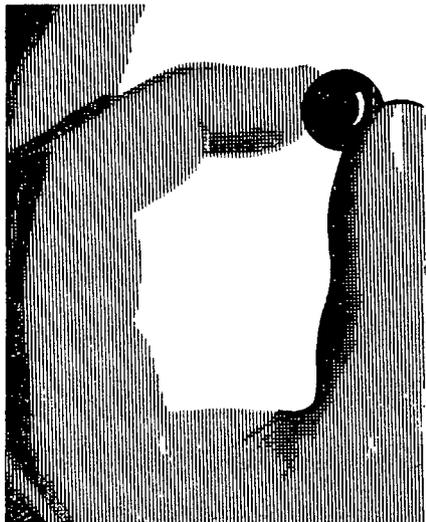




Raus aus dem Bad ... hineingeschlüpft in die „Dryfast-Mantilla“ schnell trocknend wie ein Löschblatt! „Der“ Badezimmermantel für Anspruchsvolle! 100 % Spezial-Baumwollfrottée. Nur weiß (kochfest). In 200 führenden Hotels in Europa anzutreffen. Angabe der Körpergröße genügt (evtl. Konf.-Größe Herr oder Dame) wir senden den passenden Mantel sofort. Barpreis per Nachnahme DM 54,90 mit angeschnittener Kapuze, zuzügl. DM 5,— Prospekt gratis! Nur direkt vom Hersteller: Ateliers Monte Carlo-Shop, Abt. Versand 8 München 27, Keplerstraße 9, Tel. 44 82 00

Ihre gesamte Vitamin-Versorgung in einem Dragee

EUNOVA



Man kann 100 kg wiegen und doch unterernährt sein — unterernährt an Vitaminen. Deshalb weniger Kalorien, dafür mehr Vitamine.

EUNOVA das komplette Vitamin-Angebot · Nur in Apotheken

Stabilisatoren und Ausgleichsfedern einbauen lassen.

Als General Motors die Hinterachse nach vier Jahren durch eine aufwendigere und zweckmäßigere Konstruktion ersetzte, hatten Corvaire-Tücker schon zahlreiche Todesopfer gefordert, darunter den US-Fernsehchauspieler Ernie Kovacs. Corvaire-Geschädigte klagten auf Schadenersatz. Einer Amerikanerin, die bei einem Corvaire-Überschlag einen Arm einbüßte, mußte der Detroiter Konzern 280 000 Mark zahlen. 100 Corvaire-Prozesse sind noch unentschieden.

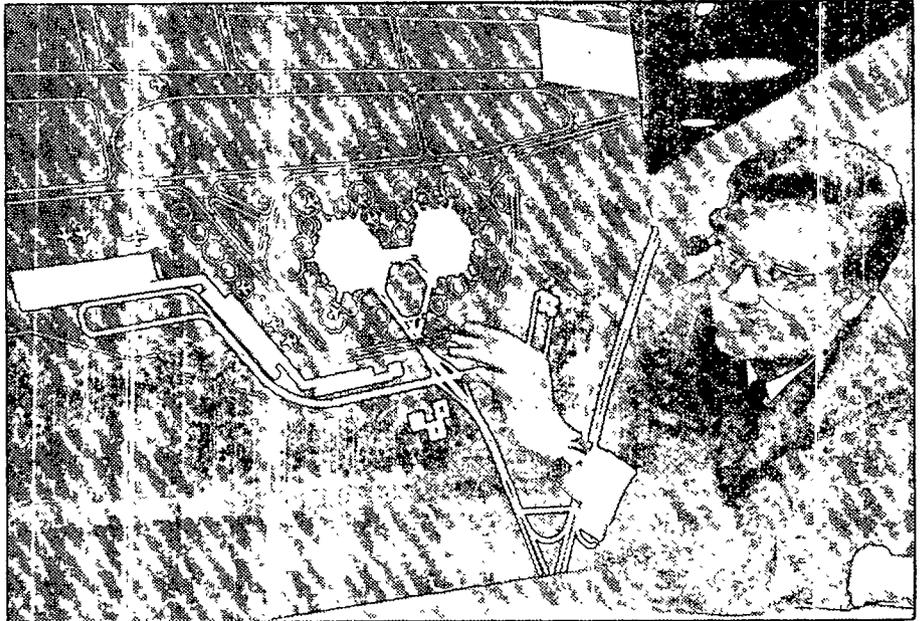
Vor dem Senatsausschuß wiederholte Nader seine Anklagen gegen Detroit und fragte: „Warum setzt die Bundesregierung keine Sicherheits-Normen für Auto-

arrivierten und jungen Baumeistern zum internationalen Ideenwettbewerb „Flughafen Berlin-Tegel“ eingereicht worden waren.

