

ES GIBT KEINE BEWEISE DAFÜR, DASS MUSLIME AM 11. SEPTEMBER 2001 FLUGZEUGE ENTFÜHRTEN

von *Elias Davidsson* *
(10. Januar 2008)

Die Regierung der USA behauptet in offiziellen Dokumenten, dass 19 Personen mit arabischen Namen, die als fanatische Muslime dargestellt werden, am 11. September 2001 vier Verkehrsmaschinen entführt und im Zuge eines Selbstmordanschlags ungefähr 3000 Menschen umgebracht haben. In dem vorliegenden Beitrag wird gezeigt, dass es für diese Behauptung keine Beweise gibt, dass somit die offizielle Darstellung der Ereignisse vom 11. September unglaubhaft ist. Da die US-Regierung ihre Anschuldigungen gegen die 19 angeblichen Entführer nicht belegen kann, müssen diese Anschuldigungen als böswillige Verleumdung und die offizielle Darstellung der Ereignisse dieses Tages als ein Betrug an der ganzen Menschheit bezeichnet werden.

Nach offizieller Darstellung der Regierung der USA und ihrer Institutionen buchten 19 Personen, deren Bilder und Namen von der US-Bundespolizei (im folgenden: „FBI“) veröffentlicht wurden [1], für den 11. September 2001 Plätze für die Flüge AA 11, AA 77 (American Airlines), UA 93 und UA 175 (United Airlines), begaben sich an Bord dieser vier Flugzeuge, entführten die Flugzeuge und ließen sie schließlich samt Besatzung und Passagieren vorsätzlich in die Twin Towers des World Trade Center, das Pentagon und ein Feld in Pennsylvania stürzen. [2]

Die Anschuldigungen gegen diese neunzehn Personen fußten in der Hauptsache auf angeblichen „glücklichen Funden“ des FBI am 11. September. Der erste Fund bestand aus zwei Koffern des angeblichen Hauptverdächtigen Mohammed Atta. Diese wurden nicht auf die Maschine des Fluges AA 11 verladen sondern blieben aus unerklärten Gründen im Flughafen Boston stecken. James F. Fitzgerald, ein Beamter des FBI, behauptete zwar im Gerichtsverfahren gegen Zacarias Moussaoui, dass der Anschlussflug aus Portland, mit welchem Mohammed Atta und sein vermeintlicher Mittäter, Abdul Aziz Alomari, nach Boston flogen, „zu spät [in Boston] ankam, um das Gepäck auf Flug Nr. AA 11 umzuladen“. [3] Laut Untersuchungskommission der Ereignisse vom 11. September (im folgenden: „Untersuchungskommission“) kam aber der Anschlussflug in Boston eine ganze Stunde vor Abflug von AA 11 an, also zeitig genug für das Umladen des Gepäcks. [4] Es wurde nie erklärt, wie es zu diesem Umstand kam. Dafür sorgte dieser „glückliche Fund“ zur Öffnung der Koffer, was dazu beitrug, das „Geheimnis der Identität der Selbstmordstäter rasch zu enträtseln und ihre Motivation zu verstehen.“ [5]

Unter den Gegenständen, die angeblich in Attas Koffern gefunden wurden, waren ein tragbarer elektronischer Flugcomputer, ein Handbuch für Simulationsverfahren bei Flugzeugen vom Typ Boeing 757 and 767, ein Flugrechner, ein Exemplar des Qur’an und ein handgeschriebenes Testament in Arabisch. [6]

Laut späteren Medienaussagen ehemaliger FBI-Beamter enthielten die Koffer auch die Identität der 19 angeblichen Flugzeugentführer, Informationen über deren Pläne, Hintergründe, Motive und Beziehungen zu al Qaeda, ein Klappmesser und eine Pfeffersprühdose. [7]. Laut Aussage des schon erwähnten James F. Fitzgerald, befand sich auch der Reisepass von Abdul Aziz Alomari in einem der zurückgebliebenen Koffer. [8]

Weitere zahlreiche belastende Artikel wurden prompt am 11. und 12. September gefunden. Die Untersuchungskommission behauptete beispielsweise, dass ein Reisepass von einem der angeblichen Flugzeugentführer am Fuß des World Trade Center von einem "Passanten gefunden wurde, der ihn kurz vor dem Einsturz der Türme an einen New Yorker Polizeibeamten weitergab." [9]. Diese Geschichte stieß bei viele Beobachter auf Skepsis; denn es scheint geradezu surrealistisch, dass dieses Dokument aus der Tasche eines Flugzeugentführers durch das brennende Flugzeugwrack unbeschädigt auf die Strasse gefallen und dann sofort gefunden worden sein soll, während z.B. die Black Box des Flugzeugs nie gefunden wurde. Auch wurde angeblich der Führerschein von Ahmad al-Ghamdi, eines anderen der angeblichen Entführer, "an der Absturzstelle des World Trade Center" gefunden. Am Dulles Flughafen in Washington wurde am 12. September ein Toyota Corolla entdeckt, der einem anderen der Verdächtigen, Nawaf Alhazmi, gehörte. Im Wagen wurden die folgenden belastenden Gegenstände gefunden: "Ein vierseitiger Brief in Arabisch, identisch mit dem im Koffer von Mohammed Atta, der am Flughafen von Boston gefunden wurde, ein Bankcheck zu Gunsten einer Flugschule in Phoenix (Arizona), vier Zeichnungen des Cockpits einer Boeing 757, ein Teppichmesser, Straßenkarten von Washington und New York, und ein Blatt mit Bemerkungen und Telefonnummern." [10]. Am Flughafen in Boston wurde ein Auto entdeckt, das von Marwan Alshehhi, einem weiteren der vermeintlichen Flugzeugentführer, gemietet worden war. Im Wagen entdeckte das FBI ein Pilotenhandbuch in Arabisch, einen Ausweis für den Zugang zu den abgesperrten Flughafen-Bereichen, Dokumente mit einem der Namen von der Passagierliste, und die Namen von anderen angebliche Entführern. Dort wurde auch der Name der Flugschule Huffman Aviation gefunden, wo Mohammed Atta und Alshehhi trainierten. [11] Einige belastende Gegenstände, die zur Identifikation der Verdächtigen von Flug UA 93 beigetragen haben sollen, wurden am vermeintlichen Absturzort diese Fluges in Pennsylvania gefunden, obwohl von Augenzeugen am Absturzort kein Wrack des Flugzeugs und kein Tropfen Blut gesichtet wurden. [12] Unter diesen belastenden Gegenständen waren der Reisepass von Al Ghamdi [13], ein in Florida ausgestellter Führerschein von Alnami, [14], sein Saudi Arabischer Jugendherbergsausweis [15], eine Seite aus Ziad Jarrahs Reisepass [16] und eine Visitenkarte von Jarrahs Onkel. [17]. An der Absturzstätte im Pentagon wurde ein "Saudi Arabischer Studentenausweis" mit dem Namen Majed Moqed gefunden. [18]

