„Resonanz wie beim Untergang der Titanic"

Tagelang blieb unklar, ob der über Schottland abgestürzte Pan-Am-Jumbo durch Materialermüdung oder durch eine Bombenexplosion auseinandergerissen wurde. Am Mittwoch stellten die Briten offiziell fest: Es war eine Bombe. Sicherheit gegen den neuartigen Plastiksprengstoff Semtex ist nur gegen ungeheuren Aufwand zu haben.

Kaum einer kannte die Welt so gut wie er. 16 500mal war der Jumbo N 739 PA schon gestartet, etwa 72 000 Stunden, insgesamt gut acht Jahre, hatte er in der Luft verbracht.

Drei Tage vor Heiligabend hob der Veteran zum letzten Mal ab, zum Pan-Am-Flug 103 von London nach New York. 52 Minuten nach dem Start brach die Maschine in 9500 Meter Höhe auseinander, stürzten die Trümmer auf den kleinen schottischen Ort Lockerbie.

Beinahe wäre es zu einer Katastrophe noch größeren Ausmaßes gekommen: Nur wenige Kilometer südlich der Absturzstelle befindet sich der Brüter Chapelcross, einer der weltweit betagtesten Atommeiler, dessen vier Reaktoren Plutonium und Tritium für Großbritanniens Nuklearwaffen erzeugen. Militärische Atomreaktoren sind nicht darauf eingerichtet, dem Aufprall eines größeren Flugzeugs standzuhalten.

Auch so waren die Folgen verheerend genug: Ein Wrackteil verwüstete in Lockerbie einen ganzen Straßenzug und riß 11 Dorfeinwohner mit in den Tod. Viele der 259 Flugzeuginsassen wurden aus der Maschine geschleudert, kein einziger kam mit dem Leben davon. Spezialisten des FBI brachten aus den USA eine umfangreiche Sammlung von Fingerabdrücken, um wenigstens einen Teil der schrecklich verstümmelten Leichen identifizieren zu können.

Die grausige Arbeit der Helfer behinderten Gaffer und Andenkenjäger. Vier Personen wurden festgenommen und mußten sich wegen unberechtigter Wegnahme von Gegenständen vor Gericht verantworten.

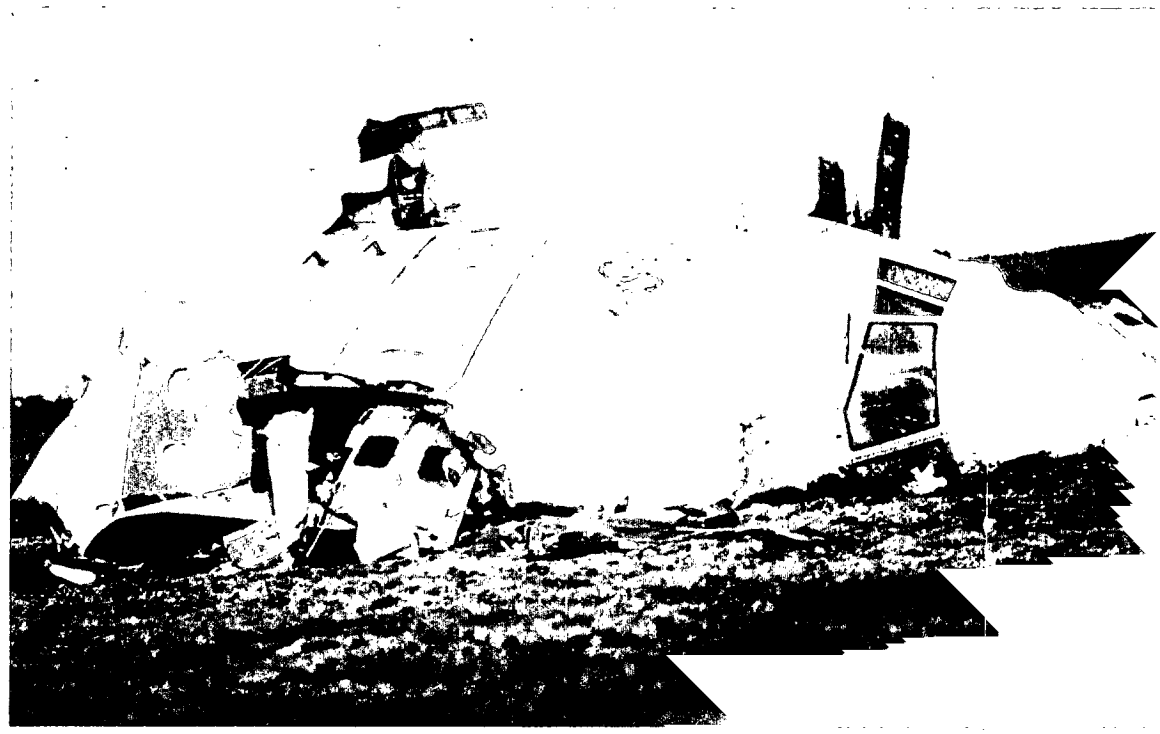
Trotz aller Schreckensbilder von Lokkerbie: Daß die Katastrophe eine Resonanz gefunden habe „wie seinerzeit der Untergang der Titanic", so der Londoner „Independent", schien übertrieben. Denn in der Statistik der schlimmsten Flugzeugunglücke nimmt Lockerbie keinen Spitzenplatz ein. Mehr als doppelt so viele Opfer – 582 Tote – forderte 1977 der Zusammenstoß von zwei Boeing 747 auf dem Flughafen von Teneriffa; 520 Menschen kamen 1985 ums Leben, als ebenfalls eine Boeing 747 an einem Berg in Japan zerschellte.

