

# **FFI RAPPORT**

## **TERROR MOT JARNVEGAR: Eit oversyn over typiske terroraksjonar mot togpassasjertransport**

LIA Brynjar, NESSER Petter

**FFI/RAPPORT-2005/01451**



**TERROR MOT JARNVEGAR: Eit oversyn over  
typiske terroraksjonar mot togpassasjertransport**

LIA Brynjar, NESSER Petter

FFI/RAPPORT-2005/01451

**FORSVARETS FORSKNINGSINSTITUTT**  
**Norwegian Defence Research Establishment**  
Postboks 25, 2027 Kjeller, Norge



**FORSVARETS FORSKNINGSINSTITUTT (FFI)**  
**Norwegian Defence Research Establishment**

**UNCLASSIFIED**

P O BOX 25  
 NO-2027 KJELLER, NORWAY  
**REPORT DOCUMENTATION PAGE**

**SECURITY CLASSIFICATION OF THIS PAGE**  
 (when data entered)

1) PUBL/REPORT NUMBER FFI/RAPPORT-2005/01451	2) SECURITY CLASSIFICATION UNCLASSIFIED	3) NUMBER OF PAGES 80
1a) PROJECT REFERENCE FFI-I/885/911	2a) DECLASSIFICATION/DOWNGRADING SCHEDULE -	
4) TITLE TERROR MOT JARNVEGAR: Eit oversyn over typiske terroraksjonar mot togpassasjertransport  TRAIN AND RAILWAYS AS TERRORIST TARGETS: An Empirical Survey of Typical Terrorist Attacks on Train Passanger Transportation		
5) NAMES OF AUTHOR(S) IN FULL (surname first) LIA Brynjar, NESSER Petter		
6) DISTRIBUTION STATEMENT Approved for public release. Distribution unlimited. (Offentlig tilgjengelig)		
7) INDEXING TERMS IN ENGLISH: IN NORWEGIAN:		
a) <u>Terrorism</u>	a) <u>Terrorisme</u>	
b) <u>Railroad</u>	b) <u>Jarnveg</u>	
c) <u>Station</u>	c) <u>Stasjon</u>	
d) <u>Subway</u>	d) <u>Undergrunn</u>	
e) <u>Bomb</u>	e) <u>Bombe</u>	
THESAURUS REFERENCE:		
8) ABSTRACT This report describes and categorizes the most typical terrorist attacks against train passengers and the passenger-carrying railway systems.  Compared to other parts of the civilian infrastructure, including the transportation sector, public railway transportation has been a relatively frequent target for terrorist attacks and threats in countries with active terrorist organisations. Furthermore, the railways have also been scene for a number of mass casualty-attacks, including several of the worst terrorist attacks in modern European history. These include the bombings of three train carriers in the London Underground in July 2005, four trains at a railway station in Madrid in March 2004, at a Moscow subway station in February 2004, and at the Central Station in Bologna, Italy in august 1980.  The report emphasises that despite the wide variety of types of potential mass casualty attacks, most deadly terrorist attacks have in fact occurred at the railway stations, and the most typical terrorist weapon remains a small bomb.		
9) DATE 2005-07-05	AUTHORIZED BY This page only Jan Erik Torp	POSITION Director

ISBN 82-464-0954-9

**UNCLASSIFIED**

**SECURITY CLASSIFICATION OF THIS PAGE**  
 (when data entered)



<b>INNHOOLD</b>		<b>Side</b>
1	INNLEIING	7
1.1	Transportsektoren som mål for terrorisme	7
1.2	Datamateriale og metode	9
2	OVERSIKT OVER AKSJONSFORMER	9
2.1	Tog som terrormål – tal og statistikk	9
2.2	Bomber på jernbanestasjonar	12
2.3	Bomber i togvogner	16
2.4	Sabotasje mot skinnegang	18
2.5	'Trackside bombs'	23
2.6	Aksjonar mot tunnelar og bruer	24
2.7	Brannstifting	26
2.8	Gisseltakingar og barrikaderingar	29
2.9	Overfall på togpassasjerar	31
2.10	Snikskyting	33
2.11	Farleg last som våpen	34
2.12	BC- 'våpen' mot togstasjonar og undergrunnsbane	35
2.13	Sabotasje mot straumledningar, kommunikasjonsnett etc	37
2.14	Cyberangrep, logiske trusler	37
3	KONKLUSJON	37
	Bibliografi	38
	VEDLEGG	41
A.1	Case studie I: Terroraksjonen i Madrid 11 mars 2004.	41
A.1.1	Hendelsesforløp, modus operandi	42
A.1.2	Terrorcellen: profiler og motivasjoner	43
A.1.3	Timing og Irak som motivasjonsfaktor	44
A.2	Case studie II: Gassangrepe mot Tokyos T-bane	45
A.2.1	Hendelsesforløp, modus operandi	45
A.2.2	Mistanker om andre angrepsplaner i Japan og internasjonalt	46
A.2.3	Profil av Aum Shinrikiyo	47
A.2.4	Sektens program for masseødeleggelsevåpen	49
A.2.5	Status for sekten	52
A.3	Kronologi over terroraksjonar mot tog i europa	52





## TERROR MOT JARNVEGAR: Eit oversyn over typiske terroraksjonar mot togpassasjertransport

### 1 INNLEIING

*'For those determined to kill in quantity and willing to kill indiscriminately, trains, subways and buses are ideal targets.'*

— BRIAN JENKINS

Denne rapporten inngår i FFIs og TERRA prosjektets satsing på studiar av terrorisme og sabotasje som trussel mot sivil infrastruktur.<sup>1</sup> Målsetjinga med denne rapporten er å kaste lys over terrorhandlingar retta mot togpassasjertransporten og å identifisere dei mest typiske aksjonsformene mot denne type mål. Studien er avgrensa til å sjå på viljeskapte hendingar som utgjer eit alvorleg hot mot passasjerane sin tryggleik. Sabotasje mot godstransport eller andre materielle mål vil ikkje bli handsama.<sup>2</sup>

#### 1.1 Transportsektoren som mål for terrorisme

Vi har tidlegare vist at transportsektoren skiljer seg ut som eit attraktivt mål for terroristar og er utan tvil den delen av sivil infrastruktur som er mest utsett for terroraksjonar.<sup>3</sup> Historiske kronologiar over terroranslag syner at sivil infrastruktur ofte kan vere mål for innanlandske opprørs- og geriljagrupper, men blir relativt sjeldan direkte ramma av internasjonale terrorgrupper.

Årsakene til at transportsektoren er langt meir eksponert for terrorisme enn til dømes elektrisitetsforsyninga ligg delvis i terrorismens natur. Terrorgrupper søker å maksimere effekten av valdsbruk gjennom å spreie ei kjensle av frykt ('terror') for å fremje ein politisk agenda. Dette oppnår dei først og fremst gjennom å skape stor mediemerksemd om aksjonane sine. Spektakulær valdsbruk genererer nettopp den mediedramatikken som politiske terroristar søker. Eit fåtals valdsaksjonar er eit langt meir kosteffektivt verkemiddel enn sabotasjeaksjonar

<sup>1</sup> For tidlegare FFI studiar av terrortrusselen mot sivil infrastruktur, sjå bibliografien til denne rapporten, publikasjonslista på [www.ffi.no/TERRA](http://www.ffi.no/TERRA), samt bibliografien i Brynjar Lia (red.) 'Satsing på forskning om samfunnssikkerhet og sårbarheter: Samfunnsvitenskaplige og humanistiske tilnærmingar,' *FFI-Notat* No.2004/01605 (mai 2004).

<sup>2</sup> Delar av denne rapporten bygger på tidlegare FFI-studiar om bl a transportsektoren som terrormål, terrorisme og masseødeleggingsvåpen, europeiske jihadistnettverk, etc. Sjå bibliografien til denne rapporten

<sup>3</sup> Brynjar Lia, 'Terror mot transport: En revurdering av terrortrusselen mot transportrelaterte mål i lys av 11. september,' *FFI/Rapport-2003/00731* (Kjeller: FFI, unntatt offentlighet 2003, nedgradert i 2005), <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2003/00731.pdf>; og Brynjar Lia, 'Er sivil infrastruktur sannsynlege mål for terrorgrupper i fredstid?' *FFI/Rapport-2000/01703* (Kjeller: FFI, 2000), [www.mil.no/multimedia/archive/00004/Lia-R-2000-01703\\_4935a.pdf](http://www.mil.no/multimedia/archive/00004/Lia-R-2000-01703_4935a.pdf)

som berre medfører materiell skade.<sup>4</sup> Mange terrorgrupper rettar derfor merksemda si mot mål som kan ramme mange personar. I dei seinare åra har vi også sett ein framvekst av internasjonale terrornettverk med stor vilje og kapasitet til å gjennomføre massedrapsaksjonar. Dette gjeld først og fremst det tidlegare Afganistan-baserte al-Qaida og ei rekkje radikale *jihadist*grupper som deler al-Qaida's ideologi.<sup>5</sup>

Massedrap er på langt nær eit mål i seg sjølv for alle terroristorganisasjonar. Eit av dei viktigaste momenta i målutveljinga er at målet og aksjonen har nære tilknytingspunkt til aksjonistane si fremste kampsak. Terrorisme blir ofte beskrive som ei form for 'politisk kommunikasjon', 'teater' eller 'propaganda gjennom dåd'.<sup>6</sup> Dermed må aksjonen tale for seg sjølv, og målutveljinga og regisseringa av aksjonen blir derfor svært viktig. Å ramme ei tilfeldig folkemengde på ein tilfeldig togstasjon er derfor ideologisk problematisk for svært mange terrorgrupper. For at denne type aksjonar skal vere meningsfulle for terroristane sjølve, må aksjonen inngå i ein breiare politisk-ideologisk kontekst som ikkje berre er kjent for terroristane sjølve, men også for publikum. Al-Qaida sine mange mediepubliserte truslar om blodige aksjonar mot USAs europeiske allierte og troppebidragsytarar i Irak var nettopp ein slik offentlig kontekst som gjorde terroraksjonen på togstasjonen Alcala de Henares i Madrid 11 mars 2004 ideologisk forsvarleg og meningsfull for aksjonistane.

Gitt at dei kontekstuelle politiske vilkåra er tilstades, står passasjertransport på mange måtar fram som eit ynda terrormål, fordi det er ein arena der ei større menneskemengde lett kan råkast, både gjennom truslar om vald eller ved massedrapsaksjonar. Dei fleste offentlege transportmiddel er vanlegvis heilt ubeskytta. Utforminga av transportmiddel (få utgangar, ein separat seksjon for stab/personalet, visuell oversikt over passasjermassen og moglege rømningsvegar etc) gjer offentlege transportmiddel særleg eigna for gisselsituasjonar. På same måte er sjølve regelmessigheten i dei fleste persontransportssystemene både når det gjeld rutetider, og type og antall passasjerar eit viktig element som gjer planlegging og målretting mot ønska målgrupper langt enklare enn mot andre typar mål.<sup>7</sup> Transportmidla sin masse, last, drivstoffinnhald og høge kinetiske energi gjer dei også til egna verkemidler i ei terrorhandling. Oppfinnsame terrorgrupper har ved fleire høve nytta sjølve transportmidlet som våpen. Det fremste dømet på dette er 11. september-hendingane i New York og Washington 2001. Den politiske effekten av aksjonar mot transportmål er også eit viktig moment for terrorgrupper

<sup>4</sup> Eit anna moment er at dei fleste terrorgrupper er små og har for lite ressursar til å kunne gjennomføre landsomfattande og lammande sabotasjeanslag mot sivil infrastruktur.

<sup>5</sup> Med *jihadist*grupper meiner vi islamistiske terrorgrupper som definerer *jihad* som utelukkande ein væpna kamp og er tilhengjarar av al-Qaida sin ideologi om 'ein global jihad mot korsfararane'. Denne definisjonen ekskluderer dermed islamistiske terror- og opprørsgrupper med ei hovudsakleg nasjonal orientering.

<sup>6</sup> For studiar av media og terrorisme, sjå f eks Alex Schmid og Janny de Graaf, *Violence as Communication: Insurgent Terrorism and the Western News Media* (Beverly Hills, CA.: Sage, 1982); Paul Wilkinson, 'The Media and Terrorism: A Reassessment', *Terrorism and Political Violence* 9 (2) (sommar 1997), s. 51-64; og Brigitte L. Nacos, *Mass-Mediated Terrorism: The Central Role of the Media in Terrorism and Counter-Terrorism* (Maryland: Rowman & Littlefield, 2002).

<sup>7</sup> Målfrid Braut, Thomas Hegghammer, Laila Bokhari, 'Terrorism against the Transport Sector: - Are transport vehicles and transport-related infrastructure attractive terrorist targets?' (Kjeller: FFI, 2003, upublisert utkast til FFI-Rapport).

sidan slike valdshandlingar påverkar publikum si kjensle av tryggleik og rørslefridom, noko som i sin tur ofte påverkar tilhøvet mellom befolkninga og styresmaktene. Såleis kan terroråtak mot denne type mål medføre politiske endringar.

## 1.2 Datamateriale og metode

Gode data om terroraksjonar er mangelvare. Statistikk og talmateriale om internasjonal terrorisme må lesast med eit kritisk blikk. Eit mykje brukt verktøy er databasar som ITERATE<sup>8</sup> og RAND-MIPT<sup>9</sup>. Desse er hendingsbaserte ('event'-baserte) statistiske databasar og inneheld først og fremst informasjon om gjennomførte terroraksjonar med vekt på hendingar med internasjonalt tilsnitt. Både ITERATE og RAND-MIPT har publisert relativt gode kronologiar tilbake til ca 1968 der aksjonar og relaterte hendingar blir beskrive med varierende detaljnivå. Opplysningane er som oftast er henta frå pressekjelder. Sjølve organiseringa av dataene i ITERATE og RAND-MIPT er problematisk pga definisjonsproblem, manglande empiri om innanlandske terroraksjonar, etc. Av denne grunnen har vi i tidlegare FFI-studiar som regel vald å anvende berre dei historiske kronologiane som ligg til grunn for desse databasene, i staden for dei numeriske versjonane av databasene. Det same er gjort i denne studien. Ved å søke direkte i kronologiane og hente fram alle registrerte aksjonar som berører togpassasjertransport, får vi eit relativt godt bilete av typiske aksjonsformer og andre karakteristiske trekk ved terrorisme mot denne type mål. Ordet 'aksjonsform' refererer her til kombinasjonen av våpen og arena, gjerne med detaljar om sjølve våpenbruken, f eks utplassering av bombe i togvogn eller bruk av skytevåpen for å ta gislar ombord på eit tog. Ei liste over togrelaterte terroraksjonar i Europa i perioden 1968-2004 er oppført i vedlegg 3 til denne rapporten.

Det følgjande kapitlet gir eit oversyn over dei mest vanlege eller typiske aksjonsformene i internasjonal terrorisme retta mot togpassasjertransporten.

## 2 OVERSIKT OVER AKSJONSFORMER

### 2.1 Tog som terrormål – tal og statistikk

Ein FFI-analyse av data frå ITERATE-kronologien over internasjonale terrorhendingar retta mot transportsektoren i Europa i perioden 1990-2000 viser at terroranslag mot skinnegående trafikk ikkje er den mest typiske aksjonsforma.<sup>10</sup> Den mest dominerande målkategorien i dei 406 terrorhendingane som FFI-studien identifiserte, var terroranslag mot køyrety på veg ca (60

<sup>8</sup> ITERATE-databasen er blitt beskrive på følgjande måte: 'a data set that records the incident date, location, type (e.g., bombing or hostage event), number of people killed, and number of people wounded. ITERATE relies on the world's news print and electronic media for its information with a large reliance on the Foreign Broadcast Information Service (FBIS) Daily Reports, which surveyed a couple hundred of the world's newspapers and related sources.' Sjå Walter Enders and Todd Sandler, 'After 9/11: Is It All Different Now?' *Journal of Conflict Resolution*, 49 (2), (2005), s. 259-277. Sjå også Todd Sandler and Walter Enders, 'An Economic Perspective On Transnational Terrorism', Research Paper, [www.ecaar.org/Articles/SandlerDIW.pdf](http://www.ecaar.org/Articles/SandlerDIW.pdf), s. 5-6

<sup>9</sup> RAND-MIPT databasen er offentleg tilgjengeleg via [www.tkb.org/Home.jsp](http://www.tkb.org/Home.jsp).

<sup>10</sup> Sjå Brynjar Lia, 'Terror mot transport', s.14-16 for fleire detaljar om dette talmaterialet.

