teppichböden einmal an — wir sagen Ihnen gerne wo. Und noch eines — alles, was wir machen, machen wir auf gut schwäbisch: recht.



Remstaler — die schwäbischen Teppichmacher

REMSTALER

Remstaler Teppichfabrik GmbH
Postfach 240, 7067 Plüderhausen
Telefon (071 81) 81077, FS 07-246608

Coupon  Ich interessiere mich für Remstaler Teppiche, Teppichböden (Nichtzutreffendes bitte streichen). Wo kann ich sie ansehen? Name und Anschrift:

Wenn diese Tablette nicht hilft, sollten Sie zum Arzt gehen.

Heftige Kopfschmerzen, Zahnschmerzen, Nervenschmerzen und Migräne gehören zu den unangenehmsten Schmerzen. Für solche Fälle ist die Doppel-Spalt entwickelt worden. Sie ist stark und beseitigt Schmerzen schnell. Denn ihr belebender und ihre schmerzabtötenden Wirkstoffe sind richtig dosiert und hervorragend kombiniert. In Minuten sind Sie Ihre Schmerzen los und spüren neue Energie.

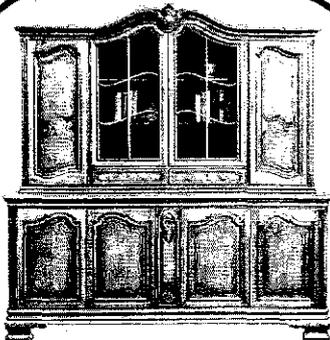
Doppel-Spalt in 20er- und 50er-Packung in allen Apotheken.



Doppel-Spalt
Gegen starke
Schmerzen

Wertanlage

Wertvolle Stilmöbel und Bauernschränke
aus meisterlicher Hand



Geschmackvolle Stilmöbel und rustikale Bauernschränke gibt es häufig. Aber es gibt Unterschiede. Unterschiede, die aus einem Möbelstück ein Schmuckstück machen. Und ihm deshalb bleibenden Wert verleihen.

In Ruhe abgelagerte Hölzer, solide handwerkliche Ausführung, ein unabstechliches Stillegefühl und die Individualität eines durch Überwiegend von Hand gefertigten Möbels begründen die Unverwundbarkeit unserer Modelle. Ihnen, die Sie sich Sinn für Bleibendes bewahrt haben, wird unser Katalog eine reiche, anregende Lektüre sein. Fordern Sie ihn noch heute an.

Möbel mit Wert



Der Holberger

Möbelfabrik Hubert Hillmanns
5190 Stolberg/Rhd., Postfach 101
Ruf (024 02) 200 29/29

men genauso viele Passagiere fassen, werden dagegen insgesamt nur 5100 Mark fällig.

Dennoch: Im nächsten Jahr soll dank eines neuen Airbus und einiger von der Lufthansa-Chartertochter Condor angemieteter Boeings die Inlandskapazität um elf Prozent aufgestockt werden. Und dann, meint Neumeister, „wird sich die Lage etwas entspannen“.

AFFÄREN

Schwerer Fall

Jahrelang sahen die Berliner Behörden zu, wie sich der Abschreibungsakrobat Friedrich Brante mit Staatszuschüssen eindeckte.

Seine Schiffe, darunter ein Massengutfrachter von 38 350 Tonnen, kreuzten die Weltmeere, seine Hotels standen an spanischer Küste und im deutschen Grenzgebiet. Seine mit Altstars wie David Niven und Glatzkopf Telly Savalas besetzten Spielfilme sollten gar den Weltmarkt erobern.

Das ging jahrelang gut. Unangefochten baute der frühere Büromaschinenhändler an seinem Imperium zu Lande und zu Wasser und — mit reichlich Luft. Er dinierte mit den Größen der Berliner Politik und hatte gelegentlich einen leibhaftigen Bundesminister zu Gast. Und bei Geschäftsfreunden und Kapitalgebern aus Westdeutschland legte Friedrich Brante, 54, Unternehmer aus West-Berlin, Wert auf den Eindruck, er sei der Saubermann der deutschen Abschreibungsbranche.