Um den Sieg auch dem sinnvollsten und modernsten der eingereichten Entwürfe zufallen zu lassen, verteilte der holländische Architekt E. F. Groosman am Abend vor der Entscheidung an seine Mit-Juroren einen „Appell“.

„Fliegen ist das Scheußlichste, was es gibt“, hieß es darin. „Die Luftfahrtgesellschaften wissen das genau und versuchen mit schönen Mädchen und gutem Essen dem ‚gekäfigten‘ Menschen das Leben ertragbar zu machen.“

Damit aber „auch diese Periode im Leben des Passagiers angenehm, be-



Preisgekröntes Flughafen-Modell Tegel, Architekt Gerkan: Rolltreppen zum Flugzeug

mobile wie für Flugzeuge, Schiffe und Eisenbahnen?“

Indessen fiel es den GM-Managern ein, Nader durch Detektive „einer durchaus üblichen Routine-Untersuchung“ zu unterwerfen. Zwar versicherte General Motors, es sollte nur ermittelt werden, ob Nader mit Corvaire-Klägern liiert ist — was Nader verneinte.

Die GM-Rechercheure suchten aber auch auszuforschen, ob Nader homosexuell sei oder die Juden hasse. Weil der Verdacht besteht, daß der Zeuge unter Druck gesetzt werden sollte, ordnete der Ausschuß eine Untersuchung der GM-Ermittlungen durch die Bundeskriminalpolizei (FBI) an. Ausschußmitglied Senator Nelson: „Eine verdammt finstere Sache.“

LUFTFAHRT

BERLIN

Waben für Düsen

Fünf Tage und vier Nächte tagte die Jury. In der fünften Nacht mußte sie sich — letztes Limit nach dem Terminkalender — entscheiden.

Achtzehn prominente Architekten, Bau-Beamte, Luftfahrt-Experten und Flughafen-Direktoren hatten 68 Modelle geprüft, die von in- und ausländischen,

haglich“ sei, beschwor der Holländer die Vision eines modernen, auf bequemes Reisen zugeschnittenen Flughafens. Diesen Appell im Ohr, entdeckte die Jury einen Entwurf, der den Flughafen in Berlin-Tegel zum modernsten Europas machen könnte: zum vollendeten „Drive-in-Airport“.

Der Entwurf ist markiert durch zwei gewaltige, sechseckige und mehrstöckige Waben aus Glas, Stahl und Beton — übersichtlich geordnete Airport-Zentren, von denen aus 30 ringsum geparkte Düsen-Maschinen gleichzeitig abgefertigt werden können. Unterirdische Zubringerstraßen führen von der nahen Stadt-Autobahn in das Innere der Waben-Bauten. Dort teilen sie sich in drei Ebenen, die durch ein System von Rolltreppen miteinander verbunden sind:

- ▷ Auf der höchsten Ebene lenkt eine Schnellvorfahrt die Automobile bis zu den Abfertigungsschaltern am ringförmigen Flugsteig.
- ▷ Die mittlere Ebene mündet in eine Abstellfläche für 500 Kurz-Parker
- ▷ Die untere Ebene endet in einer Tiefgarage für 1000 Dauer-Parker.

Der futuristisch anmutende Vorschlag trug zwei jungen Hamburger Architekten, Meinhard von Gerkan, 31, und Volkwin Marg, 30, den Ersten Preis (35 000 Mark) ein — Krönung einer ebenso kurzen wie erfolgreichen Schaffens-



»La part des anges«

„Anteil für die Engel“ nennen die Kellermeister im Hause Martell poetisch die Verdunstung des Cognacs, die sich während der Alterungsperiode in den Fässern aus dem Holz der Limousin-Eiche vollzieht.

Hier erhält Cognac Martell in langen Jahren die Farbe, die Reife, den feinen, starken Duft, das natürliche Bukett. Seit 250 Jahren gibt es bereits Cognac Martell. An dem alten Verfahren wurde nichts geändert. Deshalb schmeckt Cognac Martell heute so gut wie damals.