%), medan om lag 7 % retta seg mot jernbanekøyrety. Ser vi på passasjertransport på jarnvegar under eitt (dvs både togvogner, stasjonar, skinnegang etc), er talet noko høgare.<sup>11</sup> Sett i lys av at skinnegåande trafikk er relativt sett mykje mindre i omfang enn vegbasert passasjertransport, synest det klart at togpassasjertransport relativt sett er eit interessant mål for terrorgrupper.<sup>12</sup>

Dette tyder likevel ikkje at tog og undergrunnsbane er den hyppigst forekommande arenaen for al-Qaida relaterte terroråtak sett under eitt. Ei liste over 'betydelege terroråtak' av al-Qaida eller al-Qaida-inspirerte terrorgrupper i perioden mars 1993 til juli 2005 inneheld 31 ulike hendingar. Berre tre av hendingane rettar seg mot tog eller undergrunnsbane.<sup>13</sup> Grunnen til dette relativt låge talet er at al-Qaida har som oftast har angripe ulike former for utanlandsk nærvær i islamske land, både militært og diplomatisk personell, forretningsliv og turistmål (jf Riyadh november 1995 og Kenya og Tanzania august 1998, Karachi mai og juni 2002, Jemen og Bali oktober 2002, Mombasa november 2002, Bali, Casablanca og Riyadh mai 2003, Istanbul november 2003 og Sinai oktober 2004). Dersom vi derimot ser utelukkande på al-Qaida relaterte åtak i Vest-Europa, finn vi eit langt større fokus på tog- og undergrunnsbane som operasjonsarena. Dette gjeld ikkje berre dei tre-fire aksjonane kan knytast til al-Qaida og al-Qaida inspirerte grupper i Vest-Europa: Bombene mot metrobanen i Paris juli 1995, togbombene i Madrid i mars 2004 og bombene mot 'the tube' i London i juli 2005. Det gjeld også fleire avslørte terrorplanar mot T-banen i Roma, Paris og London i perioden 2000-2004.<sup>14</sup>

I det følgjande kapitlet vil vi sjå på hendingar frå RAND-MIPT kronologien for europeiske land for perioden 1968- mars 2004. Sidan politisk styreform og væpna konflikthar har mykje å seie for førekomsten av terrorisme, er det viktig å velje ut land som liknar Norge (som 'det er naturleg å samanlikne seg med'). Vi har derfor avgrensa søket til land i Europa.<sup>15</sup> Vi kom då fram til 106 hendingar frå denne perioden etter søk på stikkorda 'railroad', 'railway' og 'train'. Aksjonane fordeler seg på følgjande land: Storbritannia 28, Frankrike 23, Spania 20, Vest-

<sup>11</sup> Den nemnde studien såg ikkje spesifikt på terroranslag mot jernbanestasjonar eller mot dei jernbanerelaterte delane av sjølve transportinfrastrukturen (skinner, bruar, tunneller etc), men ut ifrå datamaterialet kan vi fastslå at desse utgjorde ein stad mellom (0 og 21 %), sannsynlegvis berre nokre få prosent. (Sjå vedlegg 2 for fleire detaljar om talmaterialet.)

<sup>12</sup> Ein nyleg utgitt RAND-studie kjem fram til liknande resultat: 'rail attacks are more numerous and deadly than those on airports and airplanes, but have not been as numerous or resulted in as many deaths as those on buses and related infrastructure, such as ticket offices and depots'. Sjå Jack Riley, 'Testimony: Terrorism and Rail Security', Testimony presented to the Senare Commerce, Science, and Transportation Committee on March 23, 2004, (St. Monica, CA: Rand Corporation, 2004, [www.rand.org](http://www.rand.org)).

<sup>13</sup> Lista som britiske styresmakter laga på initiativ frå den britiske statsministeren etter London-bombene i juli 2005, inkluderer 'betydelege terroråtak frå det første WTC åtaket i New York i 1993 fram til bombeåtak i London den 7 juli 2005'. Nokre av åtaka var direkte knytta til bin Laden, medan andre vart gjennomførte av 'terroristar inspirerte av al-Qaida'. Lista er ikkje uttømmende. Sjå 'List of Al Qaida inspired terror attacks released', Produced at the request of 10 Downing Street, released 13 July 2005, [www.pm.gov.uk/output/Page7930.asp](http://www.pm.gov.uk/output/Page7930.asp).

<sup>14</sup> Sjå Appendix i Petter Nesser, 'Jihad in Europe: A Survey of the motivations for Sunni Islamist terrorism in post-millennium Europe', *FFI-Rapport* No.2004/01146 (Kjeller: FFI, 2004), <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2004/01146.pdf>

<sup>15</sup> Europa er her avgrensa austover til Russland (utanfor Tsjetsjenia), Tyrkia er ikkje teken med, heller ikkje Aust-Europa før murens fall. Jugoslavia og statane som oppstod etter Jugoslavias samanbrot er også utelukka. Desse avgrensingane kan sjølvsagt diskuteras. Føremålet er å unngå overvekt av lokale hendingar som er del av ein pågåande borgarkrig eller borgarkrigsliknande konflikt.

Tyskland/Tyskland 8, Russland 6, Sveits 5, Italia 5, Tsjekkia 4, Austerrike 3, Nederland 2, Irland 1, og Estland 1. Disse tala er langt frå uttømmende og er truleg berre toppen av isfjellet, men dei fleste av dei mest kjende terroraksjonane som er blitt rapporterte i internasjonal presse er med i talmaterialet. (Sjå vedlegg no.3 for ei meir utfyllande liste). Vi antar at talmaterialet er tilstrekkeleg representativt til at det gir oss eit godt førsteinntrykk av dei mest typiske aksjonsformene når det gjeld terrorisme mot togpassasjertransport.

### ***Typiske aksjonsformer mot passasjertog i europeisk terrorisme***

- *Bombe(r) på jernbanestasjonene, (inkluderer også hendinger der bombene blir oppdaga eller går av medan togvognene er inne på stasjonsområdet) (32 hendinger)*
- *Sabotasje mot skinnegangen (utplassering av bomber ombord på eller nær jernbaneskinne, spiker på skinnegangen, personbil parkert på skinnegangen, etc). (24 hendinger)*
- *Bombe(r) i ei eller fleire av togvognene utanfor stasjonsområdet. (18 hendinger)*
- *Brannstifting på togvogner, togstasjonar eller på skinnegangen (17 hendinger)*
- *Bombe(r) på skinnegangen og detonert med fjernutløysar i det toget passerer. (Togversjonen av 'roadside bomb'). (7 hendinger)*
- *Gisseltaking og barrikadering ombord i tog (3 tilfelle)*
- *Overfall på togpassasjerer, ikkje gisseltaking (3 tilfelle)*
- *Bombe på bru for passasjertog (4 usikre tilfelle)*
- *Bombe i togtunnell (1 tilfelle)*

*Tilsaman 109, fordi tre hendinger er kategoriserte i to ulike aksjonsformer.*

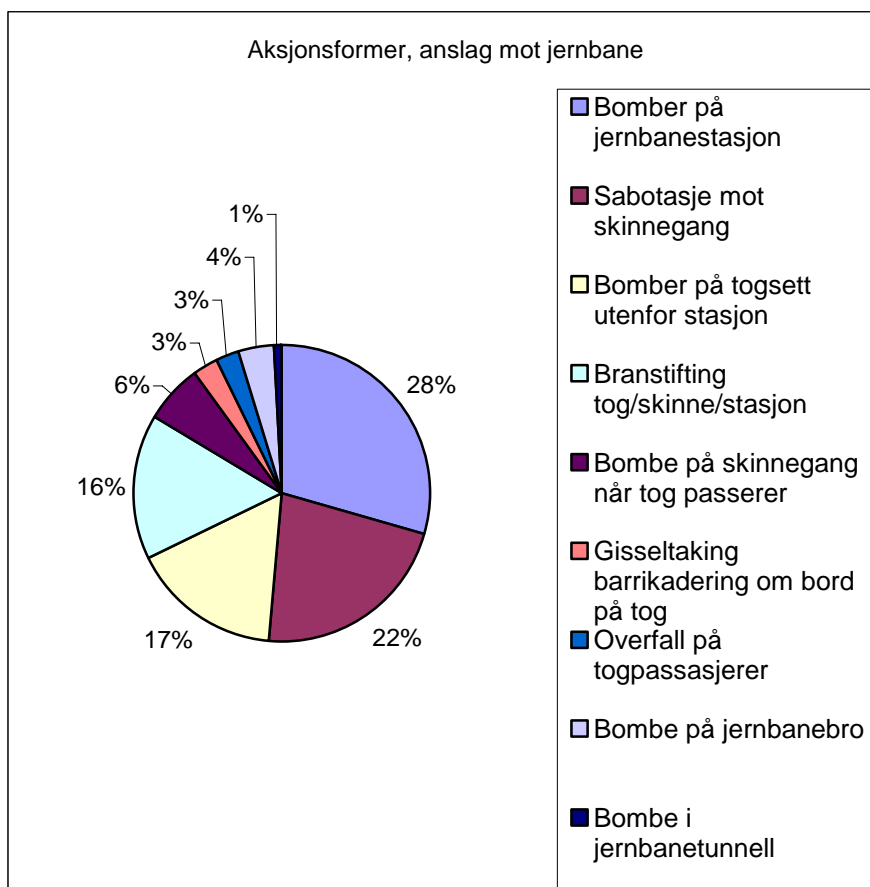


Figure 2-1: Statistisk oversikt over førekkomsten av ulike aksjonsformer mot togpassasjertransport i europeisk terrorisme i perioden 1968-2004

I oversikten og tabellen ser vi at dei mest dominerande aksjonsformene er utplassering av bomber på dei mest folksame delane av toginfrastrukturen nemleg stasjonsområdet og i togvognene, i tillegg til sabotasje mot skinnegangen. Terroraksjonar mot tunnelar, bruer og andre delar av toginfrastrukturen har ikkje forekomme særleg ofte i Europa, i følgje våre data.

I det følgjande vil vi sjå nærare på dei mest typiske aksjonsformene med utgangspunkt i empiriske døme. I denne diskusjonen vil vi ikkje avgrense oss strengt til europeisk terrorisme, men også bruke døme frå andre verdsdelar. Sidan terrorbiletet har vore i betydeleg endring det siste tiåret og den internasjonale terrorismen synast å bli stadig meir transnasjonal og global, er det grunn til å anta at aksjonsformer som blir praktisert i fjerne konfliktområder har eit større spreingspotensial i dag enn tidlegare. Vi vil også kort diskutere aksjonsformer som tidlegare er anvendt mot andre arenaer, men som det er relativt enkelt å overføre til togpassasjertransporten.

## 2.2 Bomber på jernbanestasjonar

Utplassering og detonering av ei eller fleire bomber på togstasjonar er blant dei vanlegare aksjonsformene som terroristar nyttar mot togpassasjertransporten. Ein av dei dødelegaste terroråtaka i nyare europeisk historie skjedde inne på ein togstasjon. Aksjonen som seinare er

blitt kjent som *Strage di Bologna*, eller ‘Bologna massakren’, vart utført ved hjelp av ei 20 kilos improvisert TNT-bombe som detonerte inne på venterommet på sentralstasjonen i Bologna, Italia, 2. august 1980. Italienske høgreekstremistar/nyfascistar vart seinare dømde for aksjonen der over 80 personar vart drepne, og mellom 200-300 skadde.

Dei fleste terroraksjonar mot togstasjonar er likevel langt mindre dødelege. I Frankrike, som har hatt mange slike aksjonar, har korsikanske separatistar, (‘Corsican National Liberation Front’, FNLC) ved fleire høve sprengt togstasjonar i lufta utan at personar er blitt drepne eller skadde. Svært ofte har FNLCs bombeåtak mot togstasjonar berre vore ein del av ein større koordinert bombekampanje som har involvert titals mindre bomber, men aksjonane deira har i hovudsak vore retta mot materielle mål. Utplassering av bomber på togstasjonar, langs skinnegangen, eller i togvogner har vore ein av dei mest typiske aksjonsformene for IRA på det engelske fastlandet. Som oftast har gruppa sendt ut førevarslar og bombene har generelt sett vore små. Hovudføremålet med desse aksjonane synast å vere å forstyrre togtrafikken, heller enn å drepe mange togpassasjerar, jamvel om mange av IRA sine aksjonar har teke menneskeliv.

Bombeaksjonar mot togstasjonar medfører ofte skade på menneskeliv eller død. Vanlege utplasseringsstader for bomber er bagasjeoppbevaringsboksar, toalett, søppelkasser og holrom under seter. I februar 1992 detonerte IRA ei bombe på undergrunnsstasjonen London Bridge i rushtida, noko som førte til at 25 personar vart skadde. Bomba var plassert på toalettet nær ein av plattformene. Ved fleire tilfelle i november 1981 vart personar skadde då armenske terroristar tilknytta ASALA (‘Armenian Secret Army for the Liberation of Armenia’, som også opererte under namna Orly Group og 3rd October Organization), plasserte bomber i bagasjeoppbevaringsboksar på togstasjonar i Paris. ASALA gjennomførte ein heilt tilsvarende aksjon i Lyon i august 1984 med ei 200 grams bombe i ein bagasjeboks. Motivene for åtaka i Frankrike (og Sveits) var å tvinge franske styresmakter til å lauslate fengsla ASALA aktivistar. Omlag ti år seinare påtok ASALA seg ansvaret for to blodige terroraksjonar mot T-banen i Baku, Aserbajdsjan der åtte og tretten personar mista livet. Ein av desse bombene gjekk av inne på stasjonsområdet, medan den andre eksploderte inne på ei sovevogn på eit tog på veg til Baku.<sup>16</sup>

Andre internasjonale terrorgrupper har også gjennomført blodige aksjonar mot togstasjonar i Europa der fleire sprengladningar er blitt plasserte på ulike stader i ein koordinert aksjon. To personar vart drepne og mange skadde då den illgjetne internasjonale terroristen Illich Ramirez Sanchez, også kjent som Carlos og ‘Sjakalen’, gjennomførte ein samordna aksjon i Frankrike i april 1983 med ei bombe på togstasjonen i Marseille og ei bombe ombord på eit fransk hurtigtog.<sup>17</sup> I mars, april og september 1986 gjennomførte den Iran-støtta islamistiske organisasjonen ‘The Committee of Solidarity with the Arab and Middle East Political Prisoners’ (CSPPA) ein serie bombeaksjonar mot tog og undergrunnsbane i Frankrike, der bomber vart plasserte i togvogner. Ei av bombene gjekk av og skadde 10 personar på eit ekspresstog utanfor

<sup>16</sup> ‘Tidigare attacker mot tunnelbanor,’ *Aftonbladet* 17 november 2002, <http://www.aftonbladet.se/vss/nyheter/story/0,2789,227633,00.html>

<sup>17</sup> Carlos var sikta i Frankrike for denne aksjonen etter at han var blitt utlevert frå Sudan i 1994.

Paris, medan to andre bomber plasserte i togvogner på undergrunnen i Paris vart oppdaga i tide. Terroristane framsette bl a krav om lauslating av fem personar som var blitt arresterte i samband med eit mislykka attentatforsøk på den tidlegare iranske statsministeren Bakhtiar i 1980.

Dei mest alvorlege terrorhendingane mot togtransporten har involvert koordinerte aksjonar der bombene har blitt detonerte medan togvognene var inne på stasjonsområdet eller i tunnel, jf Madridaksjonen 11. mars 2004 og London-bombene 7. juli 2005. Den algirske terroristorganisasjonen GIA ('Groupe Islamique Armée') som fram til 1996-7 hadde nære band til al-Qaida nettverket, nytta denne aksjonsforma ved fleire høve under ein blodig terrorkampanje som ramma det franske publikum på midten av 1990-tallet. Motivet for aksjonen var å protestere mot Frankrikes støtte til militærregimet i Algerie.



*Figure 2-2: St. Michel stasjonen, Paris 25. juli 1995.*

Eit av dei første og mest dødelege av desse åtaka skjedde 25 juli 1995 då GIA detonerte ei bombe på St. Michel stasjonen i Paris nær den kjende Notre Dame-katedralen. Den tidsinnstilte bomba gjekk av om ettermiddagen kl 1730 og var plassert under eit sete. Sju personar mista livet og 91 vart skadde. Ein algirsk islamist med namnet Abdelkrim Deneche vart kort tid seinare arrestert i Stockholm og sikta for medverknad i aksjonen. GIA sine aksjonar i Frankrike skil seg frå tidlegare terrorhendingar mot togpassasjertransporten i Europa først og fremst fordi dei var meint å vere særskilt blodige. Aksjonane kan sjåast på som ein forløpar for Madridaksjonen, London-bombene og ei rekkje forsøk på massedrapsaksjonar i Europa av radikale islamistar etter årtusenskiftet. Mange av desse aksjonane har vore retta mot publikum.

I tillegg til Algerie-konflikten har det også vore fleire hendingar med tilknytingspunkt til Kaukasus og Tsjetsjenia. I august 2000 eksploderte ei bombe på fotgjengarundergangen 'Pushkinskaya' som er tilknytta T-banenettet i Moskva. I februar 2004 vart 39 personar drepne og 134 alvorleg skadde då ei tsjetsjensk kvinne sprengde seg sjølv i lufta på metrostasjonen 'Avtozavodskaya' i Moskva. Dette var sannsynlegvis den første terroraksjonen med bruk av sjølvmondsaksjonistar mot tog/T-bane i Europa. I august same året sprengde nok ein sjølvmondsbombar seg utanfor ein T-basestasjon i Moskva med 10 drepte som resultat. Her var tapstala lågare, bl a fordi gjerningskvinnna ikkje kom ned på sjølve undergrunnsstasjonen.



