

# Geschichten vom Rand des Abgrunds

Wilhelm Bittorf über das Buch von Seymour Hersh zum Abschluß des koreanischen Jumbos

Die Meldungen aus Washington, die in den Kommandozentralen der US-Streitkräfte in Japan und Südkorea eintrafen, konnten keinen Menschen kaltlassen. Ein sowjetischer Abfangjäger, hieß es da, habe einen vom Kurs abgekommenen Jumbo-Jet der Korean Air Lines, Flug 007, mit 269 Zivilisten, Frauen und Kindern an Bord über der Insel Sachalin abgeschossen. Tatzeit: der frühe Morgen des 1. September 1983, noch bei Dunkelheit und mithin beschränkter Sicht.

Doch die Meldungen ließen keinen Zweifel: Der Sowjetpilot habe sein „Ziel“ erkannt. Seine Befehlshaber hätten den Abschluß befohlen und er die tödlichen Raketen abgefeuert im vollen Bewußtsein, daß ihr Opfer ein friedliches, wehrloses Verkehrsflugzeug sei.

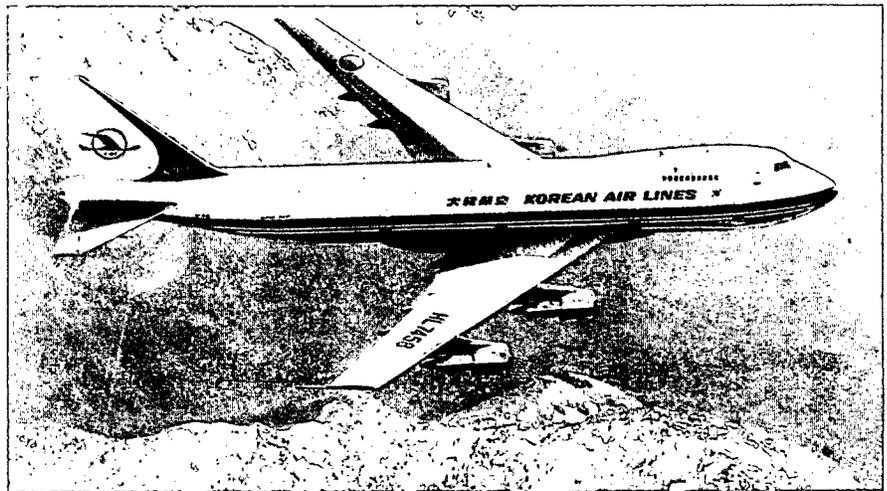
Bei den Kommandeuren der amerikanischen Luftwaffen- und Marine-Einheiten in Fernost erregte diese Nachricht flammende Empörung. Etliche unter ihnen wurden so „emotional“, wie sich ein Offizier erinnerte, daß sie Pläne für militärische Vergeltungsaktionen gegen die Sowjet-Union zu schmieden begannen, Aktionen, „die den dritten Weltkrieg hätten auslösen können“.

Ein General der U. S. Air Force, so berichtete der beim Nachrichtendienst tätige Offizier, habe ihn aufgefordert, einen frisierten Report über sowjetische Provokationen ans Pentagon zu schicken. Der General habe gehofft, er könne dadurch die Erlaubnis ergattern, sowjetische Schiffe und Stützpunkte anzugreifen. „Der General wollte, daß ich nachrichtendienstliches Material verfälsche“, erklärte der Offizier. „Ich sagte ihm, er solle zur Hölle fahren.“

Aufgewühlt von dem Jumbo-Abschuß, den sie als eiskalt kalkulierte Barbarei ansahen, taten die amerikanischen Kommandeure trotzdem, was sie konnten, um ihren Rachedurst zu stillen. Sechs Assen – „top guns“ – der Air Force mit F-15-Jägern wurden zur Absturzstelle vor Sachalin geschickt, begleitet von einem Awacs-Radarflugzeug, das die Jäger zu jedem Ziel dirigieren kann.

