

Verschwunden

Was geschah wirklich mit Flug MH370?

(OT: The Disappearing Act – The Impossible Case of MH370)

Von Florence de Changy

Ullstein 06613

504 Seiten Seiten, TB

Berlin 2022

ISBN 978-3-548-06613-4

Preis: 16,99 Euro

Aus dem Englischen von Rita Gravert und Caroline Weißbach

Ungeheuerliches schleicht sich in der Regel völlig unvorhergesehen in das Leben der Menschen ein, und von einem Moment zum nächsten kann es geschehen, dass die Normalität in einen nie für möglich gehaltenen Alptraum entgleist. So ist es oftmals, wenn beispielsweise unbescholtene Bürger scheinbar aus heiterem Himmel bewaffnet aus dem Haus gehen und das Feuer auf Mitmenschen eröffnen. Oder wenn Personen kurzerhand ihre eigene Familie ermorden und sich danach selbst richten.

Oder wenn man ein Flugzeug besteigt, das niemals an seinem Bestimmungsort ankommt, obwohl es sich doch um einen reinen Routineflug handelt und rein gar nichts darauf hindeutet, dass es irgendwelche Komplikationen geben könnte.

Dies ist die Dimension des vorliegenden historischen Ereignisses ... und doch ist nicht das Verschwinden an sich dieser Alptraum, der bis heute andauert, sondern das, was direkt danach geschieht.

Aber fangen wir bei den Fakten an.

Freitag, 7. März 2014, kurz vor Mitternacht. Kuala Lumpur International Airport (KLIA).

Die Nacht ist tropisch ruhig, die Läden auf dem Airport geschlossen, der Nachtflug der Malaysian Airlines, Flug *MH370* nach Peking wird bereit gemacht für den Start, die letzten Passagiere checken ein, die meisten von ihnen übermüdet, froh, während der paar Flugstunden noch etwas schlafen zu können. *MH370*, ein Boeing-Jet des Typs 777-200 ER, Liniennummer 404, ist seit Mai 2012 bei der Malaysia Airlines im Dienst. Alles sieht nach einem Routineflug aus, und 239 Menschen heben gegen 00.40 Uhr vom Airport ab. Der Steigflug dauert 20 Minuten, um 1.01 Uhr Ortszeit hat die Maschine eine Reiseflughöhe von 35.000 Fuß erreicht, die Flugbedingungen sind optimal. Die Flugzeit von Kuala Lumpur nach Peking beträgt rund 6 Stunden. Nach 40 Minuten verlässt *MH370* den malaysischen Luftraum und meldet sich planmäßig ab. Nun sind die vietnamesischen Flugsicherungsbehörden für den Flug verantwortlich.

Um 1.19 Uhr verabschiedet sich der Pilot mit der Routinenachricht „*Gute Nacht, Malaysia drei sieben null.*“ Um 1.20 Uhr erreicht das Flugzeug den Wegpunkt IGARI, für den Singapur zuständig ist. Neunzig Sekunden danach verschwindet das Transpondersignal des Flugzeugs, und das Mysterium beginnt. Oder die Legenden. Oder beides.

Denn *MH370* ist von diesem Moment an für die Welt spurlos verschwunden. Es dauert allerdings Stunden, bis das in voller Tragweite klar wird und umfangreiche Nachforschungen zu Luft und zu Wasser beginnen. Nachforschungen und Suchaktionen, die notwendig zunächst davon ausgehen, dass das Flugzeug aufgrund irgendeines Störfalls an Flughöhe verloren und notgelandet sein muss.

Dies passiert über einem Gebiet des Globus, das sollte hier vielleicht schon einmal vorab erwähnt werden, das geostrategisch extrem sensibel ist. Hier befinden sich zahllose Militärstationen verschiedenster Staaten, das US-Militär ist mit Basen, Langstreckenradaren, Flugzeugen, Flottenpräsenzen und orbitalen Satelliten ständig auf dem Laufenden, was hier geschieht. China, Vietnam und andere Anrainerstaaten, die zum Teil angespannte

diplomatische Beziehungen zueinander unterhalten, belauern einander. Internationale Seepiraterie ist gerade in den Gewässern um Indonesien und Malaysia hochproblematisch, was zahlreiche militärische und semimilitärische Manöver zur Folge hatte. Militärmanöver finden hier zahlreich statt, ganz zu schweigen von einem enormen Aufkommen touristischer und merkantiler Fahrzeuge, die hier permanent unterwegs sind.

