



Koreanische Angehörige der Jumbo-Opfer auf dem Flughafen von Seoul: „Ekel, Abscheu und Wut“

„Fast schon ein kriegerischer Akt“

Gaben höchste Sowjet-Behörden den Befehl, die koreanische Boeing 747 abzuschließen? Oder handelten untergeordnete Stellen? Welche Fehler begingen die koreanischen Piloten, als sie sowjetisches Hoheitsge-

biet verletzten? Noch bevor die wesentlichen Fragen des Absturzes geklärt waren, geriet der Luftzwischenfall über Kamtschatka und Sachalin zur schwersten Krise der Ost-West-Beziehungen seit Afghanistan.

Die amerikanischen Demonstranten vor der Sowjetischen Botschaft in Washington reckten Bilder des Parteivorsitzenden Jurij Andropow in die Luft. Die Porträts des Russen trugen die Aufschrift: „Gesucht wegen Anstiftung zum Mord“. Andere Plakate behaupteten: „Sowjet-Schweine sind Mörder“. Es war wie einst im Kalten Krieg.

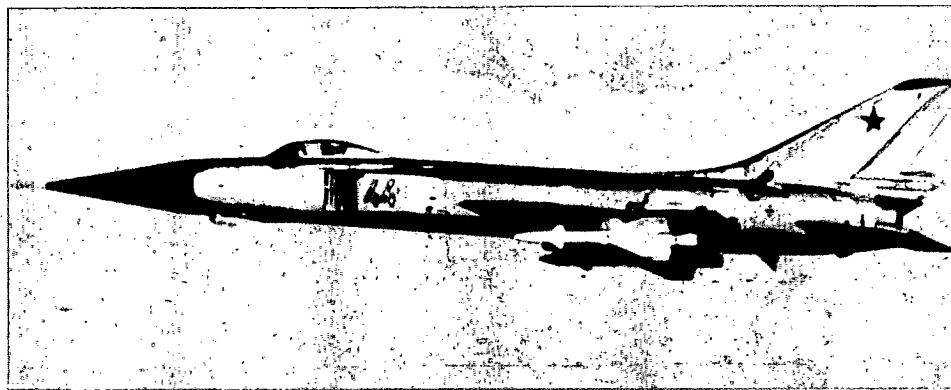
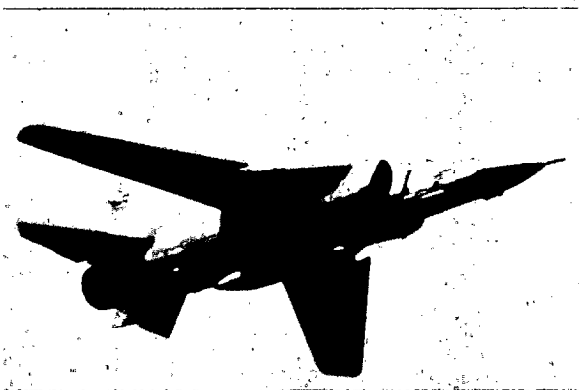
„Nein“, sagte der amerikanische Kongreßabgeordnete Philip Crane, der Russen-Angriff auf eine unbewaffnete Boeing 747 der südkoreanischen Fluggesellschaft KAL über sowjetischem Hoheitsgebiet „schockiert mich nicht“. Denn Andropow, „der Anstifter des Anschlags auf den Papst, der Schlächter von Budapest, Prag und Afghanistan“, sei zu allem fähig. Das „Imperium des Bösen“ (Ronald Reagan), die Sowjet-Union, hatte mit dem Luftangriff in Fernost seinen eigenen Ruf im Weißen Haus

Anti-Sowjet-Demonstration in Washington
Wie einst im Kalten Krieg





Passagierflugzeug Boeing 747 der Korean Air Lines: Der heiße Draht blieb kalt



Sowjetjäger MIG-23 (l.), Su-15: Den Eindringling von hinten anfliegen und mit den Flügeln rütteln

bestätigt: Es sei, so der US-Präsident, zur „terroristischen Tat“ durchaus fähig.

Noch Ende vergangener Woche konnte die Empörung keine Grenzen. „Abscheu“ und „Entsetzen“ verspürten der amerikanische Außenminister George Shultz und sein Chef Ronald Reagan, „Wut“ der US-Senator Alfonse D'Amato, und mit allen fühlte fast die ganze Nation.

Auch in Europa griffen Diplomaten und Politiker zu großvolumigen Protestvokabeln: „Schärfste Entrüstung“ meldete das französische, „tiefste Beunruhigung“ das britische, einen „Schock“ empfand das schwedische Außenministerium. In Bonn wurde Sowjetbotschafter Wladimir Semjonow ins Auswärtige Amt gebeten – Staatssekretär von Staden beklagte den „unbegreiflichen Akt“.

Die Rakete, die ein unbekannter sowjetischer Pilot am vergangenen Mittwoch um 18.26 Uhr mitteleuropäischer Zeit auf den KAL-Jumbo abgeschossen hatte, eröffnete die schwerste

Ost-West-Krise seit Afghanistan und Polen – in einem Augenblick, da gerade wieder Entspannungshoffnungen aufkamen.

Wenige Tage vor der Tragödie im Nord-Pazifik hatte ein hoher Beamter des amerikanischen Außenministeriums angedeutet, daß im nächsten Frühjahr ein Gipfeltreffen der beiden Staatsoberhäupter möglich sei. Ronald Reagan, der in seiner ersten Pressekonferenz gesagt hatte, daß die Sowjets sich das Recht nähmen, „jegliches Verbrechen zu begehen, zu lügen und zu betrügen“, wird sich nun bestätigt fühlen: Was soll auf einem Gipfel noch besprochen werden?

Deutlich hatten sich im vorigen Monat die Beziehungen zwischen beiden Supermächten verbessert. In Madrid konnten sich Sowjets und Amerikaner zu einem Kompromiß bei der KSZE-Konferenz zusammenfinden, in Moskau hatte Agrarminister Block ein neues Abkommen über amerikanische Getreidelieferungen an die Sowjet-Union unterschrieben.

Lange unterbrochene Gespräche über kulturelle und technologische Zusammenarbeit der beiden Großmächte wurden jüngst wiederaufgenommen. Noch in der Woche vor dem Zwischenfall hatte Moskaus Andropow Vorschläge gemacht, welche die Genfer Mittelstreckenwaffen-Verhandlungen zu erleichtern schienen.

Mit einem Schuß war die kleine Entspannung vorüber. Schon am Donnerstag schickte Ronald Reagan einen „harten Brief“, so der State-Department-Sprecher, nach Moskau. Der US-Präsident verlangte eine restlose Aufklärung des Zwischenfalls. Ein Treffen mit Andropow, darüber sind sich Reagans Berater einig, ist nicht mehr in Sicht, es sei denn, die „Kräfte der Finsternis“ (Reagan) entschuldigden sich für den Jumbo-Abschuß.

Selbst liberale Demokraten forderten nun von der US-Administration ein neues Getreideembargo. Das erste (Teil-)Embargo hatte Jimmy Carter nach der Russen-Invasion in Afghanistan ver-



Ehepaar Reagan, Außenminister Shultz*: „Worüber mit einem Land reden, das zu solchen Grausamkeiten fähig ist?“

hängt. Washingtons Rechtsaußen-Politiker verlangten den Abbruch aller Abrüstungsverhandlungen, ja sogar der diplomatischen Beziehungen zur Sowjet-Union. Einer der ihnen, der Chef der rechtsradikalen, antikommunistischen John Birch Society, Kongreßabgeordneter Larry McDonald, war mit dem Flugzeug abgestürzt: „Ein Märtyrer“, so der republikanische Kongreßabgeordnete George Hansen.

Die schwerste Krise ihrer bisherigen Amtszeit überraschte die beiden mächtigsten Männer der Welt im Urlaub: Sowjet-Chef Jurij Andropow, 69, erholte sich auf seiner Datscha im Kaukasus, US-Präsident Ronald Reagan, 72, auf seiner kalifornischen Rancho del Cielo auf den Hügeln von Santa Barbara. Mehr als 14 Stunden lang hatte er vom Abschluß nichts erfahren. Wann Andropow Kenntnis erhielt, ist unbekannt.

