

## Kapitel 1

Militärbasis Shearwater, Halifax.

Es ist 2 Uhr nachmittags, Ende April. Seit Tagen regnet es so heftig, dass die Flüsse über die Ufer treten. Die orkanartigen Böen, die das Tiefdruckgebiet über der Ostküste Kanadas begleiten, peitschen die aufgewühlten Wassermassen des Atlantiks an die Küste Neuschottlands.

Beide Piloten drücken beinahe gleichzeitig auf ihre Sprechtaaste.

„Air Continental eins elf, heavy, erklärt Notlage. Zeit null eins zwei vier.“

Halifax bestätigt den Empfang des Notrufs. „Eins elf, heavy, was sind Ihre Absichten?“

Mehrere Sekunden lang ist auf dem Band nichts als statisches Rauschen zu hören. Dann füllt die Stimme des Piloten, die durch die Sauerstoffmaske gedämpft klingt, das Vakuum. Der Ton ist ruhig, aber die Zuversicht ist gewichen.

„Wir müssen sofort landen. Fliegen im Moment von Hand. Der Rauch im Cockpit wird immer dichter ...“

Ich kenne die Stimme. Es ist die Stimme von Martin Portmann. Martin ist mein Freund. Ich höre ihm beim Sterben zu.

Zu diesem Zeitpunkt haben die Passagiere längst realisiert, dass der Flug nicht wie geplant verläuft. Über Bordlautsprecher haben sie vor wenigen Minuten aus dem Cockpit erfahren, dass ein technischer Defekt eine außerplanmäßige Landung in Halifax notwendig macht. Die Besorgnis der Passagiere dürfte in Angst umgeschlagen sein, als die Beleuchtung des Flugzeuginnenraums bis auf ein schwaches Notlicht ausgeschaltet wurde und die Kabinenbesatzung im Licht von Taschenlampen arbeiten musste.

Im Cockpit spricht Martin Portmann mit der Kontrollstelle. Starke Hintergrundgeräusche überlagern seine Worte, machen sie schwer verständlich.

„Wir benötigen einen Direktanflug... können Sie uns die Vektoren geben?“

Der Lotse bittet Flug 111 kurz zu warten. Wenige Sekunden später bestätigt er: „Eins elf, Sie sind frei gegeben auf Landebahn 24, Kurs 65 Grad, Wind 100, variabel mit 10, ILS-Frequenz 109.9.“

Die Maschine mit der Bezeichnung Speedbird one“ war um 20:18 Uhr Lokalzeit auf der Piste 22 rechts des Kennedy Airports gestartet und über der Jamaica Bay in den Abendhimmel gestiegen. An Bord des Nachtfluges von New York nach Zürich befanden sich 214 Passagiere und 12 Besatzungsmitglieder. Nur wenige Sitze des Flugzeugs waren leer geblieben. Die ersten dreißig Minuten des Fluges verliefen ereignislos, dann meinte Lindner, der das Flugzeug steuerte, einen merkwürdigen Geruch wahrzunehmen. Er fragte Martin Portmann, ob er nichts rieche, was dieser verneinte. Doch Lindner blieb skeptisch. Aber trotz eingehender Prüfung aller elektronischen Systeme fand er nirgends einen Hinweis auf ein Feuer. So widmete sich die Besatzung wieder der Flugroutine. Um 20:58 Uhr setzte sich Flug 111 mit der kanadischen Flugsicherungsstelle Moncton in New Brunswick in Verbindung. Der Lotse bat Speedbird one sich vor Verlassen des Kontrollbereichs noch einmal zu melden. Überraschenderweise setzte sich Flug 111 aber schon um 21:14 Uhr wieder mit Moncton in Verbindung.

„Air Continental eins elf, heavy, erklärt Pan Pan Pan. Wir haben Rauch im Cockpit. Verlangen sofortige Umkehr zu einem geeigneten Platz, ich vermute Boston.“

Der Logan International Airport in Boston zählt zu den Ausweichflughäfen von Flug 111, aber der Lotse weist darauf hin, dass Halifax zu diesem Zeitpunkt näher ist als Boston. Die beiden Piloten entscheiden sich Halifax anzusteuern. Sie erhalten die Erlaubnis auf 10.000 Fuß zu sinken und werden angewiesen sich mit der Anflugkontrolle von Halifax in Verbindung zu setzen.

„Moncton Center, guten Abend. Air Continental eins elf, heavy, auf Flugfläche zwei fünf vier. Wir sinken mit 4.000 Fuß pro Minute ... Kurs 050 Grad.“

„Guten Abend, eins elf, heavy, sie sind 30 Meilen vom Flughafen entfernt.“

Im Cockpit setzen die Piloten die Sauerstoffmasken auf und diskutieren das Anflugverfahren. Sie sind unterschiedlicher Meinung. Lindner will so schnell als möglich landen. Martin spricht sich für einen langsameren Sinkflug aus. Er will die Passagiere nicht der alptraumartigen Erfahrung eines Notabstiegs aussetzen. Lindner beugt sich den Argumenten seines älteren Kollegen.