Unter dem Vorwand, nach Überlebenden zu suchen, kreisten die F-15 hart am sowjetischen Luftraum mit der Anweisung, „die Situation vorteilhaft zu nutzen“ – Klartext: den Kampf anzunehmen, sollten sich sowjetische Jäger der Herausforderung stellen, und ein paar von diesen Unmenschlichen zu erlegen. Erst als das Unternehmen schon einige Zeit lief, griff das übergeordnete Hauptquartier der 5. US-Luftflotte ein und piff die schießbegierigen Flieger zurück.

Fast ein Wunder, daß es ohne weitere Tote abging; denn nach dem Jumbo-Abschuß steigerten auch die Sowjets ihre



Jumbo-Jet der Korean Air Lines: Nach einem Irrflug durch Schlampererei ...



... Opfer einer tödlichen Verwechslung: US-Aufklärer RC-135

Aktivität in der Luft und zur See dramatisch. Sie mobilisierten ihre Fernost-Flotte und versetzten ihr gesamtes strategisches Kommando- und Kontrollsystem in Alarmbereitschaft. Auf den Ernstfall gefaßt, ließ der sowjetische Generalstab später in dieser Konfrontation mit Amerika sogar seine fliegenden Befehlsstände aufsteigen, die hoch am Himmel einen Atomschlag überdauern sollen.

In Washington befaßte sich eine Stabsgruppe des Nationalen Sicherheitsrats nach dem Abschluß in der Tat mit militärischen Schritten als Antwort auf das „Massaker“ (Ronald Reagan). „Wir wollten Aktion – militärische Aktion“, erinnerte sich ein Mitglied dieser Gruppe. „Wir diskutierten alles, von einem Angriff auf Kuba bis zum Zurückrollen der Sowjets in Osteuropa.“

Geschichten vom Rand des Abgrunds. Geschichten, die der Öffentlichkeit verborgen bleiben, während sie geschehen, und von denen die Völker, falls über-

haupt, erst hinterher etwas erfahren, wenn es gerade noch einmal gutgegangen und die Menschheit haarbreit am Sturz in die Tiefe vorbeigeschrammt ist. Wahre Geschichten aus der heißesten Krise der achtziger Jahre, der Krise mit den geheimgehaltenen Hintergründen und den offenen Fragen (wie konnte der südkoreanische Airliner so weit von seiner Route abweichen?), die so vielen Zeitgenossen keine Ruhe lassen.

Seymour Hersh, der überragende journalistische Detektiv Amerikas, hat diese Geschichten in mehr als zweijähriger Wühlarbeit aufgespürt und in einem Buch zusammengetragen, das jüngst in New York erschienen ist. Sein Titel ist die Vollzugsmeldung des Sowjetpiloten nach seinem Treffer: „Das Ziel ist zerstört.“\* Hersh, heute 49, hat 1969 aufgedeckt, wie Oberleutnant Calley und

\* Seymour M. Hersh: „The Target is Destroyed“. Random House, New York; 284 Seiten; 17,95 Dollar.

seine amoklaufenden GIs die Dorfbevölkerung von My Lai in Vietnam niedergemacht haben. Seither verkörpert dieser Reporter Amerikas achtungsgebietenden Mut zur Selbstkritik (die unter Reagan freilich von den Wurlitzerorgeln des Selbstlobs übertönt wird). Zuletzt hat Hersh die Karriere Henry Kissingers einer unschmeichelhaften Autopsie unterzogen („Der Preis der Macht“, 1983). Nun untersucht er, „was mit dem Flug 007 wirklich geschah, und was Amerika davon wußte“.

Mehr als ein Dutzend Autoren haben sich schon vor ihm bemüht, Licht ins Dunkel zu bringen. Viele von ihnen versuchten durch Indizien nachzuweisen, daß die enorme Kursabweichung des Airliners und sein Flug über sowjetische Militäranlagen auf Kamtschatka und Sachalin nicht irrtümlich-zufällig passieren konnten, sondern Absicht gewesen seien und auf ein Komplott zwischen dem amerikanischen und dem südkoreanischen Geheimdienst zurückgingen. Vor allem der Oxford-Dozent Richard W. Johnson plädiert in seinem Buch „Shoot-down“, das der angesehenere New Yorker Viking-Verlag im Juni publiziert hat, scharfsinnig und beinahe überzeugend für die Verschwörungstheorie.