Rund zweieinhalb Stunden lang hatten die Spezialisten der Luftraumüberwachung und der Geheimdienste beider Supermächte die gefährliche Flugroute des KAL-Jumbos verfolgt. Keine Seite hatte Anstalten gemacht, die sich anbahnende Katastrophe zu verhindern. Der „heiße Draht“ blieb kalt.

So kalt, wie er vermutlich bleiben wird, falls, wie Nachrüstungsgegner und Aufrüstungsfeinde befürchten, Abschlußpannen, Übermittlungsfehler und Fehlreaktionen den nächsten Weltkrieg einleiten. Nur, daß dann nicht zweieinhalb Stunden zur Verfügung stehen, Staats- und Regierungschefs in Ost und West zur Aufdeckung und Verhinderung der Panne zu alarmieren.

* Links: Vor dem Rückflug aus Kalifornien nach Washington am vorigen Freitag; rechts: Bei der Pressekonferenz im State Department am vorigen Donnerstag.

Was vorige Woche über dem Japanischen Meer geschah, mutet an wie eine Zeitlupenfassung jenes Schreckensszenarios, in das Überrüstung und militärischer Perfektionsdrang die Welt zu drängen drohen.

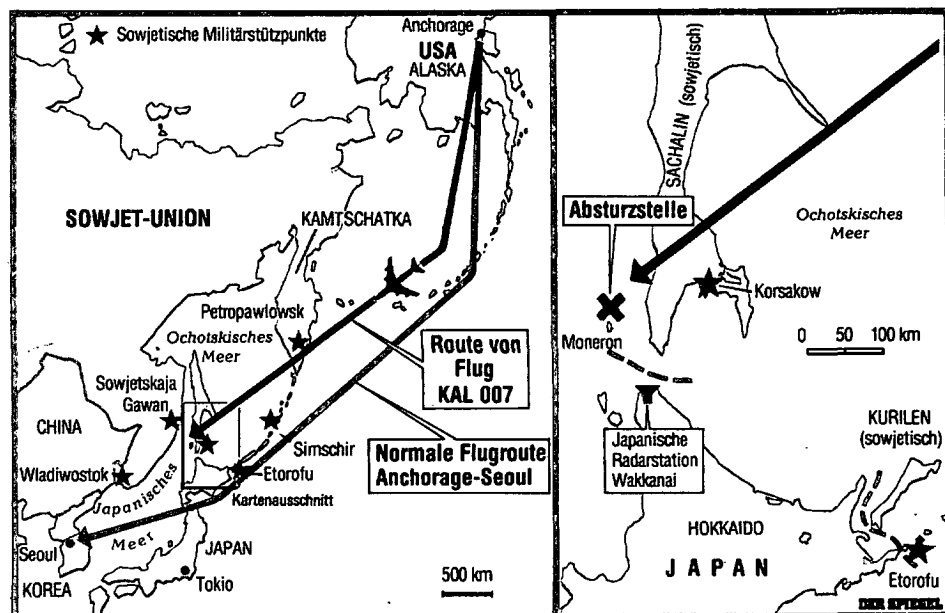
Am Dienstag voriger Woche, zehn Minuten vor Mitternacht, hatte der Unglücksflug 007 der halbstaatlichen Korean Air Lines in New York begonnen. Mit 244 Passagieren und 29 Mann Besatzung an Bord landete die Boeing 747 (von der Lufthansa-Tochter „Condor“ vor vier Jahren an die Koreaner verkauft) sieben Stunden später auf dem internationalen Flughafen von Anchorage in Alaska. Vier Passagiere stiegen aus, der Jumbo wurde betankt, und eine neue Crew ging an Bord. Zum Nonstop-Flug nach Seoul

hob die Maschine mit 39minütiger Verspätung um 3.59 Uhr Ortszeit wieder ab.

Um ein Uhr nachts, so erklärte 22 Stunden später der amerikanische Außenminister George Shultz vor der Presse in Washington, sei der KAL-Jumbo von seiner Route abgekommen und in den sowjetischen Luftraum über der Halbinsel Kamtschatka eingedrungen.

Kurz nach Mitternacht begann sich die sowjetische Radarüberwachung für den koreanischen Ziviljet zu interessieren.

In ihre Leitcomputer waren die Flugdaten des KAL-Jumbos nicht eingefüttert, weil die Maschine auf ihrer regulären Flugroute entlang der Halbinsel Kamtschatka nicht von sowjetischen Flugleitern geführt wurde. Die Sowjets ließen das Flugzeug in ihr Hoheitsgebiet



ein- und nach Überqueren der Halbinsel auch wieder ausfliegen.

KAL 007 blieb auf einem verhängnisvollen Kurs über dem Ochotskischen Meer, der das Flugzeug auf direktem Weg nach Seoul, aber auf regelwidrigem Kurs auch über die Südspitze der Insel Sachalin führte.

Zwischen dem Verlassen des sowjetischen Kamtschatka-Hoheitsgebietes und dem erneuten Eindringen südlich der sowjetischen Marinebasis Korsakow begannen sowjetische MiG-23- und Su-15-Jäger dem Jumbo, den die Nachrichtenagentur Tass später als „nicht identifizierbares Flugzeug“ beschrieb, zu folgen. Das Großraumflugzeug, so Moskau, sei von der internationalen Route um 500 Kilometer abgewichen. Tass: „Das Flugzeug flog ohne Positionslichter, antwortete nicht auf Anfragen und nahm keinen Funkkontakt mit dem Flugleitdienst auf.“

Flug KAL 007 meldete sich nicht mehr.

Um 3.26 Uhr, drei Minuten nach Abreißen des Funksprechkontakts, konnten amerikanische Abhörspezialisten folgenden Dialog zwischen der sowjetischen Bodenstation und dem Cockpit des sowjetischen Abfangjägers Suchoi Su-15 ausmachen:

Bodenstation: „Ziel erfassen, anvisieren.“

Su-15: „Ziel erfaßt.“

Bodenstation: „Feuer frei.“

Su-15: „Abgefeuert.“

Nach einer weiteren Meldung „Ziel zerstört“ habe der sowjetische Pilot abgedreht. Vier Minuten später tauchte die Maschine auf Radarschirmen in 5000 Meter Flughöhe auf, weitere acht Minuten vergingen, bis der Lichtpunkt erlosch. Mit 269 Menschen an Bord, darunter 19 Kindern, war die Boeing

„beobachtungszone“ verblieben – danach habe es nicht mehr beobachtet werden müssen.

Es war im Meer versunken. Ein japanischer Fischer und seine Besatzung hatten drei Blitze und eine Explosion vernommen – die letzten Augenzeugen außer dem Mann im Cockpit des sowjetischen Jägers.

Warum die koreanische Maschine schon etwa zwei Stunden nach ihrem Start in Anchorage vom vorgeschriebenen Kurs abkam, blieb auch Ende voriger Woche rätselhaft. Flug 007 sollte entlang der R 20, der nördlichsten von fünf möglichen Flugrouten, nach Seoul fliegen.

Diese Strecke führt bis auf 15 Meilen an sowjetisches Hoheitsgebiet heran und ist, weil am kürzesten, bei den Piloten besonders beliebt. Vereinbarungen mit der Sowjet-Union garantieren, daß sich



Sowjetische Politbüromitglieder Ustinow, Tichonow, Andropow, Gromyko: „Die Sowjet-Union wurde besudelt“

Um 3.12 Uhr, knapp drei Stunden vor der geplanten Landung, meldete ein Sowjet-Pilot seiner Dienststelle am Boden, er habe „das Flugzeug entdeckt“, so Shultz in Washington, „neun Minuten später folgte die exakte Höhenbestimmung der koreanischen Maschine: 33 000 Fuß (11 000 Meter)“.

Zwei Minuten danach nahm der KAL-Jumbo Funksprechkontakt mit der japanischen Flugleitzentrale des Tokio-Flughafens Narita auf.

KAL: „Wir steigen auf 35 000 Fuß, verlassen die Höhe 32 000.“

Narita: „Roger“ (verstanden).

KAL: „Dies ist KAL 007 . . .“

Narita: „Wir können Sie nicht hören. Bitte wechseln Sie auf 10 048 Kilohertz. Dies ist Tokio-Radio. Wie ist der Empfang auf 10 048 Kilohertz?“

nördlich der japanischen Insel Hokkaido ins Meer gestürzt.