Und in diesem Gebiet verschwindet eine voll besetzte Passagierflugmaschine, mit der mehrheitlich chinesische Staatsbürger transportiert werden, einfach spurlos von allen Radarschirmen? Schwieriger noch: Es finden sich weder irgendwelche Hinweise auf Notrufe, keine Trümmer, keine Leichen, es gibt keine Bekennerschreiben terroristischer Organisationen?

Das klingt, vorsichtig gesprochen, kaum glaublich.

Selbst ich konnte das eigentlich nicht recht fassen, als ich damals im Frühjahr 2014 erstmals davon hörte. Denn natürlich, so ging ich fest davon aus, war das Flugzeug irgendwo im Südchinesischen Meer abgestürzt. Es würden sich ohne Frage binnen kürzester Zeit traurige Trümmerreste dieser Tragödie finden lassen.

Stattdessen erfolgt auf einer Pressekonferenz eine Woche nach dem Verschwinden eine atemberaubende und vollständige Korrektur aller bisherigen Mutmaßungen: Ein Unternehmen namens *Inmarsat* war in die Untersuchung eingeschaltet worden und hatte Indizien, die für eine völlig andere Sicht der Geschehnisse sprachen.

Laut *Inmarsat* senden Linienflugzeuge auch dann noch, wenn der im Cockpit befindliche Transponder von Hand abgeschaltet werden sollte, durch ein so nicht zu beeinflussendes automatisches System weiterhin regelmäßige Positionspings, die aufgezeichnet worden seien. Nach den *Inmarsat* vorliegenden Informationen, die die firmeneigenen Satelliten ermittelt hätten, befand sich MH370 schon kurz nach dem letzten Funkkontakt nicht mehr auf dem ursprünglichen Kurs.

Aber wo dann?

Die Daten legten nahe, wurde kommuniziert, dass MH370 kurze Zeit danach einen U-Turn in Richtung Westsüdwest vollzogen hätte, um dann über Malaysia hinweg hinüber in den Indischen Ozean zu fliegen, wo sich das Pingsignal Stunden später verlor. Dies ist heutzutage die gültige offizielle Theorie.¹

Die französische Journalistin *Florence de Changy*, die seit 30 Jahren in Hongkong lebt und Asien-Pazifik-Korrespondentin für *Le Monde* und andere Tageszeitungen ist, die am gleichen Tag von dem Vorkommnis erfuhr und von ihrer Zeitung darauf angesetzt wurde, direkt aus Kuala Lumpur zu ermitteln und zu berichten, fielen sehr bald eigenartige Dinge im Zusammenhang mit dem Unglück auf. Und je länger das Verschwinden andauerte, je stärker der Druck der Angehörigen auf die malaysische Regierung wurde, desto bizarrer entwickelte sich die Geschichte.

Es gab Meldungen von Sichtungen über Ölteppiche über dem Südchinesischen Meer. Es wurden von Flugzeugen aus Trümmerstücke gesichtet. Angeblich existierte sogar ein Film von vietnamesischen Journalisten, die zeigten, wie Trümmer eines Flugzeugs, das eindeutig dem passenden Flugzeugtyp zuzuordnen war und die Farben der malaysischen Airline besaß, vor der vietnamesischen Küste geborgen wurden (das Video verschwand später indes spurlos). Fischer gaben zu Protokoll, einen Feuerball gesehen zu haben, auch ein australischer Angestellter auf einer Bohrinself, berichtete unabhängig von einem solchen Vorkommnis in der Unglücksnacht (er wurde wenig später entlassen und, wie de Changy nach einem Besuch in Australien Jahre später entdecken konnte, massiv verfolgt und eingeschüchtert).

