

Das Protokoll des Irrsinns

Wie die Terroristen um Mohammed Atta das World Trade Center zerstörten

PORTLAND, CIRCA 5 UHR

Das Geräusch kleiner Flugzeuge begleitet Mohammed Attas letztes Erwachen in einem Hotel, 160 Kilometer nordöstlich von Boston, 450 Kilometer nördlich von New York. Seit fünf Uhr surren Cessnas und Pipers um die zwei Rollfelder des Flugplatzes von Portland.

Um 5.33 Uhr gibt Atta an der Rezeption die hellblaue Schlüsselkarte seines Zimmers ab. An seiner Seite ist Abd al-Asis al-Umari, mit dem er das Doppelzimmer geteilt hat. Sie frühstücken nicht, sie verlassen das Motel zügig, fahren zum Flughafen.

Um 5.43 Uhr checken Atta und Umari im Souterrain des gestreckten Stahl-Glas-Baus ein, Flug US 5930, von Colgan Air ausgeführt für US Airways, nach Boston.

Um 5.45 Uhr passieren sie eine Etage höher die Sicherheitsschleuse. Das Röntgenbild ihrer Taschen wirkt auf niemanden beunruhigend.

NEW JERSEY, 5.50 UHR

Im Pendelzug nach New York gibt es um diese Uhrzeit noch freie Sitzplätze. Um 5.50 Uhr verlässt Fensterputzer Jan Demczur den Zug im fünften Untergeschoss des World Trade Center. Demczur ist 48 Jahre alt und hat einen polnischen Akzent. Auf Rolltreppen fährt er nach oben. Er ist fast allein hier, die Geschäfte im unterirdischen Einkaufszentrum sind noch geschlossen. Um 5.54 Uhr zieht er seine Karte durch die Stechuhr im ersten Untergeschoss des Nordturms. Demczur fährt mit dem Fahrstuhl in den dritten Stock, wo sich die Fensterputzer umziehen. Er hat einen Spind mit seinen Arbeits Sachen und seinem Arbeitswerkzeug: Eimer, Lappen, Spülmittel, Gummischrubber.

PORTLAND, 6 UHR

Nach einer 14-minütigen Wartezeit am Gate 11 besteigen Mohammed Atta und Abd al-Asis al-Umari die mit Propellern getriebene 19-sitzige Beech 1900, Flugziel Boston, Massachusetts.

Um 6.04 Uhr, leicht verspätet, hebt die Maschine ab,

hinein ins Zwielflicht über der Casco Bay vor Portlands Küste. Atta und Umari sitzen, von arglosen Pendlern umgeben, nebeneinander.

Tags zuvor, am späten Nachmittag erst, sind die beiden heraufgekommen nach Maine, im Comfort Inn, Maine Mall Road 90, meldeten sich Atta und Umari um 17.43 Uhr an. Weil sie am nächsten Morgen sehr früh abreisen würden, zahlten sie im Voraus 149 Dollar Zimmermiete, dann begann ihr letzter Abend.

Um 20.31 Uhr machte die Kamera im Fast-Green-Geldautomaten auf dem Parkplatz von „Uno's Chicago Bar & Grill“ Bilder von den beiden: Umari ist im Vordergrund zu sehen, er zieht Grimassen, schneidet ein Gesicht gespielter Ratlosigkeit, dann lacht er breit und gut amüsiert.

Atta steht hinter ihm, ein kleiner Mann mit flächigem, immer gelangweiltem Gesicht, auf den Videobildern grau verwachsen. Im Wal-Mart von Scarborough, südlich von Portland, machte Atta seinen letzten Einkauf zwischen 21.22 und 21.39 Uhr. Kameras zeigen ihn beim Hinein- und Hinausgehen an den Glastüren des Supermarkts, er trägt ein schwarzweißes Poloshirt, beim Verlassen hat er eine Plastiktüte in der Hand.

Danach erfasst sie in dieser Nacht keine Sicherheitskamera mehr, kein Augenzeugen sieht sie. Um fünf Uhr ist die Nacht vorbei. Der 11. September ist da.

NEWARK, 3. JUNI 2000

15 Monate bevor Mohammed Atta die Boeing in den Nordturm des World Trade Center jagen wird, betritt er an einem warmen, sonnigen Samstag das erste Mal die Vereinigten Staaten; auf dem Flughafen von Newark, im US-Bundesstaat New Jersey. Mohammed Atta, 33, ist Ägypter, Sohn eines Rechtsanwalts aus Kairo, der ihn zum Judenhass erzogen hat.

Marwan al-Shehhi, 23, Pilot der Maschine, die in den Südturm stürzen wird, ist am 29. Mai 2000 mit einer Sabena-Maschine aus den Vereinigten Arabischen Emiraten über Belgien in die USA eingereist. Am 27. Juni kommt

Ziad Jarrah, der mutmaßliche Pilot des Flugzeugs, das in Pennsylvania abstürzt wird, in Atlanta an. Jarrah, 27, ist Libanese aus gutem Haus, ein Sonnyboy, der gern trinkt und fleißig studiert.

Die drei kennen sich aus Hamburg.

Wenig später nehmen sie Kontakt zu Hani Hanjour auf, dem Piloten der Maschine, die ins Pentagon einschlagen wird. Der 27-Jährige stammt aus Saudi-Arabien und war bereits 1991 das erste Mal in den USA.

Die Aufgabe, die sie in den kommenden Monaten lösen müssen, lautet: Lernt, ein Flugzeug zu fliegen.

VENICE, FLORIDA, AUGUST BIS DEZEMBER 2000

Atta und Shehhi beginnen ihre Ausbildung in einer Cessna 152, einer einmotorigen Propellermaschine. Atta lernt, den Hauptschalter umzulegen, den Anlasser zu betätigen, zu beschleunigen, nach 250 Metern am Steuer zu ziehen und mit der Maschine in die Luft zu steigen. Er lernt Linkskurven, Rechtskurven, hinabzugleiten und wieder zu landen. Atta schlägt sich durch das Symboldickicht der Flugkarten, übt das Navigieren, er lernt, wie sich ein Pilot mit Fluglotsen im Tower korrekt unterhält, wie er sich anmeldet und abmeldet, er lernt, einen Wetterbericht zu interpretieren, und er stellt sich bei alldem nicht blöd an.

Vier Monate nach Beginn ihrer Ausbildung erhalten Mohammed Atta und Marwan al-Shehhi ihre Pilotenlizenz.

Ebenfalls in Venice und zur selben Zeit hat Ziad Jarrah das Fliegen gelernt. Er beginnt seinen Unterricht im „Florida Flight Training Center“, auch er lernt in einer Cessna 152. Auch Jarrah besteht seine Flugprüfung ohne Probleme.

