

## Up, up and away

**Der norddeutsche Schiffahrts-Konzern Hapag-Lloyd hat ehrgeizige Pläne. Er greift das Verkehrsmonopol der Lufthansa an.**

**S**pät, und wie meistens zu spät, schlugen die Beamten des Bundeskartellamtes zu.

Eine Fusion der Hapag-Lloyd Flug GmbH mit den Schörghuber-Charterfluggesellschaften Bavaria und Germanair, las Hapag-Lloyd-Vorstand Horst Willner Ende Juni, sei kartellrechtlich anfechtbar und wettbewerbspolitisch bedenklich.

Die Sache, so fügten die Kartellbeamten später hinzu, sei besonders deshalb von Übel, weil Hapag-Lloyd auch an dem hannoverschen Reise-Konzern Touristik Union International (TUI) beteiligt sei, dem größten Kunden der Charterluftfahrt.

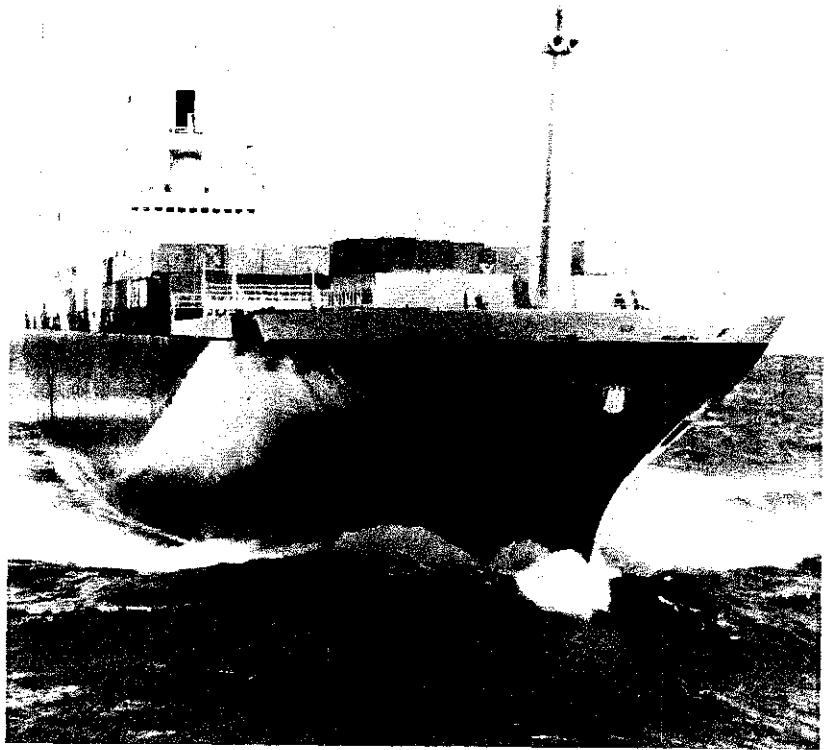
Jurist Willner, 57, der sich vor den Kaufverhandlungen mit der Schörghuber-Gruppe beim Kartellamt eine Unbedenklichkeitszusage geholt hatte, wunderte die überraschende Wendung der Dinge nicht. Denn der Hapag-Lloyd-Mann wußte längst, auf wen der Stimmungsumschlag der Kartellbeamten zurückzuführen war: auf Lufthansa-Chef Herbert Culmann.

Jurist Culmann, 56, hatte das Management der Lufthansa-Tochter Condor gedrängt, das Kartellamt auf die wettbewerbsfeindlichen Tatbestände aufmerksam zu machen, die Hapag-Lloyd durch seinen massiven Einstieg in die Charterluftfahrt gesetzt habe: Hapag-Lloyd könnte über seine Beteiligung am TUI-Konzern die Geschäfte der Charterfluggesellschaft Condor stören.

Auf breiter Front, so war dem obersten Lufthanscaten spätestens nach Übernahme der Schörghuber-Gruppe durch Hapag-Lloyd klageworden, ist Deutschlands größte Linienreederei zum Angriff auf das Verkehrsmonopol der Lufthansa angetreten.

