

Ab 10. Juni 1966:

Ein extra Flittertag auf See wenn Sie nach Dänemark und Schweden fahren!



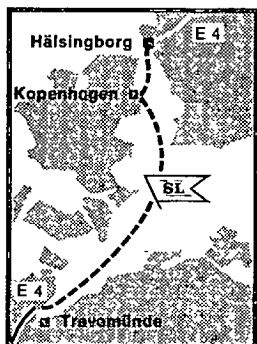
Solch ein extra Flittertag, sprich sorglos-unbeschwerter Urlaubstag, auf der **SVEA DROTT** kann jeder gebrauchen, nicht nur Jungvermählte, sondern auch Geschäfts- und Ferienreisende. Während andere den gleichen Zielen auf überfüllten Straßen entgegenjagen, steht Ihr Wagen sicher auf dem Autodeck dieses neuen Hochseefährschiffes der Svea-Travel-Linie. Und Sie genießen während dieser Zeit den internationalen Komfort einer Seereise.

Jeden Morgen legt die **SVEA DROTT** in Travemünde ab. Acht Stunden später, gegen 15.25 Uhr, sind Sie in Kopenhagen und etwa zwei Stunden später in Helsingborg, dem südschwedischen Verkehrsknotenpunkt. Inzwischen haben Sie sich erholt, haben weltberühmte skandinavische Speisen und Getränke genossen, sind sonnengebräunt und seeluftgestärkt — wahrlich ein extra Flittertag auf See!

Allabendlich 19.45 Uhr verläßt die **SVEA DROTT** Helsingborg, um 21.45 Uhr Kopenhagen. Eine Nacht auf See mit Musik, Tanz und geselliger Unterhaltung in eleganten Salons und in der internationalen Bar ist unvergeßlich. Zoll- und steuerbegünstigte Getränkepreise. Morgens gegen 7.00 Uhr kommen Sie wohlausgeruht in Travemünde an, denn inzwischen haben Sie geschlafen, so gut wie zu Hause.

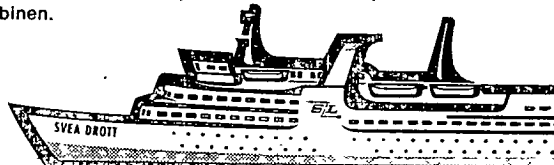
Eine alte Strecke neu entdeckt

Travemünde-Kopenhagen-Helsingborg ist ein alter Seeweg entlang der schönsten Ostseeküsten. Er markiert zugleich auf See die Streckenführung der Europastraße 4. Die Svea-Travel-Linie hat diesen Seeweg neu erschlossen, sowohl für den modernen Autotourismus und den Geschäftsreisenden als auch für den Erholungsuchenden. Zollbegünstigter Waren-Einkauf auf See.



Die SVEA DROTT, Baujahr 1966

Die **SVEA DROTT** mit Stabilisatoren ist das neueste Hochseefährschiff auf Skandinavienfahrt. Sie wird am 9. Juni 1966 in Dienst gestellt. Moderne luxuriöse Ausstattung in skandinavischem Stil, das Schiff ist ein Bug- und Heckverlader. Sie fahren mit dem Auto mühelos an Bord und von Bord. 900 Passagiere, 160 PKWs, 2 Restaurants mit 300 Sitzplätzen, Bar, Aussichtssalon, windgeschützte Sonnendecks, 250 Betten in Zwei-, Vier- und Achtbett-kabinen.