OPA-LOCKA-FLUGHAFEN BEI MIAMI BEACH, 29. DEZEMBER 2000

Eine Woche nachdem Atta und Shehhi ihre Pilotenlizenz erhalten haben, mieten sie im Norden Miamis, in Opa-Locka, für sechs Stunden einen Boeing-727-Simulator. Sie üben vor allem das Fliegen von Kurven. Starts und Landungen interessieren sie kaum. Gemessen an den 250 Flugstunden, die sie hinter sich gebracht haben, sind sie akzeptable Flugzeugführer.

Nun beginnt die nächste Phase des Unternehmens „Anschlag auf Amerika“: die



Fensterputzer Demczur

JOE MC NALLY / LIFE

CARMEN TAYLOR / AP

United Airlines 175 im Anflug auf den
Südturm des World Trade Center



Vorbereitung der Entführung, das unauffällige Warten auf den Tag X. Die Attentäter wechseln oft ihre Wohnung, sie zahlen bar, sie hinterlassen kaum Spuren.

FLORIDA, SOMMER 2001

Zwischen dem 26. August und dem 5. September buchen und kaufen die Attentäter ihre Tickets in den Tod. Die Flüge haben sie kühl kalkulierend ausgewählt: Es sind frühe Maschinen, die von 7.59 Uhr bis 8.14 Uhr in Boston, Newark und Washington starten. Es sind Boeings 757 oder 767 mit nahezu identischen Cockpits, was die Vorbereitung erheblich erleichtert hat. Es sind Maschinen mit Zielen an der Westküste, was hohe Kerosinmengen an Bord und größtmögliche Sprengkraft garantiert.

BOSTON, FLUGHAFEN, 11. SEPTEMBER, 6.50 UHR

Attas und Umaris Flugzeug aus Portland setzt in Boston trotz verspäteten Starts pünktlich auf. Atta und sein Kämpfer marschieren rasch durch den Terminal B, in der Tasche ihre Tickets, Business Class, American Airlines 11, gebucht via Internet am 28. August, verrechnet auf Attas drei Tage zuvor eröffnetem Vielfliegerkonto Nummer 6H26L04. Attas Mobiltelefon klingelt. Er wird angerufen aus einer Telefonzelle im Terminal C. Dort wird United Airlines starten. Die Verschwörer treffen die letzten Absprachen.

Attas zweite Tasche, in Portland nach Los Angeles aufgegeben, bleibt auf der Strecke. Die Entlader bringen sie nicht so schnell aus der Beech 1900, als dass sie es in die Boeing 767 noch schaffen würde. So fährt um diese Stunde irgendwo auf dem Rollfeld des Bostoner Flughafens Mohammed Attas Testament spazieren, dazu eine kleine Fibel für islamistische Selbstmordattentäter, die nach der Tat viel veratet wird über die Gedanken der Täter.

BOSTON, FLUGHAFEN, 7.36 UHR

Atta wartet. Der Flug wird verspätet starten, 14 Minuten zu spät, um 7.59 Uhr. Er telefoniert. Während das Flugzeug anrollt, Richtung Runway 4R/22L, wählt er, zum letzten Mal, die Nummer des Mobiltelefons von Pilot Shehhi. Sie sind verbunden für eine Minute oder zwei, vielleicht drei. Lange genug, um Dinge zu sagen wie: Seid ihr vollzählig? Die Sache läuft. Wir sind an Bord. Allah ist groß. Das Paradies wartet.

Atta und Shehhi könnten sich in diesem Moment am Dienstagmorgen fast mit bloßem Auge sehen, denn auch Marwan al-Shehhi hat mit seinem Trupp schon in der Maschine Platz genommen. Sie rollt kurz vor acht Uhr in der Warteschlange hinter Attas American Airlines 11 über die Taxiways des 96 Hektar großen Flughafengeländes von Boston. United Airlines 175 wird kurz nach American 11, um 8.14 Uhr, abheben.

NEW YORK, WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 8 UHR

Fensterputzer Jan Demczur ist im Plan. 77. Etage. Er reinigt die Tür der Firma Martin Progressive LCC. Um 6.10 Uhr hat er im 48. Stock angefangen, bei der japanischen Dai-Ichi Kangyo Bank. Nun ist Frühstückszeit.

Er fährt mit der Rolltreppe zur 78. Etage, wo sich eine der beiden großen Fahrstuhlwechselstationen befindet. Hier tauschen die Leute, die in den oberen Stockwerken arbeiten, die Aufzüge. Zwölf große Kabinen rauschen von der Lobby im Erdgeschoss ohne Halt bis zum 78. Stock, wo man dann zwischen vielen kleineren Aufzügen in die höheren Etagen wählen kann. In jedem der beiden Hochhäuser gibt es 100 Aufzüge. Sie sind zusammen mit den Schächten für Klimaanlagen, den Wasser- und Abwasserleitungen im Kern der Türme untergebracht. Diese Versorgungskerne sind mit Gipskartonwänden verkleidet, damit jede neue Firma, die einzieht, schnellen Zugang zu allem hat. Das Gebäude wird fast zur Hälfte von den Stützen der Außenwand getragen. Es ist so viel leichter, biegsamer und effektiver als die alten New Yorker Wolkenkratzer wie das Empire State Building.

NASHUA, NEW HAMPSHIRE, 8.13 UHR

Im Flugkontrollzentrum für Boston, eingerichtet in einem fensterlosen Bunker 60 Kilometer nordwestlich der Stadt, drucken sie den ersten „Flight Progress Strip“ für die American Airlines 11, einen Papierstreifen mit sieben Spalten und den wesentlichen Informationen, Flugzeugcode, Flughöhe, Dauer, Position. Der Fluglotse sieht die Daten auf einem hochauflösenden 27-Zoll-Sony-Bildschirm. An diesem Morgen verfolgt er insgesamt 14 Langstreckenflüge auf ihren Wegen im Luftraum über den Vereinigten Staaten.

Ab 8.15 Uhr registriert er seltsame Dinge. American Airlines 11 beschreibt über Worcester, Massachusetts, eine sanfte Nordkurve, obwohl sie sich nach Süden wenden müsste.

Um 8.20 Uhr ignoriert das Cockpit die Aufforderung des Fluglotsen, auf die Dauerflughöhe von 31000 Fuß zu steigen.

Von 8.21 Uhr an wiederholt der Dispatcher in schneller Folge und ohne Antwort zu erhalten den nervösen Funkspruch: „American 11, this is Boston Center, how do you read?“, was so viel heißt wie: Hören Sie mich? Verstehen Sie mich? Melden Sie sich! Man erwartet in Nashua jede Sekunde den Empfang des vierstelligen Notrufcodes, den Piloten im Fall eines Überfalls absetzen. Aber er bleibt aus.

