

Reise-Vorschlag IT 581 von Airtours, Europas größtem IT-Reiseveranstalter.

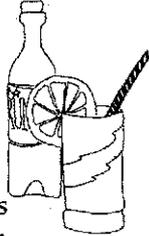
## Zu einem der schönsten Flecken der Erde: Jamaika.

Es gibt Urlaubsideen, die man früher allenfalls zu denken wagte: Der Drink aus weißem Rum, vom Kellner am Strand serviert. Palmenstrände wie in James-Bond-Filmen. Abenteuerliche Floßfahrten im tropischen Landesinnern. Calypso-Musik, Unter- und Überwassersport, Tennis, Golf und Piratenromantik. Nicht träumen, buchen:

16 Tage, Airtours-Hotels I. Klasse, ab DM 2.340,- (begrenzter Teilnehmerkreis).

**Airtours. Urlaub für Individualisten: 12435 Reisen, viele ähnlich faszinierend. Linienflüge zu IT-Tarifen. Hotels bis Top-Klasse. Soviel Freiheit wie möglich: Bei Einzelreisen tageweise Buchung, Abreisetermin nach Wunsch, kostenlose Zwischenstops, Pkw-Transfer zum Hotel. Hohe Kinderermäßigung. Kataloge im Reisebüro.**

Airtours: „Die mit den Linienmaschinen“.



### BRILLANT SOLITÄRE 14 Carat Weißgold

ca. 1/4 Carat	ab DM	230,-
ca. 1/2 Carat	ab DM	588,-
ca. 1,00 Carat	ab DM	1840,-
ca. 1,60 Carat	ab DM	3380,-
ca. 2,20 Carat	ab DM	12600,-

Stets preiswerte Gelegenheiten in gefaßten und ungefaßten 1/2- bis 3-Caratern in allen Qualitäten von River (blauweiß) bis top-crystal. Alle Steine werden mit Zertifikat geliefert. Bitte verlangen Sie - kostenlos und unverbindlich - ausführliches Angebot.

Coupon

**DESCHLERHAUS**  
757 BADEN-BADEN  
Postfach 220

Senden Sie mir sofort kostenlos und unverbindlich Ihren 4-Farben-Kunstdruck-Prospekt über Brillantschmuck, Brillant-Saphir-, Brillant-Rubin-, Brillant-Smaragd-Ringe, Colliers, Armbänder, Brillantuhren und die Broschüre: „Wenn Sie einen Diamanten kaufen...“

Name:

Wohnort:

Straße:

traute offenbar der Auskunft des polnischen Exil-Generals Sikorski, daß die Rote Armee nur über „zwei gute Divisionen“ verfüge und alles übrige „von erbärmlicher Qualität“ sei.

Im Irrtum über die eigene wie über die Kraft des Gegners, ging es den englischen und französischen Militärs nur noch um die Frage, ob sie die Sowjet-Union nun vom Iran oder von der Türkei her zu Lande oder von irgendwoher aus der Luft angreifen lassen sollten — mit den Türken, so meinten sie, werde man schon einig werden.

Auf der Basis eines französischen (RIP) und eines britischen Plans (MA 6) wurde Anfang April 1940 dann entschieden, die sowjetischen Raffinerien und Hafenanlagen von Batumi, Poti, Grosny und Baku mit 50-Kilo-Bomben zu belegen — insgesamt 70 Tonnen je Angriff auf insgesamt 100 Ziele, eine „Operation Magique“, wie der französische Luftwaffengeneral Chassin später zugab: „70 Tonnen Bomben auf 100 Raffinerien. Man glaubt zu träumen.“

Der Traum war aus mit Frankreichs Niederwerfung durch Hitler, doch die Engländer wärmten den Plan immer mal wieder auf. Noch im Januar 1941 hatte Churchill der türkischen Regierung vorgeschlagen, Luftstützpunkte in der Türkei zu errichten, von denen aus britische Bomber „die Ölfelder von Baku angreifen könnten“. Denn, so Churchill: „Ein großer Teil der russischen Landwirtschaft hängt von der Versorgung aus diesen Ölfeldern ab, und deren Zerstörung hätte in weiten Landesteilen Hungersnot im Gefolge.“

Den Historiker Kahle hatte die „mangelhafte Quellenlage“, der er sich bei der Rekonstruktion des Kaukasus-Unternehmens gegenüber sah, nicht mehr ruhen lassen. So flog er nach London, wühlte in alten Kriegsakten und kam mit Photokopien für mehr als 1000 Mark und 20 Kilo Übergepäck an den Rhein zurück — und mit der Erkenntnis, daß die englische Geschichtsschreibung über manche Details bislang „vornehm hinweggegangen“ sei.