Erst der wegen Betrugsverdachts erlassene Haftbefehl des Amtsgerichts Tiergarten ließ „Friedrich den Größten“ (Branchenjargon) kleinlaut werden. Sechs Millionen staatliche Subsidien, so der Haftgrund, soll der Herr über siebzig Unternehmen zu Unrecht kassiert haben. Als die Staatsanwälte den Haftbefehl vollstrecken wollten, hatte er sich ins Ausland abgesetzt.

Noch einmal meldete er sich aus dem Irgendwo. Er verlangte „freies Geleit“ (was abgelehnt wurde) und ließ den Mitarbeitern ausrichten, das Weihnachtsgeld sei gesichert.

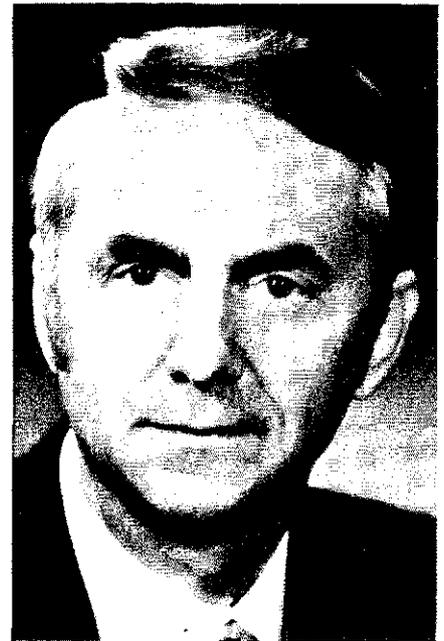
Seit der vergangenen Woche ist auch das überaus fraglich, denn am letzten Mittwoch schlugen die Fahnder ein zweites Mal zu. Auf Anzeige der Berliner Finanzbehörden konfiszierten sie 50 Leitz-Ordner und leiteten ein weiteres, separat geführtes Ermittlungsverfahren ein. Diesmal lautet der Verdacht auf Steuervergehen im Zusammenhang mit Brantes Hotelaktivitäten in Spanien und seinen Reeder-Geschäften. Tatwert: mindestens 60 bis 80 Millionen Mark.

Ärgerlich für die Steuerzahler, peinlich für die Finanzbehörden. Allzu leichtfertig, das stellt sich im Fall Bran-

te einmal mehr heraus, bedienten die Beamten jene Finanzakrobaten, die Bonns Subventionsgesetz bis an die Grenzen des Mißbrauchs ausnutzten.

Das Grundmuster blieb stets das gleiche: Die Regisseure der Abschreibungsbranche dachten sich ein mehr oder weniger sinnvolles Geschäft aus, warben bei steuermüden Großverdienern mit hohen Verlustzuweisungen und zweigten bis zu 25 Prozent des einfließenden Kapitals als Provision und Aufgeld ab. Danach hatten sie ausgesorgt: Selbst bei einem vollständigen Zusammenbruch der Firma hatte sich das Ganze für die Drahtzieher gelohnt.

Zwar schwemmten die als Anreiz für ein Engagement in Berlin gedachten Vergünstigungen und Investitionszulagen das erwünschte private Kapital in



Unternehmer Brante
Freies Geleit gefordert

die Stadt — doch die Glücksritter schwammen mit.

Findige Spekulanten wurden zum Mißbrauch der staatlichen Berliner Wirtschaftsförderung geradezu herausgefordert. Wurden zum Beispiel von einer Abschreibungsgesellschaft Maschinen oder Werkshallen gekauft, so genügte dem Finanzamt auch die Vorlage eines dubiosen Wechsels. Die Beamten genehmigten dann zügig die ausgelobte Investitionszulage (zehn oder 25 Prozent) und zahlten sie bar aus.

Ausgestattet mit diesen staatlichen Vorleistungen, umwarben die Abschreiber dann westdeutsche Anleger. Und die überwiesen den vielen GmbH und Co. KGs Million um Million.

Rund 300 Millionen Eigenkapital stecken heute in Brantes wirrem Imperium, sechs- bis siebentausend Kommanditisten müssen seit seiner Flucht um ihr Geld bangen.

Brante kam 1964 nach West-Berlin, um zu beweisen, daß die „Ausnutzung