Um 8.22 Uhr gibt der Transponder der Boeing, eine Art Sender des Flugzeugs, kein Signal mehr und bleibt tot. Die Flughöhe wird nun nicht mehr angezeigt, die



Trümmer des Südturms, Nordturm kurz vor dem



Einsturz: „O Gott, mein Gott, was ist das?“

Fluglotsen in Nashua haben nur noch das Radarbild der Maschine und verfolgen atemlos die falsche Flugroute.

American Airlines 11 fliegt um 8.23 Uhr nordwestlich über das Drei-Staaten-Eck am Südzipfel der Green Mountains, wo sich die Grenzen von Massachusetts, Vermont und des Staates New York treffen, wendet sich dann auf abgeknickter Bahn dem sogenannten Albany-Schenectady-Troy-Triangel zu und passiert südlich des Great Sacandaga Lake die Stadt Amsterdam an ihrem nördlichen Rand. „American 11, how do you read? This is Boston Center. How do you read?“

FORT WORTH, TEXAS, 8.27 UHR

In der Zentrale von American Airlines hört Craig Marquis, der an diesem Morgen Dienst hat, wie der Schichtleiter der Reservierungsabteilung den Notruf einer Stewardess entgegennimmt. Sie verlangt, mit der Leitzentrale verbunden zu werden; nach Luft ringend berichtet sie, dass zwei Flugbegleiter niedergestochen worden seien, eine Stewardess werde mit Sauerstoff beatmet. Einem Passagier sei die Kehle durchgeschnitten worden, sie habe den Eindruck, der Mann sei tot. Die Entführer seien ins Cockpit eingedrungen.

„Ist ein Arzt an Bord?“, will Marquis wissen. „Nein, kein Arzt“, lautet die Antwort. Ob die Maschine im Sinkflug sei, fragt Marquis. „Wir beginnen mit dem Sinkflug“, antwortet die Anruferin.

NASHUA, FLUGKONTROLLZENTRUM, 8.28 UHR

Die Maschine dreht scharf nach Süden ab, eine 210-Grad-Kehre, als suche der Pilot das Flusstal des Hudson. An der Mündung des Flusses liegt New York City. „American 11, how do you read?“ Von 8.29 Uhr an hören die

Fluglotsen Funkketzen aus dem Cockpit. In abgehackten Stücken ist eine Stimme mit starkem Akzent zu hören, einmal sagt sie: „Macht keine Dummheiten! Niemandem wird etwas passieren!“, ein anderes Mal: „Wir haben mehr Flugzeuge. Wir haben andere Flugzeuge. Bleibt ruhig. Wir kehren zum Flughafen zurück.“

Das ARTCC Nashua, das steht für: Air Route Traffic Control Center, zuständig für Nordwestamerika und den Luftraum zwischen dem Boden und 60 000 Fuß Höhe, alarmiert um 8.29 Uhr die amerikanische Luftfahrtbehörde Federal Aviation Administration (FAA): American Airlines 11, an Bord 92 Menschen, sei allem Anschein nach in der Gewalt von Entführern.

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 8.34 UHR

Die Rushhour im World Trade Center hat begonnen – Jan Demczur fährt mit dem Lift bis zur 44. Etage, in der sich die zweite große Fahrstuhlwechselstation befindet. Hier steigen die Leute um, die zwischen der 44. und 77. Etage arbeiten. Demczur stellt den Eimer mit seinen Werkzeugen neben der Fahrstuhlgruppe ab, die Aufzüge in die Stockwerke 67 bis 74 schickt. Von hier wird er gleich weiterfahren. Der nächste Putzjob ist bei der Firma Geiger & Geiger, Hyundai Securities Corporation im 78. Stockwerk. Dort gibt es eine kleine Bank in der Lobby, auf der er immer seinen Kaffee trinkt und seinen Donut isst. Demczur nimmt die Rolltreppe zur 43. Etage, in der die Cafeteria untergebracht ist. Sie ist nicht sehr voll. Er kauft sein Frühstück ein und geht zurück zum Lift. Im Fahrstuhl neben seinem Eimer stehen fünf Männer, die gerade abfahren wollen. Sie warten noch die Sekunde, die Demczur braucht, um seinen Eimer mit den Werkzeugen aufzunehmen. Dann tritt er zu den anderen Männern in den Fahrstuhl, die Kabinentür schließt.

Die Gesichter im Lift kommen ihm an diesem Morgen vage bekannt vor, er trifft jeden Tag Hunderte Leute auf seinen Fahrstuhlfahrten. Er kann niemanden zuordnen. Am bekanntesten kommt ihm der ältere dunkelhäutige Mann mit der Brille vor, der in den 69. Stock will. Der Alte hat zwei Becher in der Hand und zwei Tüten. Auch die anderen kehren vom Frühstück zurück. Nur ein bulliger Mann kommt offenbar direkt von draußen, er trägt einen Laptop, sein Anzug sieht teuer aus.

Der Fahrstuhl fährt los, noch befindet sich Jan Demczur in seinem Plan.

AN BORD VON UNITED AIRLINES 175, 8.37 UHR

Die Skyline Manhattans strahlt im spätsommerlichen Morgenlicht, als besorgte Fragen der Flugleitzentrale die Cockpits

JAMES NACHTWEY / VII

über Neuengland erreichen. Wo ist American Airlines 11? Sieht jemand die Maschine? Der Pilot meldet sich nicht mehr. Noch weiß die Flugeitzentrale nicht, dass die Maschine entführt wurde und seit gut 20 Minuten auf Abwegen fliegt, inzwischen südwärts, Richtung New York City.

Um 8.40 Uhr gibt der Fluglotse, der in Chicago sitzt, Flugkapitän Saracini die Anweisung: „United 175, ändern Sie Ihren Kurs. 30 Grad rechts. Ich will Sie weg haben aus diesem Verkehr da.“ Saracini meldet noch, um 8.41 Uhr, man habe verdächtige Funksprüche von American Air-

ser Minute, da längst alles zu spät ist, kommt die offizielle Telefonkette an ihr Ende. Atemlos informiert die Luftfahrtbehörde FAA die Luftabwehrbehörde Norad (North American Aerospace Defense Command) über die Entführung des Flugs American 11.



Feuerwehmann, Fliehende im Nordturm: „Gehen Sie weiter, es wird besser, unten ist alles sicher“

Es ist der 11. September, 8.37 Uhr, Good morning, America, die Welt glaubt an einen normalen Dienstag, noch acht Minuten lang.

Im Cockpit der United Airlines 175 hören die Piloten die Bitte eines Fluglotsen, nach der verstummten American 11 Ausschau zu halten. Um 8.38 Uhr meldet Flugkapitän Victor Saracini, 51 Jahre alt, ein Navy-Veteran: „Ja, wir haben ihn im Blick ... scheint ungefähr 20 ... äh ... 29000, 28000 Fuß hoch zu sein.“ Seine eigene Boeing kreuzt in diesem Moment das Tal des Hudson in westlicher Richtung, sie schauen nach links, nach Süden, als sie American 11 sehen.

lines 11 gehört, gleich nach dem Start in Boston, „als hätte jemand das Mikrofon genommen und gesagt: Alle in den Sitzen bleiben!“ Dies sind seine letzten überlieferten Worte. Um 8.43 Uhr reißt auch der Funkkontakt mit United 175 für immer ab.