## VERKEHR

### Großes Ohr

**Bayerns reicher alter Mann, Bankier August von Finck, kämpft gegen eine Autobahn. Vor Gericht unterlag er, der Freistaat aber gab ihm recht: Innenminister Merk will das Projekt auf Jahre hinaus vertagen.**

Das größte und umfangreichste Druckwerk der bayrischen Staatsregierung, der vierbändige „Gesamverkehrsplan Bayern“, bezeichnet es „als eine der vordringlichsten Maßnahmen“: Die letzte Lücke der „großen internationalen Autobahn zwischen Schleswig-Holstein und Süditalien“ im

Raume München soll endlich geschlossen werden.

Um den Engpaß zu beseitigen, vor dem sich alljährlich die Autos der Urlauber kilometerweit stauen, hat der Freistaat schon vor Jahren den Bau eines Autobahnringes im Münchner Osten und einer 46 Kilometer langen Entlastungsstrecke parallel zur Salzburger Autobahn in die erste Dringlichkeitsstufe erhoben.

Für die Entlastungsautobahn „A 87“ zwischen München und Rosenheim, die auf 380 Millionen Mark veranschlagt ist, wurde schon 1969 das Raumordnungsverfahren abgeschlossen und ein Jahr später im Einvernehmen mit den zuständigen Bonner Ministerien die Linienführung festgelegt. Mittlerweile ist auch die letzte Stufe vor der baureifen Planung, der sogenannte Vorentwurf,



**Autobahngegner Finck**  
Widerstand im Glonner Land

„von Bonn und Bayern eingesegnet“ (so das Münchner Autobahnamt).

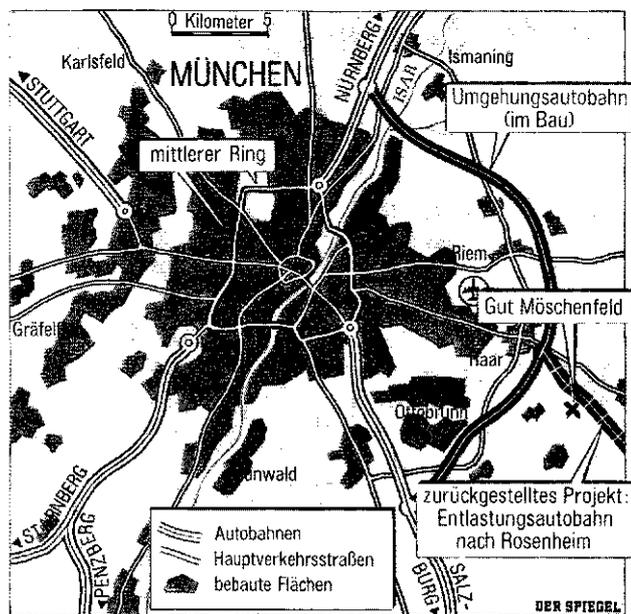
Letzten August — die Stauungen vor dem Nadelöhr München erreichten gerade neue Rekorde — tat Bayerns Innenminister Bruno Merk unversehens seine Absicht kund, den einst so vordringlichen Bau der Autobahn doch lieber hintanzustellen. „Das würde bedeuten“, so erläuterte der Minister, „daß mit dem Bau dieser Autobahn kaum vor Ende der achtziger Jahre zu rechnen ist.“

Statt den Stau vor München zu beseitigen, hört der Minister nun plötzlich auf Argumente wie „die Harmonie des Wasser- und Sauerstoffhaushaltes sowie der Pflanzen- und Tierwelt“ (so eine Bürgerinitiative Lebensraum Grasbrunn-Neukeferloh) oder „die große Bedeutung von Waldungen am Rand des Ballungsraumes München“ (so eine

Eingabe der Gemeinde Grasbrunn). Es gehe, kurzum, um „das Glonner Land, den letzten schönen Flecken Bayerns“ (Dr. Christian Petzke vom Landratsamt München). Die von dem Projekt betroffenen Grundbesitzer, so Dr. Petzke, stehen jedenfalls „wie ein Mann gegen die Autobahn“.

Die vereinigten Grundbesitzer im Münchner Osten sind aber praktisch nur ein Mann: Laut Petzke gehören dem Großbankier und Großgrundbesitzer August von Finck, 75, „sicher 80 Prozent der betroffenen Wälder“. Dem Grundeigentümer würden freilich nicht nur „viele Wälder zusammengeschlagen“ (so der CSU-Stimmkreisabgeordnete Hermann Zenz), die geplante Trasse würde auch den Wohnsitz August von Fincks, das Gut Möschenfeld bei Grasbrunn, in einer Entfernung von zwei Kilometern tangieren.

Als Hauptbetroffener hat sich der reiche Bankier (SPIEGEL 21/1970)



nach Kräften gegen das Projekt gestraubt. Eine Klage Fincks vor dem Münchner Verwaltungsgericht (Aktenzeichen: M 30/III/73) wurde im September freilich abschlägig beschieden. Finck hatte mit seiner Klage versucht, das bereits in Angriff genommene Kreuzungsbauwerk für die geplante Entlastungsautobahn zu vereiteln.