Die sowjetische Version des Zwischenfalls präzierte die erste Darstellung:

Sowjetische Abwehrflugzeuge seien „natürlich“ in die Luft gesandt worden. Wiederholte Versuche, Kontakt mit dem Flugzeug herzustellen, seien ignoriert worden.

Der Eindringling habe alle Zeichen mißachtet. Über Sachalin, so Moskau, habe ein Sowjet-Flugzeug Warnschüsse mit Leuchtspur-Munition abgegeben – „parallel zur Flugroute des Flugzeugs“.

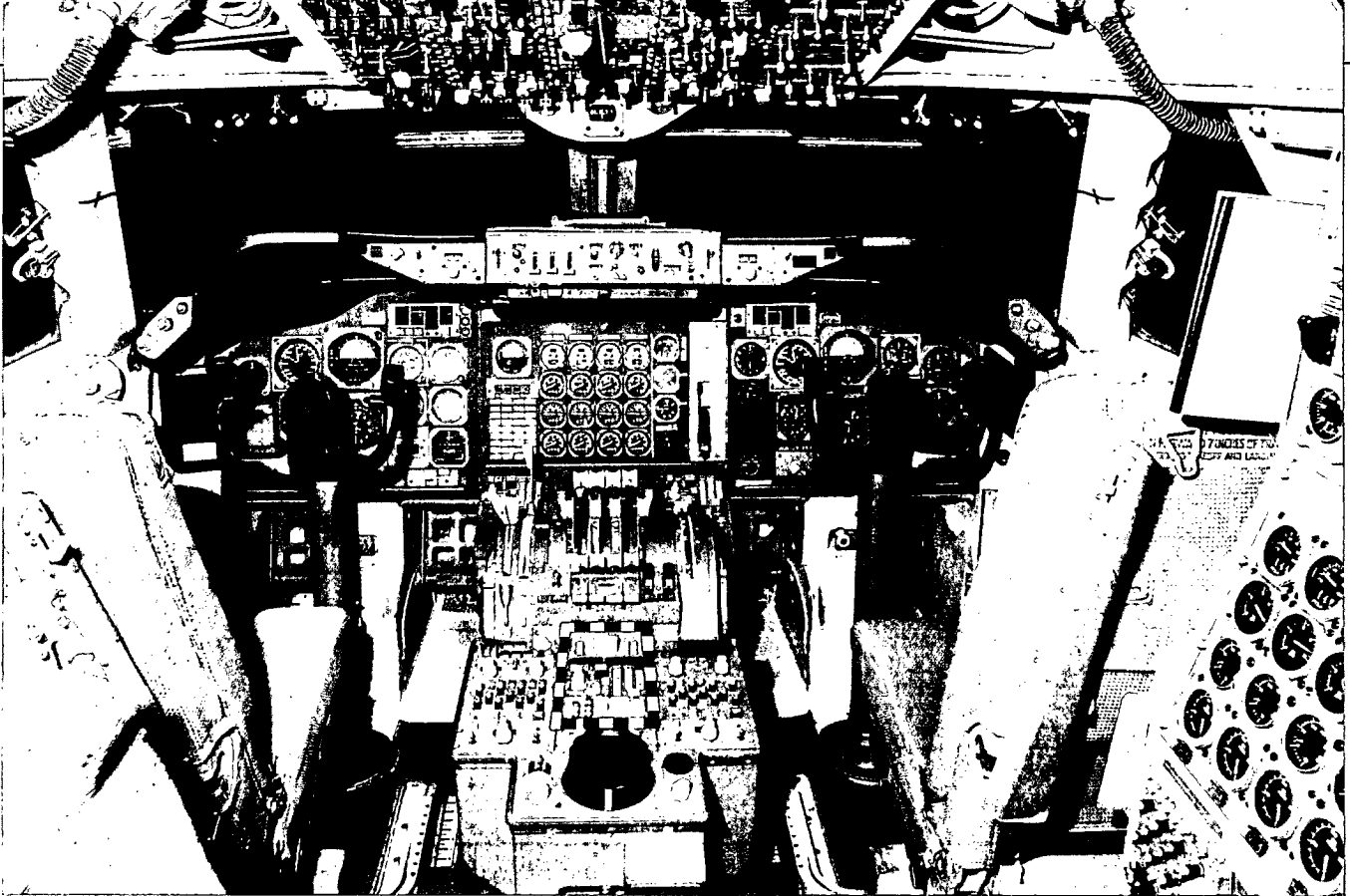
Kurz danach, so die Moskauer Nachrichtenagentur Tass, habe das Flugzeug die Grenzen des sowjetischen Luftraums in Richtung auf das Japanische Meer wieder verlassen. Zehn Minuten lang sei das Flugzeug in der elektronischen „Be-

UdSSR-Flugzeuge aus diesen Flugrouten heraushalten.

Die Sowjets empörten sich gleichwohl: Reiseroute und Umstände des Fluges seien „nicht zufällig“ gewesen. Es sei doch bezeichnend, so Tass, daß „relevante US-Geheimdienste“ dem Flug während seiner Dauer in einer höchst aufmerksamen Art gefolgt seien.

Die Sowjets wunderten sich, warum die Amerikaner keine Maßnahmen ergriffen hätten, um die „grobe Verletzung des Luftraums der Sowjet-Union“ zu beenden.

Daß der Zwischenfall gar organisiert worden sei, um die „internationale Lage zu verschärfen“ und die Sowjet-Union „zu besudeln“ – dies alles werde deutlich angesichts der „unverschämten, verleumderischen Erklärungen Reagans“. Das Politbüro hatte gesprochen – und



Cockpit einer Boeing 747*: „Wir staunen über unsere eigene Technik“

Beim Schuß vor'n Bug wird's ernst

SPIEGEL-Interview mit Lufthansa-Flugkapitän Heino Cäsar

Heino Cäsar, 49 (12 000 Flugstunden), ist „Sicherheitspilot“ der Deutschen Lufthansa. Er kennt die Nordpolstrecken von vielen Einsätzen als Jumbo-Kapitän.

SPIEGEL: Kann der Abschuß des koreanischen Jumbos die Folge eines Mißverständnisses oder einer Kommunikationspanne gewesen sein? Es heißt, die Funkanlage an Bord sei ausgefallen.

CÄSAR: Militärmaschinen funken auf ultrahohen Frequenzen, die von Zivilflugzeugen nicht empfangen werden können. Beide haben deshalb so gut wie nie Funkkontakt miteinander. Es sei denn, auf dem Umweg über eine Bodenstation oder über die internationale Notfrequenz.

SPIEGEL: Das heißt, daß sich die Koreaner und Russen, selbst wenn sie eine gemeinsame Sprache gesprochen hätten, gar nicht verständigen konnten.

CÄSAR: Doch. Sie hatten auf jeden Fall Sichtkontakt. Keine Frage, daß die Jäger die koreanische Maschine, deren Embleme auf dem Leitwerk wahrscheinlich noch angestrahlt waren, eindeutig identifizieren konnten.

* Das Navigationsgerät INS liegt über dem schwarzen Knopf auf der Mittelkonsole.

SPIEGEL: Und wie konnten die Sowjets dem Koreaner klarmachen, daß er landen sollte, wenn er sich wirklich verfliegen hatte?

CÄSAR: Indem er sich vor ihn setzte und mit den Tragflächen wackelte. Das ist ein Signalcode, der international verstanden wird, oder durch Ein- und Ausschalten seiner gesamten Außenbeleuchtung. Das begreift jeder Zivilpilot.

SPIEGEL: Oder durch einen Schuß vor den Bug?

CÄSAR: Nicht ausgeschlossen. Es ist denkbar, daß die Militärmaschine dem Zivilflugzeug, wenn alle anderen Signale nicht befolgt werden, eine Garbe Leuchtpurgeschosse vors Cockpit feuert, um ihm deutlich zu machen: Mein Freund, jetzt wird's ernst.

SPIEGEL: Ist denn eine Situation denkbar, die den koreanischen Piloten hätte veranlassen können, dem Befehl nicht zu folgen? Er hatte doch nicht die geringste Chance.