NASHUA, FLUGKONTROLLZENTRUM, 8.40 UHR

American Airlines 11 zieht als Punkt über den Radarschirm. Um 8.40 Uhr, aus einer Höhe von 900 Fuß kommend, ist die Boeing 767 über den Häuserspitzen Manhattans zu hören, es ist der fürchterliche Klang einer todbringenden Waffe. In die-

NORDTURM, CIRCA 8.43 UHR

Chuck Allan sitzt an seinem Schreibtisch im 83. Stock und schaut kurz auf den Hudson hinunter. In der Ferne, dicht über der George-Washington-Brücke, sieht er einen kleinen Punkt. Ein Flugzeug. Es fällt ihm auf, weil er an dieser Stelle noch nie eine Maschine gesehen hat. Sie fliegt niedrig. Vermutlich im Landeanflug auf Newark. Er dreht sich wieder zu seinem Bildschirm und bedient sein Outlook-Programm weiter. Allan ist EDV-Chef bei Lava Trading.

Vor einigen Jahren hat Allan die Pilotenprüfung abgelegt. Er weiß genau, wie es klingt, wenn der Pilot die Gashebel

nach vorn schiebt, um der Turbine maximale Schubkraft zu geben. „Man kann ein Flugzeug nur mit Schubkraftveränderung steuern. Bei vollem Schub hebt sich die Nase des Jets.“ Es ist genau dieses Geräusch, das Chuck Allan jetzt in seinem Rücken hört.

AN BORD VON AMERICAN AIRLINES 11, 8.44 UHR

Die von Mohammed Attas Trupp gekaperte Boeing 767 rast die Halbinsel von Manhattan hinunter, als Madeline Sweeney, Stewardess seit 12 Jahren, 35 Jahre alt, von Bord aus bei der American-Airlines-Zentrale anruft. Sie erreicht einen der Manager, Michael Woodward.

Im Telefongespräch mit der Zentrale von American Airlines erwähnt Sweeney noch die Sitzplatznummer eines Terroristen, als das Gespräch fast vorüber ist. Woodward fragt, wo die entführte Maschine sei, und erhält als Antwort: „Ich sehe Wasser und Gebäude ... Oh, mein Gott, oh, mein Gott!“

Im Cockpit sitzt der Pilot Mohammed Atta, in den schmalen Fenstern werden die Doppeltürme auf der Zungenspitze Manhattans in Sekundensplittern groß und größer, als würde man ein Zoomobjektiv zu sich heranreißen.

BOSTON, 8.45 UHR

Im Krisenzentrum von American Airlines ist die Führungsscrew der Gesellschaft versammelt. Flug 11 wird auf dem Bildschirm, der die Position aller fliegenden Maschinen anzeigt, isoliert. Alle Augen verfolgen, wie der kleine Punkt sich bewegt. Die Linie von Flug 11 ist etwas verwackelt nach der Wende über Albany, hat sich dann aber wieder beruhigt.

Um 8.46 Uhr hört der Radarpunkt auf dem Schirm plötzlich auf, sich zu bewegen. Für einen kurzen Moment scheint Flug 11 über New York stillzustehen. Dann verschwindet das Flugzeug vom Schirm.

WORLD TRADE CENTER, NORDTURM, 83. ETAGE, 8.46 UHR

Chuck Allan hört in seinem Rücken ein dumpfes, saugendes, unerträglich lautes Geräusch. Als ob zwei Hochgeschwindigkeitszüge dicht aneinander vorbeifahren. Aus der Bürobox nebenan ruft Liz Porter, Allans Programmiererin: „Was zur Hölle ist das?“

Mit einer Geschwindigkeit von bis zu 630 Stundenkilometern ist American Airlines Flug 11, 92 Menschen an Bord, in den Nordturm des World Trade Center gekracht.

Chuck schreit: „Da muss ein Hub-schrauber eingeschlagen sein.“ Vor dem Fenster fallen Trümmer. Papier schwebt durch die Luft. An den Scheiben fließt draußen eine Flüssigkeit herunter. Und

der Turm kippt. Er lehnt sich auf die Seite. Allan weiß, dass ein Hochhaus nachgeben muss. Er weiß, dass seine Etage bei Orkanböen um etwa fünf Meter in jede Richtung schwanken kann. Aber das hier ist kein Schwanken mehr. Das ist eine massive Neigung.

Der Horizont steht schräg im Fensterahmen von Chuck Allans Büro. Es knirscht und quietscht in den Wänden. Die Spannung zerrt an den Bolzen, und dieses Geräusch hat er auch bei heftigstem Sturm noch nicht gehört. Schließlich kommt der Turm zurück. Die fast 300 000 Tonnen schwingen viermal, fünfmal. Dann ist es ruhig. Völlig ruhig. Kein Feueralarm, keine Ansagen. Nichts. Chuck versucht, seine Frau anzurufen. Er hört das Freizeichen, aber bekommt keine Verbindung.

Chuck schaut aus dem Fenster und überlegt, was er jetzt tun soll. Draußen auf dem Flur ist Feuer, dünner Rauch dringt durch die Türritzen. Eine Feuerübung hat es nie gegeben.

Die Boeing 767 war betankt für einen Transkontinental-Flug von Boston nach Los Angeles, sie hatte beim Einschlag noch rund 34 000 Liter Kerosin an Bord, das meiste davon in den Flügeltanks.

Beim Aufprall werden die Aluminiumtanks zerfetzt. Der Treibstoff schießt mit Fluggeschwindigkeit hinaus, in der Luft werden die Tropfen zerstäubt. In Bruchteilen von Sekunden bildet sich so ein zündfähiges Gemisch.

Für die Menschen, die sich in diesem Moment in den unmittelbar betroffenen Etagen aufhalten, kommt der Tod in Sekundenbruchteilen: Sie verdampfen einfach in der Feuersbrunst.

Chuck Allan denkt: Wahrscheinlich lassen die mich heute Nachmittag nicht mehr ins Büro. Ich nehme besser meine Autoschlüssel mit. Er geht noch einmal in sein Büro und holt die Umhängetasche mit den Schlüsseln. Laptop und 1800 Dollar, die er vorhin am Automaten gezogen hat, um den Elektriker zu bezahlen, lässt er liegen. Vor dem Fenster fallen immer noch Gebäudeteile hinunter.