Am 12. September 2001 informierte ein Hotelbesitzer in Deerfield Beach, Florida, das FBI, er habe ein Teppichmesser in einem Zimmer gefunden, wo einer der vermeintlichen Flugzeugentführer, Marwan Alshehhi, und zwei unbekannte Männer gewohnt hätten. Der Hotelbesitzer sagte, er habe auch in der Nähe in einem Mülleimer eine Tasche mit folgendem Inhalt gefunden: Boeing 757 Handbücher, drei illustrierte Bücher über Kampfsport, ein 8-Inch-Stapel Ostküsten-Flugkarten, ein Ringbuch mit handgeschriebenen Notizen, ein Englisch-Deutsches Wörterbuch, ein Flugbenzin-Testgerät und ein Goniometer (zum Messen des Höhenwinkels eines eintreffenden Echosignals) [19]

Schließlich wurde in Zeitungen der USA berichtet, dass am Vorabend des 11. September einige Araber in einer Bar in Florida den "Angriff auf Amerika" vorausgesagt hätten. Damit man sie später befragen kann, hinterließen sie in der Bar eine Visitenkarte und einen Qur'an. [20]

Die Anzahl und die Art der belastenden Gegenstände brachte einen ehemaligen Beamten der Sicherheitsdienste in den USA auf den Gedanken, dass "die Spur [des belastenden Materials] mit Absicht hinterlassen wurde, damit das FBI sie entdeckt." [21]

Gleichwohl liefern diese Fundstücke nicht den Beweis dafür, dass ihre angeblichen Besitzer in bestimmte Flugzeuge eingestiegen sind, diese Flugzeuge dann entführten haben und vorsätzlich haben abstürzen lassen. Dafür bedürfte es mindestens des folgenden Beweismaterials: Authentische Passagierlisten mit den Namen der mutmaßlichen Entführer, die Bestätigung, dass die mutmaßlichen Entführer an Bord der Flugzeuge gegangen sind (Augenzeugenberichte, Videoaufnahmen, Bordkarten) sowie die positive Identifizierung ihrer Leichen (oder körperlicher Reste) vom Absturzort. Solche Beweisstücke hätten zumindest die Anwesenheit der mutmaßlichen Entführer in den Flugzeugen bestätigt, wenn auch nicht ihre Teilnahme an dem Verbrechen. Dafür müssten andere Beweise vorgelegt werden. In dem vorliegenden Beitrag geht es lediglich um die erste Frage, nämlich ob die mutmaßlichen Entführer überhaupt in den Flugzeugen verortet werden können.

1. Beglaubigte Passagierlisten vom 11. September gibt es nicht

Wenn Flugzeuge abstürzen, verwenden Fluggesellschaften die Passagierlisten, um die Namen der Opfer festzustellen und die Familien der Opfern zu benachrichtigen. Passagierlisten sind auch für Versicherungszwecke notwendig, und zwar als Beweis für die Anwesenheit bestimmter Personen in einem Flugzeug, falls es zu einem Unfall kommt. Aus diesen Gründen ist zu erklären, dass Fluggesellschaften in der ganze Welt von Passagieren beim Einsteigen die Vorlage eines Reisepasses oder eines anderen Personaldokuments verlangen und diese Dokumente mit dem gebuchten Namen auf den Bordkarten vergleichen. Was die vier Flüge des 11. September betrifft, so haben die Fluggesellschaften, American Airlines und United Airlines, bis heute die Veröffentlichung der authentischen Passagierlisten oder entsprechende Abbildungen verweigert. Der Grund dieser Verweigerung wurde nie erörtert. Die US-Behörden haben ihrerseits widersprüchliche Erklärungen über die Anzahl und Identität der angeblichen Entführer veröffentlicht. Es gibt daher kein einziges Dokument, in dem ausdrücklich bestätigt wird, dass die 19 Personen, die vom FBI am 14. September 2001 als die Entführer bezeichnet wurden, in die vier "entführten" Flugzeuge eingestiegen sind.

Am 13. September 2001 behauptete der US-amerikanische Generalbundesanwalt, John Ashcroft, dass "zwischen drei und sechs Personen pro Flugzeug an der Entführung teilnahmen." [22] Am selben Tag behauptete Robert Mueller, Direktor des FBI, dass eine "vorläufige Untersuchung die Anzahl von 18 Entführern ergeben habe, je fünf in den zwei Flugzeugen, die am World Trade Center abgestürzt sind, und je vier in den anderen zwei Flugzeugen." [23]. Am nächsten Tag erhöhte sich die Zahl auf 19. [24]. Am 14. September 2001 meldete CNN, dass sich ein gewisser Mosear Caned "auf einer Liste [der angeblichen Entführer befinde], die von den Behörden irgendwann später heute veröffentlicht wird." [25]. Sein Namen verschwand aber einige Stunden später und wurde, als die neue Liste vom FBI veröffentlicht wurde, durch den Namen Hani Hanjour ersetzt. [26]. Es wurde nicht erklärt, woher der Name Mosear Caned kam, und warum er dann ersetzt wurde. [27]

Laut CNN vom 14. September 2001, hätten amerikanische "Bundesquellen anfangs [Adnan] Bukhari und Ameer Bukhari als mögliche Entführer identifiziert, die in einen der Bostonflüge eingestiegen sind." Einige Stunden später veröffentlichte CNN die folgende Korrektur: "Aufgrund von Information aus [ungenannten] Polizeiquellen, behauptete CNN, dass Adnan Bukhari und Ameer Bukhari aus Vero Beach, Florida, als die Piloten der zwei am World Trade Center abgestürzte Flugzeuge, verdächtigt werden. CNN erfuhr aber später, dass Adnan Bukhari noch

immer in Florida lebt, wo er vom FBI verhört wurde...Ameer Bukhari war beim Absturz eines kleinen Flugzeugs im letzten Jahr gestorben." Diese Namen verschwanden von den später publizierten (aber nicht beglaubigten) Passagierlisten und wurden durch neue Namen ersetzt.