CÄSAR: Richtig. Deshalb kann ich es mir auch nicht vorstellen, daß ein verantwortungsbewußter Kapitän dem Landebefehl nicht folgen würde. Aber es ist natürlich nicht auszuschließen, daß der Koreaner die sowjetischen Jäger erst

sehr spät, also kurz vorm Verlassen des sowjetischen Luftraumes, bemerkt hat. Mag sein, daß er die Signale, wenn sie denn gegeben wurden, mißachtet hat, weil er sich über seine tatsächliche Position im unklaren war. Wenn die bisher verfügbaren Angaben stimmen, trennten ihn ja nur noch wenige Flugminuten vom japanischen Luftraum.

SPIEGEL: Es steht aber wohl fest, daß der koreanische Pilot beträchtlich vom Kurs abgedriftet ist.

CÄSAR: Nicht unbedingt beträchtlich. Der North Pacific Airway führt auf langen Strecken haarscharf am sowjetischen Luftraum entlang. Da reicht eine kleine Abweichung, und Sie sind überm roten Strich. Grenzzwischenfälle – wenn nicht Ärgeres – hat es sicher auch schon früher gegeben.

SPIEGEL: Die polnahen Strecken sind ja wohl navigatorisch besonders schwierig.

CÄSAR: Navigatorisch nicht schwieriger als zum Beispiel die Nordatlantik- oder die Südatlantik-Route. Man hat praktisch vier Stunden Überwasserstrecke, ähnlich wie überm Atlantik, ohne alle konventionellen Navigationshilfen zu bewältigen. Nur daß einem

zusätzlich ständig ein mächtiger Südwest in die Zähne bläst. Das ist eine der turbulentesten Strecken der Erde mit Stürmen von 100 bis 200 Stundenkilometern in 10 bis 15 Kilometer Höhe.

SPIEGEL: Aber es gibt doch sicher Funkfeuer.

CÄSAR: Auf Kamtschatka gibt es mehrere sowjetische Marinefunkfeuer. Aber die sind für unsere Navigation unbrauchbar.

SPIEGEL: Warum halten Sie nicht ein bißchen mehr Abstand zum Sowjetreich, dort, wo es so besonders empfindlich ist?

CÄSAR: Wir sehen keine Veranlassung, prophylaktisch von der Luftstraße abzuweichen. Unser Trägheitsnavigationssystem ist ungeheuer präzise. Außerdem nehmen wir es mit der Sicherheit so genau, daß es für Außenstehende oft übertrieben wirkt.



Lufthansa-Kapitän Cäsar
„Auf jeden Fall Sichtkontakt“

SPIEGEL: Aber die Fluglinien haben doch alle ungefähr den gleichen Sicherheitsstandard.

CÄSAR: Ungefähr, ja. Nur wir überprüfen zusätzlich alle naselang unsere Positionsberechnungen. Und zwar bis auf eine Zehntel-Bogenminute genau. Selbst wenn sich mal einer auf dem Navigationscomputer vertippen sollte, der ständig alle kursbestimmenden Faktoren bearbeitet, dauert's höchstens ein paar Minuten, bis der Fehler korrigiert wird. Deshalb schaffen wir manchmal dreitausend Kilometer Distanz mit dreihundert Metern Kursabweichung. Und zwar ohne jede Möglichkeit, unterwegs unsere Position mit konventionellen Navigationsmitteln zu bestimmen.

SPIEGEL: Das klingt ja phantastisch.

CÄSAR: Genau. Wir selbst staunen oft mit großen Kinderaugen über unsere eigene Technik.

den „Verlust von Menschenleben“ bedauert es auch.

Wenn die Koreaner nicht mitten in der Nacht spioniert hatten – wie die Sowjets unterstellten –, dann hatten sie sich verfranz.

Die – aus der Sicht westlicher Zivilpiloten – einzig mögliche Erklärung für die Kursabweichung sind Navigationsfehler der koreanischen Besatzung, etwa die Eingabe falscher Koordinaten in das Navigationsgerät INS (Inertial Navigation System).

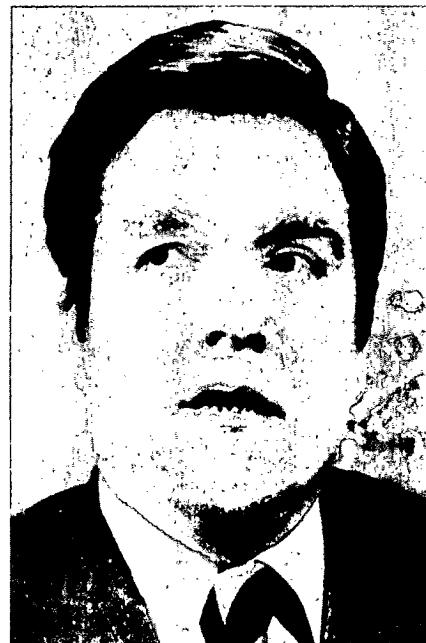
Diese elektronische Flughilfe, in sämtliche Verkehrsmaschinen der Jumbo-Klasse (und bei der Lufthansa auch in der über den Pol fliegenden Boeing 707) eingebaut, erreicht im normalen Betrieb einen Zuverlässigkeitsgrad, von dem navigierende Flugzeugbesatzungen früher nur träumen konnten – zumal in der Pol-Region, wo Kursirrtümer am Wege liegen.

Nicht auszuschließen ist, daß der koreanische Pilot seinem Computer falsche Kurs-Koordinaten eingab. Ex-Lufthansa-Flugkapitän Heinz Auth, zwölf Jahre Flugerfahrung auf der 747: „Das ist jedem schon mal passiert.“

Allerdings hätte die Cockpitbesatzung einen solchen Fehler bemerken müssen, da der Kurs auf der vorgeschriebenen Luftstraße von Anchorage nach Seoul mehrere Male korrigiert werden muß; die Luftstraße bildet keine geradlinige Strecke, sondern knickt mehrmals ab.

Denkbar, aus der Sicht westlicher Linienflug-Piloten, wäre auch, daß der Pilot einer Schlechtwetterfront ausweichen wollte, deswegen das INS abstellte und womöglich vergaß, es wieder einzuschalten.

Zu Zwischenfällen ähnlicher Art, wenngleich mit viel weniger Opfern,

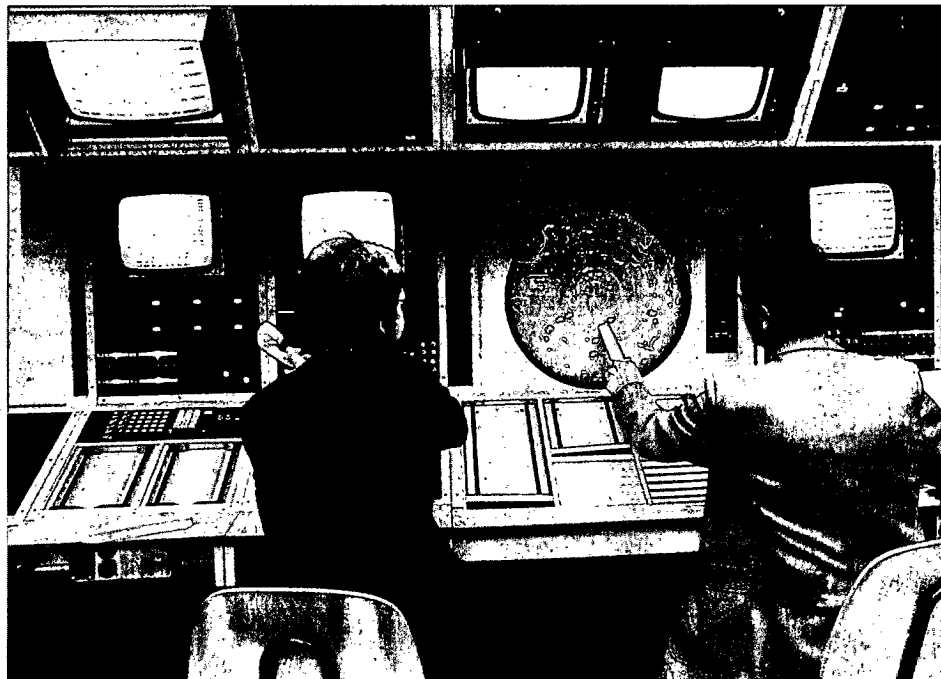


US-Abgeordneter McDonald
„Ein Märtyrer“

kam es vor allem während des Kalten Krieges:

- ▷ Am 29. April 1952 wurde eine DC-4 der Air France, Kennzeichen F-BELE, auf dem Flug nach Berlin von Russen-Jets angeschossen. Obwohl schwer beschädigt, konnte das Verkehrsflugzeug noch in Tempelhof landen.
- ▷ 1955 geriet ein Flugzeug der El Al am 27. Juli auf dem Flug von London nach Israel in bulgarischen Luftraum. Bulgarische Jäger schossen es ab, die 58 Insassen kamen ums Leben.