COGNAC
MARTELL



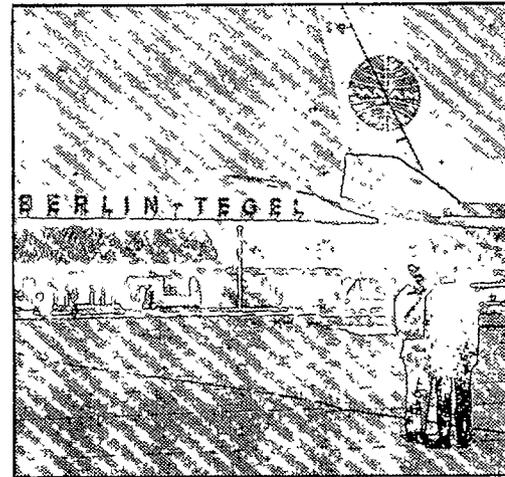
periode des Architekten-Duos, das innerhalb eines Jahres acht Wettbewerbssiege errang.

Während die anderen Ersten Preise den beiden Architekten Planungsaufträge über eine Bausumme von 25 Millionen Mark einbrachten, sind die geschätzten Baukosten für das Projekt Tegel ungleich höher: 80 bis 120 Millionen Mark.

So viel müßten der Bund und West-Berlin aufbringen, um den ehemaligen Artillerieschießplatz in der Jungfernheide zu Europas modernstem Düsenflughafen auszubauen.

Zwar hat der alte Berliner Flughafen Tempelhof nach wie vor einen bemerkenswerten Vorteil gegenüber dem Tegeler Feld. Tempelhof liegt knapp zehn Auto-Minuten vom Kurfürstendamm entfernt — nach Tegel hingegen haben Fluggäste, die in der City aufbrechen, eine halbe Stunde Anfahrtszeit.

Doch die günstige Lage für den Bodenverkehr birgt zugleich Nachteile und Gefahren für den Flugverkehr:



Flughafen Tegel, DC 8 der Pan

▷ Schon in diesem Jahr wird der Abfertigungsbetrieb der Pan American World Airways (Pan Am) und der British European Airways (BEA) in Tempelhof die Grenzen seiner Kapazität erreichen (3,5 Millionen Passagiere), so daß bereits in diesem Sommer voraussichtlich alle Charterflüge nach Tegel gelenkt werden müssen.

▷ Das Tempelhofer Feld liegt inmitten dichtbesiedelter und verkehrsreicher Bezirke, so daß weder die Anflugschneisen des Landekessels von Hindernissen für Langstrecken-Jets befreit noch die beiden Start- und Landepisten verlängert werden können.

Allenfalls Kurz- und Mittelstrecken-Jets wie die britischen „Trident“ und „Bac 111“ oder die dreistrahlige amerikanische „Boeing 727“ vermögen in Tempelhof aufzusetzen und abzuheben — und selbst dies nur unter gewissen Voraussetzungen, wie die Vorbereitungen von Pan Am verdeutlichen, die in der nächsten Woche ihre Berlin-Flotte auf Düsenbetrieb umstellt.

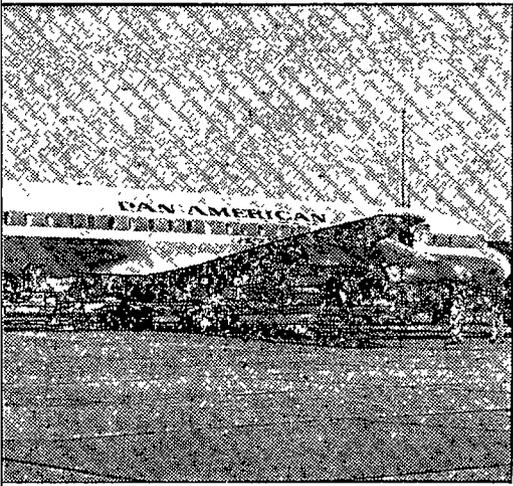
Pan Am hielt für ratsam, alle Besatzungen, die künftig mit Jets Berlin anfliegen sollen, in einem Spezialtraining in Miami (US-Staat Florida) mit etwaigen Tücken der Berliner Häuserschluchten, Türme und Anflug-

schneisen vertraut zu machen. In vierwöchiger Bodenausbildung — die Häuser-Silhouette Berlins wurde für die Flugschüler auf eine Film-Leinwand projiziert — und vierwöchigem Flugtraining lernten die Pan-Am-Kapitäne das Starten, Landen und Durchstarten in Tempelhof.

