

hof sein kann, bearbeitete seine iranischen Kollegen. Er machte ihnen klar, daß sie keine Chance hätten und Amerika sie nie unterstützen würde. Ein Augenzeuge über den Verschwörer-General Chosrodad nach der Unterredung mit Huyser: „Er sah aus wie ein Rekrut.“

Der Amerikaner putzte nicht nur die Kameraden runter. „General Huyser“, so der Schah, „machte General Ghara-Baghi, meinem Stabschef, einen überraschenden Vorschlag — ein Zusammentreffen mit Basargan, jenem Herrn, der nach meinem Sturz von Ajatollah Chomeini zum ‚Premierminister‘ berufen werden sollte.“ Der Schah verurteilte dieses Treffen nicht nur als Verrat an ihm selbst, sondern auch an Dr. Bachtiar, dem von ihm ernannten Premier, der damals noch regierte.

In der zweiten Januar-Woche machte Huyser schließlich dem Schah seine Aufwartung. In den bislang erschienenen Teilen der Schah-Memoiren enthält der Ex-Herrscher über diese Unterredung nichts. Am 16. Januar verließ ein völlig deprimierter Monarch sein Land. Die Bachtiar-Regierung fiel. Die meisten der Militärs, denen Huyser das Putsch-Massaker ausgedet hatte, endeten ihrerseits vor Erschießungspelotons.

Der Schah hat dem General des Präsidenten Carter nicht vergeben. In seinen Memoiren zitiert er, was General Rabii vor seiner Hinrichtung im Revolutionstribunal sagte und was inzwischen durch die Weltpresse ging: „General Huyser hat den Schah aus dem Land geworfen wie eine tote Maus.“

Huyser ist nach seinem Ausflug in die Weltgeschichte zur Truppe zurückgekehrt. Er kommandiert jetzt den Luftwaffenstützpunkt Scott im Bundesstaat Illinois.

KATASTROPHEN

Nur noch Luft

Der Frachter „Star Clipper“ rammte eine Brücke, acht Menschen starben. Lag schuldhaftes Versagen der Schiffsführung vor?

Es war ihm wie ein Alptraum, Schockszene aus einem Horrorfilm. „Zehn Meter vor mir war nur noch Luft, absolute Leere“, berichtete der schwedische Fernfahrer Jan Rosenberg, „von der anderen Brückenseite kamen Scheinwerfer näher. Plötzlich verschwand das Licht nach unten.“

Rosenberg konnte seinen Dreißigtonner noch gerade rechtzeitig bremsen. Aber etlichen anderen Autofahrern wurde am Freitag vergangener Woche die nächtliche Fahrt über den Hakefjord zwischen der kleinen Insel Tjörn und dem schwedischen Festland zum Verhängnis: Innerhalb weniger Minuten stürzten sechs Personenwagen und ein Lkw von der Almö-Brücke 40 Meter tief in das eisige Fjordwasser. Schwedische Froschmänner bargen in den folgenden Tagen acht Tote.

Die Almö-Brücke, mit 553 Metern die längste Spannbogenbrücke Schwedens, war in ihrem Mittelteil nicht mehr da: gerammt von dem norwegischen Frachter „Star Clipper“, eingestürzt auf einer Länge von 278 Metern.

In der schwedischen Öffentlichkeit war der Schock nach dieser Katastrophe groß, und die Ratlosigkeit auch. „Keine rechte Erklärung für das Unglück“ fand Kriminalinspektor Per Wingaardh auch nach dem Verhör der Mannschaft des Havaristen. Und Göran Steen, Vorsitzender der die Untersuchung leitenden Havariekommission, rief gar das Boulevardblatt „Expressen“ an, ob es „vielleicht Informatio-