Ungewöhnlich war die Katastrophe des Flugs PA 103 vielmehr, weil eine Bombendrohung so konkret wie selten vorgelegen hatte, die es privilegierten Passagieren ermöglichte, den Jumbo-Clipper „Maid of the Seas" zu meiden, während die anderen in den Tod flogen.

Dabei war die eigentliche Unfallursache noch bis Mitte voriger Woche unklar geblieben: Bombe oder Materialermüdung in der Hülle des 19 Jahre alten Jumbos?

Am Dienstag verstärkte sich der Verdacht auf Sabotage: Suchtrupps hatten in Lockerbie einen wie von Splittern einer Bombe zerfetzten Koffer und andere verdächtige Trümmerteile gefunden. Erste Untersuchungen im Royal Armament Research and Development Establishment in Fort Halstead bei London, dem Sprengstofflaboratorium der Streitkräfte, zeigten an Teilen der Kunststoffverkleidung eines Frachtraums Hitzeschäden, die wahrscheinlich durch eine Explosion verursacht worden waren.

Am Mittwoch morgen unterbrach der US-Sender CBS sein Radioprogramm für die Meldung, das Pentagon halte nunmehr eine Bombe als Unfallursache für gesichert. Um 16 Uhr 30 Ortszeit stellte dann das britische Verkehrsministerium fest: Es war eine Bombe.



Cockpit des Pan-Am-Jumbos in Schottland: Vom Rumpf abgesprengt

Vor Ort hatten Sprengstoffexperten weitere mit Metallpartikeln gespickte Gepäckstücke gefunden und auch in einigen Leichen Metallteilchen entdeckt. Aus Tests ist bekannt, daß eine Bombe solche Metallsplitter in der unter Druck stehenden Kabine eines Flugzeugs mit einer Geschwindigkeit von über sieben Kilometern pro Sekunde freisetzt.

Aber auch nachdem klar war, daß die „Maid of the Seas" Opfer eines Sabotageakts wurde, blieb die Ungewißheit über die Identität der Täter. Kurz nach

dem Absturz des Jumbos hatte eine Gruppe namens „Wächter der islamischen Revolution" telephonisch die Verantwortung übernommen: „Wir haben die heroische Hinrichtung als Rache für den Abschuß des iranischen Flugzeuges durch Amerika vor einigen Monaten und die Anwesenheit der Schah-Familie in den USA durchgeführt."

Doch wer sich hinter dem Namen verbirgt – vom Chomeini-Regime gesteuerte Schiiten etwa oder eine extremistische palästinensische Splittergruppe –, ließ sich nicht ausmachen.

Vor allem im bürgerkriegszerstörten Libanon operieren seit Jahren zahlreiche Banden, die mit wechselnden Kampfnamen Terror- und Racheakte üben oder sich am lukrativen Geiselgeschäft beteiligen. Bekennerpost solcher Gruppen muß nicht unbedingt Täterschaft, sie kann schiere Ruhmsucht anzeigen.