Am Tag des 11. September hatte das FBI "die Passagierlisten der vier Flüge durchgekämmt (und hatte) schon [Amer] Kamfar "als verdächtigen Entführer" ins Visier" genommen. Am 12. September um 8:30 morgens, standen acht FBI-Beamte vor der Tür von Henry Habora, eines Nachbarn von Kamfar in Vero Beach, Florida, und zeigten ihm ein Photo von Kamfar. Sie fragten, ob er diese Person erkenne. [28]. Der Name Amer Kamfar, der laut Medienberichten der Passagierliste entnommen wurde, verschwand von späteren Listen der verdächtigten Entführer und wurde durch einen anderen Namen ersetzt.

Die angesehene Tageszeitung Washington Post behauptete am 16. September 2001, dass sich der Name von Hani Hanjour, des angeblichen Piloten des Fluges AA 77, nicht auf der ursprünglichen Passagierliste dieses Fluges befindet. In ihrer letzter Ausgabe vom 16. September, erklärte die Washington Post, dass sein Name "nicht auf der Passagierliste des Fluges AA77 [war], weil er möglicherweise keinen Flugschein hatte." [29]. Sein Name ist aber auf allen späteren [unbeglaubigten] Passagierlisten verzeichnet.

Am 12. September 2001 veröffentlichten einige Zeitungen unvollständige Passagierlisten der abgestürzten Flüge. Die Passagierliste von Flug AA 11 enthielt die Namen von Jude Larson, 31 Jahre alt, und seiner Frau, Natalie, 24 Jahre alt, [30]. Doch am 18 September 2001, meldete Honolulu Star Bulletin, eine Zeitung in Hawaii, dass Jude Larson am Leben sei. Die Zeitung habe eine Richtigstellung von ihm bekommen. Weder er noch seine Frau seien im Flugzeug gewesen. [31]. Laut der Zeitung habe "eine Person, die sich als Mitarbeiter der Fluggesellschaft vorstellte" Curtis Larson, Judes Vater, der ein "bekannter Bildhauer" in Hawaii sei, angerufen und ihm mitgeteilt, sein Sohn und seine Schwiegertochter seien beim Absturz von Flug AA11 gestorben. Nachträglich bezeichnete die Zeitung diese Geschichte als einen Jux. Die Namen von Jude und Natalie Larson verschwanden danach von veröffentlichten Passagierlisten. Dieser vermutliche Fehler hätte nicht passieren können, wenn die Medien sich auf authentische Passagierlisten berufen hätten. Damit ist aber die Saga der Larsons nicht zu Ende; denn ihre Namen befinden sich noch immer auf der Webseite des National Obituary Archive über die Opfer des 11. Septembers. [32] Laut dieser Webseite, beruht die Liste der Verstorbenen "auf offiziellen Quellen, der Nachrichtenagentur Associated Press und Unterlagen von Beerdigungsinstituten." Es gelang dem Autor trotz erheblicher Bemühungen nicht, den Vater von Jude in seiner Heimat in Hawaii aufzufinden, um ihn über diese Geschichte zu befragen. Möglicherweise existiert diese Person gar nicht.

Laut Terry Tyksinski, einer langjährigen Flugbegleiterin bei United Airlines, hatte ein Kundenberatungschef der Fluggesellschaft ihr mitgeteilt, er habe zwei Passagiere von Flug UA 93 kurz vor dem Abflug aussteigen gesehen. Diese Passagiere seien in der ersten Klasse gebucht gewesen und ihm dunkelhäutig erschienen. Laut Tyksinski, hatte ihr Kollege die Namen der Passagiere für sich notiert und wurde zweimal vom FBI verhört. [33] Frau Tyksinski hat dem Autor diese Geschichte in einer E-Mail bestätigt. Es gibt keine anderen veröffentlichten Berichte, die diesen Vorgang erwähnen oder bestätigen. Wenn dieser Bericht zutrifft, müssten sich die Namen der ausgestiegenen Personen auf den originalen Passagierlisten befinden. Um wen handelt es sich? Warum wurde diese Geschichte von der Untersuchungskommission nicht untersucht, bzw. warum wurde Frau Tyksinski, wenn diese Geschichte aus der Luft gegriffen war, nicht wegen einer falschen Information bloßgestellt?

Die oben erwähnten Schwankungen bezüglich der Anzahl und Identitäten der angeblichen Entführer (und Passagiere) deuten drauf hin, dass entweder die originalen Passagierlisten nachträglich geändert wurden, oder dass diese Listen mit der Realität gar nichts zu tun haben.

Im Jahre 2006 publizierte eine private Webseite Abbildungen von sieben Faxseiten, die angeblich die originalen Passagierlisten wiedergaben [34]. Die veröffentlichten Abbildungen sind von sehr schlechter Qualität und scheinen auch keine echten Abbildungen von authentische Passagierlisten zu sein. Dafür gibt es drei Gründe: (1) An den Abbildungen ist sichtbar, dass sie zum Teil aus zusammengeklebten Seiten entstanden; (2) Es gibt kein Anzeichen, dass die Listen unmittelbar nach dem Einstieg in die Flugzeuge ausgedruckt wurden, was normalerweise zu erwarten gewesen wäre (die Listen der Flüge UA 93 und UA 175 wurden am 4. Oktober 2002 ausgedruckt); (3) Die Listen sind nicht durch eine Unterschrift oder auf andere Weise beglaubigt. Sie könnten von jeder Person auf dem PC präpariert, bzw. von FBI oder US-amerikanischen Geheimdiensten präpariert worden sein. Das FBI behauptete in einem Schreiben an dem Autor vom 4. April 2007, die Passagierlisten seien "öffentlich im Internet auf der Webseite der Justizministerium zugänglich." [35] Die bezeichnete Webseite enthält tatsächlich Dokumente, die im Gerichtsverfahren gegen Zacarias Moussaoui vorgelegt wurden. Eine Inaugenscheinnahme des vom FBI bezeichneten Dokuments P200054 offenbart aber, dass dieses Dokument keine Abbildung der Passagierlisten ist, sondern eine präparierte graphische Darstellung des Flugzeuges mit den Namen der Passagiere (und der angeblichen Entführer) und ihrer Sitzplätze. Es ist also keine Abbildung einer authentischen Passagierliste. Die Behauptung, dass authentische Passagierlisten des 11. September oder deren Abbildungen inzwischen öffentlich zugänglich seien, ist also nicht wahr. Man muss sich daher auch nicht wundern, dass die Veröffentlichung von angeblichen Passagierlisten im Gerichtsverfahren gegen Moussaoui ganz diskret erfolgte, obwohl die Familien der Opfern seit Jahren die Veröffentlichung der authentischen Passagierlisten beantragt haben.