Es kamen eigenartige Theorien auf, die die Journalistin alsbald als Standardstrategien von Firmen und Regierungen identifizieren konnte, um eigenes Versagen von sich zu weisen: Der Pilot *Zaharie Ahmed Shah* wurde beispielsweise bezichtigt, auf spektakuläre Weise Selbstmord begangen zu haben, indem er das Flugzeug zum Absturz brachte (aber wo war dann das Flugzeug geblieben?). Dummerweise überzeugte das kaum jemanden, schon gar

¹ Man vergleiche dazu den sehr ausführlichen WIKIPEDIA-Artikel „MH370“, der allerdings – in meinen Augen ein interessantes Faktum – ungeachtet der Aktualität das de Changy-Buch nicht mit einer einzigen Silbe erwähnt.

nicht die direkten Angehörigen des Piloten, mit denen de Changy sprach und die ein völlig anderes moralisches und psychisches Bild von dem Piloten zeichneten.

War es verdächtig, dass er einen Flugsimulator daheim hatte, auf dem er – bequemerweise – einen Flug eingegeben hatte, der augenscheinlich dem entsprach, der über dem Indischen Ozean endete? Hatte er womöglich einen Terroranschlag auf eine amerikanische Geheimbasis auf der Insel *Diego Garcia* geplant, die südlich der Malediven lag?

War vielleicht der Copilot, *Fariq Abdul Hamid*, für den Absturz verantwortlich, der sich im letzten Teil seiner Ausbildung befand? Hatte er den Flug aufgrund irgendeines Problems an Bord zum Airport Kuala Lumpur zurücksteuern wollen, und war dabei irgendetwas schief gegangen?

De Changy bemühte sich, an die Unterlagen über Bordpersonal, Passagiere und Frachtpapiere zu gelangen. Denn wie man schon bei Sherlock Holmes nachlesen kann: Irgendwo in den vorhandenen Fakten ist die Lösung, man muss sie nur finden. Und Fakten gab es geradezu unendlich viele, auch sehr viele aus fragwürdigen Quellen, unzählige, die sich in abstruse Verschwörungstheorien verstrickten. Wie sollte man da die Spreu der Verrücktheiten von den Körnern der Wahrheit scheiden? Eine wahre Sisyphus-Aufgabe!

Weitere Theorien begannen wild in den Medien und im Internet zu kursieren. Wenn die Piloten als Verantwortliche ausschieden (die immer bequeme Schuldige sind, zumal sie sich als Tote nicht mehr verteidigen können)² und die *Inmarsat*-Daten auch andere Interpretationen zuließen, dann konnten vielleicht Passagiere für eine Entführung verantwortlich sein! Immerhin waren mehrere Russen an Bord, außerdem scheinbar zwei Ukrainer (und 2014 annektierte Wladimir Putin die Krim) ... warum sollte das Flugzeug also nicht vielleicht nach Kasachstan entführt worden sein?

Das klang dann doch für mich ziemlich arg weit hergeholt.

Auch realistischere Optionen wurden erwogen. Insbesondere die – unvollständig – veröffentlichte Frachtliste ließ jede Menge Fragen offen. Da gab es beispielsweise eine große Menge Lithium-Akkus, die erwiesenermaßen zu spontaner Selbstentzündung neigten und in wenigstens einem weiteren Fall zu einem Flugzeugabsturz geführt hatten. Angeblich war eine große Menge von Mangostan-Früchten an Bord ... doch diese Früchte hatten weder Saison, noch gab es auf dem Absendeflughafen irgendeine Art von Möglichkeit, dass sie überhaupt von dort aufgegeben worden sein könnten ... es lag also nahe, dass „Mangostan-Früchte“ eher eine Chiffre für Schmuggelware irgendwelcher Art sein mochte, vielleicht für Elfenbein oder andere Substanzen, die illegal nach China eingeführt werden sollten. Für solche Aktionen wäre ein routinemäßiger Passagierjet zu mitternächtlicher Zeit höchst geeignet.

Außerdem gab es da noch rätselhafte elektronische Fracht in einer erstaunlichen Menge, die völlig ohne jede sonst übliche Kontrolle an Bord gebracht worden war. De Changy ermittelte im Laufe der folgenden Jahre, in denen sie weltweit zahllosen weiteren Fahrten nachging und zahlreiche Legenden und auch amtliche Verlautbarungen entkräften konnte (ich deute hier nur ein paar wenige davon an, das Buch ist voll von weiteren haarsträubenden Fakten), dass gerade diese Lieferung unter ungewöhnlich hohem Polizeischutz zum Flughafen gebracht und verladen wurde.