Auch die Organisation des geheimnisumwitterten, unberechenbaren Abu Nidal soll sich in der Vergangenheit gelegentlich des Namens „Wächter der islamischen Revolution" bedient haben. Der amerikanischen Regierung, berüchtigt für ihre vorschnellen Schuldzuweisungen, geriet Abu Nidal gleich nach der Katastrophe ins Visier.

Tatsächlich könnte der Ober-Terrorist, der von Arafats Fatah in Abwesenheit zum Tode verurteilt wurde, politischen Nutzen aus dem Pan-Am-Desaster ziehen: Die Ultras in- und außerhalb des Palästinenser-Dachverbands müssen nach der De-facto-Anerkennung der PLO durch die USA und der angekündigten Abkehr der PLO-Mehrheit vom bewaffneten Kampf gegen Israel um ihre Existenzberechtigung fürchten. Daß sie kampflos aufgeben würden, statt den USA einen Grund zu liefern, wieder Front gegen Arafat zu machen, war von Anfang an unwahrscheinlich.

Einer der radikalsten Widersacher Arafats in der PLO ist der von Syrien unterstützte Ahmed Dschibril mit seiner „Volksfront für die Befreiung Palästinas – Generalkommando". Auch seine Gruppe, mutmaßt Oliver Revell vom FBI, zählt zu den Tatverdächtigen – bei ihren Anschlägen wurde Plastiksprengstoff verwendet, der von herkömmlichen Durchleuchtungsgeräten nur aufgespürt werden kann, wenn die geballte Ladung mit Sprengdrähten umwickelt ist. Davon aber sind High-Tech-Terroristen dank eines neuen Bombenmaterials, Semtex genannt, abgekommen.

Semtex wird in der Tschechoslowakei und neuerdings im Westen unter der Bezeichnung RDX (Research Development X) in Gestalt einer marzipanartigen Masse gefertigt. Sie läßt sich in unverdächtige Formen kneten, ohne an chemischer Stabilität zu verlieren, zu Platten walzen oder wie ein Korsett auf den Körper schnallen.

Die Sprengkraft von Semtex erreicht das 40fache herkömmlichen Sprengstoffs. Eine Kilomenge genügt nach Ansicht englischer Experten, um einen Jumbo oder einen Apartmentblock in Stücke zu sprengen.

Als Detonator benötigen Semtex-Bomben nur einen streichholzgroßen Zünder und die Schwachstrombatterie einer Armbanduhr. Größter terroristischer Verbraucher ist die Irisch-Republikanische Armee, die Semtex in Bomben, Landminen und Mörsergranaten stopft.

Auf die Entdeckung von Semtex ist ein halbes Dutzend Firmen spezialisiert, die dem mörderischen Stoff mit einem ganzen Arsenal von High-Tech-Spürgeräten nachstellen.

Auf den Flughäfen von San Francisco und Los Angeles wurde ein Thermaler Neutronen-Aktivator getestet – ein Apparat von der Größe einer Kreissäge, der Handgepäck mit Neutronen bombardiert. Stickstoffatome in dem Plastiksprengstoff absorbieren dabei die Neutronen und verwandeln sie in eine Gammastrahlung, die das Vorhandensein des Sprengstoffs anzeigt. Der Preis – 950 000 Dollar – stand einer größeren Verbreitung des Geräts bisher im Wege.



Toter Flugpassagier in Lockerbie: Schrecklich verstümmelt

Eine gigantische Anlage, die Plastiksprengstoff aufspürt, erprobt ein amerikanischer Firmenverband, der sich um den kalifornischen Bauriesen Bechtel gruppiert. Es handelt sich dabei um einen Linearbeschleuniger, der in einem 60 Meter langen und acht Meter hohen Bunker Fluggepäck abtastet.

Die Befunde des energiereichen Taststrahls, 15 Millionen Elektronenvolt stark, werden per Computer in Videobilder umgewandelt. Ein Gas-Detektor, an das System gekoppelt, spürt kleinste Mengen Stickstoffmoleküle auf, die von Plastiksprengstoff stammen. Pro Stunde soll die Anlage 85 Gepäck- und Luftfrachtcontainer bewältigen, ausreichend für den Bedarf eines mittelgroßen Flughafens.