Eine neue Europastraße auf See
Täglich ab Travemünde 7.25 Uhr
Täglich ab Helsingborg 19.45 Uhr

Hin- und Rückfahrt ab DM 42,—
PKW bis 4,26 m Hin- und Rücktransport DM 52,—
Preisermäßigung für Familien- und Gruppenreisen

SVEA-TRAVE-LINE

Travemünde Kopenhagen Helsingborg

Prospekte, Fahrpläne und Buchungen durch alle führenden Reisebüros und Autoclubs.
Deutschlandvertretung: A. v. Hoerschelmann, Lübeck, Untertrave 43, F. 750 88, Telex 26822
ab 1.5. 1966 SVEA-TRAVE-LINE, Travemünde, Skandinavien-Kai, Ruf 2646, Telex 26368

DEUTSCHLAND

PRESSE

QUICK

Lied der Nibelungen

Auf ihrer Titelseite kündigt die Münchner Illustrierte „Quick“ diese Woche eine neue Serie an: „Als alles in Scherben fiel.“ Im Innern des Blattes kündigt das Impressum von internen Scherben: **Diedrich Kenneweg**, 71, Herausgeber und Verleger, ist nun auch Chefredakteur.

Denn am Dienstag vor Ostern hatte der bisherige Chefredakteur **Karl-Heinz Hagen**, 46, dem Verlag Th. Martens & Co. in Münchens Briener Straße 26-28 fristlos seine Dienste aufgekündigt.

Hagen räumte seinen Schreibtisch, hinter dem er in drei Jahren die Auflage der „Quick“ um 330 000 Exemplare hochgepeitscht hatte. Er schied ebenfalls als Herausgeber des Schwesterblattes „Revue“, das der Martens-Verlag im Sommer 1965 für sieben Millionen vom Verlag **Helmut Kindler** gekauft hatte.

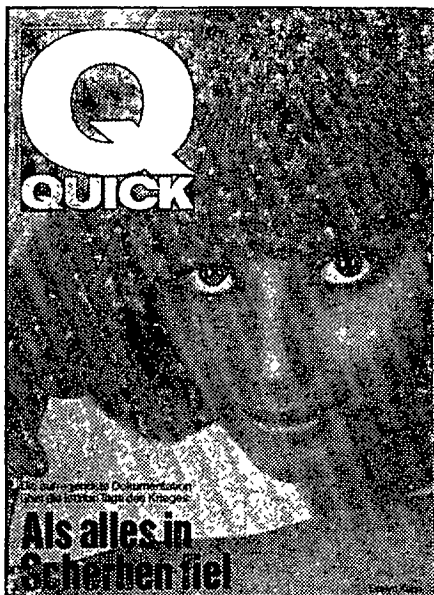
Mit Hagen verließ auch sein Stellvertreter, **Günter Prinz**, 36, die Stätte redaktioneller Schlachten um Auflage und Anzeigen. Ein Angebot des Verlegers, selbst Erster zu werden, schlug der Stellvertreter aus — dieser Prinz hielt seinem Hagen die Nibelungen-Treue.

Im März dieses Jahres hatten sich die gebürtigen Berliner (genannt „Wedding Brothers“ oder „Moabiter Keulenriege“) Hagen und Prinz in das Berliner Hilton-Hotel zurückgezogen, um über eine ultimative Forderung ihrer Verleger **Diedrich Kenneweg** und **Theodor Martens** nachzudenken: neues Redaktionsprogramm für die „Quick“ bei gleichzeitiger Kürzung des Jahresetats von zwölf auf 9,6 Millionen Mark.

Kenneweg und Martens hatten ihre Redaktions-Manager auch wissen lassen,



Ausgeschiedene „Quick“-Chefs Hagen



„Quick“-Titel
Zuviel Busen und Strauß

was sie künftig in der „Quick“ anders sehen möchten: weniger Busen und Po.