Gemäß der offiziellen These wurden die Suchaktionen zunächst rings um den Wegpunkt IGARI konzentriert, der vor der Küste von Malaysia liegt, doch schon eine Woche später verlagerte er sich notwendig in den Indischen Ozean und schließlich vor die australische Küste, wo für zig Millionen Dollar wochenlang eine internationale Suchmannschaft unter australischer Leitung die Meeresoberfläche und schließlich auch den Meeresgrund auf der Suche nach den Black Boxes des Flugzeugs durchkämmte. Zehntausende von Quadratkilometern ... erfolglos. Es wurde nicht ein einziges Trümmerstück entdeckt.

² Man beachte bei de Changy hierzu den über 30 Seiten langen Nachtrag, wo sie zahlreiche Flugzeugunglücke der vergangenen Jahrzehnte, die dazu vorgebrachten Theorien, tatsächlichen Absturzursachen sowie die oftmals kriminellen Handlungen von Regierungen und Flugzeugbauern akribisch belegt, mit denen die wahren Absturzursachen vertuscht werden sollten.

Das spricht, vorsichtig gesagt, nicht eben dafür, dass die offizielle Theorie äußerst realistisch ist. Wenn kein einziges Indiz zu entdecken ist ... dennoch wurde diese Theorie hartnäckig als einzig mögliche Lösung in den Medien verfolgt.

Wen kümmerte es da schon, wenn Zeugen aus dem Norden von Malaysia erzählten, sie hätten in der Unglücksnacht Lärm gehört und ein Flugzeug „*im Tiefflug in ungewöhnlicher Richtung*“ gesehen? Wen kümmerte es, dass das Internetportal *Tomnod* vor der südvinamesischen Küste ein Trümmerfeld gesichtet hatte³, das leider sehr gut mit der Sichtung des Bohrinself-Mitarbeiters *Mike McKay* in der Nacht vom 8. März 2014 zusammenpasste, der in Richtung der vietnamesischen Küste Feuerschein wie von einem explodierenden Flugzeug gesehen hatte? Auch als wenig später vor südlich vom Wegpunkt IGARI von chinesischen Satelliten driftende Trümmer gesichtet wurden, brachte kaum jemand das mit dem verschwundenen Flugzeug in Verbindung.

Das war doch bekanntlich nach der offiziellen Theorie im südindischen Ozean abgestürzt, nicht wahr? Dort mussten also die Trümmer sein, woanders konnten sie ja überhaupt nicht auftauchen.

Doch ein ganzes Jahr lang kam es in der Ermittlung des MH370-Unglücks zu keinerlei neuen Entwicklungen ... und dann wurde am 29. Juli 2015 ein Trümmerteil angeschwemmt – ein *Flaperon*, also ein Teil einer Flugzeugtragfläche. Wo waren sie gefunden worden? Auf La Réunion vor der Küste von Madagaskar! Also ein eindeutiges Indiz für den Absturz im Indischen Ozean und die offizielle Theorie ... wenigstens dachte auch ich das anno 2015.⁴

Inzwischen war es halb und halb Gewissheit in der Öffentlichkeit, dass es an Bord ein Unglück gegeben haben musste, die Fakten schienen ja auch gut dazu zu passen: Wenn beispielsweise der Flugzeugrumpf aus irgendeinem technischen Grund nach und nach seine Atemluft verloren hätte, wären die Piloten durch Hypoxie ohnmächtig geworden. In dem letzten Versuch, einen bekannten Flughafen in Malaysia anzusteuern, hätten sie das Flugzeug gedreht und auf Autopilot geschaltet, ehe sie bewusstlos wurden. Und MH370 sei ins Blaue hineingeflogen, mit toter Besatzung, und schließlich durch Treibstoffmangel ins Meer gestürzt.

Auch ich nahm das notwendig an.

Florence de Changy begnügte sich mit diesem gedanklichen Kurzschluss nicht. Sie besorgte sich Unterlagen über das Flaperon und stellte rasch fest, dass mit dem Trümmerstück etwas nicht in Ordnung war. Es stammte ohne Frage von einer Boeing 777, das war schnell klar. Aber es wies ein Detail auf, das in keiner der Pressemeldungen hervorgehoben wurde: Jedes solche Bauteil besitzt eine klar nachverfolgbare Plakette, die auch Meerwasser nicht ablösen kann. An diesem Flaperon war diese Plakette vor dem Fund entfernt worden. Der Journalistin kam das komisch vor, und sie fragte Experten, die ihr eine Antwort gaben, mit der sie nicht gerechnet hätte: Das Entfernen solcher Plaketten sei ein routinemäßiges Verfahren. Das werde immer dann angewendet, wenn ein Flugzeug verschrottet würde. Und es würden ständig aus den Airlines Flugzeuge ausgemustert, entsprechend ihre Bauteile unkenntlich gemacht und dann recycelt.