Während die Medien die Namen aller Passagiere und der mutmaßlichen Flugentführer längst veröffentlicht haben, weigern sich die US-amerikanischen Behörden und die Fluggesellschaften, diese Daten durch die Vorlage der Originale zu beglaubigen. [36]. Diese Verweigerung bekräftigt die Vermutung, dass die US-amerikanischen Behörden und die Fluggesellschaften die Offenlegung der Wahrheit über diese Flüge fürchten. Diese Vermutung wird durch die folgenden Befunde weiter verstärkt.

2. Niemand bestätigte das Einsteigen in die Flugzeuge

Eine zweite Kategorie von Befunden, die beweisen könnten, dass bestimmte Personen an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit in ein bestimmtes Flugzeug eingestiegen sind, wären Aussagen von Augenzeugen und Aufnahmen von Sicherheitsvideos.

War irgendjemand Zeuge des Einsteigens in die Flugzeuge?

Laut Untersuchungskommission wurden zehn der angeblichen Flugzeugentführer vom Computersystem CAPPS für "zusätzliche Sicherheitskontrolle" herausgegriffen. [37]. Doch keiner der Angestellten, der diese Sicherheitskontrollen vornahm, oder irgendein Mitarbeiter des Flughafens oder der Sicherheitsfirmen, die vom FBI oder der Flugbehörde (FAA) am 11. September oder später verhört wurde, erinnerte sich an irgendeinen der angeblichen Flugzeugentführer. Was

die Flüge AA 11 und UA 175 betrifft, die laut offiziellen Daten aus Boston abflogen, stellte die Untersuchungskommission fest, dass "keiner der Sicherheitsbeamten sich an die Entführer erinnerte oder über etwas Verdächtiges berichtete." [38] Was Flug AA 77 betrifft, der angeblich vom Washingtoner Dulles Flughafen abflog, heißt es bei der Untersuchungskommission: "Als die örtliche Dienststelle der FAA später diese Sicherheitsmassnahmen untersuchte, erinnerte sich das Sicherheitspersonal des Flughafens an nichts Ungewöhnliches. Sie konnten sich an keine Passagiere erinnern, die für eine zusätzliche CAPPS Sicherheitskontrolle herausgegriffen wurden." [39] Was Flug UA 93 betrifft, der angeblich vom internationalen Flughafen in New Jersey abflog, berichtete die Kommission, dass die "FAA die Sicherheitsbeamten später verhörte: keiner von ihnen erinnerte sich an etwas Ungewöhnliches oder Verdächtiges" [40], auch nicht an irgendein Messer, denn laut einem undatierten Bericht des FBI, hat das FBI "14 Messer oder Messerteile vom Absturzort des Fluges UA 93 aufgesammelt." [41] Keiner der verhörten Mitarbeiter der Sicherheitskontrolle erwähnte, bei Passagieren Messer entdeckt zu haben. [42] Kurz gesagt: Es hat kein einziger Sicherheitsbeamte aus Boston, New Jersey und Washington eine Aussage gemacht, welche die Anwesenheit eines der angeblichen Entführer am Flugplatz bestätigt.

Beim Einsteigen eines Passagierflugzeugs kontrollieren Mitarbeiter der Fluggesellschaft die Identität der Passagiere, indem sie die Bordkarte mit einem Personaldokument des Passagiers vergleichen. Danach wird der Talon der Bordkarte abgerissen und verbleibt als Beweis für das Einsteigen dieser Person in die Flugmaschine in Verwahrung der Fluggesellschaft. Wenn man sich die Verhältnisse des 11. September vergegenwärtigt, so dürften nach den offiziellen Darstellungen der Ereignisse mindestens acht Personen (zwei für jeden Flug) mit dem Einsteigen der Passagiere beschäftigt gewesen sein und hätten von dieser Phase der Ereignisse des Tages berichten können. Diese acht Personen wären immerhin die letzten Menschen gewesen, welche die Passagiere noch lebend gesehen hätten. Man hätte demnach erwarten können, dass diese Menschen in unzähligen Medieninterviews die letzten Stunden der späteren Opfer geschildert hätten und vom FBI und der Untersuchungskommission ganz besonders verhört worden wären. Da keine einzige Person Zeugenaussagen über das Einsteigen in die Flugzeuge machte, weiß niemand, was mit den gebuchten Passagiere nach Eintreffen im Flughafen geschehen ist. Auch die Namen der mutmaßlichen Augenzeugen des Einsteigens bleiben ein Geheimnis. [43] Weitere Befunde deuten darauf hin, dass niemand das Einsteigen in die Flüge AA 11 und AA 77 beobachtete, weil diese Flüge möglicherweise gar nicht stattfanden, wie im nächsten Absatz erörtert wird.

Im Jahre 2003 entdeckte der Australische Forscher Gerard Holmgren in der Datenbank des amerikanischen Verkehrsministerium (Department of Transportation), das Fehlen der Einträge für die Flüge AA 11 und AA 77 am 11. September. Diese Flüge waren aber auf dem Flugplan in der Datenbank für die davor liegenden und nachfolgenden Daten zu finden, nur nicht für den 11. September.[44] Der Autor des vorliegenden Beitrags hat diese Entdeckung damals auch gemacht und bestätigt den Befund von Holmgren. Die amerikanischen Behörden haben anscheinend von Holmgren's These erfahren, denn kurz nachher tauchten in der Datenbank plötzlich Eintragungen für die fehlenden Flüge auf. Diese nachträgliche Manipulation einer öffentlichen Datenbank ist unerhört. Eine andere Unstimmigkeit: Laut dieser Datenbank ist das Flugzeug, das angeblich in das Pentagon stürzte (Flug AA77, Registrierungsnummer N 644 AA), überhaupt nicht vom Flughafen Dulles in Washington abgeflogen, wie öffentlich behauptet wird. [45] Eine dritte Unstimmigkeit betrifft die Nummer der Ausgangstür für Flug AA 11 im Bostoner Flughafen. Laut ersten Medienberichten sind die Passagiere durch Ausgang 26 ins Flugzeug eingestiegen. Doch im Laufe der Zeit änderten sich diese Berichte in Ausgang 32, von wo Flug AA 11 auch regelmäßig abflog [46]. Die anscheinend falsche Nachricht über Ausgang 26 wurde nicht von American Airli-

nes richtig gestellt. Wenn es ein Fehler war, wessen Fehler war es? Oder sind die Passagiere tatsächlich durch Ausgang 26 zum Flugzeug gelangt, wo nicht AA 11 sondern ein anderes Flugzeug auf sie wartete? Natürlich hätten Aussagen von Augenzeugen diese Unstimmigkeiten beseitigt. Das Fehlen solcher Aussagen weist darauf hin, dass das, was sich in den Flughäfen am Morgen des 11. September abspielte, ein streng gehütetes Geheimnis ist, dessen Veröffentlichung gefürchtet wird.