Im Jahre 1968 ereignete sich ein ganz ähnlicher Zwischenfall wie in der vergan-



Lotenraum im Tower: „Zweieinhalb Stunden lang auf dem Radarschirm verfolgt“

genen Woche. Nördlich der japanischen Insel Hokkaido verlor eine brandneue amerikanische DC-8 Kurs und Kontakt. Sie hörte die Warnung der japanischen Luftüberwachung nicht mehr. Der Flug 253 A endete planwidrig auf Iturup, einer der Kurilen-Inseln. Sowjetische MiGs hatten die Piloten der Seaborg World Airlines mit Warnschüssen zur Landung gezwungen.

Nach 55 Stunden nervenzerreibenden Wartens kam Flug 253 A wieder frei – an Bord saßen 214 US-GIs auf dem Weg nach Cam Ranh in Vietnam.

Luftzwischenfälle, vor allem über internationalen Krisenherden, aber auch

nun wieder eine „nicht identifizierte Maschine“ gemeldet wurde, beriet die Sowjetregierung, ob man Washington eine Warnung zukommen lassen solle, und verwarf das: „Der Aggressor weiß, worauf er sich bei Einbruch in fremdes Territorium gefaßt machen muß. Wenn er strafflos ausgeht, wird er sich auf weitere Provokationen einlassen. Deshalb muß man handeln: Das Flugzeug abschießen!“

Auf Befehl des Verteidigungsministers Malinowski wurde die Maschine vom Typ Lockheed U-2 nach drei Stunden und 21 Minuten Aufenthalt im Sowjetluftraum über dem Ural von einer Fla-

dent de Gaulle – ein jahrelang vorbereitetes Traumziel Chruschtschows.

Er fuhr noch – mit Marschall Malinowski an der Seite – nach Paris, ließ aber das Treffen, unter großem Lärm platzen, wie ihm seine Führungsgenossen in Moskau aufgetragen hatten.

Die U-2-Affäre „darf uns nicht dazu bringen, auf die Herabsetzung der Truppenstärke zu verzichten“, grummelte zwar der Parteichef damals – dann zwang ihn die Militär-Lobby, doch auf jegliche Abrüstung zu verzichten.

Nicht auszuschließen ist, daß jetzt der Jumbo-Abschuß gleichfalls – und ähnlich wie in Amerika – die Macht der Militärs



Kremichef Chruschtschow, Trümmer des US-Spionageflugzeuges U-2: Entspannung vereitelt

im „kleinen Grenzverkehr“ etwa zwischen den deutsch-deutschen Nachbarn, sind inzwischen fast die Regel. Unübliches Fluggerät kam dabei zum Einsatz: Ballons etwa, mit denen vor vier Jahren DDR-Bürger von drüben nach hüben und Umweltschützer jüngst in umgekehrter Richtung – von West- nach Ost-Berlin – flogen.

Zum politischen Skandal des sowjetischen Jumbo-Abschusses vom 1. September, dem „Weltfriedenstag“ des sozialistischen Lagers, gibt es einen vergleichbaren Präzedenzfall, wenn auch ohne Tote, dafür mit Spionage: Am 1. Mai 1960 startete in Pakistan ein amerikanisches Flugzeug, das laut US-Außenminister Herter „zivil und unbewaffnet“ war, mit dem Flugziel Norwegen – quer über die Sowjet-Union.

So etwas war öfter schon passiert, das letzte Mal nur drei Wochen zuvor, am 9. April und von Afghanistan aus. Als

Rakete abgeschossen, Pilot Francis Gary Powers, der sich mit seinem Schleudersitz retten konnte, wurde gefangen genommen.

Erst nach längerem Zaudern gab US-Außenminister Herter zu, daß es sich um ein – ziviles, unbewaffnetes – Spionageflugzeug gehandelt habe. Doch mehr noch versetzte die Sowjetführer in Hysterie, daß der Fremdkörper überhaupt so tief ins Sowjetland hatte vordringen können.

Der Zwischenfall, so blamabel er für die USA wirkte und so drastisch Chruschtschow auch reagierte, zerstörte den ersten Anlauf zur Entspannungspolitik dieses sowjetischen Parteichefs.

Der U-2-Zwischenfall ereignete sich zwei Wochen vor einer in Paris anberaumten Gipfelkonferenz mit US-Präsident Eisenhower, dem britischen Premier Macmillan und Frankreichs Präsi-

stärkt: Sie mißtrauen jeder Waffenminderung und gedeihen am besten in der Konfrontation mit der Außenwelt. Die erstaunlichste Begegnung mit einem Eindringling machte die Sowjet-Luftabwehr im Sommer 1978, mit einer Passagiermaschine der Korean Air Lines – der ersten.

Die fast vollbesetzte Boeing 707, die nicht mit dem INS-Navigationsgerät ausgestattet war, kam auf dem Flug von Paris nach Anchorage fast 2000 Kilometer vom Kurs ab, gelangte über den wichtigsten sowjetischen Militärstützpunkt Murmansk und deckte unfassbare Schlapereien der sowjetischen Luftüberwachung auf: Lange Zeit merkten die Grenzschilder nichts.

Wie später bekannt wurde, waren Radar-Bediener betrunken, diensthabende Offiziere zu Hause – sie hatten Anschlüsse für die Kontrollgeräte in ihr Schlaf-

zimmer legen lassen, vom Bett aus zu bedienen per Knopfdruck.

Schließlich schossen Abfangjäger vom Typ Su-15 – ohne Warnung, ohne Abstimmung wohl auch mit der politischen Zentrale, wie damals die „FAZ“ mutmaßte: So hätte sich ein Absturz wegen Versagens des Piloten konstruieren und der Jäger-Einsatz als Begleitschutz ausgeben lassen. Auch das mißlang. Das koreanische Flugzeug wurde leicht beschädigt und landete auf einem russischen Acker, zwei verwundete Passagiere starben mangels Versorgung. Luftabwehr-Chef Marschall Batizki verlor seinen Posten.

Bei einer derart bedingt abwehrbereiten Militärmacht gelang es Breschnew, eine von „Überlegenheit“ auf „Gleichgewicht“ gewendete Verteidigungsdoktrin der Sowjet-Union 1981 vom 26. Parteitag seiner KPdSU absegnen zu lassen, zum Ärger der Militärs.

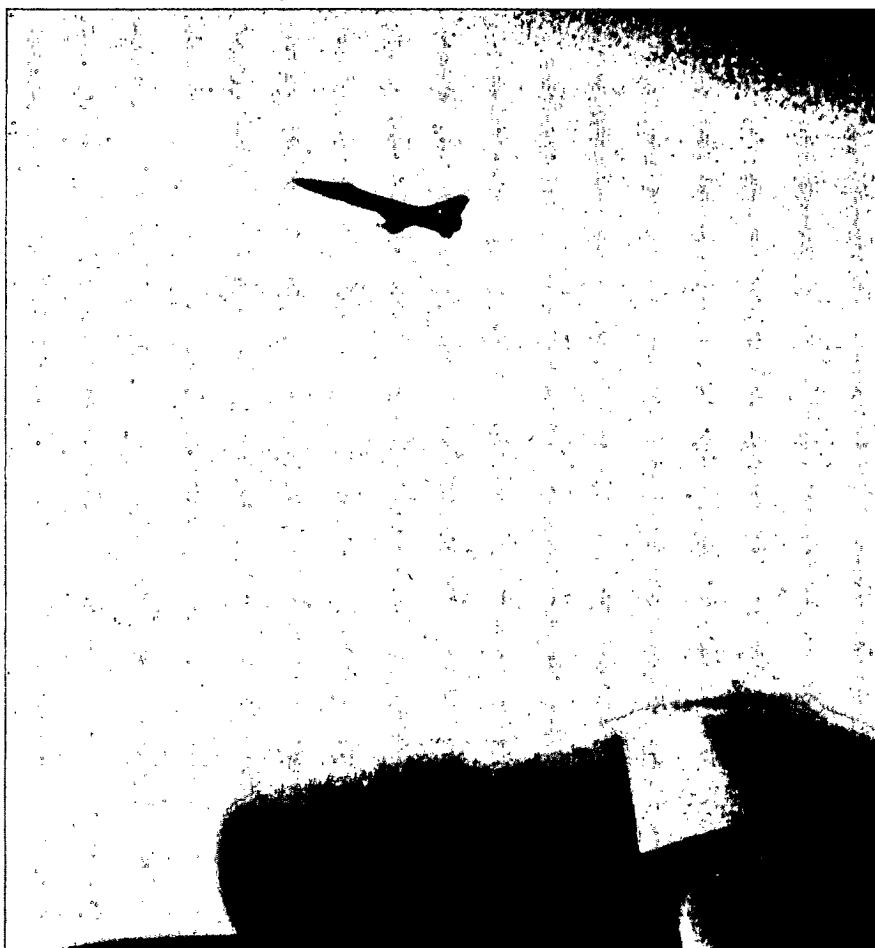
Der klassische Sowjetkonflikt zwischen Armee und Parteiapparat könnte hinter dem Jumbo-Abschuß an Rußlands fernöstlicher Grenze stecken. Andropow hatte eine Disziplinierungskampagne in jüngster Zeit sogar gegen die Armee gewendet. Zum ersten Mal seit einem Vierteljahrhundert mußte ein korrupter General auf Parteibefehl Zivil anziehen (siehe Seite 159).