Am Freitag vergangener Woche trafen die ersten umgeschulten Jetbesatzungen mit der ersten für den Berlin-Verkehr erworbenen Düsen-Boeing vom Typ 727 in Berlin ein.

Freilich: Die vierstrahligen Transatlantik-Maschinen vom Typ Boeing 707 oder DC 8 können auch weiterhin nur in Tegel starten und landen, wo es seit dem Blockadejahr 1948 eine 2400 Meter lange Rollbahn gibt. 19 000 Berliner hatten sie damals in der Rekordzeit von 92 Tagen aus dem Boden gestampft, um die abgeschnittene Stadt mit einem Extra-Landekopf für die Luftbrücke auszurüsten.

Nach der Blockade wuchs Gras über Tegel; allenfalls französische Kuriermaschinen schwebten noch auf dem im



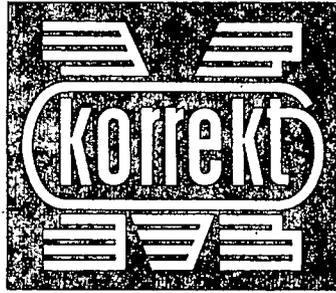
häufig schöne Mädchen

französischen Sektor gelegenen Feldflugplatz ein. Erst 1960, als die Air France von dem im amerikanischen Sektor gelegenen Tempelhof nach Tegel übersiedelte, vernahmen auch die Nordberliner wieder den Lärm der großen weiten Welt: Die Air France rüstete ihre Berlin-Flotte mit der „Caravelle“ aus.

1962 beschloß der West-Berliner Senat den Ausbau des Feldflugplatzes zum Düsenhafen, 1963 gaben auch die französischen Besatzer ihre Einwilligung, 1964 wurde der Wettbewerb ausgeschrieben. Nun hatten Architekten die Chance, das auf deutschen Flughäfen typische Bild beschwerlichen Reisens vorteilhaft zu retuschieren:

Gang und gäbe ist, daß Stewardessen die häufig schwer beladenen Passagiere in einer Herde weit über das Rollfeld zur Maschine leiten. Spätestens auf halber Strecke setzt ein Wettrennen um Fensterplätze ein. Oder auch: Ruckende und schlingernde Minibusse karren die Reisenden zu dem am Horizont parkenden Flugzeug.

Derlei Torturen bleiben den Reisenden auf dem Flughafen Tegel erspart, wenn das preisgekrönte Projekt der Hamburger Gerkan und Marg verwirklicht wird. Ihr Vorschlag eines „Drive-in-Airport“ gestattet selbst im ungünstigsten Falle nur einen Fußweg von



Erfolgreiche Männer tragen ihn...

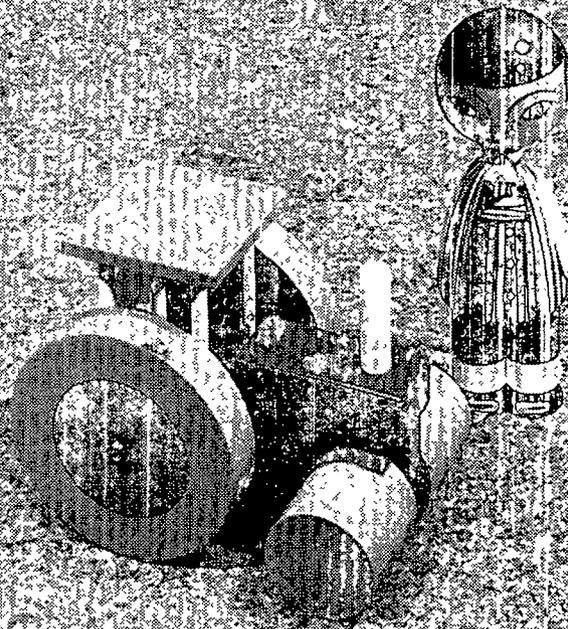
... denn der Anzug korrekt Legant **TREVIRA** ist luftig und leicht (... aber nicht zu leicht), knitterarm und formbeständig, elegant und von feinem Flair, aktuell und modisch in Farbe und Dessin: . . .