Doch dementsprechend ist der Preis. Jerry Jensen, Systemmanager bei Bechtel, schätzt ihn auf 10 bis 20 Millionen Dollar – immerhin nur ein Zehntel des Neupreises eines Jumbo-Jets.

Den ersten Hinweis auf ein angeblich geplantes Attentat gegen eine Pan-Am-Maschine hatten amerikanische Regierungsangestellte angeblich schon vor längerer Zeit vom israelischen Geheimdienst Mossad erhalten.

Nach dem Absturz hieß es dann, an Bord der Maschine habe sich ein im Libanon tätiger hoher CIA-Beamter befunden. Washingtons FBI dementierte nur sibyllinisch: „Es war nicht der Leiter des Beiruter CIA-Büros."

Rätsel gab schließlich auch der Unbekannte auf, der sich am 5. Dezember bei der US-Botschaft in Helsinki am Telephon gemeldet und davor gewarnt hatte, daß eine Frau, ohne es selbst zu wissen, innerhalb der nächsten zwei Wochen einen Sprengsatz an Bord einer Pan-Am-Maschine bringe, die von Frankfurt über London in die USA fliegen würde.

Die finnische Polizei ermittelte den Anrufer, einen mit einer Einheimischen verheirateten Araber. Er hatte sich schon etliche Male mit der israelischen Botschaft in Verbindung gesetzt und vor ähnlichen Anschlägen gewarnt, ohne daß etwas passiert war. Der Anrufer nannte jeweils einen ebenfalls in Finnland verheirateten Araber als Drahtzieher der Aktion – eine Fehde unter arabischen Brüdern?

Das US-Außenministerium nahm die Drohung jedenfalls so ernst, daß es nicht nur die Luftfahrtbehörde FAA, sondern auch die amerikanischen Botschaften in Europa und im Nahen Osten sowie die Pan Am informierte. Obschon die Mitteilung nicht für die Öffentlich-



Polizist bei der Suche nach Bombenspuren: Metallpartikel im Gepäck

keit bestimmt war, warnte Moskaus US-Botschaft ihre Bediensteten per Anschlag am Schwarzen Brett vor einem USA-Flug mit Pan Am.

Auch die britische Regierung wurde von den Amerikanern verständigt, unternahm aber nichts. „Wir fanden, daß die Sicherheitsvorkehrungen auf dem Flughafen London-Heathrow und die Sondermaßnahmen der amerikanischen Fluggesellschaft als Vorbeugemaßnahmen ausreichen", rechtfertigte sich ein Sprecher des Transportministeriums.

Damit hätte verhindert werden müssen, was mit einer Boeing 747 der Air India 1985 auf dem Flug von Toronto nach Neu-Delhi passiert war: Vor der geplanten Zwischenlandung in London stürzte der Jumbo in die Irische See (329 Tote).

Die Auswertung des Cockpit Voice Recorders der Pan-Am-Maschine wies jetzt aber eine verblüffende Parallele auf: Das letzte, was in der Pilotenkanzel des Pan-Am-Jumbos aufgezeichnet wurde, waren nicht Gesprächsfetzen der Crew, sondern „ein fernes, dumpfes Geräusch".

Ein ähnliches Geräusch hatte der Voice Recorder des Air-India-Jumbos registriert. Auch in diesem Fall war den Piloten mithin keine Zeit geblieben, noch einen Warnruf abzusetzen. Sie waren offenkundig mit dem Cockpit, in 9500 Meter Höhe, vom Rumpf der Maschine abgesprengt worden. Auch das Cockpit des Pan-Am-Jumbos fand sich weit entfernt vom Großteil der restlichen Trümmer.

Nach der Air-India-Katastrophe rekonstruierte der indische Richter B. N. Kirpal, was Experten in mühevoller Kleinarbeit herausgefunden hatten: Ein Bombenkoffer war im Frontladeraum des Jumbos hinter dem Bugfahrwerk und dem „avionics rack" mit seinen Funk- und Navigationssystemen explodiert – die Bombe im Pan-Am-Jumbo war vermutlich im gleichen Laderaum versteckt.

Den Air-India-Koffer hatte ein Passagier namens M. M. Singh aufgegeben, der aber nicht an Bord gegangen war. Zuvor hatte er am Abfertigungsschalter durchgesetzt, daß ein Koffer mit Zielort Neu-Delhi angenommen wurde. Die Rekonstruktion dieses Vorfalls löste weltweit verschärfte Gepäck- und Passagierkontrollen aus.