**Liste over større terroraksjonar mot tog og t-bane i Den russiske føderasjonen.**

*June 11, 1996: A bomb explodes in a train between the Tuskaya and Nagatinskaya metro stations, killing four people and injuring over 10. The blast occurred shortly before the presidential election.*

*August 9, 2000: Eight people were killed and 53 injured in a blast that ripped through a crowded underpass outside Pushkinskaya metro station in the heart of Moscow. Mayor Luzkhov immediately called it a "terrorist act."*

*February 5, 2001: More than 10 people injured in a bomb attack on the circle line at Belorusskaya metro station.*

*September 3, 2003: A bomb was exploded on a commuter train as it left Kislovodsk in southern Russia. Six people died, 92 were injured. The perpetrator of the act, a Chechen from Shatoy District of Chechnya, has recently been caught, according to Deputy Interior Minister Alexander Chekalin.*

*December 5, 2003: An explosion in a commuter train ripped apart a car as the train rode into the town of Yessentuki. Some 50 people died in the blast and the fire triggered off by the blast; about 200 injured.*

*February 6, 2004: 'Avtozavodskaya' Metro bombing, 39 dead and 134 injured.*

*August 31, 2004: 'Rizhskaya' Metro bombing, 10 dead*

*Kjelde: Moscow News 1 mai 2004 og 'Militant Islam in Russia - Potential for Conflict', Moscow Defense Brief No.1 (2005), [http://mdb.cast.ru/mdb/1-2005/wap/militant\\_islam/](http://mdb.cast.ru/mdb/1-2005/wap/militant_islam/)*

Tsjetsjenia-konflikten har også hatt ringverknader for terrorbiletet i Vest-Europa. I juni 2003 vart det funne ei 'koffertbombe' som inneheld 1 kg TNT sprengstoff og 6 kg småstein og grus på hovudplattforma til ein togstasjon i Dresden i Tyskland. Ei gruppe som kalla seg 'Caucasian Liberation Front for the Liberation of Abu Achikob' påtok seg ansvaret for aksjonen. Ein gisselaksjon på Stockholms Centralstation i desember 2002 og ein avslørt terroraksjon mot den russiske ambassaden i Paris kan også ha hatt samband med konfliktene i Kaukasus (sjå delkapittel 2.8).

I februar 2004 arresterte italiensk politi ei gruppe radikale islamistar, hovudsakleg personar frå Tunisia og Marokko. Desse skal ha planlagt bombeaksjonar mot T-banen i Milano og mot ei kyrkje i den italienske byen Cremona der det lenge har funnest eit betydeleg jihadistmiljø. Ifølge pressekjelder som viser til avhør av dei arresterte personane, hadde gruppa planlagt å anvende det kraftige sprengstoffet C-4 til bombeaksjonen mot T-banen. Dei estimerte at åttaket ville ta livet av om lag 250 personer. Motivet for handlinga var å gi eit tilsvar til 'Berlusconis krig mot terror'.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> 'Planla terrorangrep på Milanos T-bane', VG Nett 25 februar 2004, [www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=216395](http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=216395); og John Hooper, 'Al-Qaida man planned Italy bomb', The Guardian 26 mars 2004, [www.guardian.co.uk/alqaida/story/0,12469,1178378,00.html](http://www.guardian.co.uk/alqaida/story/0,12469,1178378,00.html)

Bilar/lastebiler fullasta med sprengstoff er kanskje det vanligste verkemidlet som terrorgrupper nyttar for å gjennomføre massedrapsaksjonar.<sup>19</sup> I datamaterialet vårt finst det relativt få døme på bil- og lastebilbomber mot togpassasjertransporten. I desember 2000 vart det funne ei bilbombe parkert utanfor jernbanestasjonen Santa Justa i Seville, Spania. Bomba viste seg å vere på heile 100 kg. Spanske styresmakter vart varsla om bomba av ein innringar. Togstasjonen var ikkje det direkte målet for bomba.<sup>20</sup> I juli 1993 gjekk det av ei 30 kilo stor bilbombe utanfor sentralstasjonen i Belfast sentrum kort etter at ein person som presenterte seg som IRA representant, varsla om det føreståande åtaket. I land utanfor Europa finst det fleire døme på denne type aksjonar. Ei bilbombe utanfor al-Masr togstasjonen nær Ramsis Square i Kairo drap sju menneske og såra over 20 i mai 1993.

I Norge har det vore svært få alvorlege terroraksjonar, men derimot ei lang rekkje mindre alvorlege hendingar og truslar som ligg i grenselandet for kva vi vanlegvis assosierer med politisk terrorisme. Det har vore fleire døme på bombetruslar mot norske togstasjonar, særleg Østbanen/Oslo S.<sup>21</sup> Etter det vi kjenner til, har det berre vore eitt tilfelle av kraftige bombeeksplosjonar på norske togstasjonar. Den 2. juni 1982 vart det detonert ei kraftig bombe i ein oppbevaringsboks på Østbanestasjonen, der ei 19 år gammal jente vart drepen, og 11 personar alvorlig såra. Ei ny tidsinnstilt bombe vart funne på same stad tre veker seinare og uskadeleggjort av politiet. Ein 18 år gammal gymnasiast stod bak hendinga. Aksjonen var tilsynelatande ikkje politisk motivert. Gjerningsmannen ynskte å krevje løysepengar for ikkje å sprengje fleire bomber.<sup>22</sup> Gjerningsmannen skal imidlertid ha sokna til eit høgreekstremt miljø. Episoden er likevel ganske eineståande. Ved gjennomgang av over 80 terrorrelaterte insidentar (flesteparten av desse er truslar), i Norge og mot norske mål i perioden 1991-2004 finn vi ingen alvorlege hendingar som involverer norsk togpassasjertransport. I løpet av 2004, og spesielt i etterkant av terroraksjonen i Madrid i 11. mars 2004, har imidlertid PST offentleg gått ut med informasjon om fleire mistenkelege episodar som kunne tyde på rekognosering mot norske togbanenettet, i første rekkje mot flytoget.<sup>23</sup>

### 2.3 Bomber i togvogner

Terroraksjonen i Madrid 11. mars 2004, også kjent som 'M-11', var på mange måtar ein

<sup>19</sup> For tidligare massedrapsaksjonar med lastebilbomber, sjå C Quillen, 'A Historical Analysis of Mass Casualty Bombers', *Studies in Conflict and Terrorism* 25 (5) (september-oktober 2002), s. 279-292. For ei kort omtale av Hizbullah's aksjonar, sjå Martha Crenshaw, 'Why America is the Primary Target? Terrorism as Globalized Civil War', Charles W Kegley Jr (red.) *The New Global Terrorism: Characteristics, Causes, Controls* (Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall), s. 163. Sjå også Lia, 'Terror mot transport', s. 29.

<sup>20</sup> Det eigentlege målet for bomba var sagt å vere 'Sevilla Social Security Service offices'. Vi kjenner ikkje detaljane rundt denne hendinga.

<sup>21</sup> Sjå for eksempel 'Bombetrussel mot Oslo S og danskebåten', *Dagbladet* 20 november 1997, [www.dagbladet.no/nyheter/1997/11/20/40570.html](http://www.dagbladet.no/nyheter/1997/11/20/40570.html)

<sup>22</sup> Denne beskrivinga er henta frå Tore Bjørge sin database over politisk vald og terrorisme i Norge.

<sup>23</sup> Jan Ovind, 'Terroralarm på flytoget: Mistenkelige menn filmet Romeriksporten', *VG Nett* 15 september 2004, [www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=244927](http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=244927); Siri Gjørtz, 'Ba om økt årvåkenhet', *VG Nett* 15 september 2004, [www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=244976](http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=244976); og Anders W. Hagen og Gunnar Hultgreen, 'Frykter terror mot NSB', *Dagbladet.no* 8 mai 2004, [www.dagbladet.no/nyheter/2004/05/08/397816.html](http://www.dagbladet.no/nyheter/2004/05/08/397816.html).

kombinasjon av to svært typiske aksjonsformer, nemlig utplassering av bomber i togvogner og detonering av bombene inne på stasjonsområdet.<sup>24</sup> Medan mange aksjonar av denne typen ikkje har medført tap eller skade på menneskeliv, representerte M-11 noko heilt nytt innanfor 'tog-terroristen' sidan aksjonen var optimalisert for massedrap. Gjerningsmennene utplasserte relativt mange og store bomber; dei sende ikkje ut forvarslar, dei valde rushtida som tidspunkt for detonering av bombene, og samtlege av sprengladningane var meint å skulle gå av inne på sjølve stasjonsområdet.

Tidlegare bombeinsidentar på tog har gjerne involvert ei mindre bombe plassert f eks under sete, på toalettet, eller gøymt blant bagasjen. Dette har vore ein utbreidd aksjonsform for nord-irske terrorgrupper, først og fremst IRA, som vanlegvis ringte inn bombevarslar kort tid før dei tidsinnstilte bombene vart meint å skulle gå av. I nokre tilfelle var timinga slik at berre heldige omstende forhindra eit blodbad. I 1976 eksploderte ei fem kg stor bombe under eit sete på eit forstadstog i rushtida i London, berre nokre minutt etter at fleire hundre passasjerar hadde forlate togstasjonen. På midten av 1990-talet utplasserte egyptiske islamistgrupper bomber på tog mellom Kairo og byane i øvre Egypt i eit forsøk på å skade den egyptiske turistbaserte økonomien. Vi finn ei lang rekkje tilsvarende hendingar i mange land utanom Vest-Europa, f eks Russland, India, Sri Lanka, Kambodsja og Kenya.

Plassering av bomber under togsete, på togtoalettet eller ombord i sovevogner synast å vere blant dei hyppigst forekommande versjonane av aksjonsforma 'bombe på tog'. Det er likevel tallause gøymestader for mindre bomber, spesielt dersom dei berre er meint å skulle skremme. I oktober 2001 vart det italienske politiet varsla om ei lita bombe plassert på eit passasjersele på toget mellom Roma og Avezzano. Den vesle bomba var gøymt inne i ein TV-fjernkontroll. I eit anna tilfelle frå Sovjetunionen i juli 1991, vart ei bombe gøymd i ein koffert og etterlaten i ein reservert kupé på eit tog mellom Moskva og Baku. Bomba drap 14 personar og skadde 16.

I fleire land har bombeutplassering på tog vore eit ledd i ein økonomisk motivert utpressingskampanje. I desember 1994 eksploderte fleire bomber på undergrunnstoga på Manhattan i New York. Motivet var pengeutpressing. Gjerningsmannen vart sjølv kraftig skada då ei av bombene detonerte for tidleg.

Truslar om at bomber er etterlatne ombord i togvognene har forekomme ved ei lang rekkje høve, også i dei skandinaviske landa. I april 2004 vart det per telefon framsett bombetruslar mot eit dansk Intercity tog frå Fredrikshavn på veg til Københavns lufthamn Kastrup, noko som førte til at alle passasjerane vart evakuerte.<sup>25</sup> Gjerningsmannen som sjølv var ombord på eit tog same dag, framsette også truslar overfor medpassasjerane sine. Han skal ha sagt at 'de godt kunne vinke farvel til sine kjære', men det var uklart om han hadde våpen med seg og personen verka,

<sup>24</sup> Aksjonen er omtala i detalj i vedlegg 1 til denne rapporten.

<sup>25</sup> 'På vei til Kastrup: Bombetrussel mot intercity-tog', *Boarding.no* 21 april 2004 [www.boarding.no/art.asp?id=11758](http://www.boarding.no/art.asp?id=11758).

i følge vitne, noko sinnsforvirra.<sup>26</sup> Den 6. august 2004 vart hurtigtoget frå Oslo til Halden stogga og evakuert på Sarpsborg stasjon etter at ein passasjer hadde funne ein papirlapp på eit av togtoaletta med ein bombetrussel og referanse til al-Qaida. Teksten skal ha vore som følgjer: ‘Det er en bombe på toget. Mange uskyldige kommer til å dø den 06.08.2004, hvis ikke trusselen mot Al Qaida blir stoppet’. Etter at passasjerane vart evakuerte, vart togvognene gjennomførte av hundepatruljen frå bombetroppen ved Oslo politidistrikt. Inga bombe vart funnen. Hendinga førte til store forseinkingar i togtrafikken.<sup>27</sup>

## 2.4 Sabotasje mot skinnegang

Sabotasje og forsøk på sabotasje av skinnegangen har vore ei relativ vanleg aksjonsform i europeisk terrorisme. Det mest typiske våpnet innanfor denne kategorien synast å vere miner og mindre bærbare bomber. (Vi har vi ikkje funne døme på bruk av bilbomber mot skinnegang eller mot passerande tog i vårt datamateriale frå Europa.) Ei lang rekkje andre gjenstander og reiskapar er også blitt forsøkt brukt i forsøk på å forårsake togavsporingar.

Ut plassering av mindre bomber er likevel det mest typiske. Den baskiske separatistrørsla ETA har brukt denne aksjonsforma fleire gonger. ETAs franske ving, Iparretarak, som vart danna i 1973, utførte til dømes bombeåtak mot skinnegangen på togstrekningar mellom Spania og Frankrike i juni 1989. Elles har nordirske terrorgrupper ofte gjennomført bombeutplasseringar langs skinnegangen på det engelske fastlandet. I mars og april 1997, i forkant av dei britiske parlamentsvala, vart ei rekkje mindre bomber sprengde langs skinnegangen i Storbritannia. IRA påtok seg ansvaret for fleire av desse aksjonane. Fleire år seinare, i 2000 og 2001 vart det plassert større bomber på fleire titals kilo på togstrekninga mellom Dublin og Belfast. Mykje tydde på at ei utbrytargruppe frå IRA, ‘The Real IRA’ (RIRA), stod bak.

I mange av desse episodane vart britiske styresmakter som regel varsla på førehand, eller bombene var for små til å forårsake avsporing. Grunnen til dette var truleg at dei nordirske terrorgruppene hadde sterke sjølvpålagte begrensingar mot massedrap.<sup>28</sup> Det var ikkje tilfelle med radikale islamistar tilknytta den algirske terroristorganisasjonen GIA (‘Groupe Islamique Armée’) i Frankrike på midten av 1990-talet. GIA har fleire gonger forsøkt å sprengje skinnegangar med det føremålet å forårsake togavsporing. Eit av desse forsøka vart utført mot det prestisjetunge TGV hurtigtoget. I oktober 1995 vart det funne ein 25 kilos gasstank fylt med sprengstoff, men med defekt detonator, nær skinnegangen til TGV-toget mellom Paris og Lyon. Fingeravtrykka til ein av dei mest sentrale GIA-terroristane i Frankrike, Khaled Kelkal, vart funne på bomba.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> ‘Bombetrussel i Danmark: DSB evakuerte feil tog’, *Boarding.no* 21 april 2004, [www.boarding.no/art.asp?id=11759](http://www.boarding.no/art.asp?id=11759).

<sup>27</sup> Diana Badi, ‘Tog evakuert etter funn av bombetrussel’, *Dagbladet* 6 August 2004; og André Winje Arntzen, ‘- Forvent flere trusler’, *P4 Radio* 7 august 2004, <http://www.p4.no/txo/129394.asp>

<sup>28</sup> Berre seks av dei 28 terroraksjonane mot britiske tog som RAND-MIPT databasen har registrert medførte skade på personar.

<sup>29</sup> For fleire detaljar om denne terrorkampanjen, sjå Brynjar Lia og Åshild Kjøk, ‘Islamist Insurgencies, Diasporic Support Networks, and Their Host States: The Case of the Algerian GIA in Europe 1993-2000,’ *FFI/Rapport* 2001/0389, (Kjeller: FFI, 2001), [www.mil.no/multimedia/archive/00002/Lia-R-2001-03789\\_2134a.pdf](http://www.mil.no/multimedia/archive/00002/Lia-R-2001-03789_2134a.pdf)

I Tyrkia har den kurdiske separatistrørsla PKK gjennomført fleire bombe- og sabotasjeaksjonar mot skinnegangen på tyrkiske jarnvegar. I oktober 1992 vart eit passasjertog på veg mellom Tatvan og Elazig råka av ei mine som PKK-aksjonistar skal ha planta. Toget spora av og køyrde ned i Murat-elva ved sida av togbanen. Tre personar mista livet og ca 50 vart såra i åtaket.

Ikkje berre sprengladningar, men også andre gjenstander er blitt anvende med det føremålet å forårsake, eller truge med å forårsake, togavsporing. I Tsjekkia i november 2003 vart ein Mercedes personbil parkert på skinnegangen mellom Praha og Vrsovice, noko som førte til at eit passasjertog kolliderte med personbilen. Toget spora imidlertid ikkje av, og ingen vart skadde eller drepne. Hendinga vart sett på som ein protestaksjon mot det føreståande NATO-toppmøtet i Praha der USAs president George Bush skulle vere tilstades. Dagen etterpå vart det funne ei bombe på skinnegangen i forstaden Kyje i Praha. Andre moglege tilfelle av sabotasjeforsøk mot skinnegangen har involvert f eks strøing av spikar på togs�kinnene. Dette hendte i Estland i September 2003 mot det såkalla ‘Eurotrain’, eit tog som vart brukt i ein pro-EU kampanje. Episoden skjedde nokre dagar før EU-avstemninga i landet. Toget spora ikkje av, og ingen vart skadde. I India der terroraksjonar mot tog ikkje er uvanleg, vart skinnegangen for ekspresstog Kacheguda-Bangalore frå Hyderabad øydelagt av The People’s War Group (PWG), ei maoistisk geriljagruppe som er aktiv i den nordvestlege Andhra Pradesh-provinsen.<sup>30</sup> PWG-aksjonistane hadde klart å kutte skinnegangen med ei metallsag. To personar vart drepne og 87 skadde i aksjonen.