Prospekt und Anschrift des nächstgelegenen Fachgeschäftes erhalten Sie gern und jederzeit von der Abteilung 61 der Hch. Muermann KG., Bekleidungswerke, 495 Minden, Postfach 869

MUERMANN

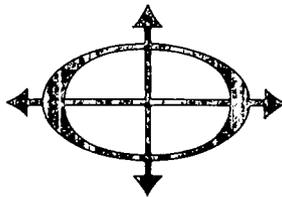
**Herr Architekt, wir danken Ihnen
für diesen Bodenbelag!**



balatred
PVC-FILZBELAG

Der auf solche Art Geschmeichelte hat sehr genau gewußt, was er wollte. Es ging ihm darum, für eine nicht wenig strapaziöse Hausgemeinschaft den „geduldigsten“ Bodenbelag zu planen. Er plante BALATRED-EXTRA Serie MELIO aus der Reihe extrem unempfindlicher Muster in neuen, interessanten Farben. Das Produkt stammt aus dem Hause BALAMUNDI.

Fordern Sie bitte unsere Prospekte an.



DEUTSCHE BALAMUNDI
AKTIENGESELLSCHAFT 4040 NEUSS

240 Metern — von der Ankunft mit dem Automobil bis zum Betreten des Flugzeugs.

Doch der günstigste Fall dürfte nahezu die Regel sein: Über die Schnellvorfahrt gelangen die Automobile bis an den jeweiligen Abfertigungsschalter. Reisende, die ihre Wagen in einem Untergeschoß parken, erreichen den Schalter über Rolltreppen.

An diesem Schalter geben die Reisenden ihr Gepäck auf und lösen das Ticket ein — und nur noch wenige Meter trennen sie von ihrem Platz im Flugzeug. Kein Passagier kann sich mehr in andere Maschinen verlaufen, und auch sein Gepäck kann nicht mehr falsch verladen werden.

Allerdings: Ob tatsächlich der zukunftsweisende Traum der Hamburger Wirklichkeit wird, ist derzeit noch fraglich: Außer dem Modell von Gerkan und Marg hat die Jury auch noch fünf andere Vorschläge prämiert und drei weitere angekauft. Und erst ein Finanzierungsausschuß sowie ein Experten-Gremium werden während der nächsten Wochen entscheiden, welche Lösung — oder welcher Kompromiß — sich mit den größten Vorteilen für 80 bis 120 Millionen Mark verwirklichen läßt.

KUNST

WUNDERLICH

Unlust mit Rute

Mit vorzüglicher Hochachtung“ ließ Oberstaatsanwalt Richter vom Bundesstrafregister in West-Berlin jüngst den in Hamburg lebenden Graphiker Paul Wunderlich, 39, wissen, der Künstler dürfe „allenthalben wieder als unbestraft sich bezeichnen“. Der Strafvermerk sei auf Wunderlichs Antrag „ausnahmsweise ... bereits jetzt im Strafregister“ getilgt worden.

Über fünf Jahre lang hatte der Kunstprofessor Wunderlich als Vorbestrafter gelebt: Im September 1960 hatte ihn das Hamburger Amtsgericht zu einer Geldbuße (200 Mark) verurteilt, weil er „unzüchtige Abbildungen ... an einem dem Publikum zugänglichen Ort“ ausgestellt hatte.

Jetzt stellt Wunderlich, der mit Horst Janssen (SPIEGEL 52/1965) zu den begehrtesten Graphikern seiner Generation gehört, erneut und straflos an einem zugänglichen Ort aus: In der Galerie Brusberg in Hannover sind 210 Lithographien, zwölf Ölbilder, sechs Gouachen und fünf Zeichnungen in der ersten umfassenden Wunderlich-Werkschau zu sehen. Ein Farbliitho heißt beziehungsreich „Rosen für den Staatsanwalt“.

Wunderlichs Arbeiten offenbaren eine wunderliche Welt durch „eine neue Art satirischer metaphysischer Malerei“ (so der Stuttgarter Mathematiker und Philosoph Max Bense). Die Figuren des Graphikers zeigen ihre Skelette, amputierte Gliedmaßen und morsche oder zerfressene Geschlechtsorgane. Wunderlich: „Von diesen Gebilden geht etwas Ernüchterndes aus — nämlich Unlust.“ Er malt und zeichnet Fratzen, zerschlagene Körper, „Infusorienmenschen, mumifizierte Homunkuli, vergreiste Embryonen“ (Berliner „Tagesspiegel“).

Die Bilder aus diesem „Pandämonium der Kläglichkeit menschlicher Existenz“