Da kein Augenzeuge über den Einstieg in die Flugzeuge am 11. September berichtet hat, könnten immerhin Sicherheitsvideos das Einsteigen dokumentiert haben? Anscheinend besaß keiner der drei Flughäfen Sicherheitskameras über den Ausgängen zu den Flugzeugen. Es gibt also weder eine Aussage von Augenzeugen noch eine Videoaufzeichnung, die belegen könnten, wohin die Passagiere (und angeblichen Entführer) am morgen des 11. September 2001 hingeführt wurden. Das bedeutet auch, dass die Familien der Opfer bis heute nicht wissen, wo und wie ihre Lieben starben. Ob sie überhaupt ein Flugzeug bestiegen, und wenn, welches Flugzeug, bleibt ein Geheimnis.

Die Öffentlichkeit ist aber nach wie vor davon überzeugt - weil dies im Fernsehen ausgestrahlt wurde - dass Sicherheitsvideos die Anwesenheit der Entführer in den Flughäfen bestätigt hätten. Tatsächlich wurden zwei kurze Abschnitte von Videoaufnahmen weltweit im Fernsehen gezeigt. Keiner dieser Abschnitte zeigte aber den Einstieg in Flugzeuge.

Eine verbreitete Aufnahme zeigt angeblich den mutmaßlichen Entführer Mohammed Atta und seinen Freund Alomari im Flughafen von Portland. Laut offiziellen Berichten flogen sie am frühen Morgen des 11. September aus Portland nach Boston, um, wie schon erwähnt, anschließend den Flug AA 11 zu entführen. [47] Die Aufnahme von *Portland*, auch wenn sie authentisch ist (was sogar ebenfalls zweifelhaft bleibt) ist kein Beweis dafür, dass diese Personen in irgendein Flugzeug in *Boston* eingestiegen sind. Der Grund für die weltweite Verbreitung dieser Aufnahme ist, dass sie den Eindruck erwecken sollte, es gäbe Beweise für die Teilnahme dieser Personen an den Verbrechen.

Eine zweite Aufnahme stammt angeblich vom Dulles Flughafen bei Washington. Diese Aufnahme wurde weltweit im Fernsehen als Beweis dafür präsentiert, dass einige der Entführer durch die Sicherheitskontrolle im Dulles Flughafen gingen. Die Aufnahme befindet sich auf verschiedenen Webseiten im Internet. [48] Doch diese Aufnahme scheint gefälscht zu sein. Für diese Vermutung gibt es folgende Gründe: Erstens wurde die Aufnahme nicht freiwillig von den amerikanischen Behörden herausgegeben, sondern nur aufgrund eines besonderen Antrags gemäß dem Informationsfreiheitsgesetz. [49] Zweitens wurde diese Aufnahme erst im Jahre 2004 veröffentlicht, einige Tage, bevor die Untersuchungskommission ihren Bericht herausgab. Drittens zeigt die Aufnahme weder das Datum noch die Uhrzeit der Aufnahme und auch nicht die Nummer der Kamera. Solche Informationen werden normalerweise von der Sicherheitskamera automatisch auf der Aufnahme aufgezeichnet. Sonst hätten solche Aufnahmen keinen Sinn. Ferner hat Jay Kolar, Autor einer kritischer Analyse dieser Aufnahme, [50] darauf hingewiesen, dass die Lichtverhältnisse nicht mit der Uhrzeit der Geschehnisse (früh morgens) übereinstimmen, denn die Schatten auf der Aufnahme scheinen sehr kurz, was auf Mittagszeit hindeutet. Er wies auch darauf hin, dass die Kamera anscheinend von einem menschlichen Operator gehandhabt wurde, was auf eine inszenierte Aufnahme hindeuten würde. Die Aufnahme zeigt auch keinen einzigen der Passagiere, die laut offiziellen Berichten durch dieselbe Sicherheitskontrolle gegangen sind. Schließlich kann, auch wenn die Aufnahme authentisch wäre, diese nicht als ein Beweis für das

Einsteigen irgendwelcher Personen in die Flugzeuge dienen sondern höchstens als Beweis dafür, dass sie durch die Sicherheitskontrolle gingen. Aufnahmen von der Sicherheitskontrolle in den zwei anderen Flughäfen (Boston und New Jersey), von wo die anderen drei Flüge angeblich abflogen, wurden nie vorgelegt.

3. Wo sind die Bordkarten?

Bevor ein Passagier zu einem kommerziellen Flug zugelassen ist, wird seine Identität am Ausgang zum Flugzeug geprüft, und ein Teil seiner Bordkarte wird abgerissen und aufbewahrt. In einem Bericht der Arbeitsgruppe der Untersuchungskommission wird erwähnt, dass Mohammed Atta im Flughafen Portland eine Bordkarte erhalten habe, bevor er nach Boston flog. [51] In den folgenden Abschnitten des Berichts, wo es um die vier "entführten" Flüge geht, erwähnt die Arbeitsgruppe überhaupt keine Bordkarten. Der Bericht der Arbeitsgruppe erklärt nicht, wie die Fluggesellschaften die Identitäten der Passagiere und der angeblichen Entführer überprüft haben, bevor diese in die Flugzeuge einstiegen. Da der Bericht der Arbeitsgruppe sehr detailliert ist, kann das Fehlen dieser Fakten nicht als ein harmloses Übersehen erklärt werden. Die Bordkarten wurden auch nicht im Gerichtsverfahren gegen Moussaoui vorgelegt, wo angebliche Passagierlisten vorgelegt wurden (siehe oben).