Als letzter Mitarbeiter von Lava Trading verlässt Chuck Allan den 83. Stock des Nordturms. Es kommt ihm nicht in den Sinn nachzusehen, ob in den anderen Büros noch Leute sitzen. So weiß er nicht, dass die Mitarbeiter von „General Telecommunications“ auf der gleichen Etage noch in ihren Kastenbüros sitzen und auf die Rettungsdienste warten.

Der östliche Ausgang ist voll mit Menschen. Die Luft ist noch relativ gut. Die vier Leute von Lava Trading bleiben zusammen. Alle haben ihr Handy in der Hand und versuchen, aus dem Turm hinauszutelefonieren. Chuck hat in seinem Büro den Ruf, etwas verschoben zu sein. Er ist nicht nur Hobbyпилот, er ist

auch Hobbyfunker. In seiner Umhängetasche hat er ein Zwei-Meter-Band-Funkgerät.

Allan sendet den Hilferuf „Mayday“ auf verschiedenen Frequenzen. Als er schließlich Kontakt bekommt, wird er aus der Leitung geworfen: „Jeder Funkverkehr ist gesperrt, um die Frequenzen für die Notrufe freizuhalten. Gehen Sie aus der Frequenz heraus.“ Die denken, er sei ein Wichtigtuer. Aus den Gesprächsfetzen reimt er sich zusammen, dass eine Maschine von American Airlines die Türme getroffen hat. Er versteht das nicht: „Okay, Flugzeuge können abstürzen. Wieso ausgerechnet in die Türme? Der Pilot hatte den ganzen Hudson, um runterzugehen.“

NORDTURM, 67. ETAGE

American Airlines 11 mit Mohammed Atta im Cockpit ist 30 Stockwerke über Jan Demczurs Fahrstuhl eingeschlagen, sie zerstörte einen Großteil der Fenster, an denen Demczur an diesem Morgen gearbeitet hat, und tötete alle 69 Mitarbeiter der Firma Fred Alger im 93. Stock, wo er zwischen 7.35 und 7.55 Uhr geputzt hatte, und alle Mitarbeiter der Firma Carr Futures im 92. Stock, die er dort vor anderthalb Stunden traf. Die Männer im Fahrstuhl werden hin und her geschleudert, der Fahrstuhl schwingt, bleibt einen Moment stehen, schwingt noch mal, dann beginnt er nach unten zu rutschen. Die Kabine bietet Platz für zwölf Personen, sie sind sechs. Die Männer rappeln sich auf.

Der schwarze alte Mann neben der Tür ruft: „Drückt den Stoppknopf! Drückt den beschissenen Stoppknopf!“ Als niemand reagiert, drückt er ihn selbst. Der Fahrstuhl bleibt stehen, die anderen sehen den alten Mann an. Es ist ruhig.

Es ist 8.48 Uhr, es ist immer noch ruhig, es riecht verbrannt. Jan Demczur drückt den Notrufknopf. Sie warten. Nach einer halben Minute meldet sich eine Männerstimme. Sie ist entspannt, obwohl überall im Haus Notrufe aus Fahrstühlen eingehen. Die Notrufzentrale befindet sich im 3. Untergeschoss des Nordturms. Die Stimme sagt, dass es Probleme im 91. Stockwerk gebe. Eine Explosion oder so was. Dann verstummt sie. Demczur drückt noch mal auf den Knopf, dann auch George S. Phoenix III., ein Ingenieur der Port Authority aus dem 74. Stock. Er ist seit 8 Uhr im Gebäude und trägt in der linken Hand ein kleines Papptablett mit Kaffee, Milch und einem Donut. Niemand meldet sich. Nach weiteren zwei Minuten dringt Rauch in die Kabine ein. Es ist schwarzer Rauch, wie er beim Verbrennen von Flugzeugbenzin entsteht. Es wird warm.

„Wir müssen hier raus“, ruft Phoenix.

Der unteretzte Mann im guten Anzug zieht ein Handy aus der Jackentasche, aber er bekommt keine Verbindung. Auch

Phoenix versucht es. Jan Demczur besitzt kein Handy. Er wüsste auch nicht, wen er jetzt anrufen sollte. Er versucht, die Fahrstuhltür zu öffnen, der untersetzte Mann im guten Anzug hilft ihm. Er heißt John Paczkowski und ist der stellvertretende Direktor der Port Authority. Ein hohes Tier. Paczkowski zieht links, Demczur rechts. Es ist eine der Fahrstuhltüren, die in der Mitte schließen, zum Glück. Sie bekommen sie auf. Sie sehen auf eine graue Wand. Colin Richardson, ein weiterer Mann im Fahrstuhl, stöhnt leise. Sie stecken irgendwo zwischen dem 44. und dem 74. Stock. Es gibt keine Ausstiege hier. Es gibt nur den Schacht. Die blanke Wand.

OTIS-MILITÄR-BASIS, CAPE COD, 8.52 UHR

Amerika hat nicht damit gerechnet, aus der Luft angegriffen zu werden: Am Tag, als die Zivilflugzeuge wie Kriegswaffen vom Himmel stürzen, sind zur Verteidigung der Vereinigten Staaten, 9,8 Millionen Quadratkilometer groß, nur 14 Kampffjets jederzeit startbereit.

Die erste Maschine der Entführer ist bereits in ihr Ziel eingeschlagen, da erst starten zwei F-15-Jagdmaschinen der amerikanischen Luftwaffe von der Otis-Basis auf Cape Cod und nehmen die Verfolgung der anderen entführten Maschinen auf.

Seit die Terroristen United Airlines 175 in der Gewalt haben, jagt die Boeing mit 500 Meilen pro Stunde über den Südostzipfel des Staates New York, kurvt hinein nach New Jersey, fliegt über Newton, dann in sehr großem Schwung südlich, dann östlich, dann nördlich, sie beschreibt einen weiten Halbkreis auf Manhattan zu, unter ihr New Brunswick, Staten Island und die Bucht von Upper New York.