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ICAO ordnete in ihrer Verlautbarung Annex 17 das sogenannte matching an: Die Belegzettel der Gepäckstücke werden erfaßt und mit jenen der Ticketinhaber verglichen. Falls dieser am Abflug-Gate nicht registriert wurde, werden seine Gepäckstücke auf die Seite geschafft.

Ansonsten halten Fluglinien und Airports die genaue Prozedur ihrer Luftfracht- und Gepäckkontrollen geheim. „Bis auf das, was die Passagiere selber sehen können, erteilen wir keine Auskunft", sagte letzte Woche Allen Loflin, Pan-Am-Sprecher in New York.

Als gesichert gilt, daß alle Fracht- und Gepäckstücke von Pan-Am-Flug 103 sowohl in Frankfurt wie in Heathrow durchleuchtet wurden, ergänzt durch Stichproben per Hand. Dies, zusammen mit dem „matching" des Gepäcks, ist das Äußerste, zu dem sich die internationalen Fluglinien bei Vorliegen einer Bombendrohung entschlossen haben.

Eine Ausnahme macht lediglich Israels hochgefährdete El Al, die alle Gepäckstücke routinemäßig auch noch durch eine Unterdruckkammer schleust, um luftdruckabhängige Bombenzünder zu entdecken.

Schon vor der Bombendrohung von Helsinki hatte Pan Am die Sicherheitsmaßnahmen verschärft. Welche Schritte konkret unternommen wurden, will die Fluggesellschaft wiederum nicht verraten, um potentiellen Terroristen keine Hinweise zu geben.

Auch die in den USA entbrannte Diskussion, ob die Öffentlichkeit von der Gefahr eines Pan-Am-Flugs hätte informiert werden sollen, trifft weniger die Airline als die US-Regierung.

Die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA rechtfertigt ihr selektives Vorgehen damit, daß unmöglich jede Bombendrohung veröffentlicht werden könne. Allein in den vergangenen vier Monaten gingen bei amerikanischen Botschaften 193 solcher Warnungen ein, die FAA erhielt 1988 über 900 Drohungen, zumeist von Spinnern oder Querulanten.

Der künftige US-Präsident George Bush versprach, künftig die Presse zu informieren, falls „harte Beweise" vorlägen. Doch vor seinem Abflug in den Urlaub nach Kalifornien korrigierte der noch amtierende Ronald Reagan seinen Nachfolger: Eine öffentliche Warnung aufgrund eines anonymen Anrufs, so Reagan, würde „buchstäblich den Flugverkehr weltweit lahmlegen".

Das mag sogar stimmen, erhärtet aber auch den Verdacht, daß alle am Big Business des Weltluftverkehrs Beteiligten zuallererst am Kommerz interessiert sind – bis auf die Flugzeuginsassen. Eins mußte die Hinterbliebenen der Opfer erbittern: daß ein begrenzter Kreis gewarnt wurde, der Rest der Flugreisenden aber nicht.

Absurd genug: Sogar wenn die Bombendrohung gegen den Jumbo erfunden und Materialermüdung die Ursache gewesen wäre, wahr bliebe doch, daß alle, die von der Warnung aus Helsinki rechtzeitig erfuhren und sie befolgten, noch am Leben sind – darunter ein halbes Dutzend Angestellte der Moskauer US-Botschaft, die kurzfristig ihre Reisepläne änderten.

Tot dagegen sind, neben der Besatzung und den Passagieren anderer Nationalitäten, die nicht gewarnten US-Bürger, etwa 38 Studenten der Universität Syracuse und zahlreiche GIs, alle auf dem Rückflug aus der Bundesrepublik in die USA.

Als jedoch das Attentat offiziell als Absturzursache festgestellt war, konnten die Amerikaner ihr Feindbild wieder zurechtrücken. Der republikanische Senator William Cohen hatte den Westen schon zuvor ermahnt, „sich gegen Terror aufzulehnen" und ihn mit Krieg gleichzusetzen. Für den Fall, daß der Flug PA 103 durch eine Bombe zum Absturz gebracht worden sei, forderte Cohen militärische Vergeltung.

Am Mittwoch schallte es dann aus dem Weißen Haus, die USA würden „alle verfügbaren Mittel" nutzen, die Verantwortlichen zu finden. Aber wo?