

den Händen versucht, den Deutschen zu ergreifen. Kranenburg zu Pieterse: „Pak'm.“ Folkerts schoß sofort. Kranenburg wurde tödlich getroffen. Pieterse ersparte nur ein Zufall das Los des Kollegen, denn die beiden Dummschüsse in Bauchhöhe, die er überlebte, qualifizierte der Waffenexperte vor Gericht als „fast aufgesetzt“ abgefeuert.

Vorbedacht und Absicht, die Mordmerkmale, sind nach Ansicht der Anklage aus dieser Schilderung im Nu zu belegen: Falsche Papiere und Waffenbesitz bewiesen, daß der RAF-Mann „auf eine Konfrontation mit der Polizei vorbereitet“ war; der einhändig zu bedienende Colt und die schnelle Reaktion unterstrichen nur noch Folkerts' Bereitschaft zur schnellen, nachhaltigen Gegenwehr, um sich, so der Staatsanwalt, „den Weg in die Freiheit zu bahnen“.

Oder womöglich nicht nur das? Folkerts' Verteidiger Arnoud Willems brachte unerwartet ein weiteres Motiv ins Gespräch. „Ohne Zynismus sage ich“, so Willems zur Verblüffung des Gerichts, „daß die Schießerei offensichtlich notwendig war, um der gefürchteten Auslieferung zu entgehen.“

Diesen Gedankengang hatte nicht einmal die Staatsanwaltschaft dem Angeklagten unterstellen mögen

TERROR-ABWEHR

Bestes Netz

Luftpost wird auf innerdeutschen Linien nicht mehr befördert. Wirklich sinnvoll gegen Terroranschläge?

Die Maßnahme schien bedeutungsvoll, geradezu einschneidend. Auf innerdeutschen Passagier-Fluglinien, so verkündete letzte Woche die Bundespost, werde künftighin keinerlei Luftpost mehr befördert, weder Briefe noch Päckchen. Die Sicherheit, der Terror — das mache so etwas nun mal notwendig.

Es wird keiner so recht vermissen. Denn gestrichen wurde eine nahezu überflüssige Dienstleistung: Innerdeutsche Luftpost macht weniger als 0,1 Prozent aller Postsendungen aus. Und Gewicht hat der Akt nur für die Luft-hansa.

Seit Mogadischu, seit der letzten Drohung eines vorgeblichen RAF-Kommandos, es würden Maschinen in die Luft gesprengt, ist den Fliegern keine Abwehrmaßnahme mehr zu bescheiden. Seither starten Lufthansa-Maschinen, um eventuellen Raketen zu entgegen, steiler als andere, werden Flughäfen und Flugfelder, Passagiere und Gepäck sorgfältiger denn je kontrolliert.

Lufthansa-Fracht muß vor der Verladung 24 Stunden gelagert haben, damit Zeitzündler austicken können. Ver-

dächtiges wird durchleuchtet oder in Unterdruckkammern gestapelt — um Zünder zu überlisten, die auf Druckverhältnisse wie im Flugzeug reagieren.

Mag die eine oder andere Maßnahme für Lufthansa-Kunden lästig sein — der Post-Boycott ist praktisch ohne Belang und schafft überdies eine vergleichsweise hohe Beförderungsgebühr ab, die kaum je Vorteile brachte.

Warf nämlich jemand einen Inland-Luftpostbrief über Tag in den Kasten, konnte er zwar einigermaßen sicher sein, daß der Brief mit der nächst erreichbaren Lufthansa-Linienmaschine an den inländischen Zielort befördert wurde. Zugestellt wurde die Sendung dem Empfänger jedoch, wie alle andere Post, erst am nächsten Morgen. Es sei denn, der Luftpostbrief war gleichzeitig als Eilbrief deklariert.

befördert, und was die Briefe und Karten angehe — kein Absender könne wissen, ob seine Sendung in der bevorstehenden Nacht nun per Flug oder per Bahn auf die Reise gehe.

Unverändert bleibt auch der von ausländischen Linien bediente Inland-Luftpostweg zwischen dem Bundesgebiet und West-Berlin. Und selbst die Lufthansa nimmt weiterhin, durch internationale Postverträge verpflichtet, auch über Tag auf ihren innerdeutschen Linienflügen einen Teil der 33 Tönnen Auslands-Luftpost mit — laut Post-Urteil alles „Sendungen, die geeignet wären, den Luftverkehr in besonderem Maße zu gefährden“.

Gegen diese Gefahr haben sich Post und Lufthansa bereits vor zwei Wochen gewappnet, in aller Stille. „Aus akutem Anlaß“ erfuhren die Bezieher



Luftpost-Verladung in Frankfurt: „Erst mal liegenlassen“

Warf der Postkunde den Luftpostbrief am Abend ein, so konnte er zwar damit rechnen, daß der Brief den Empfänger am nächsten Morgen erreichte. Aber des konnte sich auch jeder sicher sein, der einen normal frankierten Brief zur rechten Abendzeit in den Kasten gesteckt hatte.

Denn seit 16 Jahren befördern Lufthansa-Maschinen jede Nacht normal frankierte Briefe und Postkarten von sieben bundesdeutschen Flughäfen nach Frankfurt und zurück. Derzeit wickelt die Post 15 Prozent des gesamten Briefverkehrs auf diesem Nachtweg über den sogenannten Frankfurter Stern ab, 60 Tönnen insgesamt.

Dies wird, wie Post-Sprecherin Heli Bolesch-Ihlefeld sagt, aus drei Gründen auch künftig so bleiben: Kein Passagier werde durch die Nachtflüge gefährdet, Päckchen und Pakete, schwer kontrollierbar, würden ohnehin nicht

der monatlich erscheinenden „Luftpostliste“, zumeist große Firmen, von einer „zeitweiligen Einstellung der Herausgabe“. Denn: Aus dieser „Anweisung für die Leitung der Luftpostsendungen“ ließen sich nicht nur Schluß- und Laufzeiten für Luftpostsendungen in aller Welt ablesen; aus den Zeitplänen war auch leicht zu errechnen, welche Post mit welcher Maschine abging.

Den Fliegern wie den Postlern ist dies alles noch nicht genug, noch „schärfere Kontrolle“ soll her. Wer allerdings alle Flugpost wo, wann, in welchem Umfang und nach welchem System kontrolliert, dazu mag sich im Ministerium keiner präzise äußern.

Eine offizielle Mitteilung der Post kündigt lediglich „Verzögerungen“ in der Beförderung an. Heli Ihlefeld hat schon, ganz inoffiziell, so eine Ahnung: Man werde halt Sendungen öfter „erst mal liegenlassen“.