4. Keine positive Identifizierung der körperlichen Reste der angeblichen Entführer

Laut der offiziellen Darstellung, sollen die 19 Entführer des 11. September bei den Abstürzen der Flugzeuge beim World Trade Center, im Pentagon und bei Shanksville, Pennsylvania, gestorben sein. Aber es gibt keine Beweise für diese Behauptung. Es gibt auch keine Anzeichen dass die Polizeibehörden die Kontrollkette (chain of custody) über die Behandlung der Beweisstücke, bzw. der Körperteile, zwischen den Absturzorten und der endgültigen Entsorgung der körperliche Resten, dokumentarisch bewahrt hätten [52], wie es in Kriminalfällen die Regel ist oder sein sollte. Die Untersuchungskommission erwähnte nichts von einer solchen Kontrollkette noch forderte sie das FBI zur Darlegung dieser Kontrollkette auf. Auch im Gerichtsverfahren gegen Moussaoui, wurde das FBI nicht aufgefordert, diese Kontrollkette aufzuzeigen und deren Authentizität zu belegen.

Laut namentlich nicht genannten Beamten, die von der britischen Zeitung The Times im Oktober 2001 angesprochen wurden, *erwarteten* diese Beamten dass die körperlichen Überreste der Entführer durch einen Eliminationsprozess identifiziert würden. [53] Sie erklärten nicht, warum keine Identifikation der körperlichen Reste der einzelnen Entführer zu erwarten sei.

Chris Kelly, der Sprecher des Pathologischen Institutes der Amerikanischen Armee (AFIP), wo die Identifizierung der Opfer der Flüge AA 77 und UA 93 stattfanden, erklärte, dass die Behörden sich dagegen sträuben die Körper der Entführer freizugeben: "Wir sind nicht ganz sicher, was mit [den körperlichen Resten der Entführer] gemacht wird, wir bezweifeln sehr, dass wir uns die Mühe machen werden, die Familien der Entführer zu kontaktieren." [54] Er erklärte nicht, warum das AFIP keine DNA-Vergleichsmuster von Wohnungen und Fahrzeugen der angeblichen Entführer entnehmen könne, um eine positive Identifizierung zu ermöglichen. Kelly sagte später: "Die körperlichen Überreste, die keinem Vergleichsmuster entsprachen, wurden für diejenigen der Entführer gehalten." [55]. Der Leichenbeschauer von Somerset County, wo Flug UA 93 angeb-

lich abstürzte, erklärte, dass die “Todesurkunden [für die angeblichen Entführer] alle auf den Namen Joe Doe (Otto Normalverbraucher)” ausgestellt wurden. [56]

Was die körperlichen Überreste der anderen Entführer betrifft, die angeblich die Flüge AA 11 und UA 175 in die Türme des World Trade Center stürzen ließen, erklärte die Sprecherin des New Yorker Medical Examiner’s Office, wo die Identifizierung der Opfer in New York stattfand, dass das FBI ihnen im Februar 2003 “Profile von allen 10 Entführern” zugesandt habe, “damit deren Körperreste von denjenigen der [unschuldigen] Opfer abgesondert werden.” Sie fügte hinzu: “Keine Namen wurden den Profilen zugeordnet. Wir haben sie verglichen und entdeckten zwei davon, die mit unseren Mustern übereinstimmten.” [57] Es wurde nie erklärt, wie und woher das FBI die zehn Vergleichsmuster besorgt hatte, warum es so lange dauerte, diese nach New York zu schicken, und warum es nicht möglich war, die Muster bestimmten Entführern zuzuordnen.

Das Ausbleiben einer positiven Identifizierung der körperliche Überreste der angeblichen Entführer und das Fehlen einer ununterbrochenen Kontrollkette im Bezug auf die Handhabung ihrer Körperteile, bedeutet, dass die US-amerikanischen Behörden keine Beweisen vorlegten, dass die die 19 genannten Entführer des 11. September an den Absturzorten der vier Flugzeuge starben und daher in den abgestürzten Flugzeugen saßen.

5. Zusammenfassung

In diesem Beitrag wurde im Einzelnen belegt, dass die US-amerikanischen Behörden bis heute keinen Beweis für ihre Behauptungen über die Beteiligung von Arabern beziehungsweise Muslimen am Massenmord des 11. September vorgelegt haben. Die Namen der 19 angeschuldigten Araber sind auf keinen beglaubigten Passagierlisten zu finden; keine Person hat sie in die Flugzeuge ansteigen gesehen; es gibt kein Dokument, das ihre Anwesenheit in den Flugzeugen belegt; und es gibt keinen Beweis, dass diese Personen am Absturzort der Flugzeuge gestorben sind.

Es ist jetzt sieben Jahren her seit dem Massenmord des 11. September. In der Zwischenzeit haben die amerikanische Behörde mehr als genug Zeit gehabt, ihre Behauptungen und Anschuldigungen durch Beweismaterial zu belegen. Wenn die offizielle Darstellung der Ereignisse wahr wäre, hätten die US-amerikanischen Behörden das Beweismaterial längst internationalen Gremien zur Rechtfertigung ihrer Außenpolitik vorgelegt. Es ist darüber hinaus eine völkerrechtliche Pflicht eines Staates, die Wahrheit im Bezug auf massive Tötungen innerhalb seines Hoheitsgebiets zu dokumentieren. [58] Niemand hat einen besseren Zugang zum Beweismaterial im Bezug auf den 11. September als die Behörden der USA. Da immer mehr Menschen an der offiziellen Darstellung des 11. September zweifeln und sogar die amerikanische Regierung der Inszenierung dieses Verbrechens verdächtigen, sollte man eigentlich erwarten, dass gerade die US-Regierung durch die Veröffentlichung des belastenden Beweismaterials ihre Unschuld belegen würde. Dass dies nicht geschah, ist daher sehr erstaunlich. Im Gegenteil hat sich die Regierung der USA wenig Mühe gegeben, ihre eigenen Behauptungen zu belegen, und den Schwerpunkt darauf gelegt, die vermeintliche Existenz und Gefährlichkeit von al Qaeda zu beweisen. Die plausibelste Erklärung dieses Verhalten ist, dass die US-amerikanischen Behörden ihren Behauptungen im Bezug auf den 11. September einfach nicht belegen können, weil diese Behauptungen als Legende zur Verschleierung der eigenen Verbrechen erfunden wurde. Diese Schlussfolgerung beruht nicht allein auf den hier festgestellten Befunden, sondern auf Hunderten von weiteren Befunden, deren Erör-

terung den Rahmen des vorliegenden Beitrages sprengen würde. [59] Der vorliegende Beitrag hatte allein das Ziel, das Fehlen jeglicher Beweise für die Anwesenheit islamischer Terroristen in den Flugzeugen des 11. September zu verdeutlichen.