Sie schloss daraus – in meinen Augen durchaus nahe liegend – , dass das Flaperon von La Réunion durchaus nicht als Beweis taugte, MH370 sei im Indischen Ozean abgestürzt. Stattdessen schuf Florence de Changy, indem sie zahllose, für sich genommen unauffällige Mosaikbausteine der internationalen Politik, widersprüchliche Informationen, Zeugenaussagen und Indizien zu einem immer dichterem Netzwerk verwob, eine alternative Theorie, die ich hier nicht en detail vorwegnehmen möchte. Sie sagt selbst, dass das kein

³ Das Unternehmen setzte dann auf die Hilfe von Freiwilligen, die im Internet die Satellitenbilder sichteten ... aber nachdem dort tatsächlich Trümmerstücke gesichtet und gemeldet worden waren, änderte *Tomnod* seltsamerweise die Algorithmen der geografischen Lokalisierung der Suchraster, und die Trümmerbilder waren anschließend seltsamerweise verschwunden ... es gab noch eigenartigere Details in dieser Beziehung, aber das sollte man im Buch nachlesen, das kann hier nur angedeutete werden.

⁴ De Changy erwähnt allerdings auch Auskünfte von Experten für Driftbewegungen im nämlichen Ozeanbereich, die sämtlich sagen, dass Trümmerstücke aus dieser Region eigentlich gar nicht auf La Réunion angespült werden können ... was weitere interessante Theorien befeuert, die hier auch thematisiert werden.

Beweis dafür ist, dass das, was sie als Szenario entwickelt hat, „die Wahrheit“ sei ... aber die vielfach ermittelten Indizien passen allesamt auf beunruhigende Weise zu jenem Ablauf, wie es sich wahrscheinlich in der Nacht vom 8. März 2014 womöglich wahrhaftig zugetragen haben könnte.

In ihren Augen ist das realistischste Szenario eines, das ohne irritierende *Inmarsat*-Pings (deren notorische Präzisionsschwäche heutzutage als erwiesen gilt) auskommen kann. Eines, das zudem belegt, dass diverse Funksprüche von US-Militäreinheiten, die Präsenz von AWACS-Aufklärungsflugzeugen, ein verstümmelter Notruf, den ein vietnamesischer Pilot in der Unglücksnacht auffing und zahlreiche weitere Details eine völlig andere Deutung der Abläufe dieser Nacht nahe legen.

Sie behauptet nicht, das Geheimnis gelöst zu haben, wie eben erwähnt. Aber sie vermittelt dem Leser in dieser dramatischen, faktendichten, akribisch quellenbelegten Darstellung das beunruhigende Gefühl, dass in dieser Nacht des 8. März 2014 ein dramatisches Ereignis stattfand, das den Verantwortlichen auf desaströse Weise aus dem Ruder glitt und dazu führte, dass das daraus resultierende tödliche Versagen auf höchster politischer Ebene vertuscht werden musste.

Ihr Nachtrag zeigt, dass solche Vorkommnisse weder zum ersten Mal geschehen noch unrealistisch oder unplausibel sind. Man muss kein Anhänger von Verschwörungstheorien sein, um die Deutung, die Florence de Changy präsentiert, für sehr wahrscheinlich zu halten. Denn indem sie fundiert die vermeintlichen Indizien für die Standardtheorie Schritt für Schritt widerlegt und demontiert, zugleich aber auch aufzeigt, wie viele Informationen von dieser Theorie einfach ignoriert oder kurzerhand geleugnet werden, die eben – leider – ihr Szenario zunehmend Glaubwürdigkeit verleihen, macht sich die Journalistin gerade nicht mit spinnerten Verschwörungstheoretikern gemein.