„Wir werden jede Chance wahrnehmen, in Konkurrenz zur Lufthansa zu gehen“, sagt Hapag-Lloyd-Willner, wenn der Tag lang ist. Denn im Vorstand der Reederei-Gruppe, die zu 77,5 Prozent vom Schiffsfrachtengeschäft lebt, ist längst ausgemacht, daß die Firma ihr traditionelles Gewerbe durch Einstieg in Wachstumsbranchen abzusichern habe.

Der norddeutsche Schiffahrts-Konzern nämlich ist in den Sparten Linien-schiffahrt und Hafenumschlag allzu-sehr von der Wetterlage auf den internationalen Frachtrouten abhängig. Vor allem die Dumping-Konkurrenz der Ostblock-Flotten läßt es den Reedern geraten erscheinen, nach anderen, aber nicht ganz fremden Geschäften Ausschau zu halten. Vorstandsvize Karl



**Hapag-Lloyd-Containerschiff: Milliarde für moderne Flotte**

Heinz Sager, 45: „Wir diversifizieren in related areas.“

Als der Schiffahrt verwandte Geschäfte hat das vor vier Jahren straff verjüngte Hapag-Lloyd-Management Luftfahrt und Tourismus ausgemacht. Vorstandssprecher Hans Jakob Kruse, 47, gab dem, der es schon immer gesagt hatte, freie Fahrt: dem in Bremen residierenden Vorstand für Werft, Ausrüstung und Tourismus Horst Willner.

Der gebürtige Dresdner spielt in der Bremer Gesellschaft, wo jeder jeden kennt und Geschäftliches sich sehr geräuschlos erledigt, eine markante Rolle. Als einstiger U-Boot-Kommandant hatte Rechtsanwalt Willner einen erstklassigen Einstieg. Und 1967 wechselte er aus seinem Anwalts-Büro, das durch erfolgreiche Kartellprozesse für die Tabak-Industrie bekannt geworden war, unmittelbar in den Vorstand des damaligen Norddeutschen Lloyd.

Als 1970 Lloyd-Chef Richard Berttram die Fusion mit der Hamburger Hapag betrieb und in Hamburg Sprecher der fusionierenden Reedereigruppe wurde, blieb Willner am Ende als einziger Hapag-Lloyd-Vorstand in Bremen. Später setzte die Firma es vor Gericht durch, mit doppeltem Geschäfts-sitz residieren zu können. Seitdem ist Willner in Bremen König.

Bremisch geräuschlos ging er daran, die Hapag-Lloyd-Luftfahrt- und Touristik-Interessen so zu verschachteln, daß die am Tourismusgeschäft gleichfalls interessierte Lufthansa abgeblockt — das Luftverkehrsmonopol der Staatslinie aber angreifbar wurde.

Operationsbasis des Hapag-Lloyd-Angriffs ist, wie Lufthansa-Chef Cul-



**Hapag-Lloyd-Vorstand Sager**  
Chancen für Luftfracht

mann sehr wohl erkannte, Europas größtes Reiseunternehmen Touristik Union International, das am westdeutschen Pauschalreiseverkehr mit knapp 50 Prozent beteiligt ist und Ferienvergnügen im Wert von 1,5 Milliarden Mark verkauft: An dem kompliziert gebauten Reise-Konzern, in den auch die Lufthansa gerne eingestiegen wäre, hat sich Hapag-Lloyd ständig wachsenden Einfluß gesichert.

Mit 12,37 Prozent direktem Kapitalanteil gehört Hapag-Lloyd ohnehin schon zu den größten der fünfzehn TUI-Gesellschafter. Daneben ist die Reedereigruppe aber auch an einigen anderen Großgesellschaftern der



**Hapag-Lloyd-Chef Kruse**  
Blanko-Scheck für Tourismus

mußte, weil er durch die Übernahme der Neckermann-Gruppe zum Eigentümer der TUI-Konkurrenz Neckermann und Reisen aufgestiegen war.