Vorletzten Freitag schließlich deutete der Entspanner seine Bereitschaft an, drei Viertel der auf Westeuropa gerichteten SS-20-Raketen – Stolz der Sowjetstreitkräfte – zu „likwidierwatj“, zu deutsch: „zu vernichten“.

Am selben Tag bekannte sich das Politbüro auch noch zu jenen „normalen, guten Beziehungen zu den USA“,



US-Pilot Powers vor Sowjet-Gericht
„Das Flugzeug abschießen!“



Sowjetjäger Suchol Su-15*: Fast 2000 Kilometer Kursabweichung

die Andropow vor neun US-Senatoren, auf Besuch in Moskau, als seinen Wunsch bezeichnet hatte. Dann ging er in Urlaub nach Pjatigorsk.

Nur eine Woche später drang die KAL-747 in die UdSSR ein – ausgerechnet in jenen Wehrbezirk Fernost, wo mehr Sowjettruppen stehen als in jedem anderen Wehrbezirk der UdSSR: 23 Divisionen (etwa eine Viertelmillion Mann).

Den Luftraum der gesamten UdSSR samt Bruderstaaten überwacht ein Fachmann: Luftmarschall Alexander Koldunow, 60, ein Flieger-As des Zweiten Weltkrieges mit 46 Abschüssen. Sieben seiner neun Vorgänger einschließlich des an der ersten Flugzeug-Invasion aus Südkorea gescheiterten Batizki kamen von der Artillerie oder Infanterie.

Nationalheld Koldunow sollte genau wissen, was an den Sowjetgrenzen in der Luft passiert. Ihm sollte nicht zustoßen, was seinem gescheiterten Kollegen Batizki widerfahren war, und auch nicht, was den Grenzern von der Küstenwache nur Wochen zuvor unterlaufen war, als Greenpeace-Naturschützer mit einem Schlauchboot in Sibirien landeten.

Daß Koldunows Grenzschilder eigenmächtig den Jumbo abschossen, gilt

* Aufgenommen von einem koreanischen Passagier in der später bei Murmansk notgelandeten Boeing 707 im Sommer 1978.

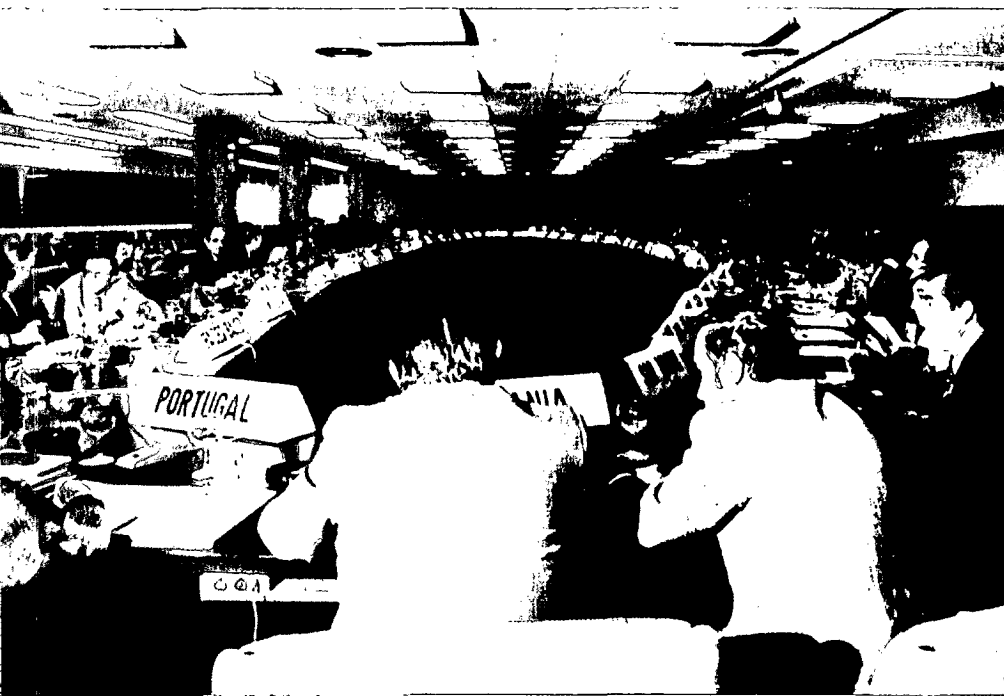
bei westlichen Kennern der Sowjet-Luftwaffe als unwahrscheinlich.

Ginge es nach dem Befehlsschema, so hätte Koldunow die Meldung des örtlichen Luftabwehr-Kommandeurs zur selben Zeit wie den Wehrbezirksbefehlshaber Fernost, Armeegeneral Tretjak, erreichen müssen, der dem Marschall Sokolow von der Zentralverwaltung des Verteidigungsministeriums in Moskau zu rapportieren hat.

Auf beiden Befehlssträngen wäre Minister Ustinow vom Grenzdurchbruch der im Jumbo schlafenden Passagiere unterrichtet worden. Ob sie wie die Hasen abzuschießen seien, entscheidet letzten Endes der Verteidigungsrat der UdSSR, Vorsitz: Andropow.

Der aber kurte im Kaukasus. Die regulären Mitglieder sind außer Ustinow die Parteigenossen Tichonow, Tschernenko, Gromyko – alle drei Andropows Widersacher im Kreml-Machtgerangel. Dieser Mehrheit müßte es bei Abwesenheit des Chefs ein Leichtes gewesen sein, die Entscheidung zu treffen, die den Militärs behagt und deren Auswirkungen auf Andropows Entspannungspolitik unabsehbar sind – vorausgesetzt, sie wollten sie wirklich konterkarieren.

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit besorgte eine Organisation, die vom Militärapparat unabhängig ist: die Nachrichtenagentur Tass. Deren erste, selbst



KSZE-Vollversammlung in Madrid: Vertragsunterschrift gefährdet?



Genfer Abrüstungsverhandlung*: Einigung erschwert

für westliche Rußland-Korrespondenten verblüffende Meldung enthielt zwei Informationen, die den Uniformträgern kaum gefallen können: Der Jet – das größte Zivilflugzeug der Erde – sei von der sowjetischen Luftabwehr „nicht identifiziert“ worden und es habe „seinen Flug in Richtung auf das Japanische Meer fortgesetzt“, mithin nach Südwesten – fort von den Grenzen der Sowjet-Union.

Europäische Nato-Diplomaten in Brüssel haben für das Verhalten der Sowjets nur zwei Varianten übrig: Entweder wurde der Feuerbefehl in Moskau im Verteidigungsministerium erteilt; dann wäre der Abschuß „fast schon ein kriegerischer Akt“.

* US-Verhandlungsführer Nitze (links) und sein sowjetischer Kollege Kwisinski vor der ersten Verhandlung über Mittelstreckenraketen.