Das Verbrechen vom 11. September wurden benutzt und dienten als Anlass für Angriffskriege der USA gegen Afghanistan und Irak und für den globalen "Krieg gegen Terrorismus", sowie als Rechtfertigung für zahlreiche Verletzungen des Völkerrechts und der Menschenrechte. Die Mitgliedstaaten der UNO haben sich mit der offiziellen Darstellung des 11. September stillschweigend abgefunden, obwohl man vermuten kann, dass viele Staatsmänner und -frauen insgeheim die Wahrheit kennen aber aufgrund von Staatsinteressen nichts sagen wollen. Der vorliegende Beitrag soll allen Menschen, die sich für Menschenrechte, Demokratie, Völkerrecht und Frieden einsetzen, eine Herausforderung verdeutlichen. Wer die hier aufgeführten Tatbestände zur Kenntnis nimmt, kann guten Gewissens nicht länger behaupten, er glaube noch an die Wahrheit der offiziellen Darstellung des 11. September. Auch zwingt solche Kenntnisnahme, zu dem weltweiten Betrug, der von Politikern und Massenmedien weiterhin begangen wird, eine verantwortliche Stellungnahme und Haltung einzunehmen. [60]

Die Opfer des Massenmordes und die gesamte Menschheit wurden betrogen. Die Wahrheit über die Ereignisse des 11. September muss ans Tageslicht gebracht werden. Da die Urheber des Verbrechens noch nicht identifiziert wurden und wahrscheinlich noch imstande sind, aufgrund ihrer Betrug den Weltfrieden weiterhin zu bedrohen, bleibt keine Zeit zu verlieren. Die Mithelfer bei der Verschleierung der Wahrheit sind bekannt: Es sind Politiker, Medienarbeiter und Akademiker, die die verlogene Version der 11. September verbreiten, bzw. davon profitieren. Sie sollten für ihre Teilnahme an diesem Betrug den angemessenen Preis bezahlen, nie mehr in eine gesellschaftlich einflussreiche Position zu gelangen. Solchen Menschen kann kein Vertrauen geschenkt werden.

() Elias Davidsson lebt in Alfter bei Bonn und kann über seine Webseite www.juscogens.org erreicht werden.*

Anmerkungen

[1] FBI, Pressemitteilung, 27 September 2001. Vorhanden auf:
<http://www.fbi.gov/pressrel/pressrel01/092701hjpgic.htm>

[2] USA v. Moussaoui, Geänderte Anklage, Juni 2002. Vorhanden auf:
<http://news.findlaw.com/hdocs/docs/moussaoui/usmouss602supind.pdf>

[3] United States of America v Zacarias Moussaoui, U.S. District Court, Alexandria Division. Cross-examination of FBI Special Agent James M. Fitzgerald. March 7, 2006, 10:00 A.M. Transcript p. 38. Vorhanden auf: <http://cryptome.org/usa-v-zm-030706-01.htm>

[4] 9/11 Commission's Staff Report of 26 August 2004 (declassified), p. 3. Vorhanden auf:
<http://www.archives.gov/legislative/research/9-11/staff-report-sept2005.pdf>

[5] Michael Dorman, 'Unravelling 9-11 was in the bags', Newsday, 17 April 2006. Vorhanden auf: <http://www.newsday.com/news/nationworld/nation/ny-uslugg274705186apr17,0,6096142.story?coll=ny-nationalnews-print>

[6] FBI Affidavit, at <http://www.abc.net.au/4corners/atta/resources/documents/fbiaffidavit1.htm>

[7] Michael Dorman, supra n. 4

[8] United States of America v Zacarias Moussaoui, supra n. 2

[9] Susan Ginsburg (staff member of the Commission) at Public Hearing of the 9/11 Commission, 26 January 2004. Vorhanden auf: <http://www.sacred-texts.com/ame/911/911tr/012604.htm>

[10] U.S. v. Moussaoui, supra n. 7, p. 39; Arizona Daily Star, 28 September 2001, Cox News Service, 21 October 2001.

[11] Los Angeles Times, 13 September 2001

[12] Robb Frederick, 'The day that changed America', Pittsburgh Tribune-Review, 11 September 2002. Cached at http://www.aldeilis.net/english/index.php?option=com_content&task=view&id=2263&Itemid=107

[13] Moussaoui trial exhibit PA00108, at <http://www.vaed.uscourts.gov/notablecases/moussaoui/exhibits/prosecution/PA00108.html>

[14] Moussaoui trial exhibit PA00110, at <http://www.vaed.uscourts.gov/notablecases/moussaoui/exhibits/prosecution/PA00110.html>

[15] Moussaoui trial exhibit PA00102, at <http://www.vaed.uscourts.gov/notablecases/moussaoui/exhibits/prosecution/PA00102.html>

[16] Moussaoui trial exhibit PA00105.08, at <http://www.vaed.uscourts.gov/notablecases/moussaoui/exhibits/prosecution/PA00105-08.html>

[17] Moussaoui trial exhibit GX-PA00109, at <http://www.rcfp.org/moussaoui/>

[18] 9/11 Commission Final Report, p. 132

[19] Miami Herald, 16 September 2001; Associated Press, 16 September 2001.

[20] Associated Press, 14 September 2001

[21] New Yorker, 8 October 2001

[22] 'FBI: Early probe results show 18 hijackers took part', CNN, 13 September 2001. Vorhanden auf: <http://edition.cnn.com/2001/US/09/13/investigation.terrorism/>

[23] Ibid.