„Moncton Center, wir brauchen mehr als 30 Meilen. Können wir während des Sinkens Treibstoff ablassen?“

„Eins elf, heavy, Sie können auf 3.000 Fuß sinken oder auch eine beliebige Höhe dazwischen einnehmen. Ich schlage vor, Sie öffnen die Ablassventile, wenn Sie über dem Wasser sind.“

Der Airbus dreht jetzt nach Norden. Um 21:21 Uhr weist der Lotse Flug 111 einen neuen Kurs zu. Er informiert die Besatzung, dass die Maschine noch zehn Meilen von der Küste entfernt ist.

„Ich sage Ihnen, wenn Sie über dem Wasser sind.“

Noch während Martin mit dem Lotsen spricht, fallen fast gleichzeitig Höhenmesser, Kursanzeiger, automatische Schubregulierung und Geschwindigkeitsmessung aus. Lindner ist fassungslos. Zum ersten Mal ist so etwas wie Verzweiflung zu spüren.

„Auf meiner Seite sind sämtliche Instrumente tot ... Ich kann nicht mehr fliegen ... übernimm du die Steuerung“, fordert der Kopilot Martin Portmann auf.

Aber auch Martins Navigationsbildschirme und Flugsystemanzeigen sind ausgefallen.

„Negativ, meine Systeme sind ebenfalls out ...“

Als ob es noch einer Bestätigung für den Ernst der Lage bedurft hätte, flackert die Cockpit-Beleuchtung, bevor sie Sekunden später ebenfalls verlöscht.

„Wir hätten sofort landen sollen ...“, sagt Lindner mehr zu sich selbst und fragt dann etwas lauter: „Was jetzt?“

Darauf weiß Martin keine Antwort. Es gibt keine.

Die Situation im Cockpit wird mit jeder Sekunde verzweifelter. Selbst für erfahrene Piloten ist es bei Nacht und über dem Wasser kaum möglich, Orientierungspunkte zu finden, um die Höhe und die Lage der Maschine zum Horizont richtig einzuschätzen. Dabei sind die Piloten auf die Notinstrumente angewiesen, die im immer dichter werdenden Rauch kaum mehr zu erkennen sind.

„Eins elf, heavy, Sie sind jetzt über der offenen See. Sie können mit dem Ablassen des Treibstoffes beginnen.“

„Verstanden. Aber wir müssen sofort landen. Flugsysteme sind ausgefallen. Rauch wird immer dichter und wir haben Schwierigkeiten, die Notfallinstrumente abzulesen. Benötigen radargeführten Anflug...“

Der Lotse antwortet sofort. Die Dringlichkeit in der Stimme des Piloten ist ihm nicht entgangen.

„Eins elf, nur noch einige Meilen, ich habe Sie gleich.“

„Wir erklären Notlage ...“

„Eins elf, heavy, Sie sind 17 Meilen von der Landebahn entfernt, Höhe 9.700 Fuß, Kurs 065... sinken Sie so schnell als möglich auf 3.000 Fuß, ich sage Ihnen, wenn Sie die Marke erreichen.“

Der Lotse wiederholt seine Anweisung. Aber Flug 111 antwortet nicht mehr. Lediglich das Klicken der Sprechtaaste ist noch zu hören, bevor die Funkverbindung endgültig abbricht.

Der Airbus 340-300 ist ein modernes Flugzeug. Flugdatenschreiber sowie Cockpit-Voice-Recorder gehören zu den Geräten der neusten Generation. Sie sind mit einer eigenen Energiequelle ausgestattet, sodass sie beim Ausfall der Hauptstromversorgung noch mindestens für zehn Minuten weiter funktionieren. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass die Flugbewegungen und die Gespräche im Cockpit weiter aufgezeichnet werden.

Martin realisiert rasch, dass die Funkverbindung abgebrochen ist. Trotzdem versucht er beharrlich die Anflugkontrolle zu erreichen. Aber auch mehrfache Frequenzwechsel bleiben erfolglos. Beide Piloten haben jetzt größte Mühe überhaupt noch etwas zu erkennen, denn der beißende, schwarze Rauch, belegt alles, auch die Visiere der Atemschutzmasken, mit einem schmierigen, dunklen Film. Die Temperatur im Cockpit ist hoch und sie steigt weiter. Einzelne Armaturen sind schon so heiß geworden, dass sie kaum noch angefasst werden können. Lindner versucht verzweifelt den Anflugkurs und die Sinkrate zu halten. Immer wieder ertönen akustische Warnungen im Cockpit, dann fällt ohne Vorwarnung Motor drei aus. Kurz darauf bricht auch die Aufzeichnung ab. Doch Sekunden später ist sie wieder da, obwohl infolge Überlagerung durch Fremdgeräusche nur noch Wortfetzen zu verstehen sind. Ich glaube, es ist Lindner, der spricht.

„... spät ... schaffen ... nicht ...“

Martins verzerrte Stimme. „... früher landen ... geirrt ...“

Wieder eine Pause – länger diesmal. Ich befürchte schon, dass der Kontakt endgültig abgebrochen ist. Aber dann ist die Aufnahme plötzlich wieder da. Beide Piloten sprechen gleichzeitig. Ihre Worte sind überraschend gut zu verstehen.

Martin weiß, dass er sterben wird, aber er kann es nicht verstehen. Leise, aber mit fester Stimme höre ich ihn sagen: „... haben getan, was wir konnten ... alles versucht ... lebt wohl ... sagt meiner Frau, den Kindern ... sie liebe ...“

Auch Lindner denkt an seine Familie. Mit erstickter Stimme ruft er nach seiner Frau und seinem Sohn.