Statt der Lufthansa übernahm der Warenhaus-Konzern Horten den Karstadt-Anteil und verpflichtete sich dabei, ähnlich Karstadt eine zum Verkauf der TUI-Reisen geeignete Kette von 41 Reisebüros aufzuziehen.

Mangels Kenntnis des Reisebüro-Gewerbes mußte Horten mit einer kundigen Firma einen Management-Vertrag abschließen. Know-how-Partner der Horten-Gruppe: Horst Willners Hapag-Lloyd Reisebüro GmbH. Zusammen mit den 67 eigenen Verkaufsstellen, die vergangenes Jahr neun Prozent aller TUI-Reisen\* verkauften, dirigiert Willner damit auch die stärkste Gruppe der TUI-Vertriebsorganisation.

Auch für zweckdienliche Ausrichtung des Top-Managements ist gesorgt.

transportierte 1976 eine Million Touristen.

Nun versuchte Lufthansa-Culmann, die Bremer in ein großes Touristik-, Luftfracht- und Charterabkommen hineinzureden, doch Willner winkte ab: Nach drei Jahren, so die Meinung in Bremen, hätte die Lufthansa die Sache allein gemacht. Statt dessen richtete Hapag-Lloyd-Flug am 1. Juli 1976 eine eigene Luftfracht-Abteilung ein.

Culmann war gewarnt, fühlte sich jedoch noch immer auf der stärkeren Seite. Das änderte sich schlagartig, nachdem ihm der Zutritt zur TUI mißlungen war und Willner die Schörghuber-Luftflotte einkassierte. Plötzlich stand der Lufthansa-Tochter Condor, die 43 Prozent der deutschen Charterkapazitäten besitzt, ein gleichwertiger, finanziell starker Gegner mit 38 Prozent Marktanteil gegenüber. Culmanns Hoffnung lag nun — unausgesprochen — beim Bundeskartellamt.

Für den Fall eines Kartellkrachs aber hatten die Bremer bereits eine Alternativlösung fertig, die sie umgehend in Kraft setzten: Sie zogen ihren Fusions-Antrag beim Kartellamt zurück, übernahmen die beiden Schörghuber-Gesellschaften eilig per 1. Juli 1977 und lassen sie getrennt von der Hapag-Lloyd-Luftflotte fliegen. Im Gegensatz zur Vollfusion, so wußte Kartellfachmann Willner, sei dies laut Kartellrecht unbedenklich. Höhnte Hapag-Lloyd-Chef Kruse: „Das Kartellamt kann keinen Unternehmer zwingen, weiterzumachen.“ Und Willner verkündete bündig: „Herr Schörghuber ist out of the game.“

Das wird auch den einstigen Schörghuber-Flotten bald so gehen. Zug um Zug wollen die Hapag-Lloyd-Manager die teils unpraktischen britischen BAC 1—11-Mittelstreckenflugzeuge von Germanair und Bavaria ausmustern. Ersatz-Flugzeuge aber werden nur noch von der Hapag-Lloyd Flug GmbH angeschafft. Noch bevor das Kartellamt erneut etwas gegen die Chartergruppe unternehmen kann, sind die Hapag-Lloyd-Flotte gewachsen und Bavaria/Germanair geschrumpft. Der Anteil am Chartermarkt aber bleibt.

Von dem Schörghuber-Erbe hatten es die Hapag-Lloyd-Manager ohnehin nur auf die drei Airbusse und die beiden Wartungshallen auf dem Frankfurter Flughafen abgesehen, die einst Atlantis und Germanair gehört hatten.

Das Großraumgerät und die Wartungshallen sind es denn auch, die Lufthansa-Chef Culmann ganz besonders interessieren. Denn nach den Bauteilen in der Touristik und der Charterluftfahrt muß er nun fürchten, im noch jungen Luftfrachtgeschäft von einem hierin überlegenen Gegner angegriffen zu werden.

Kein anderes Unternehmen nämlich besitzt eine so engmaschige und einge-



**Hapag-Lloyd-Flugzeug in München:** Millionen für Schörghuber

Union beteiligt, so an der Deutsches Reisebüro GmbH (DER) mit 34 und an der Amtliches Bayerisches Reisebüro GmbH (ABR) mit 7,5 Prozent. Dies eingerechnet, vertreten die Hanseaten 18 Prozent des TUI-Kapitals — mehr als jede andere Gruppe.