I europeisk terrorisme finst det få døme på terroraksjonar som har ført til avsporing av tog. I februar 1984 saboterte ei baskisk separatistgruppe skinnegangen til Paris-Madrid ekspressen, noko som førte til at eit tog med 110 passasjerar spora av i ein fart på nærare 90 km i timen. Trass i dramatikken vart ingen skadde i aksjonen. Heller ikkje i andre vesteuropeiske land finn vi avsporingaksjonar med store dødsfall. Dette kan kanskje forklare kvifor denne aksjonsforma ikkje har blitt forsøkt anvendt oftare av terrorgrupper som har massedrap som mål.

I USA har det vore svært mange hendingar av vandalisme/sabotasje mot togtransporten, men det er i første rekkje godstransporten som har blitt ramma.<sup>31</sup> I 1994 viste tal frå *The Association of American Railroads* (som dekkjer ca 61 % av togstrekningane i USA) at det var registrert over 12 000 slike episodar, 25% av desse ramma signalsystemet. I alt 154 episodar var kategorisert som ‘vandalism resulting in derailment’. Ingen av desse hendingane råka imidlertid passasjertrafikken. Det har likevel vore terror-/sabotasjerelaterte togavsporingar i USA. Den mest kjende er ‘Sunset Limited’-hendinga i 9. oktober 1995 då eit AMTRAK passasjertog på den kjende togstrekninga mellom Orlando og Los Angeles spora av på ei aude strekning nær Hyder i Arizona-ørkenen. Toget hadde 248 passasjerar og eit mannskap på 20. To av

<sup>30</sup> For fleire detaljar om gruppa, sjå ‘Peoples’ War Group (PWG)’ på [www.fas.org/irp/world/para/pwg.htm](http://www.fas.org/irp/world/para/pwg.htm)

<sup>31</sup> Det følgjande avsnittet og alle sitater i avsnittet er henta frå James Graebner, ‘Amtrak: The Derailment of Sunset Limited’ in Brian Michael Jenkins, ‘Protecting Surface Transportation Systems and Patrons from Terrorist Activities: Case Studies of Best Security Practices and a Chronology of Attacks’, (San José, CA: Norman Y. Mineta International Institute for Surface Transportation Policy Studies (IISTPS), desember 1997, IISTPS Report 97-4), [www.transweb.sjsu.edu/publications/97-04.pdf](http://www.transweb.sjsu.edu/publications/97-04.pdf), s. 23-32.

sovevognene og restaurantvogna fell nesten ti meter ned i eit uttørre elvefar medan to lokomotiv og åtte av dei 12 togvognene spora av. Berre éin person vart drepen og 65 skada, 12 av desse alvorleg. Hendinga kunne truleg ha vore langt meir omfattande. Tapstala var låge fordi ingen av togvognene kollapsa. Det braut heller ikkje ut brann, og det var ingen giftige gassutslepp som følgje av avsporinga.



Figure 2-3: Bilete av det avspora Sunset Limited toget i Arizona-ørkenen.<sup>32</sup>

Det var frå første stund klart at avsporinga var eit resultat av sabotasje. Boltar og anna festeverk var blitt fjerna i skinnegangen og ein 13 meter lang del av skinnegangen av blitt flytta innover og deretter bolta fast til skinnegangen på nytt for å hindre at vekta av toget skulle tvinge skinnene tilbake på plass. Gjerningsmennene hadde også sørga for å unngå deteksjon ved å kople straumførande ledningar forbi sabotasjepunktet ('bypassing') før skinnene vart flytta, slik at det ikkje skulle bli registrert brot på skinnegangen.

Ei tidlegare ukjend høgrekstrems gruppe 'Sons of Gestapo' hadde signert fire maskinskrivne brev som vart funne på åstaden. Hemn vart truleg eit viktig motiv. Brevane viste til tidlegare væpna konfrontasjonar mellom dei føderale styresmaktene og høgrekstremlistar i Waco og Ruby Ridge, og nemnde bl a FBI og Bureau of Alcohol, Tobacco, and Firearms (ATF) som begge hadde vore tungt involverte i desse hendingane.<sup>33</sup>

Mykje tyder på at terrorgruppa ynskte å påføre maksimal skade på toget og passasjerane. Dei hadde vald eit punkt der skinnegangen passerte over eit 10 meter høgt understell/stillas ('trestle') og på ei aude strekning som låg ca 110 km frå næraste asfalterte veg, der det ville ta mykje tid å bringe fram hjelpeinnsats. Vidare var sabotasjepunktet lagt i ein sving slik at lokomotivføraren skulle ha minimalt med tid til å bremse. Det låg også ei bru rett forbi åstaden. Inga åtvaring eller varsel var blitt gitt på førehand.

Protest mot troppettransportar og transport av militært utstyr etc. på tog har ofte vore

<sup>32</sup> Bileta er henta frå [www.fas.org/irp/threat/fbi\\_terror95/terrorin.htm](http://www.fas.org/irp/threat/fbi_terror95/terrorin.htm) og [www.riflewarrior.com/case\\_of\\_the\\_sunset\\_limited.htm](http://www.riflewarrior.com/case_of_the_sunset_limited.htm)

<sup>33</sup> 'Terrorism in the United States', *Federation of American Scientists website* [www.fas.org/irp/threat/fbi\\_terror95/terrorin.htm](http://www.fas.org/irp/threat/fbi_terror95/terrorin.htm). Lasta ned 6 mai 2005.

motivasjonsskjelde for sabotasjeaksjonar mot togskinnegang. I Vest-Tyskland har det vore ei rekkje sabotasjeaksjonar mot skinnegangen til tog som transporterer personell og materiell til amerikanske og NATO-relaterte militære anlegg i landet.

Pengeutpressing har også vore motiv bak fleire forsøk på togavsporingar i Europa. Ei ukjend gruppe som kalla seg AZF, sende utpressingsbrev til den franske innanriksministeren i desember 2003 og i februar 2004 der dei kravde 1 million Euro og 4 millionar US dollar for å avlyse planlagte bombeaksjonar mot skinnegangene på ti ulike stader i Frankrike. Nær 10 000 jernbanearbeidarar vart utkommanderte for å inspisere skinnegangene. Ein av grunnane til at trugsmåla vart tekne alvorleg var at gruppa tipsa styresmaktene om ei utplasserte bombe. Det vart då funne ein sofistikert sprengladning nedgraven i skinnegangen nær Limoges i det sentrale Frankrike. Kort tid seinare vart det funne ei ny bombe ved skinnegangen nær landsbyen Montieramay i det austlege Frankrike. Den franske regjeringa forsøkte ved fleire høve å utbetale løysepengar utan å lykkast. AZF beskreiv seg sjølve som 'ei sekulær pressgruppe med ein terroristisk natur'.<sup>34</sup> I april 2004 vart Tyskland også råka av eit alvorleg forsøk på togavsporing. Gjerningsmennene hadde bolta fast seks metallplater ('metal slabs') i skinnegangen for hurtigtoget mellom Köln og Berlin nær Dortmund.<sup>35</sup> Metallplatene hadde dimensjonen 3x30 cm og kvar av boltene vog ca 17,5 kg (sjå biletet nedanfor). Sidan dei var plasserte i eit område med stor trafikk, meinte politiet at det truleg var fleire enn ein person involvert i aksjonen. Metallplatene var plassert på ei strekning der hurtigtoget vanlegvis har ein fart på nærare 160 km i timen. Togføraren oppdaga imidlertid metallplatene og klarte å bremse ned farten til 90 km i timen, og toget som hadde ca 200 passasjerar, spora ikkje av.

Vi kjenner ikkje til kva motiv som låg bak denne aksjonen, men togavsporingforsøka i Frankrike og Tyskland kom om lag samstundes med Madridaksjonen og vart også etterfølgt av funn av sprengstoff langs skinnegangene på spansk jernbane.



<sup>34</sup> Jocelyn Gecker, 'France Chided for Keeping Threats Secret,' *Associated Press* 4 mars 2004; og Jon Henley, 'Bomb discovery revives French fear of terror attacks on railways,' *The Guardian* 25 mars 2004.

<sup>35</sup> 'Attempted Derailment Raises Train Security Fears,' *Deutsche Welle* 5 april 2004, [www.dw-world.de/english/0,3367,1430\\_A\\_1162163\\_1\\_A.00.html](http://www.dw-world.de/english/0,3367,1430_A_1162163_1_A.00.html)

Figure 2-4: Bilete av metallplater som vart brukte i eit sabotasjeforsøk mot tyske jarnvegar.<sup>36</sup>

Reint personelege og upolitiske motiv har også ligge bak sabotasje mot skinnegang der personar har blitt drepne. I februar 2005 parkerte ein fråskild ektemann lastebilen sin, ein stor Sport Utility Vehicle (SUV), på skinnegangen til eit Amtrak Pacific Surfliner-tog i Oxnard, California og tente deretter på lastebilen. Toget var på veg til Los Angeles. Resultatet av handlinga var at toget som hadde 80 passasjerar om bord, spora av og 11 av passasjerane vart drepne. Gjerningsmannen hadde opprinneleg tenkt å bli i bilen for å begå sjølv mord, men flykta i siste liten.<sup>37</sup>



Figure 2-5: Bilete av togavsporinga i Oxnard, California 14 februar 2005. Kjelde: ABC News.

Det er liten tvil om at togavsporingar er ei akseptabel og legitim aksjonsform for internasjonale jihadistar. Etter 11. september har amerikanske styresmakter naturleg nok vore bekymra for togpassasjertransporten. I oktober 2002 sendte FBI ut ei spesifikk åtvaring om eit mogleg førestående al-Qaida angrep mot amerikanske passasjertog. Varselet var basert på etterretningsinformasjon frå avhøyra av fangene på Guantánamo Bay, Cuba. Informasjonen indikerte at det fantes uspesifiserte planar om åtak mot viktige bruer, mot sjølve skinnegangen for å forårsake hjulavsporing og mot togvogner med farlig last. Åtvaringane stamma også frå funn av al-Qaida fotografi av amerikanske jernbaner, vogner og kryssingspunkt.<sup>38</sup> Funn hjå ein mistenkt al-Qaida aktivist busett i Peoria, Illinois indikerte også at al-Qaida hadde samla inn informasjon om ulike infrastrukturmål i USA, inkludert jernbanenettet.<sup>39</sup> Ein annan al-Qaida aktivist, busett i USA, Iyman Faris, også kjend som Mohammed Raouf, skal ha blitt instruert av al-Qaida leiinga (Khaled Shaykh Muhammad) om at al-Qaida ynskte å gjennomføre togavsporingaksjonar og bad Faris om 'å sjå etter verktøy som kunne bøye togskindene'.<sup>40</sup> I

<sup>36</sup> Bilete er henta frå heimesidene til *Deutsche Welle*, sjå [www.dw-world.de/dw/article/0,,1162163,00.html](http://www.dw-world.de/dw/article/0,,1162163,00.html)

<sup>37</sup> 'Police: Train Crash Caused for Attention', *ABCNews* 18 februar 2005, <http://abcnews.go.com/US/wireStory?id=511815>

<sup>38</sup> 'Press Release About Al Qaeda Threatened attacks against US Railway Sectors,' *FBI National Press Office* 24 oktober 2002; og Joel Brinkley, 'F.B.I. Issues a Terror Warning, Citing Possible Threat to Trains,' *The New York Times* 25 oktober 2002.

<sup>39</sup> Susan Schmidt, '2nd Key Al Qaeda Suspect Identified: Raid in Pakistan Also Yielded the Man Who Allegedly Paid Hijackers,' *Washington Post* 5 mars 2003, p.A01, [www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A42591-2003Mar4.html](http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A42591-2003Mar4.html)

<sup>40</sup> Peter Cheney, 'The American life of an al-Qaeda scout,' *The Globe and Mail* 20 juni 2003, <http://www.globeandmail.com/servlet/ArticleNews/TPStory/LAC/20030620/UQAEDN/International/Idx>



mars 2005 sendte FBI på nytt ut åtvaringar om at det var retta uspesifiserte truslar mot jernbanelinjene i Los Angeles og Detroit. Dette varslet kom truleg på bakgrunn av etterretningsopplysningar om at al-Qaida leiaren i Irak, Abu Mus‘ab al-Zarqawi, planla operasjonar mot ‘mjuke mål’ inne i USA.<sup>41</sup>

Ein siste indikasjon på at al-Qaida vurderte aksjonar mot togtransporten var funnet av store mengder handskrivne notat frå treningsopplegget for rekruttane i al-Qaida leirene i Afghanistan før Talebans fall. Som vi ser av teikninga nedanfor, har al-Qaida etter alt å dømme drive spesifikk opplæring i sabotasje mot togskinnegang.

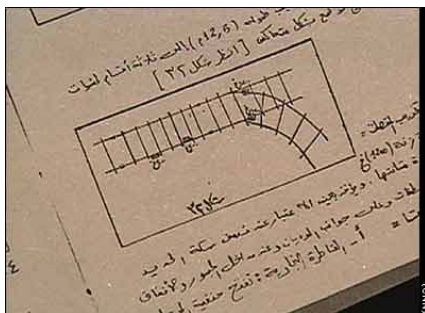


Figure 2-6: Teikningar funne i al-Qaidas treningsleirar i Afghanistan. Kjelde: CNN.

Eit alternativ til aksjonsforma sabotasje mot skinnegang er sabotasje mot sjølve toget/togvognene, noko som i sin tur kan medføre ulykker og skade på togpassasjeranes liv og helse. Vi kjenner ikkje til døme på denne aksjonsforma frå vårt datamateriale. I norsk samanheng har det imidlertid vore minst ei politianmelding av fleire tilfelle av sabotasje på t-banen i Oslo i løpet av 2003. Nokre av desse hendingane har ført til branntilløp. (Sjå delkapitlet 2.7).

## 2.5 ‘Trackside bombs’

Såkalla ‘roadside bombs’ er eit svært vanleg og effektivt våpen for gerilja- og opprørsgrupper, og vart nytta med betydeleg effektivitet av den libanesiske islamistgeriljaen Hizbollah mot israelske okkupasjonsstyrkar i Sør-Libanon fram til tilbaketrekkinga i mai 2000. ‘Roadside bombs’ er også eit av dei mest dødelege våpna til dei irakiske opprørsgruppene som voks fram etter at den USA-leia okkupasjonen byrja i mars 2003.

Vi finn langt færre døme frå Europa på jernbaneversjonen av denne aksjonsforma, dvs bomber utløyst med fjernkontroll eller tidsinnstilling mot passerande tog. I våre data finst det nokre få døme frå Frankrike, Italia og Storbritannia. I februar 1998 detonerte ETA ei bombe på skinnegangen medan det franske TGV-ekspresstoget passerte. Hendinga førte imidlertid berre til materielle skade. I januar 1992 eksploderte ei tidsinnstilt bombe nær togstasjonen Lecce i Italia rett før eit ekspresstog med 1100 passasjerar skulle passere. Hendinga vart avverga på grunn av

<sup>41</sup> ‘– Zarqawi planlegger terrorangrep i USA’, *VG Nett* 13 mars 2005.

at toget var to minutt forseinka. Eksplosjonen skapte eit ca 1 meter djupt krater og øydela den eine skinnegangen. I oktober same året sprengde IRA ei bombe på togskinnegangen i forstaden Edmonton nær London i det eit passasjertog passerte. Tre personar vart skadde.

Vi har også sett fleire døme på ‘trackside bombes’ frå Tsjetsjenia og Sør-Russland dei seinare åra. I oktober 2003 vart eit tog mellom Nazran og Moskva ramma av ei fjerndetonert bombe på 4-5 kg TNT. Det vart funne ledningar som leia fram til eit skogholt i nærleiken av åstaden. Ei udetonerte bombe vart også funne på skinnene. Bomba ramma eit passasjertog, og to personar vart skadde. Toget frakta politipersonell og utstyr frå Tsjetsjenia, og ein antok at desse var målet for åtaket. I ein tilsvarende aksjon ein månad tidlegare i Kislovodsk i Stavropol-distriktet i det sørlege Russland vart to fjernstyrte bomber utløyste mot eit forstadstog med det resultat at fem personar vart drepne og 91 skadde. Bombene var plasserte med fem meters mellomrom. Eksplosjonen fell saman med eit besøk av Russlands president Vladimir Putin til Rostov i det sørlege Russland.

## 2.6 Aksjonar mot tunnelar og bruer

I europeisk samanheng har det sjeldan vore gjennomført terroraksjonar mot togbruar og togtunnelar. Det finst nokre få døme på at terroraksjonar har ramma togtunnelar. Det var mistanke om sabotasje-/terroristmotiv då det vart funne ei mistenkjeleg pakke i Eurotunnelen mellom Frankrike og England i mars 1998. Passasjerar var evakuert, og pakka viste seg å innehalde sprengstoff.