„Silvia! – Mein Gott, Daniel ...“

Ich kenne Silvia Lindner vom Sehen. Daniel, das erste Kind der Lindners, ist vor sechs Monaten zur Welt gekommen.

Mit einem lauten Knacken stellt der Cockpit-Voice-Recorder seinen Betrieb endgültig ein. Kurz darauf hört auch der Flugdatenschreiber auf zu arbeiten. Noch nie in meinem Leben bin ich über das Versagen technischer Systeme so froh gewesen wie in diesem Augenblick. So wie mir scheint es allen im Raum zu gehen. Überall sehe ich Zeichen tiefer Erschütterung. Selbst bei der Pathologin Geneviève Duncan, für die der Tod und sein Schrecken zum beruflichen Alltag gehören, ist die Betroffenheit sichtbar. Hinter meiner Stirn verspüre ich einen wohlbekannten Schmerz. Rasch schlucke ich eine jener Pillen, die in den letzten Monaten zu meinen ständigen Begleitern geworden sind.

Ein Spaßvogel hat den Konferenzraum, in dem wir uns befinden, irgendwann als „War Room“ bezeichnet. Ich habe keine Ahnung, warum, aber bei diesem Namen ist es geblieben. Der Raum ist von nüchternen Funktionalität. Die Wände sind mit Fotos, Diagrammen und Tabellen bedeckt. An der Stirnseite stehen eine Reihe unterschiedlich großer Bildschirme. Neonröhren an der Decke spenden ein kaltes Licht, das jetzt abgedunkelt ist.

Der Techniker drückt eine Taste auf der Konsole, worauf ein rotes Licht zu blinken beginnt. „Die Daten werden heruntergeladen“, erklärt uns der uniformierte Informatikspezialist und fügt dann mit

einem entschuldigenden Lächeln hinzu: „Das kann manchmal ein wenig dauern, vor allem, wenn die Daten-Qualität ungenügend ist.“

Nach ein paar Sekunden leuchtet das rote Licht stetig. Am Rand des Bildschirms taucht ein Fenster mit Zahlenreihen auf. Der Rechner versucht ein dreidimensionales Bild des A340 zu erzeugen, stößt dabei aber auf einige Diskontinuitäten. Das Gittermodell der Maschine füllt sich langsam, verschwindet dann aber plötzlich wieder. Sekunden später ist es wieder da. Der Vorgang wiederholt sich noch zweimal, worauf der Techniker erneut einige Befehle eintippt. Dann sind die Zahlen stabil. Das vollständig aufgefüllte weiße Modell sieht aus wie eine echte Maschine im Flug. Die Daten scheinen von ausreichender Qualität zu sein.

Was sich in den letzten drei Minuten an Bord von Flug 111 genau ereignet hat, wird man wohl nie genau wissen. Obwohl diese Tatsache die Suche nach der Unfallursache erschwert, bin ich froh, dass vor allem die Angehörigen der Menschen an Bord nicht wissen, welche Ängste und Schrecken ihre Frauen, Männer, Söhne, Töchter, Brüder, Schwestern, Eltern, Großeltern in den letzten Minuten und Sekunden ihres Lebens ertragen mussten. Ich habe eine erschreckende Vorstellung davon. Fest steht, dass sich der Airbus um 21:29 Uhr im Sinkflug in einer Höhe von 7.400 Fuß und acht Meilen vor der Küste befand, als das Modell plötzlich in eine ausgedehnte Rechtskurve übergeht, bevor es mit der Nase voran in einem steilen Winkel und mit zunehmender Geschwindigkeit auf die Wasseroberfläche zurast. Warnmeldungen ertönen und blinken auf dem Bildschirm, als die Maschine die Belastungsgrenze überschreitet und schließlich auf der Wasseroberfläche zerschellt.

Die Wucht des Aufpralls, ungefähr sechs Kilometer vor der Küste des kleinen Fischerdorfs Peggy's Cove, war so heftig, dass die Erschütterung im Institut für Seismologie und Ozeanographie von Bedford in der Provinz Neuschottland um 21:31 Uhr registriert wurde. Das Flugzeug wurde in Millionen Einzelteile zerrissen. Die 226 Menschen an Bord waren sofort tot.

Fischer aus Peggy's Cove, Indian Harbour und Bayswater waren die ersten Helfer an der Unfallstelle, über der ein intensiver Kerosingeruch lag. Aber in der Dunkelheit war kaum etwas zu erkennen. Erst bei Tagesanbruch wurde das ganze Ausmaß der Katastrophe sichtbar. Auf der Wasseroberfläche schwammen tausende von Trümmerteilen, persönliche Gegenstände der Insassen und Leichenteile.

Mit dem ersten Tageslicht trafen große Einheiten der Royal Canadian Mounted Police sowie mehrere hundert Soldaten der kanadischen Streitkräfte an der Absturzstelle ein. Ihnen folgte eine Armada von Marineschiffen, darunter ein U-Boot, das mit seinen Sonargeräten nach dem Flugdatenschreiber und dem Cockpit-Voice-Recorder zu suchen begann. Aus der Luft unterstützten große Sea-King-Helikopter die Retter bei ihrer traurigen Arbeit.