Außerdem hat Hapag-Lloyd die Bremer Reisebüro Wilhelm Scharnow oHG des TUI-Mitgründers, Branchen-Oldtimers und stellvertretenden TUI-Aufsichtsratsvorsitzenden Wilhelm Scharnow, 80, voll übernommen. Auch Scharnow gehört — zu 7,4 Prozent — zu den größeren TUI-Gesellschaftern.

Mit soviel Verbündeten im Gesellschafterkreis konnte Ex-U-Boot-Kommandant Willner vergangenes Jahr zunächst einmal den Einstieg der Lufthansa in die TUI-Gruppe torpedieren.

Die Lufthansa-Seatens nämlich hatten es auf den 12,5-Prozent-Anteil abgesehen, den TUI-Gesellschafter Karstadt auf Befehl des Bundeskartellamts abgeben

Sprecher des TUI-Vorstands ist Diplomvolkswirt Paul Lepach, vorher in Bremen Pressechef des Norddeutschen Lloyd, später Geschäftsführer der Hapag-Lloyd Reisebüro GmbH, die zu Willners Vorstandsbereich zählt.

So war es für die Bremer kein Risiko, 1973 ganz bescheiden mit drei gebrauchten Boeing 727 von Japan Airlines ins Charterfluggeschäft zu steigen. Charterverträge zu vertretbaren Preisen waren ihnen sicher.

Schon bald mußten Lufthansa-Chef Culmann und Condor-Geschäftsführer Herbert Wendlik erfahren, daß es im Chartergewerbe ernst würde. Willner warb den cleveren Condor-Manager Otto Schneider, dem der Vorstoß in die Condor-Geschäftsführung versperrt blieb, nach Bremen ab. Schon bald flog Hapag-Lloyd mit acht Boeing und

\* Zur Touristik Union International gehören die Reise-Unternehmen Scharnow, Touropa, Transeuropa, Hummel, Dr. Tigges, twen tours, Airtours.

# Aufbau des Hapag-Lloyd-Konzerns

ohne Auslandsbeteiligungen,  
Inlandsbeteiligungen unter 50 Prozent  
und Inlandsbeteiligungen mit geringer Bedeutung

**HAPAG-LLOYD  
Aktiengesellschaft**  
Hamburg und Bremen  
Kapital: 180 Mill. Mark

Deutsche Bank AG, Frankfurt  
über 25  
Dresdner Bank AG, Frankfurt  
über 25  
Veritas Vermögensverwaltungs-  
gesellschaft mbH, München (Allianz)  
über 25

## BEREICH FRACHTDIENSTE

Hapag-Lloyd AG  
(Frachtschiffahrt),  
Hamburg

„Kosmos“ Bulk-  
schiffahrt GmbH, Bremen  
Kapital: 120 000

Rickmers-Linie KG  
(AG & Co), Hamburg  
Kapital: 1 500 000

Deutscher Container-  
Dienst GmbH, Bremen  
Kapital: 1 000 000

Contrans Gesellschaft für  
Containerverkehr mbH,  
Hamburg  
Kapital: 17 000 000

Conrepair Gesellschaft für  
Container-Service mbH,  
Hamburg - Kapital: 20 000

Niedersachsen Versiche-  
rungs-AG, Hamburg  
Kapital: 3 250 000

Deutsches Reederei-  
kontor GmbH, Berlin  
Kapital: 20 000

## BEREICH HAFEN- UND KÜSTENDIENSTE

Unikai Hafendienst  
GmbH, Hamburg  
Kapital: 20 000

Unikai Hafendienst  
Lüneburg GmbH  
Kapital: 20 000

„Linertally“, Ladungskon-  
troll-GmbH, Hamburg  
Kapital: 5 000

Uniport Hafendienst  
GmbH, Bremen  
Kapital: 20 000

Hapag-Lloyd Transport  
& Service GmbH, Bremen  
Kapital: 20 000

Lütgens & Reimers,  
Hamburg  
Kapital: 250 000

KG Hara-Linie GmbH  
& Co, Hamburg  
Kapital: 30 000

Hara-Linie GmbH,  
Hamburg  
Kapital: 20 000

Partenreedereien  
Beteiligungswert: 3,4 Mill.