Außergerichtlich fand der Edelmann mit seinen Sorgen aber schließlich mehr Gehör. Bürgermeister August Simader von Grasbrunn, einer Nachbargemeinde von Möschenfeld, der sich „als Verbündeter von Finck“ fühlt („Wir unterstützen uns halt gegenseitig“) und wie Finck „gegen das große Ohr der Autobahnkreuzung“ klagen wollte, hat Minister Merk „natürlich schon mal auf unsere Sorgen angesprochen“ — er tut sich leicht, denn neben seinem Bürgermeisteramt ist Simader auch noch Oberregierungsrat (zuständig für Personenstandssachen) in Merks Ministerium.

Die vor Gericht erfolgreiche Autobahndirektion München ist zwar — trotz Merks Sinneswandels — nach wie vor zuversichtlich (Oberbaudirektor Armin Lorenz: „Wir gehen davon aus, daß die Entlastungsstrecke kommen muß“), will aber angesichts der Schwierigkeiten rund um Möschenfeld „sinnvollerweise lieber vom anderen Ende her bauen“ (Lorenz). Das heißt, Fincks Territorien würden dann erst in zwei Jahrzehnten wieder berührt werden.

Da aber Fincks Latifundien den Großraum München wie eine Klammer umspannen, werden die Straßenbauer früher oder später mit anderen Projekten doch wieder auf den Großgrundbesitzer stoßen — mit einem Autobahnprojekt nach Wasserburg und mit einem weiteren nach Passau.

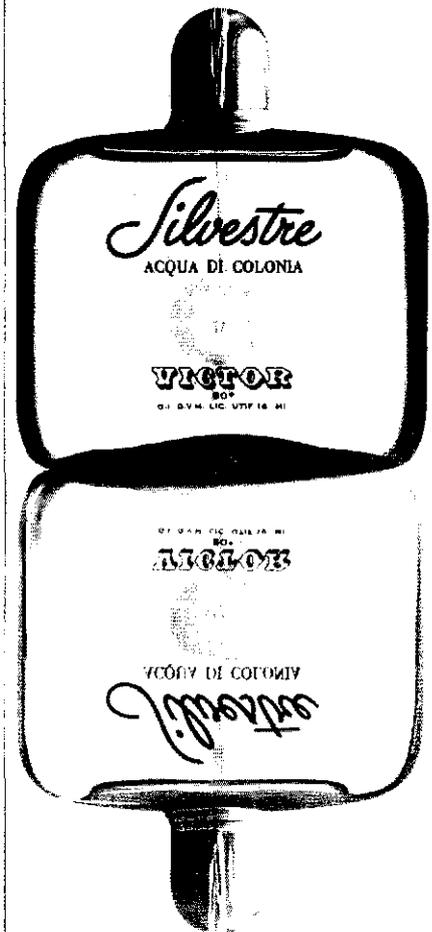
Dem widerspenstigen Milliardär könnte nur dann aus dem Weg gegangen werden, wenn man dem kühnen Konzept des Ministers Merk folgt, der die 46 Kilometer lange Entlastungsstrecke durch die „tangentialen Autobahnen Würzburg—Ulm—Füssen und Nürnberg—Regensburg—Traunstein“ ersetzen möchte. Zusammen sind diese Strecken fast zehnmal so lang und zehnmal so teuer (geschätzte Gesamtkosten: über vier Milliarden Mark) wie das zurückgestellte Projekt.

Finck-Syndikus Dr. Karlheinz Herreiner bezeichnet die unheimliche Wandlung des Ministers als „den Clou der ganzen Geschichte“: die ministerielle Meinungsänderung sei „ein bedeutender Schritt“ und „entspricht völlig dem, was bisher von uns vertreten wurde“. Fincks unmittelbarer Kontrahent, der Autobahnbauer Lorenz, hofft indessen, daß „die Grundbesitzer zur Einsicht kommen, daß diese Autobahn kommen muß“ und „daß die Schneise ja im Wald drin liegt und der Finckschen Hauptverwaltung ja nicht weh tut“.

Waldbesitzer Finck hinwieder (Simader: „Der hütet jeden einzelnen Baum“) will künftig sogar hart gegen sich selbst sein. Zur Zeit läuft das Raumordnungsverfahren für eine 380-Kilovolt-Hochspannungsleitung quer durch das Finck-Land, und auch dagegen hat der Landedelmann bereits „Krach geschlagen“ (Herreiner).

Zu einer Klage kann sich der Waldhüter in diesem Fall freilich nicht aufraffen. Herreiner: „Das steht nicht zur Debatte“. Was Wunder: Die Stromleitung wird von den Isar-Amper-Werken geplant — Aufsichtsratsvorsitzender: August Finck.

SILVESTRE  
REFLEKTIERT  
IHRE PERSÖNLICHKEIT



EIN EAU DE COLOGNE  
VON  
**VICTOR**

VICTOR DI MILANO GmbH.  
8 München 50, Postfach 50 06 08