Obwohl das Wetter zu Beginn der Suchaktion alles andere als gut war – Ausläufer des Hurrikans George zogen mit Regen und Wind über Neuschottland hinweg –, gelang es den Bergungsteams in den ersten 48 Stunden hunderte von Trümmern und Leichenteilen zu bergen. Auch der Flugdatenschreiber und der Cockpit-Voice-Recorder konnten geortet und von Tauchern aus 54 Metern Wassertiefe an die Oberfläche gebracht werden. Beide Geräte wurden umgehend nach Ottawa geflogen, wo sie von Spezialisten der Behörde für Flugsicherheit ausgewertet wurden.

Der kleine Hafen des einstmals beschaulichen Fischerdorfs Peggy's Cove entwickelte sich innerhalb weniger Stunden zu einer provisorischen Landungsbrücke. Polizei- und Ambulanzfahrzeuge brachten die aufgefundenen menschlichen Überreste zur Shearwater-Militärbasis, wo sich ein Team von Pathologen unter der Führung von Robert Butt, dem leitenden Gerichtsmediziner

der Provinz Neuschottland, um die Identifizierung der Toten kümmerte. Auch die Flugzeugtrümmer wurden nach Shearwater gebracht, wo nach Abschluss der Bergungsaktion mehr als eine Million Teile von Flug 111 lagerten.

Die Unfallermittler trafen wenige Stunden nach dem Absturz an der Unglücksstelle ein. Geleitet wurde die Untersuchung von Tom Gardner, einem 58-jährigen Luftfahrtingenieur aus Montreal, der seit mehr als zwanzig Jahren als Unfallermittler für das Transportation Safety Board (TSB) arbeitete. Ihm zur Seite standen 40 Mitarbeiter. Schon bald konzentrierten sich die Ermittler bei der Suche nach der Unfallursache auf das elektrische System des A340. Unter den Trümmern des Flugzeugs befanden sich Kabelfragmente aus dem Deckenbereich der Ersten-Klasse-Abteilung, die Hitzebeschädigungen aufwiesen. Analysen erbrachten den Beweis, dass die Kabel zweifelsfrei von innen nach außen erhitzt worden waren. Als dann auch noch der Überzug eines geborgenen Cockpit-Sitzes Brandspuren aufwies, war klar, dass im vorderen Teil des Flugzeugs ein elektrisches Feuer gewütet haben musste. Aus diesem Grund beschlossen Gardner und seine Mitarbeiter, neun Meter des Bugbereichs auf einem Metallgerüst zu rekonstruieren. Dazu mussten sie allerdings aus den Unmengen der Trümmer jene 5.000 Teile heraussuchen, die zum vordersten Teil der Maschine gehörten. Manche von ihnen waren nur wenige Zentimeter groß. Besonders schwierig gestaltete sich die Suche nach den verräterischen Kabelstücken. Aber letztlich waren die Anstrengungen der Ermittler von Erfolg gekrönt.

Parallel zu den Unfallermittlern versuchten die Pathologen die geborgenen Leichen zu identifizieren. In den ersten Wochen konnten 40 Flugzeuginsassen identifiziert werden, darunter auch die beiden Piloten. Die Erkennungsspezialisten arbeiteten in Gruppen, denen jeweils ein Pathologe, ein Zahnarzt, ein Röntgenspezialist und ein Polizeifotograf angehörten. Leichenteile, deren Verletzungsart etwas über den Unfallverlauf aussagen konnte, wurden fotografiert und von einer Pathologin, die Kenntnisse in forensischer Anthropologie besaß, begutachtet. In vielen Fällen war eine Identifizierung jedoch nur mittels DNA- oder Knochenmarksanalysen möglich, was dazu führte, dass die Polizeilabors von Halifax, Quebec, Toronto, Vancouver und Regina mehr als 1.000 Gewebeproben untersuchen mussten. Letztlich gelang es, alle 226 Flugzeuginsassen zu identifizieren.

Stephan Lindner wurde an seinem Wohnort in Stadel, einer Vorortgemeinde von Zürich, beigesetzt. Seine Frau Silvia wollte für ihren heranwachsenden Sohn einen Ort schaffen, wo sein Vater war und wo sie ihm, wenn er alt genug war, von ihm erzählen konnte. Das ganze Dorf nahm Anteil am Schmerz der zierlichen jungen Mutter, die von Weinkrämpfen geschüttelt wurde, als der Sarg ihres Mannes ins Grab hinabgelassen wurde.

Martins Asche wurde an der Absturzstelle in der St. Margaret's Bay beigesetzt. Es war ein grauer, wolkenverhangener Tag, der die Gefühle der Trauernden exakt widerspiegelte. Wir fuhren mit einem Boot der Küstenwache hinaus zu jener Stelle, wo das Flugzeug in der verhängnisvollen Nacht auf der Wasseroberfläche aufgeschlagen hatte. Der Atlantik war ziemlich rau und der Wind trug Martins Asche sogleich davon. Sandra, die 14-jährige Tochter von Christine und Martin, und ihr sechs Jahre jüngerer Bruder Tim warfen ihre Abschiedsbriefe an ihren Vater und die roten Rosen, die sie für ihn mitgebracht hatten, ins Wasser. Christine sah ihren Kindern mit schmerzverzerrtem Gesicht zu. Sie saß auf der niederen Boots-Reling und hielt eine Hand ins Wasser. Tränen liefen ihr über das Gesicht, als ich mich zu ihr hinunterbeugte und ihren bebenden Körper in die Arme nahm.