Sie sucht seit über acht Jahren nach Indizien dafür, dass die offizielle Theorie nichts weiter darstellt als eine sehr bequeme Ablenkung von den tatsächlichen Ereignissen, und ich muss gestehen, ihre Sicht hat mich zunehmend überzeugt – insbesondere deswegen, weil sie sehr differenziert zwischen Verschwörungstheorien, offiziellen Verlautbarungen und plausiblen Tatsachen differenziert. De Changy begnügt sich nicht damit, irgendwelchen obskuren Meldungen im Internet zu lauschen, sondern sucht im Laufe ihrer jahrelangen Ermittlungen das direkte und manchmal wiederholte Gespräch mit den Informanten und Angehörigen, mit Militärs, Flugexperten, Verwaltungsfachleuten und Geschäftsleuten.

Sie durchleuchtet die Motivation der Personen, die sich in die MH370-Geschichte hineinsteigern. Geht auch seltsamsten Fahrten nach, recherchiert Flugplätze in der Region, wo man eine Boeing 777 hätte landen können ... sie stellt kritische Fragen, warum Radarstationen, die sonst jedes Schmugglerflugzeug ausfindig machen könnten, MH370 angeblich nicht gesehen haben. Fragt sich, warum Airlines wie Boeing und die malaysische Fluggesellschaft so widersprüchliche Aussagen vorbrachten. Warum die chinesische Regierung so auffälliges Desinteresse an den Ermittlungen hatte ...

Wer dieses Buch liest, so ist letztlich zu konstatieren, erhält vielleicht keine endgültigen Aussagen, „*wie es gewesen ist*“, wie der Historiker Leopold von Ranke schrieb, aber zumindest bekommt man einen sehr fundierten und vielseitigen Einblick in alle Geschehnisse rund um den Flug MH370 ... und hat hinterher vielleicht einigen Grund zur Sorge, wenn er mal wieder ein Flugzeug besteigt oder sich in dieser Region bewegt. Denn falls de Changys Szenario der Wahrheit entsprechen könnte, kann niemand mit Gewissheit behaupten, dass sich solche Vorfälle nicht wiederholen.

Als ich vor sehr vielen Jahren in einem völlig anderen Zusammenhang das Sachbuch „**Der Baader Meinhof Komplex**“ des deutschen Journalisten Stefan Aust las, schrieb ich in meiner Rezension zu diesem im Grunde ausgezeichneten Buch, es habe einen fundamentalen Fehler aufgewiesen, der seinen historischen Wert vollkommen negierte: Dieses Buch wies wirklich keinerlei Anmerkungs- und Literaturapparat auf. Niemand konnte nach der Lektüre nachvollziehen, woher Aust seine Informationen hatte. Für einen Historiker wie mich verliert

ein Sachbuch dadurch vollständig an Bedeutung. Denn in einem Sachbuch sollten die referierten Fakten und Zitate nachprüfbar sein.

Bei Florence de Changy machen diese Angaben mehr als 20 Seiten aus, in denen unzählige Quellen bis hin zur Internetseite und dem Tagesdatum genannt werden. Das bedeutet: Man kann ihre Fakten nachprüfen, jedes einzelne. Sie gibt sich Mühe, ihre Rechercheergebnisse offen und kontrollierbar darzulegen. Das disqualifiziert meiner Ansicht nach billige Stimmen, die vielleicht auftauchen könnten, um ihr krude Verschwörungstheorien zu unterstellen.

Das Buch liest sich wie ein Thriller, und man fiebert unweigerlich mit, was denn wohl als nächstes Ungeheuerliches (und zugleich reales Faktum!) auf der nächsten Seite den Leser erwarten mag ... dennoch ist man auf sehr vieles einfach nicht gefasst, manches kann ich immer noch nicht recht glauben.

Ich denke: Wer immer sich ein umfassendes Bild über den Unglücksflug MH370 machen möchte, sollte sich nicht auf die offizielle Sichtweise beschränken, die im genannten WIKIPEDIA-Artikel ausführlich referiert wird. Man sollte sich ausdrücklich auch mit de Changys Buch befassen und die darin dargestellten Standpunkte einer kritischen Analyse unterziehen. Und sich dann entscheiden, was von beidem glaubwürdiger ist.

Ich fürchte, ich habe mein Urteil schon gefällt.

Mein Fazit: Ein höchst lesenswertes, den Horizont erweiterndes Buch!

© 2022 by Uwe Lammers

Braunschweig, den 27. September 2022