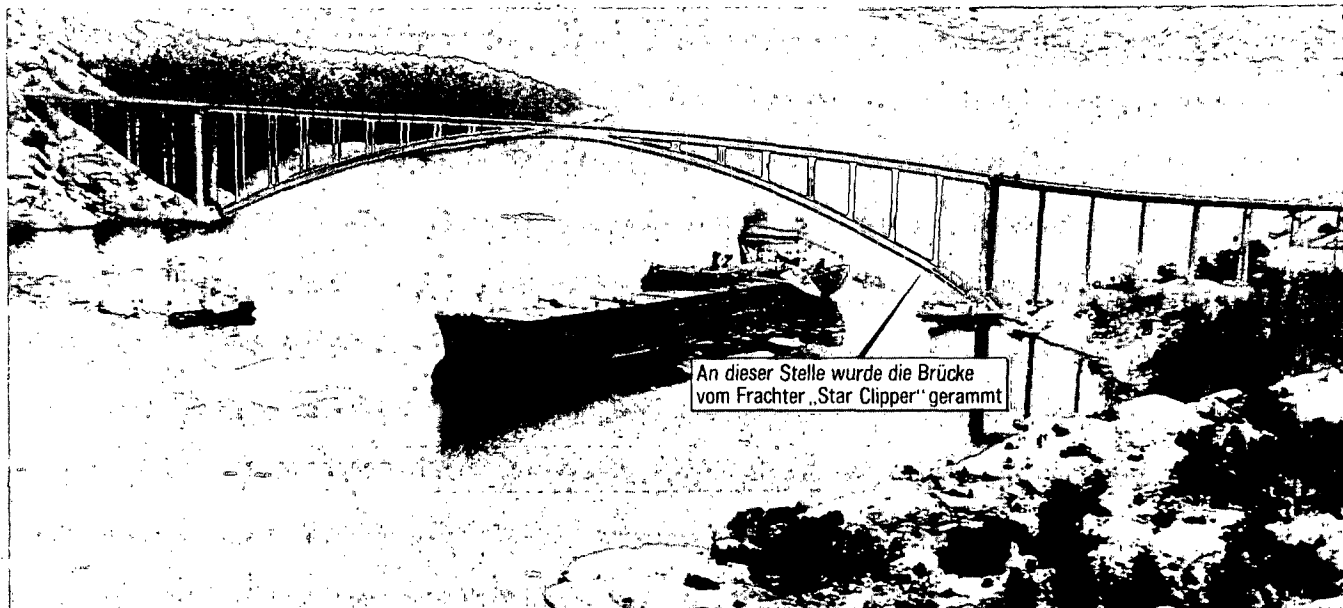


Bergung nach Brücken-Einsturz
„Keine rechte Erklärung“

nen, die wir bei der Beurteilung verwenden können“, habe.

Wie konnte die 27 000 Tonnen große „Star Clipper“, geführt von einem erfahrenen norwegischen Kapitän, mit einem nicht minder erfahrenen schwedischen Lotsen an Bord, so weit aus der Fahrinne abkommen, daß sie mit ihren Aufbauten die zum Land hin niedriger werdende Brücke einriß? 50 Meter breit ist das Fahrwasser, ausreichend für viel größere Schiffe.

Und der Unfall passierte nicht in einem schlamperten Balkanland, sondern im Vorschriften-strengen Schweden. Da überdies seit dem Bau der Almö-Brücke „in zwanzig Jahren, bei 2500 Fahrzeugen jährlich, im Fjord noch nie etwas passiert ist“ (Seefahrtsamts-Inspektor Harry Sellman), blühten die Spekulationen um so üppiger:



An dieser Stelle wurde die Brücke vom Frachter „Star Clipper“ gerammt

Zerstörte Brücke, Havarist im Hakefjord: „Das Schiff wollte nicht gehorchen“

Der Lotse, so hieß es, habe bei dichtem Nebel die Orientierung verloren. Aber der Lotsenchef Karl Ivar Johansson, Mitglied der Havariekommission, dementiert „ganz entschieden, daß schlechte Sicht geherrscht haben soll. Bei Nebel fahren wir nicht auf dieser Strecke“.