Damit rannten sie bei ihren Chefredakteuren allerdings offene Türen ein. Nur widerstrebend hatten beide im Sommer 1964 die Verlags-Forderung aufgegriffen, auf der von der „Neuen Illustrierten“ hochgespülten Sex-Welle auflagentreibend mitzureiten. Hagen damals: „Die Halbnackten in der ‚Neuen‘ zerschlagen, was wir in der ‚Quick‘ mit Kennedy- und Johnson-Interviews mühselig aufgebaut haben: Glaubwürdigkeit am Kiosk.“

Schließlich setzte Herausgeber Kenneweg seinem Chefredakteur noch einen politischen Posten auf die Rechnung: Die Freundschaft Hagens zu Franz-Josef Strauß schade dem Blatt, und die Unterstützung der Regierungspolitik durch „Quick“ (Aktion „Rufen Sie einfach den Minister an“) habe nicht die erhoffte Wirkung gezeitigt — eine größere



inz: Zuwenig Geld und Seiten

ADIG baut Ihnen ein Vermögen auf

ADIG baut Ihnen ein Vermögen auf. Ein besonders gewinnbringendes — ein Wertpapiervermögen. Nutzen Sie die überdurchschnittlichen Gewinn-Chancen des Wertpapiers. Mit kleineren Beträgen oder mit größeren Beträgen. Schritt für Schritt.

Sie brauchen nur ein ADIG-Aufbaukonto. Dann zahlen Sie ein. Wann Sie wollen. Wieviel Sie wollen. Die ADIG-Fachleute legen Ihr Geld in ADIG-Investment-Anteilscheinen an. So werden Sie Teilhaber an vielen Unternehmen aus vielen Branchen. Teilhaber an der Entwicklung der Wirtschaft.

Wollen Sie mehr darüber erfahren?
Dann schreiben Sie an
ADIG, 8 München 1, Postfach 708
oder
ADIG, 4 Düsseldorf 1, Postfach 1420

Fachleute
machen mehr
aus
Ihrem Geld



INVESTMENT

ADIG ist die älteste deutsche Investment-Gesellschaft. Hinter Ihr stehen bedeutende Großbanken, Privat- und Regionalbanken. Banken, die Ihr Vertrauen verdienen.



Anzeigenflut aus der regierungsfreundlichen Industrie.

Im Gegenteil: Der Verlag Th. Martens & Co. erhielt im ersten Quartal 1966 für die „Quick“ 22, für die „Revue“ gar 118 Anzeigenseiten weniger als zur gleichen Zeit im Vorjahr. Die Konkurrenten „Stern“, „Neue Illustrierte“ und „Bunte Illustrierte“ hingegen konnten bis zu 104 Anzeigenseiten zulegen.

Hagen und Prinz, die tagsüber ihren Kopf mit Pyramiden gegen den Föhn denkklar hielten und nachts Nuludar nahmen, um Ruhe zu finden, legten in dieser Situation ihre Arbeit nieder, weil sie sich von den eigenen Verlegern daran gehindert sahen, ihr scheinbar in greifbare Nähe gerücktes Ziel zu erreichen: „Quick“ zur größten deutschen Illustrierten zu machen.

Vier Illustrierte stehen an der Spitze der deutschen Bilder-Blätter:

- ▷ „Stern“, Auflage 1,8 Millionen;
- ▷ „Quick“, Auflage 1,7 Millionen;
- ▷ „Bunte Illustrierte“, Auflage 1,6 Millionen;
- ▷ „Neue Illustrierte“, Auflage 1,5 Millionen.

In diesem Quartett nehmen die beiden letzten Bilder-Blätter die sichersten Positionen ein. Beide haben klare Redaktions-Programme, die sie von allen anderen Konkurrenten unterscheiden: Die „Bunte Illustrierte“ ist das betuliche Heimchen am Herd; die „Neue Illustrierte“ verkauft Arbeitern und Angestellten kaum verhüllten Sex.

Die beiden ganz Großen aber, „Stern“ und „Quick“, sind redaktionell ähnlich angelegt: politisch wie sexuell gleichermaßen interessierte Familien-Magazine. Im tödlichen Zweikampf drohen die Zwillinge einander zu zerfleischen. Denn dem Sieger in diesem Duell winkt ein solcher Lohn, daß ein Arrangement ausgeschlossen erscheint: Die jeweils größte deutsche Illustrierte wird von der Industrie automatisch jährlich mit zusätzlichen Werbe-Millionen bedacht.