## BEREICH WERFT-, AUSRÜSTUNGS- UND REPARATURDIENSTE

Hapag-Lloyd Werft  
GmbH, Bremerhaven  
Kapital: 30 000 000

Ozean Service- und  
Reparaturgesellschaft  
mbH, Bremen  
Kapital: 2 500 000

Ziffern an den Pfeilen = Anteile in Prozent;  
Kapitalangaben = Grundkapital in Mark

## BEREICH TOURISTIK

Hapag-Lloyd AG  
(Passagierschiffahrt),  
Hamburg

Gesellschaft für See-  
schiffahrt mbH, Bremen  
Kapital: 90 000

Hapag-Lloyd  
Reisebüro GmbH,  
Bremen,  
Kapital: 8 400 000

Reisebüro W. Scharnow,  
Bremen  
Wert: 502 000

Bremer Reisebüro  
GmbH  
Kapital: 20 000

Hapag-Lloyd Reisebüro  
GmbH Duisburg  
Kapital: 50 000

Hapag-Lloyd  
Fluggesellschaft mbH,  
Bremen  
Kapital: 27 500 000

Hapag-Lloyd Exekutiv-  
Fluggesellschaft mbH,  
Bremen - Kapital: 20 000

**STÜCKGUT,  
SCHÜTTGUT  
UND  
TOURISTEN**



spielte Fracht-Organisation rund um die Welt wie die aus den beiden größten deutschen Linienreedereien zusammengefügte Hapag-Lloyd-Gruppe.

Frachtboß des Unternehmens ist Vorstandsvize Karl Heinz Sager, der 1976 über 48 Hapag-Lloyd-Frachter mit 1,013 Millionen Bruttoregistertonnen verfügte. Weitere neun Frachter mit 71 000 BRT betreibt Sager über die Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd International S. A. in Panama.

Die in Bremen ansässige Tochterfirma Kosmos Bulkschiffahrt GmbH besitzt Tanker und Massengutfrachter mit rund 1,7 Millionen Tonnen Tragfähigkeit, darunter vier einst für den Griechen-Reeder Colocotronis von der Bremer AG Weser gebaute Tankerschiffsriesen.

Die Frachtkontor-Organisation des Konzerns versorgt mit 260 Mitarbeitern die 14 Liniendienste des Unternehmens mit Ladung und hält mit 15 000 Kunden Kontakt. Mehr als die Hälfte der Hapag-Lloyd-Stückgutfracht wird

von den zwölf Containerschiffen des Konzerns bewegt. Mit 60 Prozent ist das Unternehmen an der Contrans Gesellschaft für Containerverkehr beteiligt, der größten Container-Leasing-Gesellschaft Europas.

Lufthansa-Chef Culmann hat deshalb den Angriff der Norddeutschen im Luftfrachtgeschäft noch mehr zu fürchten als den Einbruch in die Charterfliegerei: Denn Luftfracht befördert Culmann in neuen Lufthansa-Frachtjumbos — doch das Geschäft ist defizitär. Frachtjumbos, die Deutschland verlassen, sind nur zu 30 Prozent ausgelastet, die 70 Prozent Auslastung der zurückkehrenden Frachtmada gleichen die massiven Verluste nicht aus.

Hapag-Lloyd indes würde die Luftflotte füllen. Chef Kruse erwägt denn auch schon, ob nicht die Schörghuber-Airbusse der geeignete Beginn des Luftfrachtgeschäfts sein könnten. Kruses Vize Sager: „Wir haben noch nicht entschieden, welchen Flugzeugtyp wir einsetzen.“

Tatsächlich verhandeln die Hanseaten gegenwärtig noch mit sämtlichen Herstellern containergerechter Großraumflugzeuge: Boeing, McDonnell Douglas, Lockheed und Airbus. Leichte Priorität gewinnt neben dem Airbus die Frachtversion der DC-10. Im April wurde Hapag-Lloyd-Chef Kruse denn auch schon in Kalifornien gesichtet, wo DC-10-Hersteller McDonnell Douglas produziert.