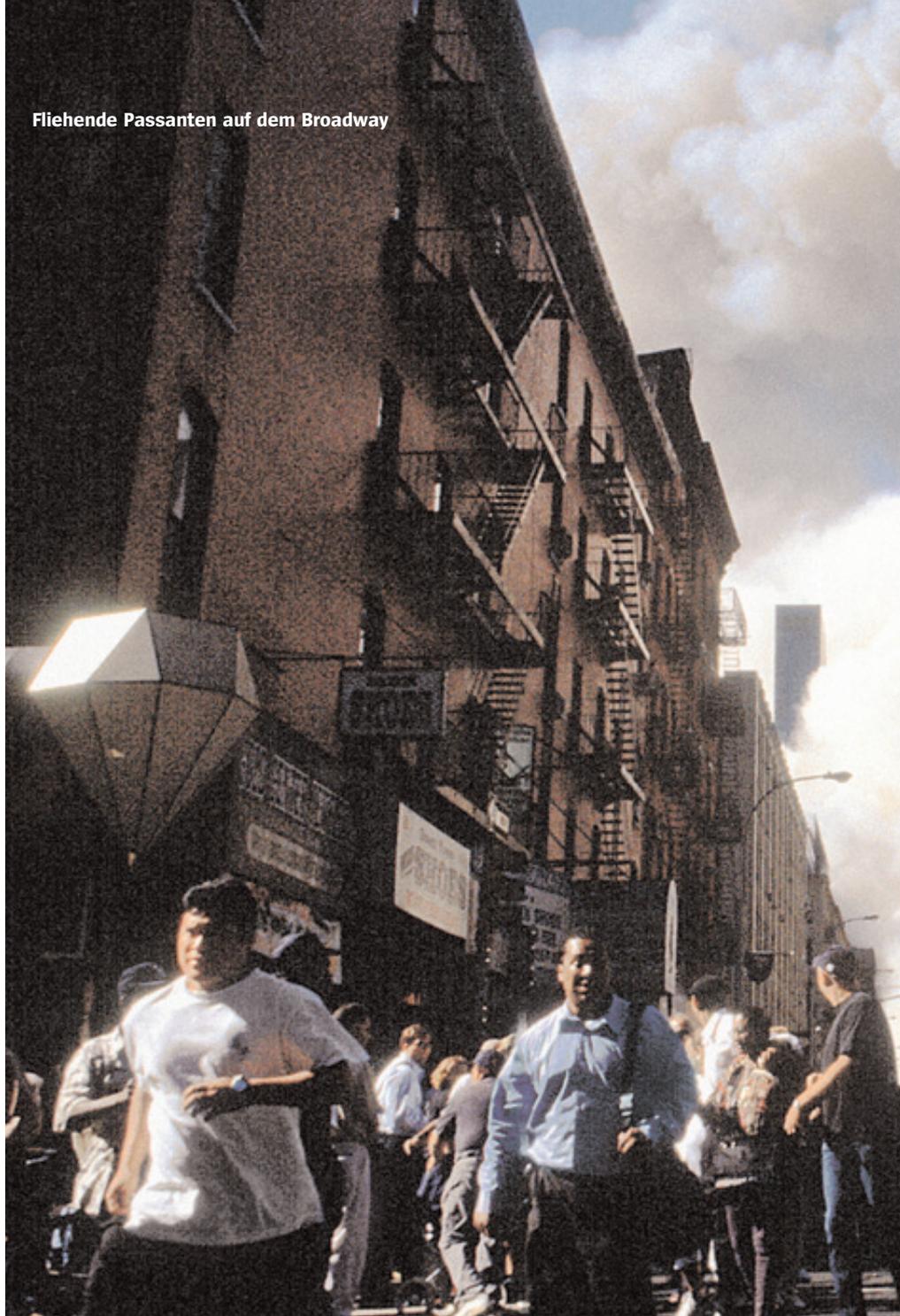
NORDTURM, IM AUFZUG

Demczur streicht mit der Hand über die graue Fläche. Es sieht aus wie Gipskarton. Paczkowski tritt gegen die Wand, aber sie gibt nicht nach.

„Hat jemand ein Messer?“, fragt Paczkowski. Sie untersuchen ihre Taschen, sie haben nur Kugelschreiber. Demczur holt seinen Schrubber aus dem Eimer. Er entfernt den Wischgummi vom oberen Stück und zieht den Griff ab. Sie haben jetzt zwei Werkzeuge. Jan Demczur hackt mit dem etwa 40 Zentimeter langen dünnen Oberteil auf die Wand ein, den kurzen dreieckigen Griff gibt er John Paczkowski. Seit dem Einschlag sind etwa acht Minuten vergangen, sie kratzen Risse in die Wand. Es ist Gipskarton, kein Beton.

Die beiden Männer mit den polnischen Namen haben die Leitung der Aktion übernommen. Die anderen, Colin Richardson und Shivam Iyer, scheinen angeschlagen, sie schweigen, manchmal stöhnen sie leise. Al Smith, der Schwarze,

Fliehende Passanten auf dem Broadway



redet auf die beiden Arbeiter ein, ermuntert sie. George Phoenix ist 36 und damit der jüngste Mann im Aufzug, er will was machen, weiß aber nicht, was. Er klettert auf das Geländer und versucht, die Decke aufzustoßen, wie er es in vielen Filmen gesehen hat. Aber die Decke gibt nicht nach.

CHICAGO, EINSATZZENTRALE VON UNITED AIRLINES, 8.56 UHR

In der Einsatzzentrale der Fluggesellschaft, in unmittelbarer Nähe des O'Hare International Airport, sieht der Diensthabende auf CNN, dass das World Trade Center in Flammen steht. Bill Roy, der Chef der Einsatzzentrale, rollt auf seinem Stuhl heran, schaut auf den Fernsehschirm und sagt: „Sieht aus, als wäre es eine klei-

ne Maschine gewesen. Vielleicht ist sie abgekommen von der Flugroute nach La Guardia?“

Als von der Federal Aviation Administration, der US-Flugbehörde FAA, die Information kommt, dass es sich um eine Passagiermaschine der American Airlines gehandelt hat, sagt gleich darauf einer der United-Leute: „Chef, wir haben zu einer unserer Maschinen den Kontakt verloren.“

Und aus dem Wartungszentrum von United kommt die Information, ein Mechaniker habe zufällig über Funk die Worte einer Stewardess von United Airlines 175 aufgeschnappt: „O mein Gott, die Cockpit-Besatzung ist getötet worden, eine Stewardess wurde erstochen. Wir sind entführt worden.“



Boeing, die ihre Spitze senkt und aus dem Himmel in den Südturm stürzt.

**CHICAGO,
EINSATZZENTRALE
VON UNITED AIRLINES,
9.00 UHR**

Die Männer sehen auf dem Fernsehschirm, wie eine große Passagiermaschine auf den Südturm des World Trade Center zurast. Der CNN-Kommentator, der gerade das Loch im Nordturm beschreibt, ruft plötzlich mit sich überschlagender Stimme: „O Gott, mein Gott, was ist das? Da kommt noch ein Flugzeug. Es hält genau auf den zweiten Turm zu.“

NORDTURM, IM AUFZUG

Demczur und Paczkowski haben jetzt etwa drei Zentimeter tiefe Kerben in die Wand gekratzt. George Phoenix, der Ingenieur, schlägt vor, längere Kratzer zu machen, um die Gipsfläche zu destabilisieren. Sie folgen seinem Rat. Bald sind die Kerben sechs Zentimeter tief, es sind offenbar mehrere Platten, die durch den Stahlrahmen zusammengehalten werden.