„Das ist also dieses Wasser“, sagte sie mit erstickter Stimme und fragte dann tonlos: „Warum, Michael ...? Sag mir, warum ...“

Später auf der Rückfahrt, ich saß immer noch neben Christine auf der Reling, kam Tim zu uns. Er nahm die Hand seiner Mutter in die seine. „Weißt du, Mami, es ist gar nicht so schlimm, hier wo Paps ist. Eigentlich ist es ein schönes Grab.“

Christine lächelte und umarmte ihren Sohn zärtlich. Minuten später sahen wir in kurzer Entfernung vom Boot Wale und Delfine anmutig durch die Wellen gleiten. Zum ersten Mal seit dem Tag, an dem ich Christine die Nachricht von Martins Absturz überbracht hatte, sah ich, wie sich ihr hübsches, nun aber von Leid gezeichnetes Gesicht ein wenig entspannte.

Aufgrund der Tatsache, dass sich das Unglück vor der Küste Neuschottlands ereignet hatte, trugen der kanadische Staat und damit das TSB die Verantwortung für die Ermittlung der Absturzursache. Die fünf Weisen, wie die Mitglieder des Boards bisweilen auch genannt wurden, übertrugen die Aufgabe, einen provisorischen Untersuchungsbericht zu verfassen, wie nicht anders zu erwarten war, ihrem Chefermittler. Tom Gardner wusste um die Schwierigkeit der Aufgabe. Ihm war klar, dass alle am Unfall Beteiligten versuchen würden, auf den Inhalt des Unfallberichts Einfluss zu nehmen. Tatsächlich geriet Gardner schon nach Bekanntgabe der Zusammensetzung der neunköpfigen Untersuchungskommission in die Kritik. Die Medien hatten kein Verständnis für seinen Entschluss, je einem Vertreter der Fluggesellschaft Air Continental und des Herstellers Airbus in die Kommission zu berufen. Sie forderten ihn auf, die Entscheidung rückgängig zu machen. Aber Gardner dachte nicht daran, auf das spezifische Wissen dieser beiden Parteien zu verzichten.

Airbus Industries wird von Marc Delpiere vertreten. Der kräftig gebaute Franzose mit den wachsamem Augen debattiert gerade mit Norman Price, unserem Fachmann für Flugzeugstrukturen, darüber, wie die Phrase „so schnell als möglich landen“ zu verstehen sei. Price spricht mit monotoner Stimme. Ich habe Mühe ihn zu verstehen. So scheint es auch Ed Stork zu ergehen, der einen Lehrstuhl für Elektronik am renommierten Massachusetts Institut of Technology innehat. Mit kampfeslustig vorgestrecktem Kinn faucht er Price an: „Verdammt noch mal, Norman, könntest du etwas lauter sprechen, damit wir dich verstehen?“

Der Gescholtene zuckt zusammen, obwohl er, wie wir alle, Storks aufbrausendes Temperament kennt, das ihm bei Freund und Feind den Spitznamen Dynamite Ed eingetragen hat.

Donald Tayler scheint das alles nicht zu interessieren. Der Glatzkopf, der in dem Ruf steht, alles über Flugzeug-Verkabelungen zu wissen, spielt scheinbar gelangweilt mit dem Kugelschreiber. Ihm gegenüber sitzen Gardners Assistent Chris Devereaux und der Avionik-Spezialist Malik Chandri. Die einzige Frau in unserer Gruppe ist Geneviève Duncan, die Pathologin aus Vancouver.

Zum Ende unserer Zusammenkunft fasst Gardner den Stand der Untersuchung in knappen Worten zusammen. Für seine Körpergröße besitzt er eine erstaunlich kräftige Stimme. Von der Person des schwächigen Kanadiers mit den eisblauen Augen hinter der randlosen Brille, der wie meist einen marineblauen Sweater mit aufgesticktem TSB-Emblem trägt, geht eine Aura natürlicher Autorität aus. Das ändert allerdings auch nichts daran, dass es uns bisher noch nicht gelungen ist, den Entstehungsort des Brandes zu lokalisieren. Zwar haben wir heute Morgen die Hitzespuren am rekonstruierten Teil der Maschine deutlich gesehen. Aber trotz geschmolzenem Aluminium und verkohlten Kabeln fanden wir bisher keine eindeutigen Hinweise auf ein offenes Feuer. Dagegen haben die Ermittler gegen Ende der Bergungsarbeit Kabel gefunden, die gemäß den Konstruktionsplänen nicht hätten an Bord sein dürfen. Seither geht das Gespenst der „Bogus Parts“ um.

Bogus Parts sind Nachahmungen, die zwar so aussehen wie die Originalteile, aber in Bezug auf Material und Verarbeitung nicht deren Qualität aufweisen. Glaubt man Kennern der Szene, so hat der Handel mit minderwertigen Flugzeugteilen in den vergangenen Jahren immer größere Dimensionen angenommen. Experten gehen davon aus, dass in diesem Geschäft jährlich mittlerweile zweistellige Milliardenbeträge umgesetzt werden.