Also fand „Expressen“ menschliches Versagen auf der Brücke der „Star Clipper“. Der Rudergänger, ein Spanier, habe das Unglück verursacht, weil er die englischen Kommandos des Lotsen nicht verstanden habe. Doch außer dem Kapitän und Lotsen war auch noch der 1. Steuermann, ebenfalls ein Norweger, an Deck.

Daß Schiffsführung, Lotse oder Besatzung betrunken gewesen sein könnten, hat die schwedische Polizei bereits ausgeschlossen. Die Havariekommission tappt weiterhin im dunkeln.

Kapitän Fritz Tangen allerdings hat eine Erklärung. Treibeis, sagt er, habe das Navigieren erschwert — und zur Katastrophe geführt.

Wenn das stimmt, und kaum etwas sprach dagegen, war es wohl eher ein Glück, daß nicht schon viel früher geschah, was nun geschah.

Der Hakefjord galt schon immer als besonders schwierige Passage, gefürchtet von Skippern und Lotsen. Eine sehr starke Strömung herrscht hier, den Schiffen bleibt in der Fahrrinne lediglich ein Manövrierspielraum von etwa zwölf Metern nach beiden Seiten.

Vor allem aber müssen die Schiffe, ehe sie die Brücke unterqueren, eine relativ enge S-Kurve fahren. Da bedurfte es nicht mehr als einer Kombination mehrerer Faktoren — jeder allein belanglos —, das Unglück herbeizuführen:

Die „Star Clipper“ fuhr ohne Fracht, lag also hoch im Wasser, reagierte entsprechend träge auf das Ruder. Außer der Strömung behinderte dichtes Treibeis. Bei der Anfahrt auf die Brücke, so Kapitän Tangen an seine Reederei in Oslo, „hielten wir nach Steuerbord. Dann legten wir das Ruder backbord, aber das Schiff wollte nicht gehorchen. Es fuhr weiter geradeaus.“

Vielleicht hatte der Lotse auch die lichte Höhe der Brücke überschätzt: 40 Meter Abdrift schon führten zur Kollision.

Ob das Schiff aber wirklich ohne Fremdverschulden aus dem Ruder lief, wird erst die Havariekommission klären. Ihr Bericht soll in frühestens einem Monat vorliegen.

Länger warten müssen die Bewohner der Insel Tjörn. Mindestens zwei Jahre wird es dauern, bis sie mit einer neuen Brücke wieder Straßenzugang zum Festland haben.

Bis dahin müssen rund 2000 von ihnen, die auf dem Festland arbeiten, auf überlastete, zeitraubende Fähren ausweichen. Tjörn-Bürgermeister Walde-
mar Olsson klagte, seiner Insel sei „die Pulsader abgeschnitten“.

NEW YORK

Dunkle Schlucht

Ein Bauboom sucht Manhattan heim. Vor allem für Ausländer, für Manager und Diplomaten, werden reihenweise Luxus-Apartmenthäuser und Bürotürme hochgezogen.

Seit ein paar Monaten blüht in New York ein seltsames Geschäft: Baulöwen und Grundstücksbesitzer, Immobilienfirmen und Kaufhauskonzerne handeln mit Luft.

Das Museum of Modern Art zum Beispiel verkaufte für 17 Millionen Dollar einen Teil des Luftraumes über seinem Grundstück an zwei Baukonzerne, um Kapital für kostspielige Erweiterungsprojekte zu erhalten.

New Yorks Schmuck- und Glitzerladen Tiffany verkaufte den Luftraum über den Geschäftsräumen in der Fifth Avenue an den Immobilien-Spekulanten Donald Trump.