Paczkowski wechselt sich mit Phoenix ab. Jan Demczur aber lässt seinen Stab nicht los. Er kratzt und kratzt, seine Hand schwillt an und beginnt zu bluten. Als sie die dritte Schicht er-

reichen, rutscht ihm das Metallstück aus der Hand, es fällt genau in die Lücke zwischen Tür und Schacht. Jetzt haben sie nur noch ein Werkzeug. Richardson flucht leise.

**WORLD TRADE CENTER, SÜDTURM,
9.03 UHR**

Die Boeing 767 der United Airlines schlägt auf der Südseite in den Turm ein und explodiert. Es ist wahrscheinlich, dass die Wucht des Einschlags mindestens vier Stockwerke zerstört, vielleicht sogar sechs; ein riesiger Feuerball schießt an zwei Stellen aus dem Turm hervor.

Auf den Bildern, die ein Amateurfilmer in diesen Sekunden vom Battery Park an der Südspitze Manhattans aus macht, ist

Die Männer in der Einsatzzentrale hören die Nachricht von der Entführung eines ihrer Flugzeuge mit ungläubigem Staunen. „Das kann nicht sein“, sagt einer. „Wir haben die Information, dass es die entführte Maschine von American Airlines war.“

Der Dispatcher, der in der Einsatzzentrale von United den Flug nach Los Angeles betreut, versucht, das Cockpit der United 175 über Funk und über die automatische Datenübermittlung Datalink zu erreichen. Er erhält keine Antwort.

Ungefähr zu diesem Zeitpunkt teilt die FAA der Einsatzzentrale von American Airlines mit, dass eine weitere Maschine der Fluglinie, Flug 77 von Washington-Dulles nach Los Angeles, den Transpon-

der ausgeschaltet und eine Wende geflogen habe. Es ist die Maschine, die später aufs Pentagon stürzen wird.

Vermutlich ist dies der Augenblick, in dem den Männern im Krisenzentrum klar wird, dass sie es an diesem Morgen nicht nur mit gewöhnlichen Entführungen zu tun haben.

**WORLD TRADE CENTER, SÜDTURM,
8.59 UHR**

Kurz vor neun ist United Airlines 175, aus Südosten kommend, im Sinkflug auf Manhattan. Am Steuer wahrscheinlich Marwan al-Shehhi, der Araber, der in Deutschland zum Gotteskrieger und in Florida zum Gottesflieger wurde. Die Welt wischt vorbei unter dem Bauch der

SUSAN MEISELAS / MAGNUM PHOTOS / AGENTUR FOCUS

zu erkennen, dass das Flugzeug sich in einer starken Kurvenlage befand, als es den Südturm erreichte. Offenbar hätten die Entführer ihr Ziel um ein Haar verfehlt, sie mussten die Maschine im letzten Augenblick noch herumreißen.

SÜDTURM, 81. ETAGE, 9.03 UHR

Stanley Praimnath, Computerexperte der Kreditabteilung in der Fuji Bank Limited, hatte eben noch telefoniert, einen Kollegen aus Chicago beruhigt, nein, der Brand sei im Nachbarturm, sie seien von den Sicherheitskräften wieder in ihre Büros geschickt worden, und hatte dabei aus dem Fenster geschaut, Richtung Hudson-Bucht und Freiheitsstatue. „Hier ist alles in Ordnung.“ Dann sieht er nur noch große rote Buchstaben, ein U, ein A, und einen grauen Flugzeugrumpf, der so aussieht, als würde er genau auf ihn zurasen. Das Gebrüll der Turbinen ist das schrecklichste Geräusch seines Lebens. Er denkt: „O Herr, übernimm du das. Ich schaffe das nicht.“ Er sieht noch, wie sich der rechte Flügel der Maschine kurz vor dem Aufprall ein wenig hebt, und wirft sich unter den Tisch.

Durch die kurze Drehung vor dem Aufprall ist die Boeing 767 oberhalb von Praimnaths Büro eingeschlagen. Stanley liegt zusammengekauert unter seinem Schreibtisch. In seinen Ohren das Geräusch von brechendem Stahl. Aber er hat keinen Knall gehört. Die Decke ist eingebrochen, ein Teil des Bodens verschwunden, er selbst von Schutt bedeckt, aber unverletzt. Er wartet auf den tödlichen Schlag. Er weint und betet: „O Herr, ich habe noch so viel zu tun, bitte lass mich meine Familie wiedersehen, bitte, Herr, hilf mir hier raus.“

Der Schlag bleibt aus. Als Praimnath sich aus den Trümmern befreien kann und endlich wieder steht, sieht er am Ende des Gangs, in einem Türrahmen, keine zehn Meter entfernt, das Ende eines Flugzeugflügels. Es brennt mit kleiner Flamme. Elektroleitungen hängen herunter, Funken sprühen, es ist dunkel vor Staub, als hätte jemand einen offenen Zementsack in die Luft geworfen. Es stinkt.

Praimnath kriecht auf dem Bauch aus dem Loans-Department, dorthin, wo einmal die Lounge war. Dann hinüber zum Kommunikationsraum, in dem auch die Tür zu Treppenaufgang A sein müsste. „O Herr, hilf mir, schick mir Hilfe“, betet er. Aber die Ausgänge sind verschüttet. Dann sieht er an einem Deckenrest den Widerschein einer Taschenlampe. Er fängt an, gegen die Wand zu schlagen und brüllt: „Bitte lasst mich nicht sterben, wartet auf mich, ich bin's, Stan von der Kreditabteilung.“

NORDTURM, IM AUFZUG, 9.20 UHR

Jan Demczur, der Fensterputzer, kratzt weiter. Das Loch ist jetzt zehn Zentimeter

groß, die Luft wird etwas besser. Phoenix klammert sich am Geländer fest und tritt mit dem Rücken zum Loch wie ein Pferd gegen die Wand. Sie splittert. Auch der bullige Paczkowski und Demczur treten jetzt, die Ränder geben nach, das Loch wird schnell größer. Hinter der Wand befindet sich in etwa 15 Zentimeter Abstand eine zweite. Aber sie ist viel dünner. Phoenix tritt sie beim ersten Versuch durch. Die Luft wird jetzt deutlich besser.

Um 9.30 Uhr ist das Loch so groß, dass sich Al Smith hindurchzwängen kann. Smith kommt in der Herrentoilette der 50. Etage an. Er fällt auf die Fliesen, die Luft ist gut, es ist hell.

„Ich komme gleich zurück“, ruft der alte Mann den Zurückgebliebenen zu, während er über die Fliesen davonläuft. Die Männer im Fahrstuhl glauben nicht daran oder wollen es nicht darauf ankommen lassen. Sie arbeiten weiter am Loch. Paczkowski ist etwa doppelt so breit wie Smith, er war früher bei den Marines.