Trotzdem gibt es nach wie vor keinen positiven Beweis, keinen „rauchenden Revolver“, der ein Komplott belegen könnte. Auch Hersh hat ihn nicht gefunden. Nirgends, sagt er, habe er bei seinen Recherchen ein Anzeichen dafür entdeckt, daß Angehörige amerikanischer Nachrichten- und Abhördienste im voraus oder danach etwas von einem absichtlichen Flug einer Verkehrsmaschine über sowjetisches Territorium gewußt oder erfahren hätten.

Deshalb glaubt Hersh heute, die Reise ins Verhängnis sei doch ein durch Mißgriffe und unerhörte Schlamperei der Piloten verursachter „ehrlicher Irrflug“ gewesen – wofür er allerdings auch keinen unangreifbaren Beweis hat: „Wir werden nie erfahren, was sich im Cockpit der Maschine und in den Köpfen der Crew wirklich abgespielt hat.“

Doch darauf kommt es auch gar nicht in erster Linie an. Am wichtigsten – überlebenswichtigsten – ist auch für Seymour Hersh die Frage, wie der Irrflug einer Verkehrsmaschine (einmal angenommen, es war einer) zu einer brandgefährlichen Konfrontation der Supermächte eskalieren konnte. Warum haben die Sowjets den Airliner abgeschossen? Und wie kamen die Amerikaner zu ihrer Behauptung, die Sowjets hätten, wohl wissend, wen sie vor sich haben, mit Vorbedacht hunderten Mord an unschuldigen Menschen verübt?

Wie die SPIEGEL-Serie über den Jumbo-Abschuß (SPIEGEL 39-42/1984) konzentrierte Hersh sich besonders auf drei Punkte:

▷ auf die Wahrnehmungen und Entscheidungsabläufe der sowjetischen Seite, soweit sie von den US-Nach-

richtendiensten ermittelt werden konnten;

▷ auf die verschärfte Feindseligkeit zwischen den Supermächten und die fernöstliche Spannungszone, in die der Jumbo hineinflug;

▷ auf den Vorwurf, die Regierung Reagan habe die Weltöffentlichkeit über Hergang und Hintergründe des Desasters bewußt irreführt, um einen Propagandasieg gegen Moskau zu erringen.

Dieser Vorwurf war nur zu berechtigt – und weil er es war, fand Hersh Insider aus den Nachrichtendiensten, die bereit waren, mit ihm zu reden: Männer, die, alles andere als sowjetfreundlich, den-

men als Seymour Hershs Gewährsmann auftritt.

Pfautz, so teutonisch wie sein Name, ist besonders ergrimmt, weil auch die US-Streitkräfte in Fernost mit Falschmeldungen über den Abschluß gefüttert wurden, mit Konsequenzen, meint er, in denen „Kriegspotential“ steckte. Denn gerade in einer Krise hänge alles davon ab, daß man mit kühlem Sinn erkenne, ob eine Aktion des Gegners bewußt so gewollt war oder ob die andere Seite „Mist gebaut hat“.

Ob der koreanische Airliner wesentlich zerstört worden sei oder die Russen ihn für eine US-Militärmaschine hielten, mache zwar keinen Unterschied für die



noch darüber empört waren, wie die politischen Bosse an der Spitze der Geheimdienste, CIA-Chef William Casey zumal, die Informationen und Analysen über den Abschluß beiseite schoben, die ihnen von den professionellen Nachrichtensammlern und Auswertern geliefert wurden, und wie Reagans Leute sich nach eigenem Geschmack – zum Teufel mit den Fakten! – ein falsches Bild von dem Vorfall machten.