Der Luftkäufer erwarb gleichzeitig das benachbarte Traditionskaufhaus Bonwit Teller und will nun gewissermaßen im Rucksackverfahren eine Art Doppelhaus bauen: Auf dem Boden

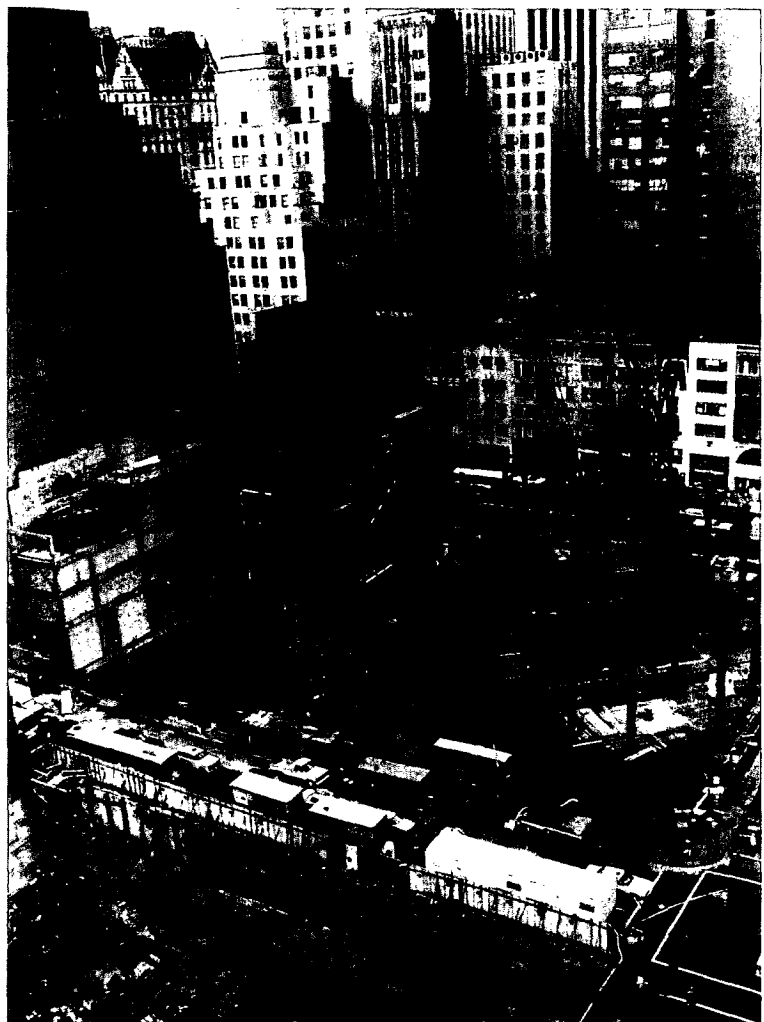
des inzwischen abgerissenen Bonwit-Teller-Hauses legen Trumps Baufirmen gerade das Fundament für den Neubau, der sich von zwei Seiten an den Juwelierladen anschmiegen und sich dann über dem Tiffany-Dach zur vollen Geschoßfläche auswachsen wird.

Bizarre Luftgeschäfte und gewagte Konstruktionen sind Zeichen eines ebenso erstaunlichen wie hektischen Baubooms, der New York heimsucht.

Wo immer sich in ersten Lagen Manhattans eine Chance zu Neu-, Um- oder Anbau bietet, wird sie genutzt — trotz der sich zusehends verschlechternden Lebensbedingungen in der größten Stadt der USA.

Auch die höchst komplizierten, auf beinahe 700 Seiten niedergelegten städtischen Bauvorschriften, die „zoning codes“, können die Bauwut in Manhattan nicht bremsen. Die hochkomplizierten, nur noch von wenigen Experten beherrschten Regeln hantieren mit „Als-ob-Rechten“, mit „Luftrechten“ und allerlei anderen Absonderlichkeiten, die Bürgernähe verheißen, aber genügend Schlupflöcher für gewiefte Baulöwen (und deren Anwälte) bieten.

Wer etwa eine Spende an jene Gesellschaft überweist, die den städtischen



AT & T-(vorn), IBM-Baustelle in New York: Teure Luft für Wolkenkratzer