Jahrelang rückte Hagen dem „Stern“-Chef Henri Nannen, 52, immer enger auf die Fersen. Der ehemalige Chefredakteur der Berliner „BZ“ und der Hamburger „Bild“-Zeitung, der sich sonntags in die Schriften des Heiligen Augustinus vertieft, schonte sich dabei sowenig wie die Redaktion. Hagen: „Jeder Quick-Redakteur hat Anspruch auf einen 24-Stunden-Arbeitstag.“ Gegen den Konkurrenten Nannen bediente er sich psychologischer Kriegführung. Hagen: „Ich bin nicht besser, aber ich bin zehn Jahre jünger als er.“

Für die Endrunde im Kampf gegen den Herrn vom anderen „Stern“ planten Hagen und sein Prinz im März auf dem Dachgarten des Berliner Hilton-Hotels bei Fachinger und ungestört von Telefonanrufen ein neues Redaktions-Programm. Erste Forderung: Keine Etat-Kürzung und mehr Seiten für die Redaktion. Schon immer war die „Quick“ gegenüber dem „Stern“ benachteiligt — sie ist dünner.

Aber selbst für den Endspurt um den ersten Platz wollten „Quick“-Verleger Martens und Kenneweg nicht einen so hohen finanziellen Einsatz wie die „Stern“-Verleger Richard Gruner, Gerd Bucerius und John Jahr wagen.

Herausgeber Kenneweg blieb bei seiner Entscheidung: Keine Seite mehr, und statt 2000 Mark pro Illustrierten-seite sollten künftig nur noch 1600 Mark investiert werden. Überzeugt, dann das Rennen mit dem „Stern“ nie gewinnen zu können, räumte Hagen seinen monatlich mit 15 000 Mark gepolsterten Drehstuhl. Sein Prinz (10 000 Mark) zog mit. Für den „Stern“ war das Nibelungenlied eine Sternstunde.

VERKEHR

AUTOBAHNEN

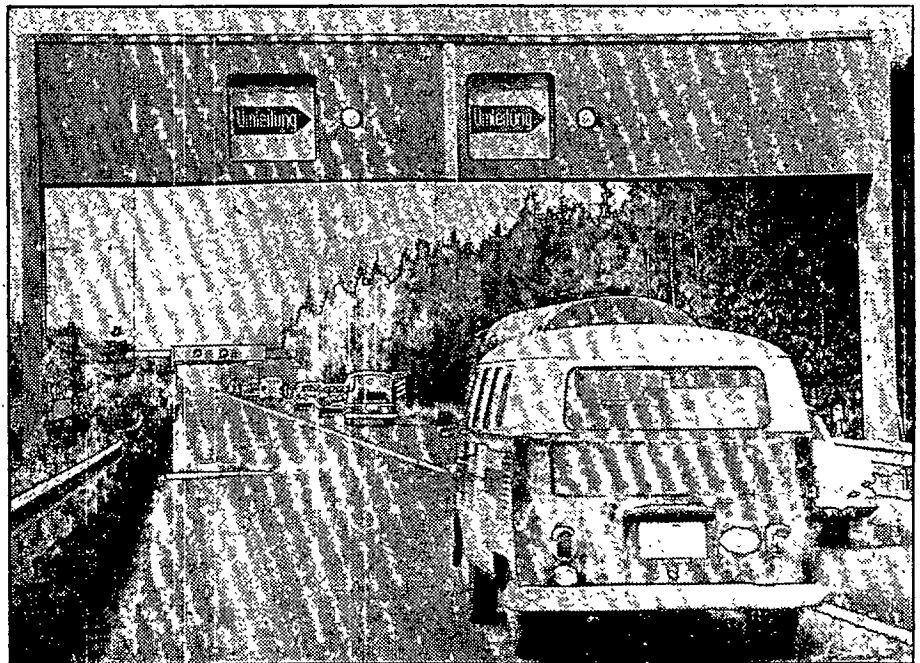
Sonntags Tempo 60

Am zweiten Ostertag um 14.26 Uhr drückte Polizeiobermeister Maier in der Autobahnwache Holzkirchen bei München auf eine Taste: Die aus Italien, Österreich und den Bayrischen Alpen zurückkehrenden Autos wurden zunächst auf 100, dann auf 80 und