„Wir taten den bestmöglichen Job in sehr kurzer Zeit und übergaben die Sache dann an die Entscheidungsträger – und was die daraus machten, widerte mich an“, erklärt James Pfautz, zur Zeit der Jumbo-Affäre Chef des Luftwaffen-Nachrichtendienstes („Air Force Intelligence“), der als inzwischen pensionierter Generalmajor sogar unter seinem Na-

Toten. Für die Menschheit aber könne es den Unterschied zwischen Krieg und Frieden bedeuten. Pfautz: „Wir reagieren reflexhaft auf die Sowjets, ohne alle Fakten beisammen zu haben. Eines Tages geht das schief.“

Und doch war der erdumspannende militärische Aufklärungs- und Abhördienst NSA („National Security Agency“) der Amerikaner in der Unglücksnacht vom ersten Augenblick an dabei, als sowjetische Radaroperatoren gegen ein Uhr Tokio-Zeit zum erstmaligen Alarm gaben, weil sich, wie sie per Sprechfunk und Morsezeichen weitermeldeten, ein Flugobjekt der Küste von Kamtschatka näherte.

Aber weder die Russen noch die mithörenden Amerikaner kamen darauf, daß es sich um eine Verkehrsmaschine



**Autor Hersh**

„Die Erkenntnisse der Air Force ...“



**Luftwaffen-Geheimdienstchef Pfautz**  
... wurden beiseite geschoben“

handeln könnte, die in Anchorage/Alaska gestartet und auf dem langen Törn nach Japan und Südkorea vom Kurs abgewichen war.

Nie zuvor war eine Passagiermaschine über dem Nordwest-Pazifik auch nur im mindesten so weit von der vorgegebenen Flugroute „Romeo 20“ abgekommen. Niemand hielt es für möglich, niemand rechnete damit.

Die Russen betrachteten den Lichtpunkt auf ihren Radarschirmen von Anfang an als eine US-Militärmaschine: Nur Militärmaschinen bewegen sich in diesem Luftraum zwischen Ostsibirien und Alaska, wo die Supermacht-Sphären direkt aufeinanderstoßen. Auch hielt das Flugobjekt genau den Kurs, auf dem sich Aufklärungs- und Abhörflugzeuge der U. S. Air Force sowjetischem Gebiet nähern. Deshalb sprachen die wache-schiebenden Sowjets den Lichtpunkt so-

gleich als „RC-135“ an. Das ist ein auf der Basis des Ziviljets Boeing 707 gebauter Langstrecken-Aufklärer.

Die amerikanischen Lauscher überprüften die mitgehörten russischen Meldungen. Sie stellten fest, daß in dieser Nacht tatsächlich eine RC-135 vor Kamtschatka patrouillierte. Aber die war auf dem Rückweg zu ihrem Stützpunkt, nicht auf dem Hinweg. Woraus die Amerikaner folgerten, das von den Sowjetsoldaten gemeldete Flugobjekt sei gar nicht vorhanden. Die Russen, glaubten sie, übten bloß, und vermutlich übten sie mit Anfängern – daher die Aufregtheit auf der anderen Seite.

Auch als auf Kamtschatka vier Jäger im Alarmstart in den Nachthimmel stiegen, schöpfte die NSA-Bodenstation Elmendorf/Alaska noch keinen Verdacht – obwohl bei Übungen sonst nur zwei Jagdflugzeuge in Aktion traten.

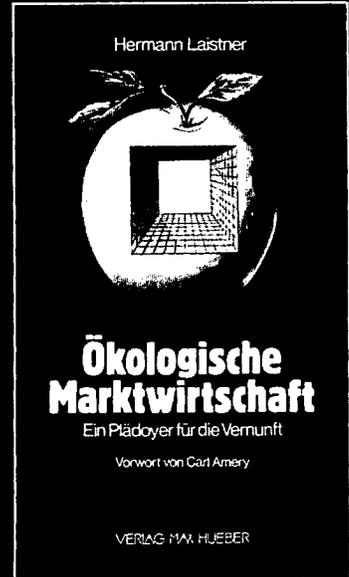
Der wachhabende Offizier hielt an seiner ungetrübten Sicht der Dinge fest und meldete seine Wahrnehmungen weder an das NSA-Hauptquartier bei Washington noch an die nächste große NSA-Bodenstation in Misawa/Japan. Selbst wenn er es getan hätte, meint Hersh, „wäre bei NSA niemandem eingefallen, bei der zivilen Flugkontrolle anzufragen, ob sich eine der von ihnen überwachten Maschinen vielleicht verfliegen hat“. Zu eng sei der Blickwinkel der alles mithörenden, aber vieles falsch verstehenden Überwacher.

