

aus reinem Makko ging zurück, bunt gewebte oder bedruckte Mischprodukte stießen vor. Weiße Bettwäsche hat heute nur noch einen Marktanteil von 20 Prozent: Die deutsche Schlafstatt präsentiert sich zu 80 Prozent zumindest pastellgetönt.

Doch so bunt es in deutschen Betten wurde, so karg blieb der Bestand im Schrank, da mangels Wäschewechsel kein Laken zusätzlich verschlissen wurde. Die Durchschnittsnorm blieb konstant: Viermal zum Wechseln langt, ein Halb-Dutzend-Vorrat ist Luxus.

Zudem hatte die Branche unter der Entrümpelung deutscher Schlafzimmer zu leiden. Paradekissen verschwanden, Unterbetten wurden hinausgeworfen, Plumeaus ausgerangiert. Geheizte Schlafzimmer machten sie überflüssig, und in die von der Möbelindustrie favorisier-

ster, Cocktail-Kleider und Halstücher geradezu prädestiniert.

Der Wiesbadener wurde mit dem Pariser Gesangskünstler schnell handelseinig, denn Pascal wurde nicht nur das übliche Designer-Honorar in Aussicht gestellt, sondern eine Verkaufsbeteiligung von 30 bis 40 Pfennig pro Bettbezug. Bei einem veranschlagten Absatz von zwei Millionen Bettsets könnte der Sänger mithin rund 600 000 Mark kassieren.

Mit des Künstlers Zusage in der Tasche zog der Wiesbadener Jungkaufmann zu den Farbwerken Hoechst (Hersteller der Faser Trevira), die aber nicht bereit waren, eine Garantiesumme von 100 000 Mark für Pascal zu übernehmen. Mehr Interesse zeigte dagegen die Düsseldorfer Du-Pont-Zentrale, die in Werners Angebot eine günstige Gelegenheit sah, ihre bisher am deutschen Bettwäschemarkt nicht beteiligte Du-Pont-Faser Dacron ins Geschäft zu boxen.

Der Meister hat seinen Auftraggeber inzwischen mit einer „Collection exklusiver Designs mit hochmodischen Effekten“ überrascht. Besonderen Eindruck machte auf Werner ein Pascal-Entwurf mit chinesischen Schriftzeichen: „Das fällt doch auf, wenn das wochenlang nicht gewechselt wird.“

FLUGHÄFEN

Kleine Perle

Nach Frankfurt, Köln und Düsseldorf hat nun auch Hannover ein neues Flughafengebäude. Die Niedersachsen hoffen, die Fehlplanungen der anderen vermieden zu haben.

In einer Halle der Deutschen Luftfahrtschau auf dem Gelände des Flughafens Hannover drückten Teilnehmer auf die Stoppuhr und begannen Filmkameras zu surren, als der Luft-hansa-Flug LH 25 nach Frankfurt aufgerufen wurde.

180 Soldaten der Bundeswehr, Koffer in der einen, Ticket in der anderen Hand, standen um den Informationsstand herum, schoben sich durch den Abfertigungsschalter, warteten im Warteraum. „Es war“, schildert der hannoversche Architekt Heinz Wilke. „die Menge, die man einsetzt, wenn man eine Boeing 707 vollpackt.“

Und es war wie auf Flughäfen überall: Ein paar Passagiere waren aufgeregt schon eine Stunde vorher gekommen, andere hetzten mit hängender Zunge und Übergepäck in letzter Sekunde herbei, die Mehrheit checkte sich wie üblich 20 Minuten vor Abflug ein.

Alles lief wie geplant: Zur Startzeit um 12.30 Uhr konnten die Versatzstücke abgebaut werden, die Soldaten zurück in die Kaserne gehen. Die Simulation, vor Baubeginn des neuen hannoverschen Fluggastabfertigungsge-



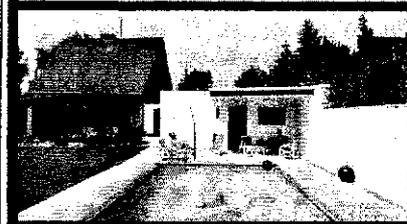
Ein komplettes Programm mit allen Gestaltungsmöglichkeiten: Schwimmbecken, Schwimmhallen, Filter- und Heizanlagen, Zubehör.



Runde Schwimmbecken, 3-12,50 m Ø, 1,00-1,50 m Tiefe.



Bauka Schwimmbecken, länglich, 3-12,50 m Breite, 4-31,25 m Länge.