Glücklicherweise ist bisher über den brisanten Fund noch nichts in die Öffentlichkeit gelangt. Aber uns ist klar, dass sich das jederzeit ändern kann. Selbst wenn dies nicht geschehen sollte, haben wir uns in der Kommission in jedem Fall mit der Herkunft dieser Kabel auseinanderzusetzen.

Gardner hat Recht, wenn er sagt, zentrale Bedeutung käme den Vorgängen im Cockpit zu. Schließlich hatte es schon unmittelbar nach dem Unfall Stimmen gegeben, die behaupteten, der Unfall wäre vermeidbar gewesen, wenn die Piloten die richtigen Entscheidungen getroffen hätten. Diese Stimmen sind bis heute nicht verstummt. Darum beauftragt mich Gardner, der Kommission bis zum nächsten Treffen meine Einschätzung zukommen zu lassen, welche Optionen die Piloten von Flug 111 tatsächlich hatten. Ich nehme den Auftrag kommentarlos entgegen. Das Unbehagen, von dem ich nicht weiß, woher es kommt, versuche ich zu verdrängen.

Es regnet immer noch – genauer gesagt: Es gießt. Die Scheibenwischer werden den Wassermassen kaum noch Herr. Das Treffen der Kommission ist vor einer halben Stunde zu Ende gegangen und ich bin auf dem Weg zum Flughafen. Geneviève Duncan hat angeboten, mich in ihrem Wagen mitzunehmen. Ich habe ihren Vorschlag dankbar angenommen.

Im spärlichen Licht der Instrumentenbeleuchtung betrachte ich Genevièves Profil. Sie trägt feine Smaragdohrringe, die denselben Grünton wie ihre Augen haben und gut zum weichen Pullover, den Jeans und den beigefarbenen Schuhen mit den halbhohen Absätzen passen. Sie lenkt den Wagen routiniert durch den abendlichen Stoßverkehr. Hin und wieder trommelt sie mit den Fingern ungeduldig auf das Lenkrad, wenn die Kolonne ins Stocken gerät. Trotz der hereinbrechenden Dunkelheit scheint sie zu spüren, dass ich sie betrachte. Unvermittelt dreht sie den Kopf in meine Richtung.

„Bestimmt bist du schon oft gefragt worden, weshalb ...“

„... ein nettes Mädchen wie ich Pathologin geworden ist und sich Tag für Tag mit Toten beschäftigt?“, unterbricht sie mich lachend. „Du hast Recht, diese Frage wurde mir schon einige Male gestellt. Was glaubst du?“

Ich zucke mit den Achseln. „Ich weiß nicht.“

„Rate!“

„Ein Mann?“

Sie sieht mich verwundert an.

„Es stimmt?“

Sie nickt und fragt: „Insiderwissen oder Lebenserfahrung?“

„Glück!“

Sie betrachtet mich zweifelnd, so als erwarte sie in meinem Gesicht einen Hinweis zu finden, ob ich die Wahrheit sage. Dann schaut sie kurz in den Seitenspiegel und wechselt entschlossen die Fahrspur. Ein wütendes Hupen ist die Folge. Der Fahrer hinter uns verwirft die Hände. Geneviève scheint dies nicht zu kümmern.

„Der Dozent in Anatomie im zweiten Studienjahr war Pathologe, gut aussehend, witzig, charmant. Ich war vom ersten Augenblick an in ihn verschossen. Seine Vorlesungen waren

Ereignisse für mich. Ja, und so kam es, dass ich nach dem Staatsexamen bei den Toten gelandet bin.“

„Hast du es je bereut?“

„Pathologin geworden zu sein?“

„Ja.“

„Nein. Auch wenn es eigenartig klingt, ich liebe meinen Beruf. Ich bin Ärztin, helfe Menschen, indem ich mich mit dem Tod beschäftige“, sagt sie mit plötzlichem Ernst in der Stimme, worauf wir beide schweigen.

Der Regen fällt gepeitscht von seitlichen Böen, die Scheibenwischer schlagen hart gegen den unteren Rand der Windschutzscheibe und die Rücklichter der Wagen vor uns verschwimmen.

„Wann gehst du zurück nach Vancouver?“, frage ich nach einer Weile.

„Ich weiß nicht, ob ich zurückgehe.“ Sie zögert einen Moment, scheint mit sich zu ringen, ob sie es dabei belassen soll, spricht dann aber weiter. „Das Angebot, in der Kommission mitzuwirken, kam mir sehr gelegen. Das Gerichtsmedizinische Institut hat mir acht Monate Urlaub gewährt.“

„Denkst du ernsthaft daran, deine Stelle als Leiterin der Gerichtsmedizin aufzugeben?“

„Ehrlich gesagt weiß ich nicht, was ich tun soll. Ich hänge an meinem Job und Vancouver ist mein Zuhause. Aber da sind auch die Gespenster der Vergangenheit.“

„Dein Dozent in Anatomie?“

Sie nickt und traktiert die Schaltung des Range Rovers, sodass der starke Wagen ruckartig anrollt, als sich die Kolonne wieder in Bewegung setzt.