Theoretisch war der Flug 007 noch zu retten; denn der Jumbo hatte Kamtschatka überflogen, ohne daß die vier aufgestiegenen Jäger ihn finden konnten. Er flog nun über dem Ochotskischen Meer wieder im internationalen Luftraum und brauchte nur nach Süden abzubiegen, um unbehelligt Japan zu erreichen. Die Sowjets jedenfalls erwarteten, daß die RC-135, für die sie den Jumbo hielten, dies tun würde. Um so konsternierter waren sie, als der Lichtpunkt auf ihren Schirmen geradewegs auf Sachalin zusteuerte (siehe Graphik Seite 265). Und sowenig sie sich dies erklären konnten – jetzt waren sie erst recht überzeugt, eine US-Militärmaschine vor sich zu haben und eher Schlimmeres als eine unbewaffnete RC-135.

Denn die Sowjets hatten gelernt, den Amerikanern fast alles zuzutrauen, besonders in Fernost. Erst fünf Monate vorher war bei einem US-Flottenmanöver vor der Kamtschatka-Küste ein Zwischenfall geschehen, den Seymour Hersh nun enthüllt: „Am 4. April (1983) verletzete eine Gruppe von mindestens sechs Marineflugzeugen der Flugzeugträger ‚Midway‘ und ‚Enterprise‘ die sowjetische Grenze über der Insel Seljoni in den Kurilen.“

Binnen 24 Stunden revanchierten sich die Sowjets: Sie ließen eine Gruppe ihrer Kampfmaschinen über amerikanisches Territorium auf den Aleuten-Inseln hinwegbrausen und beschuldigten die Marineflieger in einer vertraulichen Protest-

*Plädoyer  
eines  
»Querdenkers«*



**Ökologische Marktwirtschaft**

Ein Plädoyer für die Vernunft

Vorwort von Carl Amery

VERLAG MAX HUEBER

256 Seiten, geb., DM 34,-  
ISBN 3-19-005511-4

Die großen wirtschaftlichen oder durch die Wirtschaft bedingten Probleme von heute wie Arbeitslosigkeit, Umweltschädigung, agrarische Überproduktion usw. können durch die Marktwirtschaft selbst gelöst werden. Der Autor legt in diesem Buch ein praktikables Konzept zu ihrer Erneuerung unter ökologischen Gesichtspunkten vor.

»Könnten wir uns, Freunde, auf Laistners Systematik einlassen – wir könnten radikaler werden, als wir es je waren, ohne auch nur ein Komma an den derzeitigen Verfassungsstrukturen zu verändern.«  
Carl Amery in seinem Vorwort

Erhältlich in jeder Buchhandlung



VERLAG MAX HUEBER

# Münchner Lach- und Schießgesellschaft

\*  
Notizen  
aus der Provinz

\*  
Scheibenwischer



## 30 Jahre Zeitgeschichte aus der Sicht eines Kabarettisten

Dieter Hildebrandt, der bekannteste deutsche Kabarettist unserer Tage, blickt zurück auf 30 Jahre kritischer Betrachtung der politischen Landschaft. Er erinnert sich an entscheidende Tage in seinem Leben, an denen nicht selten auch Entscheidendes in unserer Republik geschah, und erzählt von seinen satirischen Fehden gegen Personen und Vorgänge, die die Nachkriegsgeschichte unseres Landes geprägt haben. Dieter Hildebrandt ist eine faszinierende Rückschau gelungen, ein persönliches Tagebuch, das die letzten drei Jahrzehnte kritisch beleuchtet.

288 Seiten, 20 Zeichnungen  
von Dieter Hanitzsch.  
Gebunden DM 36,-

verlegt bei Kindler

note an Washington, sie seien 30 Kilometer tief in den sowjetischen Luftraum eingedrungen und hätten sich „jedemal bis zu sieben Minuten lang“ darin aufgehalten.