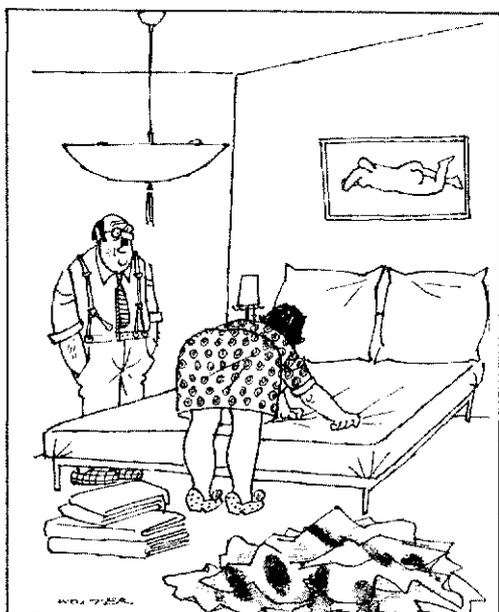
Leikupool Rechteckbecken, Leichtmetall, Kunststoff, isoliert.

Krülland Größter Hersteller in Europa von zusammensetzbaren Schwimmbecken, mit weitgrößtem Programm. Fordern Sie farbigen Sammelkatalog an.

Krülland-Schwimmbecken · 404 Neuss
Postfach 297 · Ruf 021 01/640 11-17

COUPON
Name
Ort
Straße
Telefon

SPL/73



„Maria is' was – Pfingsten ist doch erst in acht Wochen!“

ten flachen Bettkästen paßten Omas Zudecken ohnehin nicht mehr hinein.

Geschult durch die Erfahrungen an der eigenen Ladentheke, wußte Werner nur allzugut, daß Deutschlands Hausfrauen nicht von der Meinung abzubringen sind, sie seien die saubersten der Welt. Um diese nicht zu erschütternde Selbsteinschätzung zu umgehen, verfiel Werner auf die neue Haute-Couture-Masche.

Zur Verwirklichung seiner Pläne hielt der hessische Bettenkenner Ausschau nach einem Promoter, der bei deutschen Hausmütterchen — das Gros der Bettwäsche wird von Frauen zwischen 40 und 50 Jahren gekauft — neue Sehnsüchte erwecken konnte.

Ein Name verhiß dies: der Pariser Chansonnier Jean Claude Pascal mit dem gereiften Charme des Mittvierzigers. Für die neue Aufgabe schien er zudem als Sproß einer nordfranzösischen Textilfabrikantenfamilie und ehemaliger Dior-Designer für Stoffmu-



Fluggäste in Frankfurt: „Langer Leidensweg“

bäudes im Winter 1970, ließ Architekt Wilke hoffen, er habe „hier so etwas wie das Ei des Kolumbus gefunden“.

Das Hannover-Ei — das nach zwei Jahren Bauzeit (Kosten: 110 Millionen Mark) am letzten Wochenende in Betrieb genommen wurde — ist dreieckig. Diese für Abfertigungsgebäude neue Form tüftelten die Konstrukteure auf der Suche nach einer Lösung aus, die möglichst alle Vorteile herkömmlicher Flugsteigsysteme verbindet, deren offenkundige Nachteile aber von vornherein ausschalten sollte.

Seit sich die Zahl der Fluggäste im Weltluftverkehr alle fünf bis sechs Jahre verdoppelt und seit sich zeigt, daß diesem Boom sogar die größten internationalen Flughäfen nicht mehr gewachsen sind, brüten die Flughafenplaner über immer neuen Modellen. Bei dem Versuch, alles zu berücksichtigen

— kurze Wege zwischen dem Auto, mit dem die Fluggäste vordringen, und der Maschine, mit der sie abfliegen, klaren Überblick und schnelle Abfertigung —, hapert es bisher stets an irgend etwas.

Fingerflugsteige, wie etwa in Frankfurt und Paris-Orly, oder „Satelliten“-Flughäfen wie Köln-Bonn, nutzen zwar die Vorfelder optimal für die Aufstellung der Flugzeuge, auch lassen sich zentrale Einrichtungen wie Information, Buchungsschalter, Läden und Restaurants wirklich zentral anordnen, doch ergeben sich lange Wege mit vielen Engpässen, an denen sich überdies ankommende und abfliegende Passagiere häufig in die Quere kommen. Und schließlich, so Architekt Wilke: „In so einem Labyrinth findet auf Antrieb kaum einer das Loch, in das er rein muß.“ Bei den Drive-in-Lösungen, wie etwa dem neuen US-Flughafen Kansas

City, sind zwar die Löcher schnell zu finden, doch die zentralen Funktionen nur recht willkürlich unterzubringen, überdies ist das System, so ergab eine hannoversche Studie, „sehr platzaufwendig und erfordert sehr große Vorfeldflächen“.

Auch in Hannover waren zunächst zwei Fingerflugsteige geplant. Sie sollten endlich die Flugzeughalle ersetzen, in der nun schon jährlich an die drei Millionen Passagiere (während der Messe bis zu 2000 stündlich) abgefertigt wurden — soviel wie in Hongkong, Brüssel und Stockholm und mehr als etwa in Istanbul oder Köln/Bonn.