Det finst nokre få døme frå nyare europeisk terrorisme på bombeeksplosjonar på tog inne i tunnel. Ein av dei verste aksjonane av denne typer skjedde på eit italiensk tog på veg mellom Florence og Bologna i Italia i desember 1984. I det toget passerte gjennom La Direttissima tunnelen gjekk det av ei tidsinnstilt bombe som drap 15 personar og såra over 80. Dei fleste av vindauga i det 14 vogner lange toget vart øydelagde i eksplosjonen. Ein nyfascistisk organisasjon vart mistenkt å ha stått bak aksjonen som var blant dei blodigaste terroraksjonane i Italia på 1980-talet.<sup>42</sup> Den italienske statsministeren beskreiv hendinga som eit produkt ‘not of madness but of something more: a diabolical logic that directs itself against our country’.<sup>43</sup> Ti år tidlegare hadde same tunnelen vore åstad for ein tilsvarende terroraksjon der høgrekstremlistar stod bak. Den gongen døydde 12 personar i åtaket.

Den kanskje blodigaste aksjonen i togtunnelar i europeisk terrorisme er terroråttaket i London 7. juli 2005 då tre fem kilos bomber vart detonerte omtrent samstundes på Londons undergrunnsbane (‘the tube’). To av bombene eksploderte medan toga var inne i T-banetunnellen mellom stasjonane i Londons finansstrøk ved Kings Cross. (Kort tid etterpå vart det sprengt ei tilsvarende bombe på ein buss i same området.) Over 55 personar vart drepne i desse terroraksjonane. Effekten av bombene var ekstra stor sidan dei gjekk av inne i dei relativt

<sup>42</sup> ‘Italy Tunnel of Death: Terrorists bomb a holiday train’, *Time Magazine* 7 januar 1985, <http://205.188.238.109/time/archive/preview/0,10987,140881,00.html>

<sup>43</sup> Sitert i *ibid.*

tronge tunnellane.

Togbruer har heller ikkje vore særleg hyppige terrormål i følgje våre data. Det er kjent at IRA ved eit høve plasserte bomber med sprengladningar på nærare 13 kg Semtex ved Hammersmith Bridge i London i april 1996. Dette skal ha vore ein av dei kraftigaste bombene IRA til då hadde brukt på det britiske fastlandet. Av ulike årsaker gjekk berre detonatorane av, men ikkje bombene. Det har blitt hevda at brua ville ha kollapsa dersom bombene hadde eksplodert.<sup>44</sup> Elles vart det sprengt bomber ved togbruer i London i april 1997 før dei britiske parlamentsvala. I Nord-Irland har det fleire gonger blitt utplassert bomber ved togbruer, bl a i mai 1998. Vi kjenner ikkje til døme på sabotasje mot bruer med andre verkemiddel enn bomber.

Utanfor Vest-Europa har togbruer vore angrepsmål for terrorgrupper ved ei rekkje høve, men også her dreier det seg om sprengladningar. Etter at Kosovo kom under NATO-kontroll på forsommaren i 1999 har togbruer i provinsen ved fleire høve blitt råka av kraftige bombeeksplasjonar, gjerne i samband med togtransport av serbarar. Militante albanske grupper som Albanian National Army har truleg stått bak aksjonane.

I Litauen vart ei togbru øydelagt av utplasserte bomber ca 130 km sørvest av Vilnius i november 1994. Eit komande tog vart varsla i tide, og ingen kom til skade. Vi kjenner ikkje motivene for denne bombeaksjonen. Under terrorkampanjen i Russland hausten 1999 der ei rekkje bustadhus vart sprengde i lufta, forsøkte ei gruppe tsjetsjenske separatistar å sprengje ei jernbanebru i Astrakhan, nær det gigantiske Astrakhan Condensed Gas Complex som er det leiande gassproduserande anlegget i Volgaregionen. Åtaket på brua var antakeleg ein avledningsmanøver for eit større planlagt åtak på sjølve gassraffineriet. Det ser ut til at gruppa planla å sprengje bomba i det toget passerte. Fleire personar vart drepne i skotvekslingar då gjerningsmennene vart forsøkt pågripne. Ein av gjerningsmennene sprengde seg sjølv i lufta.

I India som har hatt mange store terroraksjonar mot togpassasjertrafikken, vart ei jernbanebru i Madras sprengt av tamilske separatistar i mars 1987. 25 personar vart drepne og ca 150 skadde i åtaket. Eksplosjonen vart utløyst med fjernkontroll i det toget passerte over brua. Kambodsja som har vore herja av borgarkrig i mange år, har opplevd mange aksjonar mot togbruer. Raude Khmer-geriljaen sprengde togbruer ved fleire høve på 1990-talet for å svekke sentralregjeringa sin kontroll og hindre regjeringshæren i å rykke fram mot deira baseområde.

Vi kjenner ikkje til døme på at terrorgrupper har anvendt store bilbomber mot bruar eller tunnelar i Europa, men aksjonsforma kan ikkje avskrivast som irrelevant sidan store bilbomber til no har vore det mest typiske massedrapsvåpnet for terroristar og er blitt mykje brukt av dagens internasjonale jihadistgrupper. Terrorgruppers utvikling av nye aksjonsformer handlar ofte om inkrementelle, stegvise endringar, 'ein ny vri', på gamle velbrukte aksjonsformer.

Bruer og tunnelar er truleg langt meir interessante mål for dei globale jihadistnettverka dersom

---

<sup>44</sup> Oppenheimer, 'Special Report - Terrorism threats to infrastructure security', *Jane's Terrorism & Security Monitor* 1 januar 2003.

dei er landemerker med stor symbolsk og nasjonal betydning for vertslandet. På amerikansk hald har ein frykta at til dømes den berømte Golden Gate-brua i San Fransisco eller Brooklyn Bridge på Manhattan, kunne bli råka.<sup>45</sup> Funn i hus og leirar som al-Qaida disponerte i Afghanistan samt filer og bilete funne på PC-ane til arresterte al-Qaida leiarar har stadfesta at denne type mål har vore på agendaen. Treningsvideoar, instruksjonsmanualar, skisser og notat skrive av al-Qaida rekruttar i Afghanistan viser også at dei mottok opplæring i sabotasje mot denne type mål.<sup>46</sup> Nedanfor er det vist kopiar av eitt av desse funna der rekruttane tydelegvis har fått opplæring i sprenging av bruer.

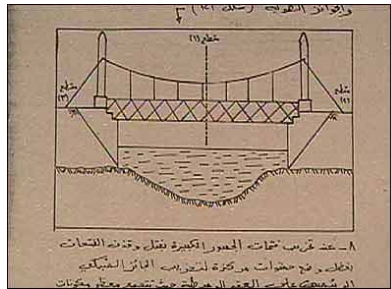


Figure 2-7: Teikningar funne i al-Qaidas treningsleirar i Afghanistan. Kjelde: CNN.

I følge lekkasjer frå amerikanske etterretning skal al-Qaida også ha lagt planar for terroraksjoner mot bruer der bl a bruspenne-vaiarane skulle øydeleggjast eller påførast nok skade til at brua ville kollapse.<sup>47</sup> Ein av al-Qaida aktivistane som fekk ordre om å planlegge for ein slik type sabotasjeoperasjon i USA skal ha meldt attende til sjefane sine i Afghanistan at aksjonen ville bli for komplisert og ressurskrevjande.

## 2.7 Brannstifting

Vi finn ingen døme på at terrorgrupper har antent eller forsøkt å antenne tunnelar. Brannstifting mot togstasjonar og togvogner har derimot forekomme ved ei lang rekkje høve, gjerne av grupper som ikkje nødvendigvis er involvert i meir klassiske former for terrorisme, og av terrorgrupper som har betydelege ideologiske skranker mot massedrap som politisk våpen. Aksjonistgrupper av både høgreekstrem, venstreekstrem og nasjonalistisk orientering har brukt brannstifting mot tog som politisk våpen. Eit godt døme er dei mange brannbombene som den baskiske separatistrørsla har gjennomført mot togtransporten i Spania. Eit anna døme frå 1980-talet er ei fransk høgreekstrem gruppe som kalla seg 'National Youth Front'. Denne brukte Molotov-cocktails for å tenne på to togvogner på Paris-Moskva ekspressen, med krav om

<sup>45</sup> Elaine Shannon & Michael Weiskopf, 'Khalid Sheikh Mohammed Names Names,' *Time Magazine* 24 mars 2003, [www.time.com/time/nation/article/0,8599,436061,00.html](http://www.time.com/time/nation/article/0,8599,436061,00.html)

<sup>46</sup> Om videoene se Nic Robertson, 'Tapes show al Qaeda trained for urban jihad on West,' *CNN.com* 21 august 2002, <http://www.cnn.com/2002/US/08/20/terror.tape.main/index.html> Se også omtale av al-Qaidas instruksjonshåndbøker i Jeffrey Fleishman, 'Militants' Crude Camp Casts Doubt on U.S. Claims,' *Los Angeles Times* 27 April 2003, [www.latimes.com/news/nationworld/iraq/inside/la-war-camp27apr27.story](http://www.latimes.com/news/nationworld/iraq/inside/la-war-camp27apr27.story)

<sup>47</sup> Robin Stenersen, 'Nye terrorplaner mot USA avslørt,' *VG Nett* 3 mars 2003, <http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=32133>

boikott av dei føreståande olympiske leikene i Moskva. Ingen vart skadde i aksjonen. Brannbomber har også blitt funne om bord i amerikanske militære tog i Tyskland ved fleire høve, bl a i august 1982. Hendinga må sjåast i samanheng med ei rekkje andre sabotasjeaksjonar mot amerikanske militære tog av venstreradikale aktivistgrupper i Europa på 1980-talet. På midten av 1990-talet bruke franske aksjonistar bl a brannstifting mot tog som verkemiddel i protestaksjonane sine mot dei kontroversielle franske prøvesprengingane i Stillehavet.

Vi kjenner ikkje til døme på brannstifting i tunnel av politisk motiverte terrorgrupper. Sjølv om brannstifting framstår som eit noko mindre dramatisk 'våpen' enn sprengstoff, skytevåpen og giftgass, kan dessverre brannstifting ha ein massedrapseffekt under dei rette omstenda. Eit døme frå Sør-Korea i februar 2003 illustrerer dette godt. Ein mentalt ustabil person antente to T-banetrog i den sør-koreanske byen Taegu ved hjelp av ei mjølkeflaske fylt med målingsfortynnar og ein sigarettlighter. Medpassasjerane lykkast ikkje i å forhindre antenninga, og brannen drepte i alt 120 personer og skadde 142. Omfanget av brannen vart sannsynligvis såpass stort fordi brannen slo ut straumforsyninga som i sin tur blokkerte utgangsdørene.<sup>48</sup> Det er forsåvidt eit paradoks at dødstallet etter denne relativt lite kjende hendinga var ti gonger høgare enn den mykje omtala saringass-episoden i Tokyo. (Sjå også vedlegg no.2).

Utanfor Europa har brannstifting på tog vore brukt som massedrapsvåpen av politiske grupperingar. Den 27. februar 2002 braut det ut brann på sovevognene på eit tog i Godhra i den urolege provinsen Gujarat i India. Så mange som 58 togpassasjerar døydde i brannen som mange meinte var påsatt av muslimske ekstremistar.<sup>49</sup> Togpassasjerane var hovudsakleg hindiskepilgrimar, tilhøyrande det høgreorienterte og nasjonalistiske Sangh Parivar-retninga, på veg attende frå Ayodhya i nordlege India. Dei vart sagt å vere *Kar Sevaks*, ei nemning brukt om militante hinduistar som var involvert i øydelegginga av *Babri Masjid*-moskéen i Ayodhya 6 desember 1992. Etterforskinga av den dødelege togbrannen fann at brannen var påsett ved bruk av nærare 60 liter brennbar væske, men hendingsforløpet som leia fram til brannen er ikkje blitt klarlagt. Brannen utløyste ei av dei aller verste interkommunale konfliktenes i India sidan landet oppnådde uavhengje, med mellom 800 og 2000 døydde.<sup>50</sup>

Internasjonale terrorgrupper har dessverre ikkje oversett drapspotensialet i brannstiftingar. Etter avhøyr med al-Qaidas tidlegare militære leiar, Khalid Shaykh Muhammad, som vart teken til fange i Pakistan våren 2003, meiner amerikanske etterforskarar at al-Qaida truleg hadde planar om å organisere koordinerte brannstiftingsåtak mot undergrunnsbanen i Washington. I mars 2003 sende FBI ut eit varsel til transportpolitiet ('Transit System Police'), der dei åtvare mot

<sup>48</sup> James Brooke, 'Death Toll in Korean Subway Arson Climbs to 120,' *New York Times* 19 februar 2003, <http://www.nytimes.com/2003/02/19/international/asia/19KORE.html?th>

<sup>49</sup> Celia W. Dugger, 'Fire Started on Train Carrying Hindu Activists Kills 58', *The New York Times* 1 mars 2002, s. A3.

<sup>50</sup> '2002 Gujarat violence', *Online Biology Encyclopedia*, [www.biologydaily.com/biology/2002\\_Gujarat\\_violence](http://www.biologydaily.com/biology/2002_Gujarat_violence). Lasta ned 6 mai 2005.

‘personer med antennelege gjenstander’.<sup>51</sup>

Det har vore fleire norske presseoppslag om antatt sabotasje på T-banen i Oslo, og fleire tilløp til brannutvikling vart sette i samanheng med desse hendingane. Ved eit tilfelle i mars 2004 måtte eit T-banetog på veg frå Smestad mot byen evakuerast på grunn av røykutvikling.<sup>52</sup> Dei første fire månadene i 2004 vart det registrert 20 tilfeller av røykutvikling på T-banen i Oslo, medan det i løpet av 2003 var 45 episodar med røykutvikling og branntilløp på T-banen.<sup>53</sup> I mars 2004 innleverte Oslo Sporveier ei anmelding til politiet, etter at det hadde blitt oppdaga seks tilfelle av ‘sabotasje på vognsettene i løpet av et halvt år’.<sup>54</sup> I følgje pressa kunne denne ‘tuklingen av vognene [...] ha ført til brann på vogner i passasjerdrift.’<sup>55</sup>

#### **Sabotasjehendingar på Oslo T-bane 2003-2004**

- *‘April 2004: Krøllet papirbit plassert i teknisk innretning i en T- banevogn. Kunne medføre fare for sikkerheten.*
- *9. november 2003: Papir var stappet ned i førerpulten. Førerpulten kan skrus opp, og den skjuler mange ledninger. Papir der kan føre til brann eller røykutvikling.*
- *8. september 2003: Papir var stappet inn i en elektrisk komponent/bryter som kalles trinnkobleren. Det kunne ha ført til røykutvikling.*
- *29. februar 2003: Elektriske strømkabler i motoren i en vogn var koblet på en usannsynlig måte, slik at en av kablene smeltet. Det oppsto varme- og røykutvikling. Vognen ble tatt ut av trafikk.*
- *23. januar 2003: Nummerering var endret på en kontaktor (elektrisk komponent), slik at en med svak ampèrestyrke var markert med nummeret til en med sterk ampèrestyrke. Hvis man setter en kontaktor med svak ampèrestyrke hvor det skal stå en sterk, kan det føre til brann eller røykutvikling.*
- *23. januar 2003: Skruen på en trinnkobler var løsnet - på to forskjellige vogner.’*

Sitat frå ‘Syv sabotasjeanmeldelser’, *Aftenposten* 30 april 2004.

#### **Sabotasjehendingar på Østfoldbanen, mai 2004**

- *‘På Østfoldbanen mellom Råde og Rygge ble en kjøreledning revet ned etter hærverk eller sabotasje. Ifølge lensmannen i Råde, som etterforsker hendelsen, ble det kastet en kjetting eller liknende over kjøreledningen, noe som førte til kortslutning.’*

Sitat frå ‘Frykter terror mot NSB’, *Dagbladet.no* 8 mai 2004.

<sup>51</sup> Allan Lengel & Dan Eggen, ‘Metro Fire Was Plotted, Al Qaeda Member Says: Federal Officials Weighing Credibility,’ *Washington Post* 9 april 2003, s. A08, [www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A59551-2003Apr8.html](http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A59551-2003Apr8.html)

<sup>52</sup> ‘Måtte evakuere på grunn av røyk’, *Aftenposten* 5. mars 2004.

<sup>53</sup> Kjetil Olsen, Wasim K. Riaz, ‘Politiet jager T-banesabotør’, *Aftenposten* 4. mars 2004.

<sup>54</sup> Hans O. Torgersen, Pål Enghaug, Ingrid Solum, ‘Ber politiet om hjelp - frykter sabotasje’, *Aftenposten* 30. april 2004.