Der Verkehr staut sich auch auf dem Flughafenzubringer. Ich bin froh, genügend Zeit zu haben bis zum Abflug meiner Maschine. Die stechenden Schmerzen über den Augen sind zurückgekehrt, die Intensität hat in den letzten Minuten zugenommen. Ich taste nach dem Fläschchen in meiner Jackentasche, lasse eine der kleinen runden Pillen zwischen meine Finger gleiten. Mit einer scheinbar zufälligen Bewegung stecke ich sie in den Mund. Ich habe eine beträchtliche Fähigkeit entwickelt, Tabletten einzunehmen, ohne dass es anderen Personen in meiner Umgebung auffällt. Aber dieses Mal klappt es nicht.

„Kopfschmerzen?“

Ich nicke.

„Die hast du schon den ganzen Tag.“

Es ist eine Feststellung, keine Frage.

„Wie kommst du darauf?“

„Ich bin Ärztin. Es gehört zu meinen Aufgaben, Menschen und ihr Verhalten zu beobachten. Wie viele Pillen hast du heute schon genommen?“

„Zwei“, antworte ich und schäme mich der Lüge.

„Hast du häufig Kopfschmerzen?“

„Hin und wieder.“

„Nimmst du regelmäßig Medikamente?“

Ich schüttele den Kopf, aber in ihrem Blick sehe ich, dass sie mir nicht glaubt.



## Kapitel 2

*Jeder Mensch hat Geheimnisse. Ich bin Experte im Aufspüren von Geheimnissen. Meine Fähigkeiten bestehen darin, unbemerkt in die Privatsphäre anderer Menschen einzudringen. Wer in einem Register gespeichert ist, einen Computer mit Internetanschluss, eine E-Mail-Adresse oder gar eine eigene Homepage besitzt, ist mir ausgeliefert. Er landet in den Maschen meines Netzes.*

*Im exklusiven Kreis jener Spezialisten, die sich der Datenbeschaffung auf höchstem Level widmen, bin ich eine feste Größe. Es gibt nur wenige, die mein Niveau erreichen. Wenn ich will, kann ich alles über eine Person in Erfahrung bringen. Passwortgesicherte Dokumente zu öffnen dauert nicht mehr als 30 Sekunden. Eine Buchseite oder einen mehrspaltigen Zeitungsartikel lese ich innerhalb von zehn Sekunden. Ich besitze eine Art fotografisches Gedächtnis und überdurchschnittliche analytische Fähigkeiten. Ich bin Teil eines weltweiten Netzwerkes, das offiziell nicht existiert. Es wird von Leuten mit einer unverkrampften liberalen Auffassung von Ethik und Moral in Anspruch genommen. Im Netz trete ich unter dem Pseudonym „earl“ in Erscheinung. Nur ganz wenige kennen meinen richtigen Namen oder meinen Aufenthaltsort.*

*Das Pseudonym „earl“ ist meine Würdigung an den größten Illusionisten unseres Jahrhunderts. Earl Warren, oberster Richter der Vereinigten Staaten. Ihm ist es gelungen, den amerikanischen Bürgern klar zu machen, dass sie das, was sie gesehen haben, gar nicht gesehen haben können. Der Warren-Report hat dem amerikanischen Volk erzählt, die Ermordung ihres Präsidenten John F. Kennedy sei die zufällige Tat eines geltungssüchtigen Wirrkopfs gewesen. Diese außergewöhnliche Leistung des Chief Justice bewog mich, ihn zu meinem Vorbild zu nehmen. Ich werde mich dem Großmeister der Täuschung gegenüber als würdiger Schüler erweisen.*

*Gegenwärtig kümmere ich mich um einen Typen, der bei der Aufklärung eines Flugzeugabsturzes mitwirkt, bei dem es massenhaft Tote gegeben hat. Der Auftrag ist recht interessant. Je länger ich darüber nachdenke, desto sicherer bin ich, dass sich für das, was ich über den Kerl in Erfahrung bringe, mehrere Parteien interessieren dürften. Wäre nicht das erste Mal, dass ich für die gleichen Informationen verschiedene Abnehmer hätte, die mich gut bezahlen. Aber es geht mir nicht ums Geld. Es ist das Spiel, das mich reizt. Um aus diesem Schachspiel mit menschlichen Figuren als Sieger hervorzugehen, muss man schlau sein, man muss die Menschen beobachten, sie studieren, ihnen zuhören – in Erfahrung bringen, was und wie sie denken, was ihnen wichtig ist, was sie sich wünschen, worüber sie sich ärgern, was ihnen Angst macht. Es ist ein Spiel Gut gegen Böse. Weiß gegen Schwarz, und ich liebe es. Manche Menschen sind Bauern, andere Könige. Zu Beginn war ich ein Bauer, jetzt beherrsche ich das Brett und ich kann alles sein.*

*Mein Bericht umfasst knapp zehn Seiten. Er enthält alles Wesentliche. Ich staune immer wieder, was man heutzutage alles ohne allzu großen Aufwand erfahren kann.*

