Wenn vom Tode eines Angehörigen die Nachricht ist, brechen die Hinterbliebenen vor den Beamten häufig zusammen oder gebärden sich, weiß Polizeioberrat Manfred Jungert in Saarlouis, „wie wahnsinnig". Mitunter kommt es zu Kurzschlußreaktionen.

So sprang im Frühjahr dieses Jahres eine 26jährige Frau in Berlin-Neukölln aus dem neunten Stock eines Hochhauses auf die Straße, als sie vom Tode ihres Mannes erfuhr. Ein 52jähriger Kaufmann in München schnitt sich, kaum hatten Polizisten ihn vom tödlichen Unfall seiner Frau unterrichtet, die Pulsadern auf, und in Düsseldorf nahm eine verzweifelte Rentnerin eine Stunde nach der Polizeivisite eine Überdosis Schlaftabletten.

Auch Polizisten nimmt es mit. Nach einem Verkehrsunfall mit vier völlig verbrannten jugendlichen Opfern nahe dem hessischen Städtchen Butzbach erbrach sich ein sensibler Beamter in der Wohnung einer erschütterten Mutter, und in Bremen verlor ein Polizist angesichts einer hemmungslos schreienden Witwe die Besinnung. „Die Beamten vor Ort", so ein Kieler Polizeimann, stehen „unter größtem seelischen Druck".

Die, wie Polizist Jungert es ausdrückt, mit der „Praxis des Trauerns" vertrauten Theologen könnten da den Helfern von der Polizei helfen. Je nachdem wer den Beistand am dringendsten braucht, wollen die Geistlichen an der Saar, so Pfarrer Jung, zuvörderst der Polizei „als seelisches Geländer dienen" oder für die Hinterbliebenen moralisch „Erste Hilfe" leisten.

Die Polizei an der Saar ist erleichtert über die brüderliche Kirchenhilfe. Denn Todesnachrichten zu überbringen war für manche Beamte ein „solch schlimmer Job", daß sie, wie Jungert berichtet, „lieber zu irgendeiner Schlägerei" gefahren wären. Jetzt aber, ist er sicher, „geht das schon viel besser".

Gleichwohl, geben Polizeiobere in anderen Bundesländern zu bedenken, seien Pfarrer nicht überall gern gesehen. Großstädte, sagt etwa ein Sprecher des Berliner Innensenators, „sind kein kirchliches Pflaster", und ein Regierungsdirektor im rheinland-pfälzischen Innenministerium weist darauf hin, „daß Atheisten selbst im Trauerfall keine Soutane sehen wollen".

Immerhin, auch in der Großstadt Köln wollen kirchliche Helfer demnächst das Dienstgespräch über den Tod erleichtern und das Saar-Modell übernehmen. Ob es Protestanten, Katholiken oder Ungläubige sind, denen eine traurige Nachricht ins Haus steht — der katholische Pfarrer Karl Prinz will künftig „auch nachts um eins mit dem Peterwagen" dabeisein. „Mit Religion", meint Prinz, „hat das ja gar nichts zu tun."

Verkehrsopfer, Polizei im Einsatz: Bei der Todesbotschaft überfordert

LUFTVERKEHR

Schönes Gefühl

Große Pläne mit kleinen Propeller-Maschinen: Die Lufthansa beteiligte sich an einer Regionalfluggesellschaft.

Mit kräftigem Spachteln bereitete in der vergangenen Woche die Deutsche Luftverkehrsgesellschaft (DLT) einen neuen geschäftlichen Start vor: In einer Montagehalle am Frankfurter Flughafen kratzten Mechaniker den aufgemalten Schriftzug „Regional" von den Radkästen der Firmenflieger.

Die Lackarbeiten hatte ein neuer Teilhaber der Provinz-Linie veranlaßt: die Staatslinie Lufthansa, die Anfang Juli die einzige westdeutsche Regional-Fluggesellschaft unter ihre Fittiche genommen hatte. Die große Schwester beteiligte sich mit 26 Prozent am DLT-Kapital (sechs Millionen Mark), bis 1980 darf sie weitere 24 Prozent dazukaufen.

Mit den kleinen Maschinen sei jetzt „Geschäft zu machen", erkannte Lufthansa-Manager Peter Orlovius, der seit kurzem als Geschäftsführer den DLT-Kurs bestimmt. Das ist neu, denn jahrelang hatten die Lufthansa-Leute dem Treiben der Kleinflieger in den entlegenen Provinzen eher belustigt zugesehen.