Im Pentagon war von einem Navigationsfehler der Navy-Piloten die Rede. Doch Hersh berichtet:

Ein hoher amerikanischer Diplomat, der im April 1983 in Tokio Dienst tat, war auch zwei Jahre später noch überzeugt, daß die Navy absichtlich provokativ gewesen sei. Er glaubte, die Navy habe mit dem Überfliegen von Seljoni vorgehabt, „eine Reaktion auszulösen“: die Sowjets zu zwingen, als Entgegnung ihre neu stationierten „Backfire“-Mittelstreckenbomber aufsteigen zu lassen in dem Bemühen, die amerikanischen Flugzeugträger zu vertreiben. . . .

Schattenkrieg der Drohgebärden: Das ganze US-Flottenmanöver, das die neue Vorwärtsstrategie der Navy demonstrieren sollte, war ein Muskelspiel, „um den Sowjets zu zeigen, wer Boß ist“ (Hersh). Und was, fragten sich die Offiziere der sowjetischen Luftverteidigung angesichts der Flugbahn des verkannten Jumbos, hatten die *amerikanzy* jetzt wieder für ein Bubenstück vor?

Nahe dem Fischerort Wakkanei an Japans Nordspitze, gegenüber Sachalin, verfolgten amerikanische Abhörspezialisten Minute für Minute den immer nervöseren Funksprechverkehr der sowjetischen Radarstationen und der Befehlsstelle auf Sachalin mit dem Luftverteidigungskommando Fernost in Tschita, 1900 Kilometer entfernt auf dem Festland. Erneut stiegen Abfangjäger auf, und wieder hielten es die NSA-Lauscher für eine Übung – diesmal freilich mit einem richtigen Flugzeug, das den Eindringling zu spielen schien.

Doch dann, wenige Sekunden nach 3 Uhr 26 Tokio-Zeit, hörte ein NSA-Operator aus dem schnarrenden Sprechverkehr der Sowjetjäger die Worte „pusk proiswel“ („abgefeuert“) heraus und kurz darauf „zel unischtoschena“ („Ziel zerstört“). Der Lauscher alarmierte seine Kameraden in Wakkanei, und Wakkanei alarmierte die NSA-Fernostzentrale in Misawa. Aber erst als die zivile Flugkontrolle Tokio den Flug 007 vermißt meldete, so berichtet es Hersh, hätten die US-Nachrichtendienstler begriffen, wer das zerstörte Ziel war.

Die Magnetbänder mit den Pilotenstimmen, von den Amerikanern und parallel dazu von den Japanern in Wakkanei aufgezeichnet (die japanische Tonqualität war besser), wurden in groben, lückenhaften Abschriften und rohen Übersetzungen zur NSA nach Washington getelext und fernkopiert und von dort zur Auswertung an die zivilen Nachrichtendienst-Zentralen (CIA und Intelligence-Dienst des Außenministeriums) und an die des Militärs weitergegeben. In der US-Hauptstadt, gegenüber Tokio-Zeit elf Stunden zurück, war es erst abends am 31. August.

Aber nur einer der vielen Washingtoner Dienste tat in den kritischen Stunden

dieses Abends und der Nacht seine Schuldigkeit – die Air Force Intelligence des James Pfautz. Selber erfahrene Piloten, erkannten sie rasch, daß auch der Sowjetpilot, der den Jumbo abschoß, offenkundig nicht wußte, wen er vor sich hatte, aber überzeugt war, es sei eine Militärmaschine. Eben daran hing ja die beherrschende Frage: Terrortat oder „Mist gebaut“ – blutigen, brutalen Mist, aber Mist nichtsdestoweniger.

Hochgestaffelte Wolken und kleinere Sturmzentren waren zur Tatzeit über Sachalin hinweggezogen. Pfautz und seine Leute wußten aus eigener Anschauung, wie schwer es bei Dunkelheit und solchem Wetter ist, Flugobjekte zu identifizieren, selbst wenn sie einen Buckel haben wie der Jumbo. Ein Intelligence-Offizier telefonierte mit Luftstützpunkten im Pazifik, um die in dieser Hinsicht ausgekochtesten Flieger zu befragen – die Piloten von Tankflugzeugen, die andere Maschinen in der Luft mit Sprit versorgen. Hersh: „Ein Tankerpilot berichtete, er sei einmal bis auf weniger als 500 Meter an einen 747-Jumbo der Japan Air Lines herangeflogen, ehe ihm klar wurde, daß diese Maschine nicht die RC-135 war, die er betanken sollte.“

Der Sowjetpilot aber kam (oder traute sich) nicht näher als 2000 Meter an die vermeintliche RC-135 heran.