<sup>55</sup> *Ibid.*

## 2.8 Gisseltakingar og barrikaderingar

Vi kjenner til nokre få døme på gisseltakingar og barrikaderingar om bord på tog eller på togstasjonar i Europa, men hendingane skriv seg hovudsakleg attende til 1970-talet. I september 1973 vart tre russisk-jødiske passasjerar på eit austerrisk tog kidnappa av to bevæpna menn som hevda å tilhøyre 'Eagles of the Palestinian Revolution', antakeleg ei gruppe innanfor PLO's Fatah organisasjon. Dei tre gislane hadde fått utreiseløyve frå Sovjetunionen og var på veg til Israel. Gisseltakarane kravde at Austerrike måtte stenge transitleiren Schönau Castle, oppretta av ein jødisk organisasjon for sovjetiske jødar som var villige til å busetje seg i Israel. På den tida emigrerte ca 30 000 sovjetiske jødar til Israel i året. Mange av dei kom via tog til Austerrike.<sup>56</sup>

Nederland opplevte ein dramatisk gisselsituasjon ombord på tog i 1975 då sju bevæpna personar som hevda å representere 'Free South Moluccan Youths' tok kontroll over eit passasjertog nær Beilin i nordlege Nederland. Aksjonen var relativt blodig; to personar vart drepne, og ca 50 vart tekne som gislar. Nokre av gislane klarte å rømme, og fleire andre vart frigivne. Kravet frå terroristane var fritt leide ut av landet, lauslating av fire sør-molukkanske fangar som var sikta for terrorhandlingar i Nederland, og nederlandsk anerkjenning av deira eksilregjering. Nederland var den tidlegare kolonimakta i Indonesia, og dei sør-mollukanske terroristane var forbitra over at deira provins, Dei sørlege Molukkene, vart innlemma i Indonesia då Nederland trekte seg ut. Etter eit 12 dagar langt gisseldrama overgav gisseltakarane seg.

Ein tilsvarande aksjon av sør-molukkanske terroristar gjentok seg to år seinare. Den 23 mai 1977 gjennomførte gruppa to koordinerte aksjonar mot eit tog og ein skule. Dei tok 56 gislar ombord på eit ekspresstog nær Groningen, og ca 110 barn og lærarar som gislar på ein skule i Bovensmilde. Igjen var kravet fritt leide og lauslating av sør-molukkanske fangar. Etter fire dagar vart alle skuleborna frigitt etter at ein virusinfeksjon hadde brote ut på skulen, medan tre av lærarane vart verande i fangenskap. Då forhandlingane mellom gisseltakarane og styresmaktene braut saman, vart både skulen og toget storma av nederlandske spesialstyrkar. Seks av dei ni terroristane og to av gislane om bord i toget vart drepne.

Gisseltakinga på Stockholms Centralstation den 28 desember 2002 kan knapt nok seiast å vere ein terroraksjon i klassisk forstand, men vart utført av ein gjerningsmann som såg ut til å mangle tilknytning til etablerte terrorgrupper. Det var uklart om han hadde politiske motiv for gjerninga. Aksjonen byrja med noko som likna eit ran, og to kvinnelege tilsette vart tekne som gislar inne på stasjonsområdet. Den eine kvinna vart frigitt etter kort tid, medan dramaet vara i ti timar. Gisseltakaren hevda han hadde sprengladningar festa til kroppen og truga med å sprengje stasjonsbygningen i lufta. Gisseltakaren var ein asylsøkjjar frå Ukraina. Aksjonen er blitt beskrive ikkje berre som eit 'rånforsøk', men også eit døme på 'øvåntade säkerhetshot frå tidligere okända aktörer' av det svenske tryggingpolitiet.<sup>57</sup> Gisseltakinga fekk etterkvart

<sup>56</sup> 'Blackmail in Vienna', *Time Magazine* 8 oktober 1973, [www.time.com/time/archive/preview/0,10987,907995,00.html](http://www.time.com/time/archive/preview/0,10987,907995,00.html)

<sup>57</sup> Säpo, 'Verksamhetsåret 2002', (Stockholm: Säpo, mars 2003), [www.sakerhetspolisen.se/Publikationer/sapo\\_2002.pdf](http://www.sakerhetspolisen.se/Publikationer/sapo_2002.pdf), s. 25.

politiske overtonar utan at det nødvendigvis var gisseltakaren sin intensjon. Under aksjonen vart den svenske storavisa *Expressen* oppringt av ein person som hevda å vere talsmann for dei tsjetjenske opprørsgruppene og opplyste at gisselmannen hadde støtte av den tsjetjenske armè. Aksjonen var meint å gjere det svenske utenriksdepartementet merksam på at ‘ein person som sit arrestert i Danmark, er blitt truga med utlevering til Russland’. Dette galdt antakelegvis den tsjetjenske talsmannen Ahmed Zakajev som sat i arrest i København ein månads tid etter at russiske styresmakter hadde kravd han utlevert.<sup>58</sup>

Den 13 januar 2003 vart eit svensk hurtigtog mellom Göteborg og Stockholm ‘kapra’ av ein person som heller ikkje framstod med klare politiske krav eller tilknytning til ei terrorgruppe. Den 34 år gamle gjerningsmannen var tidlegare valdsdømd. Han var bevæpna med kniv og tok tre passasjerar som gislar, men vart pågripen av politiet utan særleg dramatisk kort tid etterpå.<sup>59</sup> Begge episodane illustrerer at terrortrusselen ikkje berre er avgrensa til kjende terrorgrupper.



Figure 2-8: Gisseldramaet utspant seg om bord i ekspressstog av typen X2000. (Foto:sj.se), [www.boarding.no/art.asp?art=6166](http://www.boarding.no/art.asp?art=6166)

Utanfor Europa finn vi også fleire døme på gisseltakingsaksjonar der gjerningsmennene har klart å tvinge toget til å stoppe og fleire hundre passasjerar er blitt tekne som gislar. Dette var tilfellet i Kambodsja i juli 1994 kort tid etter at fredssamtalene mellom Raude Khmer-geriljaen og regjeringa braut saman. Omlag 300 personar vart tekne som gislar og ført til ein geriljabase etter at skinnegangen hadde blitt sprengt ved hjelp av to landminer.

Store dramatiske gisselaksjonar har prega det internasjonale terrorbiletet dei seinare åra, og det har naturleg nok innverknad på potensialet for gisseltakingar om bord på tog. Medan al-Qaida og dei globale jihadistnettverka viste liten interesse for gisseltakingar før Irak-krigen byrja, har denne aksjonsforma no for alvor blitt ein integrert del av jihadistane si verktøykasse. Ei av dei viktigaste strategiske handbøkene for jihadistrøslene, ‘Military Sciences’ (*al-‘Ulum al-‘Askariyya*) av ‘Abd al-‘Aziz ‘Isa Muqrin alias Abu Hajir inneheld ein lengre kapittel om gisseltakingsoperasjonar. Treningsvideoer som er blitt funne i Afghanistan skal ha vist korleis al-Qaida rekruttane fekk opplæring i væpna overfall mot bl a offentlige bygningar, samt større vegknutepunkt og trafikkmaskiner der målet var å ta eit større antall gislar og avrette desse

<sup>58</sup> ‘Gisseldrama i Sverige: Truer med å sprengje Stockholms Centralstation,’ *Boarding.no* 28 desember 2002, <http://www.boarding.no/art.asp?art=5979>; og ‘Hadde ikke sprengstoff på seg: Gisseldramaet over etter 10 timer,’ *Boarding.no* 29 desember 2002.

<sup>59</sup> Bjarne Bringeland, ‘Svensk ekspressstog kapret,’ *Stavangeravisen* 14 januar 2003, [www.stavangeravisen.no/art.asp?art=10682](http://www.stavangeravisen.no/art.asp?art=10682)



nærmast i ei rituell nedslakting framføre ei sjokkert verdspresse.<sup>60</sup> Masegisseltakingane utførte av tsjetsjenske opprørarar på Dubrovka-teateret i Moskva og på barneskulen i Beslan har også brote nye grensar når det gjeld denne type aksjonar. Evna til å direkte sende videofilmar frå gisselscenene via Internett gjer også denne aksjonsforma meir slagkraftig enn tidlegare.

## 2.9 Overfall på togpassasjerar

Vi finn svært få døme på bakholdsangrep mot tog og væpna overfall på togpassasjerar i europeisk terrorisme. Eit av unntaka er ein episode frå juli 1979 då eit ekspresstog mellom Paris og Madrid vart angripe av ei væpna gruppe i den franske basker-regionen sør for St. Jean Louis. Aksjonistane som truleg tilhørte den baskiske terrorgruppa ETA, hadde plassert store mengder bildekk over toglinja, noko som førte til at lokføraren stogga toget. Då det vart opna eld mot toget, køyrde lokføraren vidare og brøyta seg gjennom den provisoriske togsperinga. Ingen skal ha blitt skadde, men, det vart funne 15 kulehol i skroget på toget.

I RAND-MIPT databasen finn vi døme på valdelege overfall om bord på toget der passasjerar er blitt forulempa og skada. Fleire av desse døma er rasistisk motiverte valdsaksjonar, som til dømes i april 1991 då ei gruppe tyske nynazistar angreip polske turistar ombord på eit tog mellom Polen og Tyskland. Det har også vore episodar der mistenkte terroristar har blitt skotne ombord på tog i samband med politiaksjonar. I juni 1993 vart *Rote Armee Fraktion* ('Raude Arme Fraksjonen', RAF) leiaren Wolfgang Fram skoten ned og drepen på eit tog under ein politiaksjon. Ti år seinare, i mars 2003, vart eit medlem av det nye *Brigate Rosse* ('Raude Brigader', RB) arrestert av italiensk politi i etterkant av eit skytedrama ombord på toget mellom Roma og Florence. Den gjenoppståtte RB har påteke seg ansvaret for fleire aksjonar sidan 1999, bl a attentatet på den tidlegare italienske transportministeren Massimo D'Antona i Roma i mai 1999.

Medan vi finn svært få døme på slike aksjonar i Europa, er overfall og bakholdsangrep mot tog ei utbreidd aksjonsform i borgarkrigsherja område med slagkraftige geriljarørslar. Den kurdiske opprørsgeriljaen PKK har gjennomført mange åtak mot togtransporten i Tyrkia. Eit døme er ein PKK-operasjon i september 1992 då eit passasjertog ved stasjonen Gecit aust for byen Erzincan vart angripe. Ein soldat vart drepen, medan ein passasjer vart bortført.

Tsjetsjenske opprørarar har ofte angripe tog som fraktar russiske troppar og utstyr til regionen.<sup>61</sup> Ved fleire høve har russiske tog blitt overfalt for å frigjere tsjetsjenske fangar under transport. På midten av 1990-tallet gjennomførte dei egyptiske islamistiske geriljarørslene ei lang rekke skyteåtak mot togtrafikken mellom Kairo og byane i øvre Egypt. Motivene for desse åtaka var todelte: Å råke politi og tryggingstyrkar som vart transporterte på tog til uroområda i det sørlege Egypt, og å svekke den egyptiske turistbaserte økonomien i eit forsøk på å skape større

<sup>60</sup> Bryan Preston. 'Guest Comment: Inside Al Qaeda's Training Camps - What they're ready for', *The National Review* 1 oktober 2002.

<sup>61</sup> Oppenheimer, 'Special Report - Terrorism threats to infrastructure security,' *Jane's Terrorism & Security Monitor* 1 januar 2003.

misnøye med regimet. Den Thailand-baserte separatistgeriljaen Pattani United Liberation Front har også gjennomført bakholdsåtak mot turisttog mellom Bangkok og Singapore. I august 1993 vart to personar drepne og sju skadde i eit skyteåtak mot toget. Aksjonen var motivert ut ifrå ønsket om å understreke kravet om ein uavhengig stat i Pattani-provinsen i Thailand. I Sør-Afrika har det også forekomme væpna overfall mot tog. I august 1992 vart ei person drepne og fem skadde då ei forstadsbane vart skoten på av ei gruppe væpna menn ved Nancefield stasjon i Soweto. Skot vart også avfyrt inne i toget.

Dei kanskje mest omfattande bakholdsåtaka mot tog finn vi hjå Raude Khmer-geriljaen og opprørsrørsla UNITA i Angola. I 1993 gjennomførte Raude Khmer fleire åtak mot tog i det nordvestlege Kambodsja med bruk av landminer for å stogge toget for deretter å ramme passasjerane med skytevåpen eller ta eit større antal gislar. Ved eit høve i august 1993 angreip Raude Khmer med over 30 geriljasoldatar bevæpna med skytevåpen, handgranatar, skulderborne missiler og landminer. Toget spora av etter at ei landmine sprengde skinnegangen. Berre to personar vart drepne og sju skadde i dette åtaket, men tidlegare Raude Khmer-overfall har vore langt blodigare. Den Angola-baserte opprørsgeriljaen National Union for the Total Independence of Angola (UNITA) har stått bak nokre av dei verste overfallsåtaka mot tog. I mai 1993 vart meir enn 100 personar drepne og ca 100 alvorleg skadde i eit UNITA-åtak mot eit passasjertog. I august 2001 gjennomførte UNITA eit nytt blodig åtak med fjerndetonerte bomber og automatiske skytevåpen. Meir enn 250 togpassasjerar vart drepne i overfallet.

Jamvel om væpna overfall og bakholdsåtak er ei sjeldan aksjonsform i europeisk terrorisme, er det ein viss fare for at aksjonsforma kan bli meir utbreidd. Internasjonal terrorisme i dag er langt meir global enn tidlegare, og aksjonsformer kan spreie seg raskare frå verdsdel til verdsdel enn før. Dei seinare åra har også vore fleire kjende massedrapsaksjonar med skytevåpen, der handvåpen er blitt brukte i kombinasjon med store bilbomber. Skytevåpna og granater er også blitt anvende for å skyte seg gjennom vegsperringar og vaktpostar rundt godt beskytta mål. Vi har også sett aksjonar der skytevåpen er brukt i massedrapsaksjonar utan medfølgjande bilbomber, gjerne mot mål som er utilgjengelege for køyrety.<sup>62</sup>

Til liks med gisselaksjonar der sjølvmondsaksjonistar deltek (jf Dubrovka-teateret i Moskva og barneskulen i Beslan), må ein rekne med at massakrer med skytevåpen også kan bli utførte av aksjonistar som ser på aksjonen som ein rein ‘martyroperasjon’ og som reknar med at dei ikkje overlever.<sup>63</sup> Aksjonen mot bustadkomplekset i den saudi-arabiske byen Khobar i mai 2004 der 22 utlendingar vart skotne ned og drepne av ei sju mann sterk al-Qaida gruppe indikerer at denne type massakrer er ei aksjonsform som al-Qaida betraktar som legitim og nyttig, med overføringspotensial til ein europeisk kontekst.<sup>64</sup>

<sup>62</sup> Det følgjande avsnittet er henta frå Brynjar Lia, ‘Nye aksjonsformer i internasjonal terrorisme’ Notat til DSB 15 september 2004 (ugradert).

<sup>63</sup> Sjå f eks brevet skrive av gjerningsmannen bak Van Gogh-attentaten, gjengitt i Petter Nesser, ‘The slaying of the dutch filmmaker - Religiously motivated violence or Islamist terrorism in the name of global jihad?’, *FFI-Rapport* No.2005/00376, <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2005/00376.pdf>

<sup>64</sup> For detaljar om Khobar aksjonen, sjå Craig Whitlock, ‘Slayings Spurred Saudi Rescue: 22 Dead in Attack At Compound for Foreign Oil Staff’, *Washington Post* 31 mai 2004, s. A01.

## 2.10 Snikskyting

Vi kjenner ikkje til døme frå europeisk terrorisme på at snikskyting mot tog har forekomme. (Med snikskyting meiner vi her skyteåtak mot togpassasjerar der gjerningsmennene søker å forbli anonyme og ikkje forsøker å stogge toget for å storme det.) Denne aksjonsforma er imidlertid blitt noko meir aktuell dei seinare åra på grunn av hendingane i Washington i hausten 2002. I perioden 15 februar til 22 oktober 2002 vart 15 personer drepne og 6 skadde av dei såkalla 'Washington snipers', dei fleste i løpet av oktober månad.<sup>65</sup> Gjerningsmennene, John Allen Mohammed (42) og stesønnen hans Lee Malvo, opererte stort sett ut frå ein varebil, og ofra som stort sett var tilfeldig forbipasserande, vart skotne ned og drepne på god avstand. Sjølv om potensialet for massedrapsaksjonar ikkje er svært stort i denne type aksjonar, hadde hendingane i Washington ein paralyserande effekt på bysamfunnet.

Det er så langt ikkje påvist noka direkte tilknytning mellom gjerningsmennene og al-Qaida, men hovudgjerningsmannen, John Allen Mohammed, var ideologisk påverka av radikal islamisme og al-Qaida sine aksjonar.<sup>66</sup> Den lammande effekten som desse åtaka hadde på befolkninga i Washington og dei få ressursane og enkle planlegginga som var nødvendig for å gjennomføre aksjonane, er truleg ein faktor når globale jihadistgrupper vurderer angrepsmål og taktikk i framtida. Ein artikkel i tidsskriftet al-Ansar skriven av al-Qaida aktivisten Abu 'Ubayd al-Qurashi skal ha kommentert Washington-dramaet med å spørje om 'har vi kanskje oversett verdien av snikskytteroperasjonar i jihad-verksemda [vår]?'<sup>67</sup> Det er fleire teikn som tyder på al-Qaida har vurdert koordinerte terroranslag med snikskyttarar. For eksempel skal fleire videoopptak som den amerikanske TV-kanalen *ABCNews* fekk tak i frå ein al-Qaida treningsleir nær Qandahar i Afghanistan, ha vist personar som dreiv snikskyttartrening frå pickup-bilar (sjå biletet nedanfor).<sup>68</sup> Ein al-Qaida terrorist, Umar Nizar Trabelsi, som no sonar ein dom for bl a eit planlagt terroranslag i Belgia skal under avhør ha fortalt at al-Qaida trente fleire tremannsteam i snikskyting med føremålet å bruke dei i operasjonar på amerikansk jord.