Doch damit ist für die Norddeutschen noch nicht Schluß. Wo sie sich schon mit der Fliegerei beschäftigen, wollen sie sich auch in den sonst vorwiegend den nationalen Fluggesellschaften vorbehaltenen Liniendienst hincindrängeln — die letzte Festung, für die Lufthansa-Chef Culmann das Monopol seiner Firma verteidigen will.

„Wir haben genug Geld“, bläst Hapag-Lloyd-Willner auch hier wieder zur Offensive, „um die Sache auf dem Rechtsweg durchzusetzen.“

Die rechtskundigen Kombattanten Culmann und Willner wissen, daß es im deutschen Luftraum kein Verkehrsmo-

nopol für die nationale Fluggesellschaft gibt. Zuständig für die Erteilung von Linienrechten ist das Bundesverkehrsministerium, Abteilung Luftfahrt, das aber noch nie einen Lufthansa-Konkurrenten geduldet hat.

Jurist Willner hat dafür freilich eine leichte Erklärung: Noch nie habe es eine Privatfirma gewagt, beim Verkehrsministerium Linienrechte einzuklagen. Ausnahme war die Charterfluggesellschaft Atlantis — doch die war schon pleite, als sie in letzter Instanz ihren Prozeß gewann.

Lufthansa-Chef Culmann wirft heute wie damals den Privatgesellschaften vor, sie würden sich nach der Rosinenstrategie nur die lukrativen Strecken aussuchen — die nationale Fluggesellschaft dagegen müsse auch Defizitstrecken befliegen.

Diese Ansicht ist umstritten. Für den Anfang zeigt sich Hapag-Lloyd allerdings nur am Regionalflugverkehr außerhalb der großen Lufthansa-Strecken interessiert — Grund genug für Lufthansa-Culmann, Untersuchungen über die Rentabilität des Regionalverkehrs in Auftrag zu geben.

Beim Regionalverkehr aber soll es nicht bleiben. „Ob wir zehn oder zwanzig oder drei Jahre brauchen“, so ein Insider, „ob mit IATA oder nicht, ist uns scheißegal.“

Allenfalls die Finanzierung einer dafür nötigen Luft-Armada könnte das Unternehmen drücken. Doch die Firma hat erstklassige Geldgeber. Die Großaktionäre von Hapag-Lloyd gehören zu den mächtigsten Geldhäusern des Kontinents: Deutsche Bank, Dresdner Bank und Allianz Versicherung.

Schon in der Vergangenheit haben die drei nicht geknauert, wenn es darauf ankam. Den Wiederaufbau ihrer Flotte konnte die damalige Hapag einst mit reinen Wechselkrediten der Deutschen Bank finanzieren.

1973 verabschiedeten das Hapag-Lloyd-Management und seine Aufsichtsräte ein 1,3-Milliarden-Schiffbauprogramm, um die Reederei auf den neuesten Stand der Transport-Technik zu bringen.

1976 kauften die Hapag-Großaktionäre dem notleidend gewordenen Griechen-Reeder Minos Colocotronis vier brandneue Riesentanker mit insgesamt einer Million Tonnen Tragfähigkeit ab und übergaben sie der Hapag-Lloyd-Tochter Kosmos zum Bereedern.

Auch wenn es um Flugzeuge geht, wissen die Norddeutschen, können sie sich auf ihre Bankherren verlassen. Denn statt zehn Prozent am Zwei-Milliardenumsatz der Hapag-Lloyd sollen Luftfahrt und Touristik in einigen Jahren dreißig Prozent der Umsätze bringen — Beteiligungsgesellschaften wie TUI nicht mitgerechnet.