an schönen Sonntagnachmittagen zählte Bayerns Verkehrspolizei bis zu 4000 Fahrzeuge in der Stunde.

Trotz der verringerten Geschwindigkeit schleust der Siemens-Apparat die Fahrzeuge schneller nach München ein als vorher. Wenn beide Spuren zum Kolonnenfahren benutzt werden, können bei Tempo 120 pro Stunde 3000 Personautos, bei Tempo 100 aber 3400 und bei Tempo 60 sogar 3950 Wagen passieren. Des Rätsels Lösung: Bei Tempo 60 braucht ein Auto für dieselbe Entfernung zwar doppelt so lange Zeit wie bei Tempo 120, aber nur ein Viertel des Sicherheitsabstandes zum Vordermann (36 statt 144 Meter).

Kommt es trotzdem zu Stauungen, sperrt die Polizei mit Hilfe der Versuchsanlage die Autobahn ebenfalls ferngelenkt ab. Auf den Signalbrücken der „Autobahn-Weiche“ am Hofolding-Forst — der letzten Ausfahrt vor München — leuchten rotes Licht und weiße Pfeile auf blauem Grund auf. Je nach Verkehrslage müssen dann entweder die Fahrer nur einer oder beider



Signalbrücke über der Autobahn vor München: Bei Rotlicht auf die Landstraße

schließlich auf 60 Kilometer in der Stunde hinuntergebremst.

Maiers Tastendruck setzte Deutschlands erstes ferngesteuertes Verkehrssignal-System in Gang. In mehr als mannshohen Kästen zu beiden Seiten des letzten Stückes der Autobahn Salzburg — München erschienen automatisch Schilder, die den Autofahrern die Höchstgeschwindigkeit vorschrieben.

Das Bonner Verkehrsministerium erprobt auf der bayrischen Touristen-Rollbahn eine von Siemens & Halske für 2,5 Millionen Mark entwickelte und gebaute Anlage. Wenn sie sich bewährt, wird sie auch auf anderen Autobahn-Strecken der Bundesrepublik installiert. Das bayrische Muster besteht aus den Signal-Kästen, zwei Signal-Brücken über der Autobahn, sieben Fernseh-kameras und einem Steuerpult in der Autobahnwache Holzkirchen.

Die Bremse „100 — 80 — 60“ wird eingeschaltet, wenn stündlich mehr als 2300 Fahrzeuge auf München zurollen. Schon

Fahrspuren die Autobahn verlassen und auf Landstraßen ihr Ziel ansteuern.

Geschwindigkeits-Beschränkungen sind für deutsche Autobahn-Fahrer nichts Neues. Mit dem roten Stopplicht am ungewohnten Ort aber können manche nichts anfangen. Statt die Autobahn zu räumen, halten sie an, warten auf Grün und blockieren den Verkehr. Ländliche Benzinkutscher erklärten herbeieilenden bayrischen Verkehrshütern treuherzig: „Ich kann warten.“

Während im Münchner Innenministerium noch beraten wird, ob den Fahrern größere Signal-Lichter aufgesteckt werden müssen, planen die Techniker noch radikalere Methoden. Sie wollen von Fall zu Fall wie in Amerika drei oder sogar alle vier Fahrspuren für eine Fahrtrichtung reservieren. Wenn der Andrang motorisierter Sonntags-Heimkehrer für eine Fahrbahn zu stark wird, sollen Fahrer aus Richtung München auf die Landstraßen verwiesen werden.