Schematische Darstellungen der Verkehrsbelastung in den geplanten Fingersteigen zeigten jedoch „Zwickel, überall Zwickel“ (Wilke): An den Fingerkuppen war Leere, am entgegengesetzten Ende herrschte Gedränge.

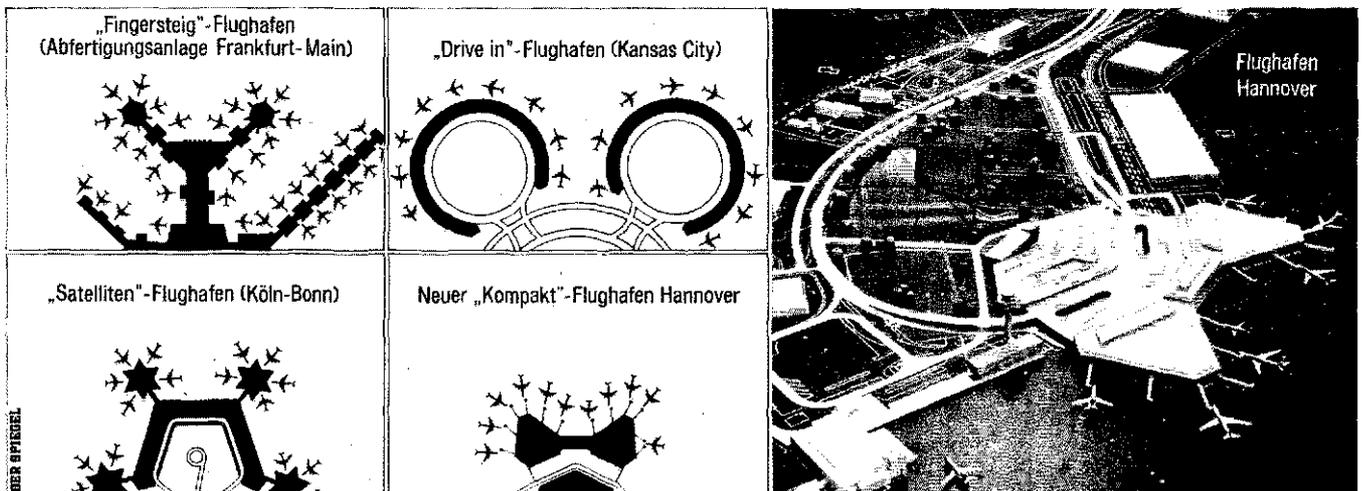
Gleichmäßige Belastung aller Teile war, wie eine Planungskommission ermittelte, nur zu erreichen, wenn man den Finger vorn ganz spitz und hinten ganz breit machen würde: ein Dreieck, das zentrale Haupthalle und Flugsteige in ein „Kompaktsystem“ einbezieht. Kürzester Weg vom Taxi oder Bus zum Flugzeug in Hannover: 80 Meter. Flughafen-Direktor Professor Heinz Peter Piper: „Falsche Wege gibt's hier nicht, total verlaufen kann sich keiner.“

Die Dreiecks-Lösung machte zudem endlich einen alten Lufthansa-Wunsch erfüllbar: die dezentrale Abfertigung von Passagieren und Gepäck. „In einer Art Springprozession“ (Piper) hatten alle Fluggäste bislang ihren Leidensweg gemeinsam von der (zentralen) Gepäckaufgabe über den (zentralen) Kontrollschalter und von da ab getrennt zu den einzelnen Warteräumen bewältigen müssen.

Beim dezentralisierten System, in Hannover „wohl erstmals ganz konsequent verwirklicht“ (Lufthansa), sind nur noch die sogenannten sekundären Abfertigungsanlagen wie Buchungsschalter, Wechselstube, Kioske, Läden im Zentrum gebündelt, aber alle übrigen Funktionen sind entzerrt. Schon von der Vorfahrt an wird jeder einzelne Passagier seinem Flugsteig zugeordnet: Erst dort wird das Gepäck aufgegeben, werden Flugschein und Paß kontrolliert.

Erstmals in Hannover wird auch das ankommende Gepäck dezentral an den jeweiligen Flugsteigen ausgehändigt und muß nicht mehr „aus einem großen Klumpatsch“ (Piper) herausgesucht werden, wenn mehrere Maschinen kurz hintereinander gelandet sind.

Das neue System, das die Lufthansa ausländischen Interessenten als „kleine Perle“ (Wilke) vorführt, ist auf maximal jährlich vier Millionen Fluggäste angelegt. Durch Anbau von zwei weiteren Dreiecken kann es auf eine Kapazität von acht Millionen erweitert werden — so viel erwartet Hannover in den achtziger Jahren.



Flughafen-Systeme, neues Abfertigungsgebäude Hannover (Modellbild): Total verlaufen kann sich hier keiner