*Michael Lindholm, 43, seit 15 Jahren verheiratet mit Julia, 37, Juristin, zwei Töchter, Caroline, 12, Sara, knapp 3, konfessionslos. Schule bis zur Matura in Zug, Studium an der Universität Zürich, Master in Elektrotechnik. Anschließend Flugausbildung mit Bestnoten, Militärdienst bei der Luftwaffe, F/A-18-Staffelkommandant, Anstellung bei einer Luftfracht- danach bei einer kleinen Chartergesellschaft, vor 12 Jahren Wechsel zu Air Continental. Flog zuerst auf den europäischen Routen, dann Wechsel auf die Langstrecken. Hat den Ruf, ein Flieger-Ass zu sein, seit er vor drei Jahren durch Geistesgegenwart und fliegerisches Können eine Katastrophe vermieden hat. Galt bis zu seiner Erkrankung als aussichtsreichster Kandidat für den Posten des Chefpiloten. Diejenigen, die ihn kennen, halten ihn für gewissenhaft, integer und unerschrocken, einen, der sagt, was er denkt. Guter Tennisspieler, einst hoffnungsvoller Junior. Besitzt eine Schwäche für*

schnelle Autos, fährt privat ein Audi S5 Cabrio, Zweitwagen Audi A4 Quattro. Zwei Bußen wegen Geschwindigkeitsüberschreitung. Seine Eltern sind bei einem Lawinenunglück in den Rocky Mountains ums Leben gekommen. Eine Schwester, verheiratet mit einem Argentinier, lebt in Buenos Aires, ein Sohn. Seine Frau ist ein Einzelkind aus gutem Hause, Vater Schweizer, Architekt, Mutter Italienerin, Kunstmalerin. Die Ehe scheint glücklich zu sein, keine Hinweise auf Affären. Vor 12 Monaten wurde bei Lindholm ein lebensbedrohlicher Gehirntumor diagnostiziert. Operation, danach Chemotherapie. Lindholm kann derzeit nicht als aktiver Pilot arbeiten, die Ärzte haben ihm das Flugtauglichkeitszeugnis bis zum heutigen Tag noch nicht wieder erteilt. Vertritt seine Gesellschaft in der Untersuchungskommission zu dem Absturz einer Maschine vor der Küste Neuschottlands. Die Lindholms sind privat krankenversichert, stabile Einkommensverhältnisse, aber kaum finanzielle Rücklagen, hohe Hypothek auf dem Haus in Erlenbach. Julia Lindholm arbeitet seit sechs Monaten in einem 50-Prozent-Pensum in der Rechtsabteilung der Privatbank Grossmann, Canfield & Partner. Sie ist fast ausschließlich für Ronald Marberg, den Chief Investment Officer, tätig, den sie oft auf seinen Geschäftsreisen begleitet. Lindholm weiß derzeit nicht, wie es gesundheitlich und beruflich weitergeht. Seine Aufgabe in der Untersuchungskommission ist heikel, eine Gratwanderung zwischen Loyalität und Pflichtbewusstsein. Er steht unter massivem psychischem Druck.

Den Bericht habe ich vor einer Woche verschlüsselt über einen fremden Server an die mir genannte Adresse geschickt. Es ist unmöglich, die codierte Nachricht zum Absender zurück zu verfolgen. Ich habe meinem Auftraggeber angeboten, weitere Informationen zu liefern, und man ließ mich wissen, dass dies gewünscht sei. Kosten spielen keine Rolle.

Ich fahre das Apple PowerBook G4 Titanium herunter. Seit Stunden habe ich daran gearbeitet. Jetzt ist es Zeit, mich um die kleine Schlampe zu kümmern, die ihren Alten hintergeht. Mit Lindholm beschäftige ich mich morgen wieder, dann sehe ich mir den Vogel einmal aus der Nähe an. Seit meinem Telefonanruf bei ihm zu Hause weiß ich, dass er kurz vor elf aus Boston ankommt. Seine ältere Tochter Caroline hat das Telefon abgenommen. Ich habe mich als Journalist ausgegeben und sie gefragt, ob ich ihren Papa sprechen könne. „Mein Pa ist nicht da, er ist in Kanada. Er kommt morgen zurück“, hat sie mir ohne mein Zutun erzählt.

Nett, die Kleine, ich habe aufgelegt, bevor die Mutter ans Telefon gekommen ist. Den Rest haben mir die Passagierlisten von Air Continental erzählt.

Aus den Erkerfenstern meiner Wohnung kann ich auf den See schauen. Das Appartement liegt in der obersten Etage eines roten Backsteinhauses aus dem vorigen Jahrhundert. Es gehört einer Londoner Investment-Firma, die hier bis vor kurzem ihre Angestellten einquartiert hat, wenn sie in Zürich zu tun hatten. Jetzt ist das Haus, das in der Nähe des General-Guisan-Quais liegt, so gut wie unbewohnt, denn es soll saniert werden. Bis es so weit ist, dient es mir als perfekter Unterschlupf. Keine Nachbarn, die Fragen stellen, weder im Haus selbst noch in der Umgebung, überall nur Geschäftshäuser. Ruhige Gegend, zentral gelegen.

Der Hure habe ich vor ein paar Stunden ein Tondokument von ihrem letzten Treffen mit ihrem Liebhaber zukommen lassen. Die Lady hat sich von dem Kerl in der Toilette eines Restaurants ficken lassen. Das geile Luder hat nicht geahnt, dass ich in der Nebenkabine alles aufgenommen habe. Jetzt weiß sie, dass ich ihr schmutziges Geheimnis kenne. Aber sie hat keine Ahnung, wer ich bin und was ich von ihr will.

Zeit, das Miststück zu treffen.

Das wird ein Spaß ...