In der Tat hatten sich bereits zahlreiche Firmen ohne Erfolg bemüht, auch Passagiere etwa aus Saarbrücken oder Kassel an das Flugnetz der Lufthansa heranzubringen. Aber Fluglinien wie die dänische Cimber Air oder die Bavaria des bayrischen Baulöwen Josef Schörghuber scheiterten. Meist reichte das Kapital für gewinnbringende Luftgeschäfte nicht aus, häufig war mit zu kleinen — oder zu großen — Fliegern ein wirtschaftlicher Betrieb nicht zu erreichen. Im Oktober 1975 mußte schließlich auch die General Air des fallierten Hamburger Bankiers Hans Salb aufgeben.

Während in der Branche das „große Sterben", so die Fachzeitschrift „Interavia", ausbrach, kam nur einer durch: Baron Christian Ulrich von Kaltenborn-Stachau.

Nach festen Grundsätzen („Im Verkehr ist keine schnelle Mark zu machen") hatte der zähe Schlesier im Gegensatz zu den Mitbewerbern „immer

erst einen Plan und dann das Flugzeug gehabt".

Mit derlei strategischem Rüstzeug diente der Offiziers-Sohn Anfang der siebziger Jahre der Frankfurter Fluglinie Germanair als Geschäftsführer. Als jedoch der hemdsärmelige Schörghuber die Firma übernahm, suchte der Baron einen neuen Job.

Als Erinnerung an das unersprießliche Zusammentreffen mit dem oberbayrischen Tischlerssohn blieb dem Schlesier ein „goldener Händedruck" (von Kaltenborn), der es ihm immerhin ermöglichte, Geschäftsleitung und 26 Prozent der Ostfriesischen Lufttransport GmbH (OLT) zu erwerben. Die Okkasion im Emsland ergab sich, weil der in Friesland legendäre Fliegerheld Jan Jansen, Gründer des Seebäder-Flugdienstes und daher eher mit flachem Gelände vertraut, kurz zuvor bei einem Ausflug in fremden Luftraum gegen den Feldberg geprallt war.

Schon bald jedoch fühlte sich der Baron mit dem Transport von Touristen nicht mehr recht ausgelastet. Und da ihm der umsatzstarke Mischkonzern Aktiengesellschaft für Industrie und Verkehrswesen (AGIV), Eigentümer der restlichen 74 Prozent der Friesen-Linie, den Rücken stärkte, stand neuen Taten nichts im Weg.

Zunächst ging von Kaltenborn streng nach dem Flieger-Schnack vor: „Wenn du Wasser unter den Flügeln hast, gibt's Geld." Wo nämlich weder Bahn noch Autos fahren, bleibt dem Passagier, wenn's schnell gehen soll, nur die Luft als Transportweg. Der Baron ließ seine Ostfriesen von Friedrichshafen nach Zürich über den Bodensee fliegen. Bald wurden auch geographische Außenseiter im östlichen Bayern auf den Preußen aufmerksam. Das Bayerische Verkehrsministerium bot der Ostfriesen-Airline 850000 Mark Subventionen an, damit sie auch Manager aus entlegenen Städten wie Hof und Bayreuth an den Knotenpunkt Frankfurt brachte.

Nordrhein-Westfalen läßt es sich jährlich fast zwei Millionen Mark kosten, daß die DLT Passagiere von Münster/Osnabrück und Paderborn zum Rhein-Main-Flughafen befördert.

Dafür dürfen die Länder bei den Preisen mitreden. Faustformel: Die Flüge dürfen etwa nur doppelt so teuer wie eine Bahnfahrt 1. Klasse sein. Während etwa die Bahn ihre Gäste für 54 Mark 1. Klasse von Saarbrücken nach Frankfurt rollt, kostet ein Flug trotz Subventionen des Saarlands immer noch 113 Mark.

Dafür darf der Passagier ein exotisches Fluggerät besteigen. Fünf der acht Flugzeuge sind Maschinen der britischen Firma Shorts, die sich den 30-Sitzer von Boeing-Konstrukteuren entwerfen ließ. Mit großen Bullaugen und zwei Metern Höhe bietet das etwas unförmige Fluggerät nach Ansicht des Flieger-Barons „ein besonders schönes Fluggefühl".