Das Luftwaffen-Team erforschte auch das Umfeld des Falschflugs und stieß auf die RC-135, die in der Nacht vor Kamtschatka patrouilliert hatte. Sie war, wie die bei den Russen abgehörten Daten ergaben, dem koreanischen Jumbo vor ihrem Heimflug für einige Zeit nahe gekommen, ohne daß es ihre Besatzung bemerkte – doch für die Sowjets war es ein Grund mehr, den Jumbo mit einer RC-135 zu verwechseln.

„Ich sagte zu meinen Leuten: ‚Wir entschuldigen die Sowjets nicht‘“, erinnerte sich Pfautz. Es sei ihm nur um die Tatsachen gegangen – und die deuteten alle darauf hin, daß die andere Seite „in Panik war“. Heute, als nachdenklicher Pensionär, fügt Pfautz hinzu: „Die Sowjets sind genau wie wir, mit jungen Offizieren, die da draußen ihren Dienst tun, am Rande ihrer Nervenkraft und zu Tode geängstigt.“

Doch als James Pfautz nach durcharbeiteter Nacht am frühen Morgen des 1. September Washingtoner Zeit dem Luftwaffen-Stabschef Charles Gabriel seine akkurate Einschätzung des Desasters vortrug, hatten die anderen Geheimdienstbosse längst beschlossen, daß der Abschluß der Regierung Reagan eine höchst willkommene und unwiderstehliche Gelegenheit biete, dem einfältigen, aber erbaulichen Sport des „Russian-bashing“, des „Russenprügelns“, zu fröhnen. Und dazu mußten die Russen den Airliner ganz einfach als Zivilmaschine erkannt und mit mörderischem Vorsatz abgeknallt haben.

William Casey, CIA-Chef und Koordinator aller US-Geheimdienste, wollte es

so – bestärkt von seinem Ostblock-Spezialisten Fritz Ermath, der, so Hersh, als „in Krisensituationen den Sowjets ständig die schlimmstmöglichen Motive unterstellt“. Aber auch die anderen militärischen Nachrichtendienstler samt NSA-Boß Lincoln Faurer schlossen sich Caeseys Verdikt an.

Ohne Pilotenerfahrung und ohne klare Analyse der Abläufe beim Gegner stützten diese Männer ihr Urteil allein auf eine Stelle im Sprechfunk-Protokoll, wo der Sowjetpilot meldet, daß er für kurze Zeit „querab“, also neben der verfolgten Maschine fliege. Spätestens in diesem Moment, so beschlossen die Geheimdienstler, mußte der Sowjetmensch entdeckt haben, daß er es mit einem friedlichen Jumbo zu tun hat – obwohl das Protokoll keinerlei Fingerzeig dafür aufweist. Andere Passagen, in denen der Pilot zum Beispiel berichtet, er habe aus einer Bordkanone Warnsalven abgefeuert, wurden übergangen.

Der Krisenstab im Außenministerium, von Richard Burt und Lawrence Eagleburger geleitet, hatte eigene Gründe, zur Tatsache zu erklären, daß die Sowjets wußten, was sie taten. Burt, heute Botschafter in Bonn, hatte damals, so Hersh, den „feurigen Ehrgeiz“, Sicherheitsberater des Präsidenten zu werden, und düsterte danach, sich dem Weißen Haus zu empfehlen. Das war das eine.