<sup>65</sup> Jayson Blair, 'Families Deal With Wreckage of Shattered Lives', *International Herald Tribune* 11 februar 2003, s.2.

<sup>66</sup> Runa Hestmann Tierno, 'Ble tent av 11. september', *Nettavisen* 24 oktober 2002.

<sup>67</sup> Sitert i Ben Venzke, Aimee Ibrahim, 'al-Qaeda's Advice for Mujahideed in Iraq: Lessons Learned in Afghanistan', *IntelCenter.com*, Report 14 april 2003, s.7.

<sup>68</sup> John Miller, 'Possible Terror Link? Source: Al Qaeda Agents Received Sniper Training, Plotted U.S. Attack,' *ABCNews.com* 17 oktober 2002. I eit av husa til Harkat al-Ansar, ein al-Qaida alliert gruppe i Kabul, vart det funne utklipp frå United States Marine Corps handbook for snikskyttartrening.

Figure 2-9: Bilete av videklipp frå al-Qaida treningsleir nær Qandahar. Til høgre: Nizar Trablusi. Kjelde: ABCNews.

Eit siste moment i diskusjonen om potensialet for snikskytтарoperasjonar mot tog er spreininga av nye typar skarpskyttarrifler med lengre rekkevidde og meir dødelege former for ammunisjon enn tradisjonelle småkalibra handvåpen. I denne samanhengen har skarpskyttarrifler som bruker 12,7 mm ammunisjon kome i søkjelyset, blant anna fordi ein har funne denne type ammunisjon til sals på den sivile marknaden i fleire land. 12,7 mm ammunisjon er blitt anvendt i ei rekkje terroraksjonar og attentat av den nordirske terrorgruppa IRA dei siste tiåra, i følge organisasjonen NorWatch.<sup>69</sup>

## 2.11 Farleg last som våpen

Vi kjenner ikkje til døme frå internasjonal terrorisme der farleg last på tog har blitt nytta direkte som våpen av terrorgrupper. Ei rekkje ulykker med farleg togtransport i tettbygde strøk har likevel auka merksemda om farleg last som eit potensielt terrorvåpen.<sup>70</sup> Etter 11. september har dessutan synet på våpenbruk i terrorsammenheng endra seg mykje. Fokuset har i første rekkje vore retta mot faren for at fly (og for så vidt også andre transportmidler) kan nyttast som våpen av terroristar. Det er forsåvidt ikkje noko nytt at sjølv køyretyget kan vere eit terrorvåpen. Planar om å styrte fly inn i offentlege bygningar som f eks Eiffeltårnet i Paris eller CIA-hovudkvarteret i Langley har fascinert radikale islamistgrupper frå tidleg 1990-talet. I Israel/Palestina kjenner ein til at bilar er blitt brukte som mobile 'sjølvmoordsbomber' samt fleire tilfelle der sjåførar har brukt bil og buss som våpen i valdsaksjonar ved å køyre inn i ei folkemengde. Det finst også døme på at passasjerar har overfalt bussjåføren og tvunge bussen til å køyre av vegen og utfør bratte skrentar.

Det er mykje som tyder på at 11. september-hendingane har inspirert radikale islamistgrupper til å tenke nytt og meir oppfinnsamt med omsyn til nye aksjonsformer. Erfaringar frå etterforskinga dei seinare åra styrkar oppfatninga av at al-Qaidas oppfinnsame bruk av det moderne samfunnets energikonsentrasjonar til terrorføremål er med på å utvide spekteret av terrorscenarier.<sup>71</sup> For eksempel skal det i følge amerikansk presse finnast etterretningsinformasjon frå avhøyra av Guantánamo-fangene på Cuba om al-Qaida planar om å

<sup>69</sup> 'Frykter terrorister med norske kuler', *Dagsavisen* 7 oktober 2001.

<sup>70</sup> Sjå til dømes Riley, 'Testimony: Terrorism and Rail Security', s. 5; 'Sjokkrapport om Lillestrøm-ulykken: Var 15 minutter fra katastrofe', *Dagbladet* 30 januar 2001 og 'Masseevakuering i Lillestrøm', *Dagbladet* 5 april 2000.

<sup>71</sup> Den puertoricanske al-Qaida aktivisten José Padilla alias Abu Muhajir, som vart pågripen 8 mai 2002 skal i følge amerikanske etterforskarane ha planlagt å bruke gassforsyningane i bustadblokkar som terrorvåpen. Saman med ein medsamansvoren planla Padilla å leie ei rekkje bustader med innlagt gassforsyning, forsegle alle luftvegar, montere ein fjernstyrt antenningsmekanisme og skru på gassen. På denne måten kunne alle bustadene sprengast i lufta samstundes. Khalid Shaykh Muhammad, leiaren for al-Qaidas militære komité fram til han vart arrestert i 2003, planla kapringsaksjonar der store tankbilar med drivstoff eller anna farleg materiale skulle brukast som våpen. Sjå 'U.S.: Padilla planned to blow up apartments', *The Associated Press* 1 June 2004; og Mark Hosenball & Evan Thomas, 'The Biggest Catch Yet: Khalid Shaikh Mohammed, a.k.a. "The Brain", was planning horrific new attacks on the United States', *Newsweek* 10 March 2003.



tilgjengeleg materiale. Denne blåsyrebomba, som er beskrive i utførleg detalj i al-Qaidas jihadleksikon, blir anbefalt brukt på togvogner som eitt av i alt 15 anbefalte bruksarenaer. Leksikonet tilrår ikkje bruk på sjølve togstasjonane, fordi 'desse er under kameraovervaking'.<sup>77</sup>

Det finst fleire døme på at jihadistar har gjort bruk av opplæringa fra dei afghanske treningsleirane til å planlegge terroraksjonar i Europa med bruk av giftgassar og toksin. I januar 2004 arresterte fransk tryggingsspoliti ei gruppe algeriske radikale islamistar kjent som Benchellalli-familien eller 'Det tsjetsjenske nettverket'. Desse er mistenkte for å ha planlagt og førebudd terroraksjonar i Frankrike med bruk av dei svært giftige toksina botulinum toksin og ricin. Personar i dette miljøet skal ha blitt opplært i framstilling av denne type verkemiddel i al-Qaida-leirane i Afghanistan, nær grensa til Iran i perioden rundt årtusenskiftet.<sup>78</sup> Eit anna jihadistnettverk i Europa, den såkalla Tawhid-gruppa, leia av jordanaren Abu Mus'ab al-Zarqawi, har også motteke opplæring i framstilling av giftgass i treningsleirar i Afghanistan. Arresterte medlem i gruppa hadde også tilgang til diverse giftgassoppskrifter på CD-rom.

I november 2002 vart ei gruppe marokkanarar og tunisiarar arresterte i London, mistenkte for å førebu åtak mot undergrunnensbanen med ein uspesifisert giftig 'cyanidgass'. Arrestasjonane vart gjort på grunnlag av etterretningsinformasjon om at miljøet hadde planlagt å smugle ein 'cyanidgass' inn i landet.<sup>79</sup> Personane vart imidlertid frigivne etter avhøyr. Etterforskninga av saken avslørte at gruppa hadde kontaktar med radikale islamistmiljø i Frankrike og Italia der det også har vore mistankar om planlagde terroraksjonar med giftig materiale. Vi kjenner ikkje til korleis åtaka eventuelt skulle ha blitt gjennomført.

Eit anna kjent døme på at dei europeiske jihadistnettverka har vist interesse for ikkje-konvensjonelle våpen er den såkalla 'Ricin-cella' i London. Den femte januar 2003 raida britisk politi ein bustad i eit område med kallenamnet 'Lille Algerie' i forstaden Wood Green, nord i London. Aksjonen var i utgangspunktet retta mot mistanke om ulovleg innvandring og manglande opphaldsløyve, men raidet fekk ein dramatisk utgang då dei britiske politibetjentane vart angripne av personane i bustaden. Ein av betjentane, politibetjent Stephen Oaks, vart stukke til døde med ein kjøkkenkniv og fire andre vart såra. Knivstikkaren var Kamal Bourgass (31) frå Algerie. Han viste seg å tilhøyre eit radikalt islamistmiljø. Under raidet oppdaga politiet utstyr og oppskrifter til produksjon av giftstoffet ricin, samt 22 kastorbønner. Den dødelige gifta ricin kan i prinsippet utvinnast frå frøa i kastorbønner. Dei første undersøkingane indikerte også at små mengder ricin allereie var blitt framstilt i det provisoriske laboratoriet, men etter fleire testar viste det seg at dette ikkje stemte.<sup>80</sup> Fleire personar av nord-afrikansk opphav vart arresterte,

<sup>77</sup> Tittel: 'al-Mubtakar al-farid ('Den unike oppfinninga'), Filnavn mobtakr2.pdf nedlasta frå [www.shingo.dnsalias.net/cgi-bin/uploader.cgi](http://www.shingo.dnsalias.net/cgi-bin/uploader.cgi). (Lenken er no broten). Datert 1. desember 2004. Andre filversjonar av dokumentet finst i tredje og fjerde utgåve av al-Qaida's *Encyclopedia for Jihad* (mawsu'at al-i'dad lil-jihad) og er sortert under filmappa *al-Tasni' al-kimawi* ('kjemisk produksjon'). Dato for pakking i zipfil er 2. november 2003.

<sup>78</sup> 'Terrorist cell dismantled in France reportedly planned Russian embassy attack', *Le Monde* 29-30 desember 2002, via Foreign Broadcast Information Service.

<sup>79</sup> Joanna Walters et al, 'Three held over 'poison gas' bomb plot on Tube,' *The Guardian* 17 november 2002 [www.observer.co.uk/uk\\_news/story/0,6903,841996,00.html](http://www.observer.co.uk/uk_news/story/0,6903,841996,00.html)

<sup>80</sup> Walter Pincus, 'London Ricin Finding Called a False Positive', *Washington Post* 14 april 2005, p. A22.

mistenkte for å tilhøyre ei terrorcelle med planar om giftåtak mot ulike mål i Storbritannia, bl a mot matforsyningane til ein britisk militærbase. Grappa skal også ha førebudd åtak mot ekspresstoget frå London til Heathrow flyplass.<sup>81</sup> Terrorplanane mot Heathrow-ekspressen gjekk visstnok ut på å smørje giftstoffet ricin på dørhandtak og på utsette stader inne på toaletta i togvognene.<sup>82</sup> Etterforskninga avslørte at cella hadde hatt kontakt med radikale islamistmiljø i Frankrike, Italia og ei rekkje andre land. I Italia og Frankrike har det også sirkulert vage planar om bruk av gift til terrorføremål, både mot T-bane, ambassadar, og andre mål.

Den siste tida har det blitt sådd tvil om i kva grad ein her stod overfor ei organisert terrorcelle.<sup>83</sup> Personen som skal ha vore hovudmannen bak komplottet, Kamel Bourgass, er dømd til 17 års fengsel, både for drapet på politibetjent Stephen Oaks og for å ha planlagt terroraksjonar. Det er liten tvil om at han hadde klare intensjonar om å gjennomføre terroraksjonar og hadde kome eit stykke på veg i førebuingane. Dei andre personane er frigivne, og statusen deira er noko uklar. Det er mogleg at miljøet rundt Bourgass korkje hadde seriøse intensjonar eller dei nødvendige ressursane for å gjennomføre alvorlige terroraksjonar med gift.

### 2.13 Sabotasje mot straumledningar, kommunikasjonsnett etc

Sabotasje mot straumforsyning, kommunikasjonsnett, og andre delar av toginfrastrukturen som ikkje direkte berører togpassasjerane sin tryggleik, har vore ei relativt vanleg aksjonsform av militante grupperingar i fleire land. Både terroristorganisasjonar og militante aksjonsgrupper har utført denne type åtak. I Tyskland har til dømes tog frå og til amerikanske militære anlegg i landet vore utsette for denne type sabotasje. Eit anna eksempel er frå Tokyo i desember 1985. Då vart det utført eit koordinert sabotasjeåtak mot tog- og T-banelinjene der kommunikasjonsledningane på 34 ulike stader vart kutta om natta rett før togtrafikken skulle starte. Seks millionar passasjerar vart råka av sabotasjeåtaket. Fleire medlemmer av den kjende venstreradikale japanske terrorgruppa *Middle Core Faction* vart arresterte for åtaket.

### 2.14 Cyberangrep, logiske trusler

Vi kjenner ikkje til tilfelle av alvorlege anslag mot togpassasjertransporten der datamaskinar og programvare har vore det viktigaste våpnet i åtaket.<sup>84</sup>

## 3 KONKLUSJON

Terroråtak mot jarnvegar er ikkje uvanleg i land med aktive terrororganisasjonar. Denne rapporten har vist at passasjertransport på jernbane er eit relativt interessant mål for terrorgrupper, både av tekniske og politiske grunnar. Fleire av dei dødelegaste terroraksjonane i

<sup>81</sup> David Bamber, 'Ricin terror gang 'planned to unleash terror on the Heathrow Express'', *The Telegraph* 17 april 2005

<sup>82</sup> *Ibid.*

<sup>83</sup> 'Ricin: The plot that never was,' *The Independent* 17 april 2005.

<sup>84</sup> For fleire betraktningar om cybertrusselen mot transportsektoren, sjå siste delkapittel i Lia, 'Terror mot transport'.

europaisk historie har vore retta mot passasjertrafikk på tog. Såleis er transportsektoren, inkludert jarnvegane, i ei særstilling blant sivile infrastruktur mål. Studien syner også at spennvidda i aksjonsformene er stor. Ti ulike typer er diskuterte i denne studien. Samstundes ser vi at aksjonsformene skiljer seg mykje frå kvarandre når det gjeld frekvens og letalitet. I europeisk terrorisme er det liten tvil om at små bomber utplasserte på togstasjonene eller i togvogner som er i lukka rom, (dvs inne på stasjonsområdet/tunnel/undergrunnsbane) har vore dei mest dødelege aksjonsformene. I statar med aktive geriljarørslar har dei blodigaste åtaka gjerne vore væpna overfall med bruk av miner, skytevåpen og avstandsleverte missiler. Konvensjonelle og enkle våpen dominerer 'togterroristen', ikkje eksotiske CBRN-våpen. Tog og undergrunnsbane har imidlertid vore scene for det kanskje mest alvorlege tilfelle av terrorisme med giftgass i nyare tid. Trass i mykje mediemerksemd om faren for terrorisme med atommateriale, gass og mikrober, har desse aksjonsforma framleis ikkje hatt same drapspotensialet som enkle konvensjonelle bomber.

## Bibliografi

BJØRGO Tore, 'Norske dammer – i hvilken grad er de sannsynlige terror- og sabotasjemål?' *NUPI spesialrapport* (Oslo: NUPI, Første utgave, desember 1997, Revidert utgave av April 2003).

BJØRGO Tore, HERADSTVEIT Daniel, 'Politisk vald og terrorisme i Norge', *NUPI Notat nr.5* (Oslo: NUPI, 1988).

BRAUT Målfrid, HEGGHAMMER Thomas, BOKHARI Laila, 'Terrorism against the Transport Sector: - Are transport vehicles and transport-related infrastructure attractive terrorist targets?' (Kjeller: FFI, 2003, upublisert utkast til FFI-Rapport).



CAMERON Gavin, 'Multi-track Microproliferation: Lessons from Aum Shinrikyo and Al Qaida', *Studies in Conflict and Terrorism*, 22 (4) (oktober-desember 1999), s. 277 – 309.

CAMPBELLS J K, *Weapons of Mass Destruction Terrorism* (Seminole Florida: Interpact Press, 1997).

HEGGHAMMER Thomas, 'Dokumentasjon om al-Qaida - intervjuer, kommunikéer og andre primærkilder, 1990-2002' *FFI-Rapport* No.2002/01393 (Kjeller: FFI, 2003),  
<http://rapporter.ffi.no/rapporter/2002/01393.pdf>

HEGGHAMMER Thomas, 'Al-Qaida Statements 2003-2004 – A compilation of translated texts by Usama bin Ladin and Ayman al-Zawahiri', *FFI-Rapport* No.2005/01428 (Kjeller: FFI, 2005).

JENKINS, Brian Michael, 'Protecting Surface Transportation Systems and Patrons from Terrorist Activities: Case Studies of Best Security Practices and a Chronology of Attacks', (San José, CA: Norman Y. Mineta International Institute for Surface Transportation Policy Studies (IISTPS), desember 1997, IISTPS Report 97-4), [www.transweb.sjsu.edu/publications/97-04.pdf](http://www.transweb.sjsu.edu/publications/97-04.pdf).  
 Lasta ned 4 mai 2005.