Oder der Feuerbefehl kam von einem örtlichen Luftwaffenkommandeur, der die Situation nicht überblickte und die Nerven verlor.

In diesem Falle, so die Nato-Experten, hätte Washington klüger daran getan, den Sowjets 48 Stunden Zeit für Erklärungen und Entschuldigungen zu geben. Moskau hätte zum Beispiel den verantwortlichen Offizier zur Rechenschaft ziehen können, ohne daß deswegen die politische Führung im Kreml ihr Gesicht verloren hätte.

Doch so, meinen diese Nato-Diplomaten, ließen die USA den Russen keine andere Wahl als die Flucht nach vorne, in die diplomatische Konfrontation.

Die erste Kampfstätte der beiden Supermächte war der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen. Dort wollten die Amerikaner den Sowjets eine offizielle

Verurteilung für den Jumbo-Abschuß zuteil werden lassen. Vor demselben Forum freilich bestanden die Sowjets auf ihrem Recht, die Souveränität ihres Landes auch in der Luft zu verteidigen.

Zumal in Friedenszeiten ist ein bewaffneter Angriff auf ein vom Wege abgekommenes Passagierflugzeug allerdings nur unter ganz bestimmten Bedingungen nach internationalem Recht tolerierbar – Bedingungen, auf deren Einhaltung sich auch die Sowjets verpflichtet haben.

Entsprechend dem „Airman's Information Manual“, das die amerikanische Luftfahrtbehörde US-Piloten an die Hand gibt und das auch die internationale Zivilluftfahrtorganisation als bindend anerkennt, müssen zwei Abfangjäger ein eingedrungenes Flugzeug vom Heck her anfliegen.

In Sichtweite des Piloten geben die Jäger durch An- und Ausschalten der Bordscheinwerfer und ein (nachts freilich schwer auszumachendes) Manöver, bei dem der Jägerpilot seine Maschine hin- und herkippt („Rütteln mit den Tragflächen“), zu verstehen, daß der Eindringling „sich als abgefangen zu betrachten hat“ und „folgen muß“. Um anzuzeigen, daß er den Wink verstanden hat, antwortet der Pilot der abgefangenen Maschine mit den gleichen Manövern.

Internationalem Brauch folgend, sollen die Flugzeuge dann versuchen, Sprechkontakt aufzunehmen. Eine einheitliche Notfrequenz ist im Bordradio für diesen Fall vorgesehen. Ob allerdings die Notrufrequenz (121,5 Megahertz) von den sowjetischen Jägern empfangen werden kann, bezweifeln westliche Experten.

Soll andererseits eine Landung erzwungen werden, fährt das Abfangflugzeug sein Fahrwerk aus. Als „Verstanden“ gilt, wenn der angesprochene Pilot dies nachmacht.

Sowjetischen Angaben zufolge haben die koreanischen Piloten auf all diese Manöver, denen sie nach internationalem Fliegerbrauch unverzüglich hätten folgen müssen, nicht reagiert.

Ob die Sowjets befugt waren, den vom Weg abgekommenen Jumbo für die Verletzung ihrer Lufthoheit abzuschießen, ist – neben allen ethischen und politischen Einwänden – auch eine Rechtsfrage.

Nach Ansicht von Oliver Lissitzyn, einem New Yorker Fachmann für Internationales Recht an der Columbia Law School, würden die Sowjets nur dann „eindeutig gegen Rechtsauffassungen“ verstoßen haben, wenn sie den „zivilen Passagier-Jet ohne Warnung abgeschossen“ hätten.

„Kontrovers“ werde die Angelegenheit, wenn die Sowjets in den zweieinhalb Stunden, in denen sie die KAL-747 mit Radar und insgesamt acht MiG- und Su-Jägern verfolgt haben, den Jumbo

„aber gewarnt“ hätten, ohne daß dieser „gehörte“.

Daß im Cockpit der KAL-747 womöglich Unklarheit über die Gefahr bestand, im Gebiet der Halbinsel Kamtschatka leicht in eine heikle Grenzsituation geraten zu können, ist unwahrscheinlich; denn auf internationalen Flugroutenkarten ist das Gebiet mit starken weißen Strichen und dem Aufdruck gekennzeichnet: „WARNUNG, Flugzeuge, die dieses nichtfreie Fluggebiet überschreiten, laufen Gefahr, daß auf sie ohne Anruf geschossen wird“.

So rigoros schützt Moskau den östlichen Schwerpunkt seines militärischen Machtapparates – die Heimathäfen der pazifischen Flotte, nach Zahl der Schiffe die weltweit größte Ballung von Marinestreitkräften überhaupt.

Im Navigationsbereich des Korea-Jumbos lagen die vier der wichtigsten Stützpunkte der Sowjetflotte:

- ▷ Petropawlowsk, die auf der Südspitze Kamtschatkas gelegene Hauptbasis der 7. Sowjet-Flotte;
- ▷ Sowjetskaja Gawan, ein wichtiger Festlandshafen für U-Boote und kleinere Kriegsschiffe;
- ▷ Korsakow, ursprünglich nur ein kleiner Hafen auf Sachalin, inzwischen einer der wichtigsten Stützpunkte in dieser Region;
- ▷ Wladiwostok, schon zur Zaren-Zeit sibirischer Haupthafen der Fernost-Flotten, mit riesigen Bau- und Reparaturwerften, Kais und Versorgungsanlagen auch heute noch „Herz“ der Pazifik-Flotte. Zeitweilig muß die Stadt genau auf dem Kurs des koreanischen Jumbos gelegen haben.

Noch müssen Moskaus Fernost-Schiffe, darunter 25 strategische Raketen-U-Boote, soweit sie nicht aus Petropawlowsk auslaufen, durch seichte Seegebiete und gut zu kontrollierende Meerengen die offene See ansteuern. Im Kriegsfall wären das äußerst kritische Passagen. Über die wichtigste Route, die La-Perouse-Straße, flog der koreanische Jumbo vor dem Abschub.

Daß es koreanischen Piloten mit im Jumbo-Jet mitgeführter Spezialelektronik gelungen sein könnte, mehr aufzuklären, als den (amerikanischen) Spionage-Profis mit Spezialflugzeugen wie der SR-71 oder gar mit Satelliten möglich ist, halten Nachrichten-Experten für unwahrscheinlich.

Wenn es dennoch zu einer hysterischen Reaktion auf das Eindringen des unidentifizierten Flugzeuges gekommen ist, dann vielleicht, weil Moskau seine Pazifik-Bastionen im Augenblick fieberhaft mit frischen Divisionen, neuen Luftgeschwadern, Raketen und Kanonen weiter ausbaut. Es sichert sie – vor allem und mit allen Mitteln und vor allem in der Luft.

Praktisch an jedem Abschnitt einer 37 000 Kilometer langen Staatsgrenze ist die Sowjet-Union in beliebigen Flughö-



US-Aufklärungsflugzeug SR-71: Amerika ist überall dabei

hen angreifbar. Das mag erklären, warum die Sowjets, wie der amerikanische Rußland-Experte David R. Jones in der jüngsten Ausgabe des „Jahrbuchs der sowjetischen Streitkräfte“ notierte, „geradezu besessen sind“ von ihrer Luftverteidigung.

In der Hierarchie der sowjetischen Streitkräfte nimmt die Luftverteidigung mit einem Personalstand von etwa 550 000 Mann den dritten Rang ein – noch vor der Luftwaffe und der Marine. Zum System der „Heimat-Luftverteidigung“ gehören rund 2700 größtenteils hochmoderne Abfangjäger.

Hinzu kommt eine unübersehbare Zahl von Luftabwehrraketen. Westliche Experten schätzen, daß die Sowjets über etwa 10 000 ortsfeste Raketenabschussrampen verfügen.

Das sowjetische Radar-Frühwarnsystem umgibt die sowjetische Landmasse wie ein dichter elektronischer Zaun. Nach Angaben westlicher Geheimdienste besteht es aus mehr als 6000 Radarstationen, deren Wirkungsfelder einander weithin überlappen; das System funktioniert auch dann noch, wenn Teilbereiche des Radarnetzes ausfallen.