Smith läuft über den bereits leeren Flur. Als er an den Fahrstühlen vorbeikommt, öffnet sich eine der Türen. Smith steht vor dem offenen Fahrstuhl. Er weiß, dass er da nicht einsteigen darf. Eigentlich nicht. Er steigt ein und fährt zur Fahrstuhlwechselstation in die 44. Etage. Dorthin, wo sie vor 40 Minuten losgefahren sind. Es klappt. Als die Tür aufgeht, ist er in einer anderen Welt. In der Katastrophenwelt. Feuerwehrleute und Polizisten rennen durcheinander. Al Smith hält einen der Feuerwehrmänner fest und erklärt ihm sein Problem. Sie steigen wieder in einen Fahrstuhl und fahren hoch in die 50. Etage. Es ist inzwischen 9.35 Uhr. Als sie im Waschraum ankommen, klettert gerade der letzte Mann, John Paczkowski, aus dem Loch. Die Männer umarmen sich kurz.

Sie sagen sich zum ersten Mal an diesem Tag ihren Namen. Jan Demczur spricht seinen Vornamen nicht mehr polnisch aus, sondern sagt Dschaen. Die anderen fünf denken, dass er John heißt. Jan Demczur notiert auf dem kleinen Stück Karton, auf dem sein Tagesplan steht, vier Telefonnummern. Es ist 9.40 Uhr, George Phoenix erreicht über sein Handy zum ersten Mal seine Frau.

Die Männer aus dem Fahrstuhl waren eine Stunde lang zusammen, jetzt ist wieder jeder für sich selbst verantwortlich. Sie sind in verschiedenen Treppenhäusern, sie vergessen sich, es gibt so viele neue Nachrichten. Die Leute, die sie treffen, kommen meist aus höheren Stockwerken. Demczur hört zum ersten Mal, dass ein Flugzeug ihren Turm getroffen hat.

NORDTURM, IM TREPPENHAUS, 20. ETAGE, 9.40 UHR

Chuck Allan und seine Kollegen sind noch unterwegs. Im 25. Stock kommen



Luftbild von Manhattan nach den Anschlägen:

ihnen die ersten Feuerwehrleute entgegen. Total erschöpft vom Treppensteigen. Sie sagen: „Gehen Sie weiter. Es wird besser. Unten ist alles sicher.“ Aber sie haben Angst. Man sieht es in ihren Gesichtern.

Als Allan und die anderen den 20. Stock erreicht haben, wird die Luft besser. Es gibt immer noch keinen Feuersalarm und keine Durchsage. Chuck Allan schafft es um 9.40 Uhr, seine Frau anzurufen. Sie hat gerade ihr Handy in der Hand, um ei-



wagen auf dem West Side Highway, jemand gibt ihm Sauerstoff. Dann sieht er Teile vom Nordturm fallen. Er legt die Maske weg und verschwindet, ohne dass die Pfleger es bemerken. Es gibt keinen Plan mehr.

PLAZA VOR DEM WORLD TRADE CENTER

Nach einem langwierigen Abstieg erreicht Chuck Allans Gruppe die Plaza des Nordturms. Allan, EDV-Chef bei Lava Trading, hat eine Gruppe von Kollegen vom 83. Stock das Treppenhaus hintergeführt. Er liebt die Plaza, mit der Skulptur, der „Großen Kugelkaryatide“ in der Mitte, den Bänken, dem Brunnen. Er geht durch die Glastür, und nichts erinnert ihn mehr an die Plaza von heute Morgen. Der Innenhof ist voll großer Trümmerteile. Und er sieht Menschen. „Schau da nicht hin“, sagt er zu Liz Porter, seiner Programmiererin, und hält ihr die Augen zu. „Wohin?“, sagt sie und schiebt seine Hand beiseite. Vielleicht 20, 30, 40 Tote. Es ist schwer zu sagen, weil es nur Teile von Menschen sind.

Sie sehen einen Torso mit einem Gurt um die Hüfte, einen zweiten, dritten, vierten. Alle haben denselben breiten, schwarzen Gurt angelegt. Es dauert einen Moment, bis Allan begreift, dass es sich um Passagiere handelt.

Hier liegen die Passagiere. Zerstörte Menschen, zerfetzte Körper, die vor kurzem noch auf das Zeichen des Flugkapitäns ihren Gurt geschlossen hatten. Es ist kein Blut zu sehen. Es liegt noch kein Staub über den Trümmern. Alles ist klar und deutlich zu sehen. Polizisten stehen herum. „Sehen Sie nicht hin“, sagen sie. „Gehen Sie weiter zu den Rolltreppen. Machen Sie Ihr Handy aus!“ Alle sehen hin. Alle versuchen, ihr Handy zu benutzen.

SÜDTURM, PLAZA

Um 9.50 Uhr erreichen Stanley Praitnath, der Laienprediger, und ein Begleiter den Plaza-Level des World Trade Center. Eine Mondlandschaft. Nur noch Feuerwehrlaute, Sanitäter und Polizisten laufen herum. „Besser, wenn ihr jetzt rennt“, schreit einer und sagt, sie sollten nicht nach oben schauen. Von oben fallen jetzt immer häufiger Gebäudeteile herunter. „Let's go“, die beiden Männer rennen Hand in Hand über den brennenden Freiplatz auf die Church Street.

Nach zwei Blöcken sind sie am Gitter des Friedhofs der Trinity-Church. Ein Geistlicher sagt, die Kirche sei geöffnet, sie sollten hereinkommen. Völlig außer Atem hält sich Praitnath am Zaun fest. Er hat Angst, der ganze Turm könnte zusammenstürzen. „No way. Das ist eine Stahlkonstruktion“, sagt der andere, er sei Ingenieur. HAUKE GOOS, ANSBERT KNEIP

Zerfetzte Körper, zerstörte Menschen, eine Mondlandschaft

nen Arzt anzurufen. Sie fürchtet, hysterisch zu werden. Sie ist sich sicher, dass es Chucks Büro getroffen hat. Dann klingelt es, und auf dem Display erscheint Chucks Nummer. Er sagt: „Wir sind noch im Gebäude. Aber wir sind gleich draußen.“ Er muss schreien. Im Hintergrund sind Rufe zu hören und aufgeregte Stimmen.

NORDTURM, IM TREPPENHAUS, 3. ETAGE

Jan Demczur sieht die Stechuhr, durch die er heute Morgen seine Karte zog. Sie

ist verbeult, sie sieht nicht aus, als würde sie jemals wieder funktionieren.

Jan Demczur begreift hier, erst hier zum ersten Mal, dass sein Plan ernsthaft gefährdet ist. Sein ganzes Leben war bisher ein Plan, der Tag, der Monat, das Jahr; sein Leben war aufgeteilt in Flächen, in Glasflächen, die er reinigen musste.

Jetzt ist er im Erdgeschoss, er verlässt das Haus in Richtung Westen. Es ist 10.20 Uhr. Er setzt sich neben einen Rettungs-

SPACEIMAGING / DDP