Ein Insider der Lufthansa ahnte es schon lange: „Die machen einen riesigen Freizeit-Konzern — und wir starren nur in die Gegend.“

## VERBRECHEN

### Hand und Fuß

**In Hannover werden seit zwei Jahren Leichenteile aufgefunden — ein neuer Haarmann am Werk?**

Auf das Wochenende freut man sich bei der hannoverschen Kriminalpolizei nicht mehr so wie sonst: Immer gerade Sonnabend oder Sonntag bekommen die Beamten, die neuerdings eine „Sonderkommission Torso“ bilden, neue Arbeit — dann ist unter rätselhaften Umständen wieder mal ein Arm, ein Bein oder gleich ein halber menschlicher Körper gefunden worden.

Das geht, mal mit längeren, mal mit kurzen Unterbrechungen, seit bald zwei Jahren so. Zuerst, am 26. September 1975, tauchte aus dem Schnellen Graben, einem Teilstück der Leine, der Rumpf einer jungen Frau auf, mit abgetrennten Brüsten und ausgeräumtem Unterleib. Zuletzt stieß eine Spaziergängerin im Stadtwald Eilenriede auf die untere Hälfte einer toten Frau, die dort am Wege lag.

Zwischendurch waren, offenbar während eines Konzerts im Sendesaal, zwei Thoraxhälften zwischen parkenden Autos am hannoverschen Funkhaus „abgelegt“ worden, wie das die Kripo ausdrückt, stak ein Frauenbein im Müllcontainer einer Mädchenschule, schwammen Unterarme mit und ohne Hand, Unterschenkel und ein Fuß in der Leine — insgesamt verzeichnet die Polizei bislang elf „Funde“, die „fünf verschiedenen Leichen zuzuordnen“ sind, drei weiblichen und zwei männlichen, wie Mediziner herausfanden.



**Massenmörder Haarmann**  
Alleinstehende bevorzugt

Das Puzzle mit all den Körperteilen, an dem die Kripo herumschiebt, ist von hohem Schwierigkeitsgrad. „Wir haben“, sagt Kriminalhauptkommissar Günter Nowatius, „keinen Tatort, keine Tatzeit, keinen Täter und kennen auch die Opfer nicht“ — wenn es denn überhaupt Opfer sind, denn ungewiß ist überdies, ob da ein Mörder unterwegs oder ein Leichenschänder an der Arbeit ist. Und auch die Möglichkeit, „daß sich jemand einen Jux macht“, will Nowatius „nicht ausschließen“.

Anfangs, beim Torso 1 im Schnellen Graben, hatte es noch danach ausgese-



**Leichenteil-Fund in Hannover\***  
Fünf Unbekannte tot, keiner vermißt

hen, als sei mit Säge und scharfem Löffel ein Fachmann am Werk gewesen, und „Bild“ ließ auch dann nicht davon ab, vielleicht sei „ein Arzt“ als „unheimlicher Massenmörder“ tätig, als längst feststand, daß spezielle anatomische Kenntnisse in keinem der Fälle vonnöten waren. Nowatius: „Das kann auch jeder, der mit Tieren zu tun hat oder dergleichen.“

Freilich, gesagt wurde, und zwar wohl „nicht mit Menschenkraft“, und fast alle aufgefundenen Teile waren ordentlich an den Gelenken durchtrennt worden, aber das kann, wie die Kripo beim Schlachthof erfuhr, „ein Metzger mit einem einzigen Schnitt“ vollbringen.

Das ist auch so gut wie alles, was man vom Täter weiß. Vielleicht noch dies: daß er reichlich Vorläuferschaft in der Kriminalitätsgeschichte hätte. Denn immer wieder stießen Ermittler auf Bluttäter, die menschliche Körper in Teile zerstückelten. Gerichtspsychiater unterscheiden dabei zwischen drei Haupttypen:

- ▷ Geisteskranke, meist Schizophrene, die ein krankhaftes Verhältnis zur Körperlichkeit aufweisen und oft die Tat in einem Akt vermeintlicher Selbstbeschädigung begehen;
- ▷ Sexualtäter von hochabnormer Veranlagung;
- ▷ Tötungsdelinquenten, die aus Hilflosigkeit oder auch nach genauem

\* Unterarm eines etwa 18jährigen mit tätowiertem Eisernen Kreuz.