Zum anderen durfte der Jumbo-Abschuß schon deshalb nicht aus Irrtum, Versagen und Panik passiert sein, weil das die Furcht der europäischen Friedensbewegung vor einem Atomkrieg aus Versehen bestätigt hätte. Verkürzte Warnzeiten und die Gefahr von Fehlreaktionen in einer Krise – dies genau waren zwei Haupteinwände gegen die



**US-Außenminister Shultz\***  
Fehlinformiert und wutentbrannt

neuen Raketen. Rick Burt aber, für Europa zuständig, gedachte den Schreckenseffekt des Desasters gegen die Friedensbewegung zu kehren: Er wollte Sowjets als Frauen und Kinder vom Himmel schießende Schurken anprangern, gegen die man gar nicht genug Atomraketen aufstellen könne.

Alle Einwände gegen diese Version, schreibt Hersh, wurden von Burt und Eagleburger niedergebügelt: „Wir haben die Sowjets in der Klemme. Wollen wir ihnen da heraushelfen? Würden sie im umgekehrten Fall uns heraushelfen?“



**Angehörige der KAL-Passagiere\*:** „Wir haben die Sowjets in der Klemme“

Als Außenminister George Shultz am Morgen ins retuschierte Bild gesetzt wurde, mußte ihm die Identifikation des Jumbos durch die Sowjets als felsenfeste Tatsache erscheinen. Entsprechend wutentbrannt trat der selbst desinformierte und manipulierte Shultz vor die Fernsehkameras, um der Weltöffentlichkeit die „entsetzliche Tat“ bekanntzugeben und seinen „Abscheu“ zu bekunden. Ohne Einschränkung erklärte er, der Sowjetjäger habe „erkennen können“, was er „vor sich sah“. Die Maschine, die das (koreanische) Flugzeug abschob, war nahe genug dran, um dieses Flugzeug einer visuellen Inspektion zu unterziehen“.

Gegen die alle Zweifel und Bedenken überrollende Empörungswoge, die Shultz damit entfesselte, hatte der Air Force Intelligence Report „weniger Chancen als ein Schneeball in der Hölle“ (um mit James Pfautz zu reden). Der Report drang nur bis zur Vormittags Sitzung der Vereinigten Stabschefs am 1. September vor. Dort rief der Vorsitzende, der Heeresgeneral Vessey, zwar: „Warum weiß ich das nicht? Woher habt ihr alle diese Informationen?“ Aber die Entscheidung war längst gefallen, der Auftritt von Shultz bereits vorbei.

Erst als ihre Patrouillenboote vor Sachalin Wrackteile und Menschenfetzen aus dem Meer fischten, ging den Sowjets aschfahl auf, wessen Flug ihr Pilot beendet hatte. Ihr höchst erregter Funkverkehr in der Folgezeit enthüllte den Lauschern der NSA, daß die Kommandeure der anderen Seite nun überzeugt waren, die Amerikaner hätten ihnen absichtlich diese Falle gestellt und sie dazu verleitet, eine Verkehrsmaschine abzuschießen. Aber warum? Um einen Vorwand zu haben, Kriegsstimmung gegen die Sowjet-Union zu schüren.

Denn in ihrem Argwohn gegen die Reagan-Crew glaubten die Sowjetführer offenbar wirklich, die „Provokation“ mit dem Jumbo sei Teil eines größeren Pentagonplans, das Sowjetreich an seiner verwundbaren Fernostflanke in die Zange zu nehmen – und dabei die Krankheit des Generalsekretärs Andropow ebenso auszunutzen wie die Verwirrung und Führungsschwäche im Kreml. „Die Russen waren sicher, das Flottenmanöver und der Jumbo seien nur der Anfang, und das dicke Ende käme noch nach“, erklärt Seymour Hersh. „Deshalb die dramatisch gesteigerte Alarmbereitschaft ihrer strategischen Kommandostruktur und ihrer Nachrichtendienste.“

Aber was nützen Nachrichtendienste, Spähsatelliten und Abhörnetze, wenn beide Seiten im kritischen Augenblick nur das wahrnehmen wollen, was Mißtrauen, Haß und Furcht ihnen vor spiegeln?

Was hilft die technisch perfekteste Aufklärung des Himmels und der Erde, wenn sie das Dunkel in den Köpfen nicht zu durchdringen vermag? ◆

\* Oben: bei der Abschub-Bekanntgabe am 1. September 1983; unten: am Flughafen Seoul.