[24] FBI Press Release of 14 September 2001. Vorhanden auf:
http://www.aldeilis.net/english/index.php?option=com_content&task=view&id=372&Itemid=107

[25] Kelli Arena, CNN, 14 September 2001, 10:11 ET. Vorhanden auf:
<http://transcripts.cnn.com/TRANSCRIPTS/0109/14/bn.01.html>

[26] 'FBI list of suspected hijackers', CNN, 14 September 2001, 2:00 PM, EDT. Vorhanden auf:
<http://edition.cnn.com/2001/US/09/14/fbi.document/>

[27] Xymphora, 'Analysis of the Mosear Caned mystery'. Vorhanden auf:
http://www.aldeilis.net/english/index.php?option=com_content&task=view&id=1993&Itemid=107

[28] Naftali Bendavid et al, Officials scour U.S. for clues, Chicago Tribune, 13 September 2001; and Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/Amer_Kamfar

[29] Hani Hanjour, Washington Post, 16 September 2001,
<http://www.washingtonpost.com/wp-srv/nation/graphics/attack/hijackers.html>

[30] CBS, 12 September 2001,
<http://election.cbsnews.com/stories/2001/09/12/national/main310935.shtml> ; The Honolulu Star Bulletin, 12 September 2001: <http://starbulletin.com/2001/09/12/news/story1.html>;
Washington Post, 13 September 2001, <http://www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn/A18970-2001Sep12>

[31] Honolulu Star Bulletin, 18 September 2001,
<http://starbulletin.com/2001/09/18/news/story5.html>

[32] National Obituary Archive:
<http://www.arrangeonline.com/Obituary/obituary.asp?ObituaryID=64182329> ;
<http://www.nationalobituaryarchive.com/donation/donation.asp?ObituaryID=64182329> ;
<http://www.cemeteryonline.com/ctz/0Mem/20010911/AA11-2001.htm>

[33] Jere Longman, Among the Heroes: The True Story of United 93, Harpers Collins Publisher, New York, 2002, pp. xiii-xiv

[34] <http://911research.wtc7.net/planes/evidence/passengers.html>

[35] Letter in possession of the author. The letter provided the link to the following official website: <http://www.vaed.uscourts.gov/notablecases/moussaoui/exhibits/prosecution/flights/P200054.html>

[36] The refusal to release the original passenger lists, has typically taken an evasive form, illustrated in an exchange of emails between this author and American Airlines. See http://www.aldeilis.net/english/index.php?option=com_content&task=view&id=2329&Itemid=107

[37] Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, Official Government Edition. Available at <http://www.gpoaccess.gov/911/index.html> , Chapter I, Note 2, p. 451.

[38] Ibid. Chapter I, p. 2. In support of this statement, the Commission refers to interviews with six named individuals.

[39] Ibid. Chapter I, p. 3. In support of this statement, the Commission refers to an interview made on April 12, 2004 with Tim Jackson, a person whose role is not indicated.

[40] Ibid. Chapter I, p. 4. In support of this statement, the Commission refers to an unreleased FAA report, "United Airlines Flight 93, September 11, 2001, Executive Report," of Jan. 30, 2002.

[41] Ibid. Note 82, p. 457

[42] Staff Statement No. 3 to the 9/11 Commission made at the 7th Public Hearing, 26-27 January 2004, pp. 9-10. Available at http://www.9-11commission.gov/staff_statements/staff_statement_3.pdf

[43] Exchange of emails between the author and American Airlines, supra n. 38. See letter from American Airlines to the author dated 1 December 2005.

[44] Gerard Holmgren, 'Evidence that Flights AA 11 and AA 77 Did Not Exist on September 11, 2001', 13 November 2003. Available at http://www.serendipity.li/wot/aa_flts/aa_flts.htm

[45] The Flight Path Study – American Airlines Flight 77 by the NTSB, 19 February 2002, http://www.nts.gov/info/Flight_%20Path_%20Study_AA77.pdf

[46] Ewing2001, Flight 11 – The Twin Flight, <http://911wideopen.com/mirror/twin11-1/twin-11-mod.htm>

[47] Stuart Millar, "Hijack terrorists caught on security camera", The Guardian, 21 September 2001, <http://www.guardian.co.uk/world/2001/sep/21/september11.usa3> ; FBI, <http://www.fbi.gov/pressrel/pressrel01/100401picts.htm> .

[48] The video can be viewed here: http://www.whatreallyhappened.com/hijackers_video.html

[49] Nick Grimm, 'Commission report finalised as 9/11 airport video released', ABC.net.au, 22 July 2004. Available at <http://www.abc.net.au/pm/content/2004/s1159804.htm>

[50] Jay Kolar, 'What we now know about the alleged 9-11 hijackers', in The Hidden History of 9-11-2001, Research in Political Economy, Vol. 23, 3-45, Elsevier Ltd. (2006), pp. 7-10

[51] Staff Report, supra n. 3

[52] Beweismaterial, das am Tatort gefunden wird, muss von einem schriftlichen Dokument durch das ganze Untersuchungsverfahren bis zum Gericht begleitet werden. Alle Personen, die

zeitweise den Gegenstand in ihrem Besitz hatten, müssen ihre Identität in diesem Dokument eintragen. Das Dokument wird als Kontrollkette bezeichnet, die keine Lücken zwischen Fund und Gericht erlaubt. Im Gericht kann die Glaubwürdigkeit eines Beweisgegenstandes durch Lücken in der Kontrollkette angezweifelt werden.

[53] Damian Whitworth, 'Hijackers' bodies set Bush grisly ethical question', The Times (U.K.), 6 October 2001

[54] Ibid.

[55] 'Remains Of Nine Sept. 11 Hijackers Held', CBS, 17 August 2002. Available at <http://www.cbsnews.com/stories/2002/08/17/attack/main519033.shtml>, mirrored at http://www.aldeilis.net/english/index.php?option=com_content&task=view&id=2264&Itemid=107; Tom Gibb, 'FBI ends site work, says no bomb used', Post-Gazette News, 25 September 2001. Available at <http://www.post-gazette.com/headlines/20010925scene0925p2.asp>

[56] Tom Gibb, Flight 93 remains yield no evidence, Post-Gazette News, 20 December 2001. Cached at http://www.aldeilis.net/english/index.php?option=com_content&task=view&id=1060&Itemid=107

[57] 'Remains of 9/11 hijackers identified', BBC, 28 February 2003

[58] UN General Assembly Resolution 60/147, Basic Principles and Guidelines on the Right to a Remedy and Reparation for Victims of Gross Violations of International Human Rights Law and Serious Violations of International Humanitarian Law, 16 December 2005, Articles 18 and 22

[59] See, inter alia, David Ray Griffin, The New Pearl Harbor, Olive Branch Press (2004), David Ray Griffin, The 9/11 Commission Report: Omissions and Distortions, Olive Branch Press (2005); in Deutsch: Gerhard Wisnewski: Mythos 9/11 – Der Wahrheit auf der Spur; Mathias Bröckers: Verschwörungen, Verschwörungstheorien und die Geheimnisse des 11. September; Daniel Hopsicker, Welcome to Terrorland. Attas Helfer in den USA;

[60] Siehe, Elias Davidsson: Der zweifache Betrug an der Menschheit. Der Krieg gegen den Terror und die Ereignisse des 11. September 2001. September 2008. http://www.aldeilis.net/german/index.php?option=com_content&task=view&id=304&Itemid=76