Das muß wohl so sein. Denn immer mehr Reisende ließen in den vergangenen drei Jahren ihr Auto stehen und stiegen in die rotweißen Propellermaschinen.

Noch 1975, inzwischen war im Firmennamen das ostfriesische O in ein deutsches D verwandelt, beförderte die Firma nur 37 000 Passagiere. In diesem Jahr rechnet von Kaltenborn mit 110 000 Fluggästen. Und auch die Ertragszahlen sollen erstmals schwarz werden.

Da mochte nun die Lufthansa nicht länger zusehen, zumal ausländische Konkurrenten wie die KLM oder Sabena neuerdings mit kleinen Fliegern auch schon mal über die Grenze hupfen und damit ins Hoheitsgebiet der Deutschen eindringen.

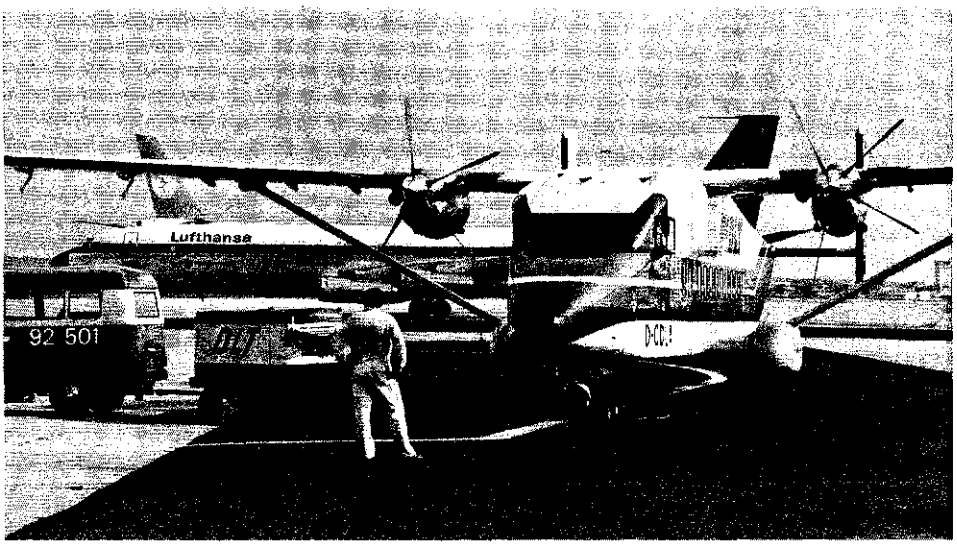
Bei der neuen Verbindung zwischen AGIV und der Lufthansa blieb allerdings von Kaltenborn auf der Strecke. Seine Beteiligung übernahm die Lufthansa. Die beiden Konzerne ließen

Flugmanager Orlovius, von Kaltenborn
„Wir haben große Ziele"

dem Baron zwar seinen Job, aber bei dem geplanten Ausbau der DLT konnte er, eigener Einschätzung nach, „nicht mehr mithalten".

So fliegt die ehemalige Ostfriesenlinie im Auftrag der Lufthansa seit kurzem sogar in die Fremde, etwa nach Dänemark, Holland oder Großbritannien. Auf wenig frequentierten Inlandsflügen, etwa Stuttgart—Hannover, wird die DLT, die längst an die Buchungsmaschinerie der Lufthansa angeschlossen ist, die große Mutter sogar teilweise verdrängen. Denn zu oft düsen die großräumigen Jets auf den Nebenstrecken nur halbgefüllt. Künftig wird auf dieser Strecke ein Lufthansa-Flug gestrichen und durch zwei Flüge der dickbäuchigen 30-Sitzer ersetzt.

Kopilot Orlovius stolz: „Wir haben große Ziele."



DLT-Flugzeug Shorts 330: Boeing-Ingenieure halfen mit

BAUSPARKASSEN

Bank im Rücken

Verstärkt nutzen auch die Großbanken ihre Chancen im Geschäft mit 13 Millionen Bausparern.

Als Bonner Wirtschaftsminister pflegte Hans Friderichs die Großbankiers zu ermahnen, ihre Macht nach Möglichkeit nicht durch spektakuläre Firmen-Aufkäufe zu mehren.

Als Großbankier sieht es der im Mai zum Vorstandssprecher der Dresdner Bank aufgestiegene Berufspolitiker offenbar anders: In wenigen Wochen will er seinen Vorstandskollegen ein bedeu-