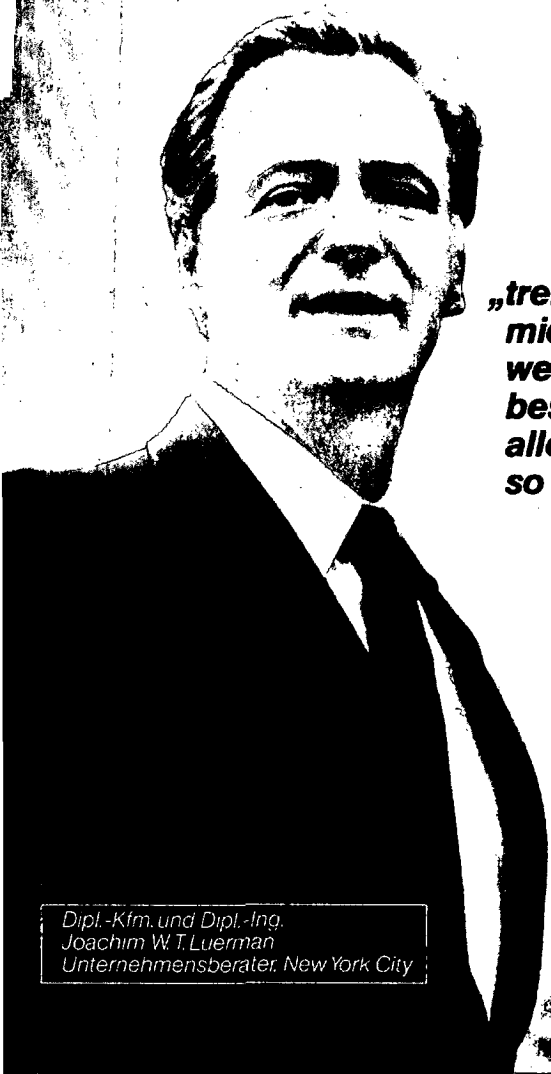
Die Zahl der sowjetischen Abfangjäger hat sich seit Anfang der sechziger Jahre, wie die „Österreichische Militärische Zeitschrift“ schreibt, „in auffallender Weise vermindert“: von damals 5000 Flugzeugen auf nur noch wenig mehr als die Hälfte.

Diese Entwicklung wird erklärt mit dem zunehmenden Aufbau der Raketenabwehr, aber auch mit einer beträchtlichen Modernisierung der Abfangjäger. Reagans Amerika reagiert auf Moskaus pazifische Aufrüstung mit theatralischer Gebärde – im vergangenen April zog die U.S. Navy vor der sibirischen Küste den größten Flottenverband zusammen, der nach dem Kriege auf dem Pazifik je gekreuzt ist. „Gemessen an seiner Feuerkraft war es der größte der Geschichte“, urteilte Murray Sayle wenig später im „Spectator“:

Drei Flugzeugträger, die gigantischen Schwesterschiffe „Enterprise“ und „Midway“ sowie die etwas kleinere „Coral Sea“, derzeit in der Karibik mit Kanonenboot-Politik beschäftigt, trafen sich bei den Aläuten. Begleitet von Kreuzern, Zerstörern und einer unbekannten Anzahl U-Booten sowie B-52-Bombern vom strategischen US-Stützpunkt Okinawa – insgesamt etwa 40 Kriegsschiffe und 300 Kampfflugzeuge – zog der Trägerverband südwärts.

Die Armada fuhr in Kampfformation, mit voller Bewaffnung, atomaren Raketen, Minen, Wasserbomben und Torpedos, immer „einige hundert Meilen“ entfernt von der sowjetischen Küste – mithin nicht weiter weg als eine halbe Flugstunde.

Mit einem Viertel seiner Seestreitkräfte demonstrierte Amerika, so Sayle, „dem wahrscheinlichen Gegner, daß er vor seiner eigenen Küste deklassiert wer-



„trendletter bedeutet für mich: aufmerksam werden, mehr erfahren, besser verstehen – auf allen wichtigen Gebieten – so früh als möglich.“

Dipl.-Kfm. und Dipl.-Ing.
Joachim W.T. Luerman
Unternehmensberater, New York City

manager magazin **trendletter**

1x wöchentlich das Wichtigste aus über 100 Wirtschaftszeitschriften und Fachblättern des Auslands zu den Themen: Wirtschaftliche Entwicklungen, neue Produkte, neue Technologien, Zukunftsinformationen, Branchen und Märkte, Unternehmensstrategie, Marketing, Verbraucherverhalten u. a.

Bestellgutschein

Bitte senden Sie mir die nächsten beiden Ausgaben des trendletter zum Kennenlernen. Wenn ich keine weiteren Ausgaben wünsche, werde ich Ihnen dies innerhalb von sieben Tagen nach Erhalt des zweiten Probeexemplars mitteilen. Andernfalls abonniere ich trendletter zum Jahrespreis von DM 200,- plus Porto.

Lieferadresse

Ort Datum/Unterschrift

Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung innerhalb von sieben Tagen schriftlich widerrufen kann. Es genügt eine kurze Mitteilung an: manager magazin Verlagsgesellschaft mbH, Abonnenten-Service, Postfach 1110 60, D-2000 Hamburg 11.

Datum Unterschrift

Bitte einsenden an: manager magazin Verlagsgesellschaft mbH, Abonnenten-Service, Postfach 1110 60, D-2000 Hamburg 11.
Oder rufen Sie an: Stephan Schaper, Telefon (040) 30 07 624.

den würde und besser im Hafen bliebe – wenn er weiß, was gut für ihn ist“.

Doch nicht nur Flagge zeigen die USA, sie sind – elektronisch – bei nahezu jedem Ereignis dabei, das dort geschieht, wo die koreanische Passagiermaschine im Meer aufschlug.

Das bewies die minutiöse Darstellung des Abschlußverlaufs durch US-Außenminister Shultz. Er gab den Funkverkehr zwischen Sowjetjägern und Leitzentralen offensichtlich im Wortlaut wieder. Auch die zweieinhalbstündige amerikanische Radarverfolgung des KAL-Jumbos, die er erwähnte, ist ein eindrucksvolles Beispiel für die technischen Fähigkeiten amerikanischer Spionagesatelliten und Abwehrstationen.

Für den Empfang elektronischer Signale aus sowjetischem Gerät im Ostpazifik haben die USA über Borneo einen ihrer fünf Rhyolite-Satelliten in einer stationären Umlaufbahn im Weltall geparkt.

Diese Satelliten versorgen Amerikas Geheimdienst, so der ehemalige Chef der Air-Force-Spionage-Abteilung, Generalmajor George Keegan, „mit detaillierten Angaben über Umfang, Art und Stärke sowjetischer Signale“.

Die von den empfindlichen Großantennen des Satelliten über Borneo aufgefangenen Funksprüche der sowjetischen Abfangjäger gingen über die Empfangs- und Relaisstation bei Ellis Springs in Australien in das Hauptquartier der National Security Agency (NSA) in Fort Meade bei Washington.

Dort wurden die Signale gespeichert und vom derzeit schnellsten Computer der Welt vom Typ „Cray I“, der 300 Millionen Informationen pro Sekunde bewältigt, analysiert.

Eine schnelle Auswertung der Aufzeichnungen wurde in der Nacht zum Donnerstag letzter Woche vom Pentagon angeordnet, als die japanischen Abwehrexperten erste Hinweise geliefert hatten, daß die Sowjets den KAL-Jumbo womöglich abgeschossen hätten.

NSA-Experten fütterten „Cray I“ mit Kode-Signalen, mit deren Hilfe der Computer aus dem Wust gespeicherter Daten die wichtigen Sequenzen herausuchte. Die Rußland-Abteilung der NSA übersetzte die Bänder und lieferte sie an Pentagon und US-Außenministerium.

„Der Pilot war in ständiger Verbindung mit seiner Bodenleitstelle“, faßte Staatssekretär Richard Burt vom State Department die Ergebnisse der NSA-Recherchen zusammen. Er beschrieb und erörterte eine Folge von Manövern, einschließlich der Vorbereitung und des Abschusses der Rakete.

Daß es soweit kommen konnte, kreierte der amerikanische Geheimdienstexperte Keegan auch den koreanischen Jumbo-Piloten an. Sie würden schon seit Jahren „sorglos nahe am sowjetischen Luftraum entlangfliegen“ und hätten die Sowjets immer wieder „aufs äußerste gereizt“.