KJØK Åshild, HEGGHAMMER Thomas, HANSEN Annika S, KNUDSEN Jørgen, 'Restoring Peace or Provoking Terrorism? Exploring the Links Between Multilateral Military Interventions and International Terrorism', *FFI-Rapport* No.2003/01547 (Kjeller: FFI, 2004),  
<http://rapporter.ffi.no/rapporter/2003/01547.pdf>

KJØK Åshild, LIA Brynjar, 'Terrorism and Oil – An Explosive Mixture? A Survey of Terrorist and Rebel Attacks on Petroleum Infrastructure 1968-1999', *FFI-Rapport* No.2001/04031, (Kjeller: FFI, 2001), [www.mil.no/multimedia/archive/00002/Kjok-R-2001-04031\\_2140a.pdf](http://www.mil.no/multimedia/archive/00002/Kjok-R-2001-04031_2140a.pdf)

LIA Brynjar, *Globalisation and the Future of Terrorism: Patterns and Predictions* (London: Routledge, 2005 forthcoming)

LIA Brynjar, 'Norge og terrortrusselen etter Irak-krigen: Konsekvenser og utfordringar for Norge', *Hvilket Europa etter Irak* (Oslo: Europaprogrammet, prosjektrapport (Intern) mars 2004), pp. 28-42.

LIA Brynjar, 'Nye aksjonsformar i internasjonal terrorisme: konsekvensar for norsk samfunnstryggleik', Notat utarbeidd på oppdrag frå Direktorat for Samfunnsikkerhet og beredskap (DSB) som innspel til *Nasjonal sårbarhets- og beredskapsrapport*, 15 september 2004.

LIA Brynjar, 'Al-Qaida's CBRN Programme: Lessons and Implications', Foredrag på

Norwegian International Defense Seminar (NIDS), Lillestrøm, 12 October 2004,  
[http://nids.ffi.no/proc2004/Lia\\_NIDS\\_II\\_2.pdf](http://nids.ffi.no/proc2004/Lia_NIDS_II_2.pdf)

LIA Brynjar with SKJØLBERG Katja, 'Causes of Terrorism: An Expanded and Updated Review of the Literature', *FFI-Rapport* No.2004/04307 (juli 2005).

LIA Brynjar med bidrag frå Tore Bjørgo, Petter Nesser, Åshild Kjøl, 'Elektrisitetforsyninga som terror- og sabotasjemål', Notat skrive på oppdrag frå DSB, 10 oktober 2003,  
[www.nupi.no/IPS/filestore/Elektrisitetforsyningen.pdf](http://www.nupi.no/IPS/filestore/Elektrisitetforsyningen.pdf)

LIA Brynjar, HEGGHAMMER Thomas, 'Jihadi Strategic Studies - The alleged al-Qaida policy study preceding the Madrid bombings', *Studies in Conflict and Terrorism* 27 (5) (september - oktober 2004), pp. 355-375.

LIA Brynjar, 'Terror mot transport: En revurdering av terrortrusselen mot transportrelaterte mål i lys av 11. september', *FFI-Rapport* No.2003/00731 (Kjeller: FFI, unntatt offentlighet 2003, nedgradert i 2005), <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2003/00731.pdf>

LIA Brynjar, NESSER Petter, 'Terror mot drikkevann - En oversikt over terrorgruppers interesse for å ramme offentlig vannforsyning', *FFI-Rapport* No.2003/01919, (Kjeller: FFI, 2003), <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2003/01919.pdf>

LIA Brynjar, 'Militære installasjonar som terrormål i fredstid? Ein gjennomgang av faktiske terroranslag mot militære installasjonar på 1990-talet', *FFI-Rapport* No.2001/03419, (Kjeller: FFI, 2001), [www.mil.no/multimedia/archive/00002/Lia-R-2001-03419\\_2133a.pdf](http://www.mil.no/multimedia/archive/00002/Lia-R-2001-03419_2133a.pdf)

LIA Brynjar, 'Er sivil infrastruktur sannsynlege mål for terrorgrupper i fredstid?' *FFI-Rapport* No.2000/01703 (Kjeller: FFI, 2000), [www.mil.no/multimedia/archive/00004/Lia-R-2000-01703\\_4935a.pdf](http://www.mil.no/multimedia/archive/00004/Lia-R-2000-01703_4935a.pdf)

LIA Brynjar, 'Mot farlegare formar for terrorisme? Trendar og utviklingstrekk ved moderne terrorisme', *Internasjonal politikk* 58 (3) (2000), s.357-383.

LIA Brynjar, KJØK Åshild, 'Islamist Insurgencies, Diasporic Support Networks, and Their Host States: The Case of the Algerian GIA in Europe 1993-2000', *FFI-Rapport* No.2001/0389, (Kjeller: FFI, 2001), [www.mil.no/multimedia/archive/00002/Lia-R-2001-03789\\_2134a.pdf](http://www.mil.no/multimedia/archive/00002/Lia-R-2001-03789_2134a.pdf)

LIA Brynjar, HEGGHAMMER Thomas, ANDRESEN Rolf-Inge Vogt, KJØK Åshild, BOKHARI Laila, 'Atommateriale, gass og mikrober som terrorvåpen? En undersøkelse av terrorgruppers interesse for og bruk av ikke-konvensjonelle våpen', *FFI-Rapport* No.2001/02930, (Kjeller: FFI, 2002), [www.mil.no/multimedia/archive/00004/Lia-R-2001-02930\\_4569a.pdf](http://www.mil.no/multimedia/archive/00004/Lia-R-2001-02930_4569a.pdf)

NESSER Petter, 'Jihad in Europe: A Survey of the motivations for Sunni Islamist terrorism in post-millennium Europe', *FFI-Rapport* No.2004/01146 (Kjeller: FFI, 2004), <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2004/01146.pdf>

NESSER Petter, 'The slaying of the dutch filmmaker - Religiously motivated violence or Islamist terrorism in the name of global jihad?' *FFI-Rapport* No.2005/00376. <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2005/00376.pdf>

POLITIET, *Kriminalitet i Oslo og finansiering av internasjonal terror – Prosjekt kronerulling* (Oslo politidistrikt, Etterrettingsseksjonen, Strategisk Analyse, 2004: 1, ugradert rapport).

QUILLEN Chris, 'A Historical Analysis of Mass Casualty Bombers', *Studies in Conflict and Terrorism* 25 (5) (september-oktober 2002), s. 279-292.

RILEY Jack, 'Testimony: Terrorism and Rail Security', Testimony presented to the Senare Commerce, Science, and Transportation Committee on March 23, 2004, (St. Monica, CA: Rand Corporation, 2004, [www.rand.org](http://www.rand.org)).

SCHJELDERUP Tor-Erik, LIA Brynjar, RODAL Gry-Hege, 'En risikoanalyse av terror mot togtrafikk', *FFI-Rapport* No.2005/01894 (Unntatt offentlighet, juli 2005).

SEFLAND Per, 'Nye trusler i det 21. århundret', Foredrag i Oslo militære Samfund 14. januar 2002, [www.pst.politiet.no/akt/oms140102.pdf](http://www.pst.politiet.no/akt/oms140102.pdf)

TUCKER Jonathan B (red.), *Toxic Terror* (Cambridge: MIT Press, 1999).

## VEDLEGG

### A.1 Case studie I: Terroraksjonen i Madrid 11 mars 2004.

Av Petter Nesser

Om morgenen 11. mars 2005, mellom ca 0735 og 0745 bombet militante islamister fire pendlertog på tre forskjellige stasjonsområder inne i Madrid sentrum.<sup>85</sup> Angrepet sammenfalt med de nasjonale valgene i Spania, og de førte (direkte eller indirekte) til at den konservative regjeringen til Aznar måtte gå av til fordel for sosialistpartiet ledet av Zapatero, og, som en konsekvens av det, at de spanske styrkene i Irak ble trukket ut. Terrorbombene gikk av inne i togsettene og førte til tap av 191 menneskeliv, samt fysiske skader på mer enn 1 500 personer. Terroristene plasserte til sammen 14 bomber om bord på togvogner på stasjonen Alcala de Henares 12 kilometer øst for Madrid. Alle togene gikk fra, eller passerte denne stasjonen.

---

<sup>85</sup> Informasjonen er hentet fra tidligere FFI-studier, internasjonale presseklider, rettsdokumenter etc.

### A.1.1 Hendelsesforløp, modus operandi

Det første toget (tog nr. 17305), eksploderte inne på knutepunktstasjonen Atocha (se kart). Toget hadde gått fra Guadalajara kl 0645. Bombene var plassert i vogn nr 3, 4 og 6. En av bombene på dette toget eksploderte ikke, og ble sikret. Den neste eksplosjonen skjedde 500 m fra plattformen på Atocha-stasjonen. Fire bomber gikk av på dette toget som var to minutter forsinket på vei inn til stasjonen. Bombene gikk av i vogn nr 1, 4 og 6. Det tredje toget ble rammet 0741 på El Poso-stasjonen (se kart). To bomber gikk av i vogn nr 4 og 5. To bomber eksploderte ikke om bord på dette toget. En ble sikret på stedet, mens den andre var plassert inni en blå bag som ble antatt å være bagasjen til en passasjer. Denne bagen ble tatt med til en politistasjon i nærheten, og bomben ble ikke oppdaget før en mobiltelefon inni bagen ringte. Bagen inneholdt følgende: En mobiltelefon med rød og blå ledninger festet til side og bunn; en tilhørende mobiltelefonlader; en elektrisk kobber detonator ('leg wires were blue and red leg with' og en turkis plugg); 10 kilo plastisk nitroglyserinbasert sprengstoff type Goma 2 ECO; 640 gram med spiker og skruer. Den fjerde eksplosjonen kom på et tog inne på Santa Eugenia-stasjonen. Bomben gikk av i vogn nr 4.

Eksplosjonene var timet etter togrutetabeller. Dette forhindret høyere tapstall, fordi det ene toget var to minutter forsinket på vei inn til Atocha stasjonen, hvor 'hovedangrepet' ble satt inn. Dette er den største stasjonen inne i Madrid, og det jernbane-knutepunktet der man forventer at det til enhver tid befinner seg mest mennesker. Planen til terroristene var åpenbart at to tog skulle bombes inne på Atocha, for på den måten å maksimere den dødelige effekten. Tre bomber gikk ikke av, uvisst av hvilken grunn. Disse samt innholdet i bagen som ble funnet på El Poso-stasjonen, ble sikret av spanske bombeekspertene og ble viktig i den videre etterforskningen av aksjonen.

Måten bombene var konstruert og tenkt detonert fortalte ekspertene mye om operasjonsmønsteret terroristene hadde fulgt og om opprinnelsen til sprengstoffet. I tillegg kunne de spore SIM-kortet i mobiltelefonen til den første hovedmistenkte, den marokkanske mobiltelefonselgeren Jamal Zougam (30), og halvbroren hans Mohamed Chaoui (34). Noe av det viktigste man kunne lese ut av bombekonstruksjonen, var at formålet med aksjonen var å ramme blindt og drepe flest mulig mennesker.

Mobiltelefoner ble brukt som fjernkontroll ved at den vibrerende alarmfunksjonen i telefonen aktiverte detonatorene som i sin tur satte av bombene. Dette indikerte at aksjonen ikke involverte selvmordsbombere, noe som er en typisk aksjonsform for al-Qaida og dets assosierte grupper. En mulig forklaring på at terroristene ikke planla selvmordsaksjoner er at de skal ha planlagt oppfølgingsaksjoner mot ulike mål i Spania dersom ikke den Spanske regjeringen føyde seg etter kravene terroristene stilte, som etter hvert viste seg å være full tilbaketrekning av spanske styrker fra Irak og Afghanistan. 2. april fant jernbanearbeidere en bombe på jernbanestrekningen Madrid-Sevilla, 60 km sør for Madrid. Måten bomben var konstruert og måten den var satt opp, tydet på at gjerningsmennene var profesjonelle. Sprengstoff og detonator var av samme type som det som ble brukt under aksjonen 11. mars.

Politiet kunne spore eksplosivene til en gruve i Nord-Spania. Det viste seg etter hvert at terroristene hadde presset en spansk stoffmisbruker som skyldte dem penger for narkotika til å skaffe sprengstoffet gjennom kontakter han hadde i gruve. Spanjolen Jose Emilio Trashorras skaffet 200 kg plastisk dynamitt, hvorav 130 kg ble brukt i aksjonen 11. mars, mens resten skulle brukes til oppfølgingsaksjoner. Bomben ble bygget i et lite hus nær Morata de Tajuna i Chinchon, et stille område utenfor Madrid, hvor terroristene kunne bygge bombene i fred og ro uten å tiltrekke seg uønsket oppmerksomhet.

Mange har i ettertid hevdet at den spanske regjeringen bevisst førte befolkningen bak lyset ved å erklære at ETA stod bak aksjonen, i håp om at terroraksjonen ikke skulle slå ut på oppslutningen om det konservative partiet i det kommende valget, der marginene var små. Hvis velgerne fikk høre at aksjonen kom som et svar på Spanias deltagelse i Irak, som var svært upopulær blant opinionen, ville dette kanskje ha slått negativt ut for Aznars parti. Etterforskerne kunne på et tidlig tidspunkt, allerede samme dag, utelukke at ETA var ansvarlig, og man hadde allerede sikret seg beviser som pekte mot radikale islamister. Operasjonsmønsteret var også svært utypisk for baskiske separatister. ETA angriper ikke 'arbeiderklassen', og de melder så å si alltid ifra om forestående aksjoner. Telefonavlytting av ETA medlemmer avslørte at de ikke visste hvem som stod bak aksjonen.

#### A.1.2 Terrorcellen: profiler og motivasjoner

En al-Qaida inspirert, marokkanerbasert jihadistgruppe stod bak aksjonen. Terroristene ble rekruttert til jihad i Spania og i Marokko. Hovedmennene ble kjent med hverandre i den store Saudi-finansierte M-30 moskeen som ligger ved hovedfartsåren inn til Madrid. De ble gradvis mer fundamentalistiske og radikale, og samlet seg etter hvert i radikal en undergrunnsmoské som lå i et garasjebygg. I november 2003, etter Ramadan, utgjorde de en operativ terrorcelle og startet forberedelsene til aksjonen. Terroristene hadde et omfattende kontaktnettverk som inkluderte jihadister i andre europeiske land og i Marokko. De skal ha tilhørt den marokkanerbaserte jihad-bevegelsen 'Den Islamske Kampgruppen i Marokko' (også kjent som GICM, og 'Den marokkanske kampgruppen'), som oppstod i jihad-leire i Afghanistan i 1996.<sup>86</sup> De handlet etter et mønster som er kjent fra andre planlagte jihadistiske terroraksjoner i Europa. Terrorcella var hierarkisk oppbygd, og medlemmene hadde definerte roller og oppgaver. De kommuniserte med hverandre og jihadister internasjonalt, per telefon, gjennom Internett, eller gjennom personlige møter. De hadde flere sett med identitetspapirer og reisedokumenter, og bombene de benyttet var konstruert på en slik måte at etterforskerne tror de må ha fått betydelig opplæring av bombeekspert tilknyttet al-Qaida. Spansk politi har enda ikke fått bekreftet at kjernepersoner i terrorcella har trent i leirene til al-Qaida og likesinnede grupper i Afghanistan.

Terrorcella bestod av en broket samling unge muslimske menn, hvorav flesteparten hadde marokkansk bakgrunn. Profilene inkluderte selgere, studenter, kriminelle, arbeidsledige osv. De var tilsynelatende assimilerte i det spanske samfunnet. De gikk vestlig kledd, hadde vestlige

<sup>86</sup> For en profil av GICM, se Mohamed Darif, 'The Moroccan Combatant Group', *Real Instituto Elcano website* 30 March 2004, [www.realinstitutoelcano.org/analisis/465.asp](http://www.realinstitutoelcano.org/analisis/465.asp)

vaner, og noen hadde spanske kjærester. Med unntak av noen som skal ha hatt narkotikaproblemer er det få indikasjoner på at sosiale problemer har vært en viktig årsak til at de ble radikale islamister. Det kan imidlertid se ut som at de på tross av at de utad framstod som vestliggjorte, så led flere under en kulturell identitetskrise. De ble dratt mot radikale miljøer som en reaksjon på at de ikke fant seg til rette i et vestlig samfunn. Når de ble en del av et organisert jihadistmiljø, ser det ut til at ideologisk-politiske motiver har vært den viktigste drivkraften.

Både timingen av aksjonen, målutvelgelsen og konteksten, jihadist-tekster på Internett, samt et kommuniqué fra Usama Bin Ladin og et annet fra et uidentifisert medlem av terrorcellen, levner liten tvil om motivasjonen på gruppenivået. Terroristene ønsket å straffe den spanske regjeringen for å ha sendt soldater til Irak og bruke de spanske valgene som en brekkstang for å presse Spania til trekke seg ut av Irak.

En annen faktor som kan ha hatt en radikaliserende effekt på miljøet som stod bak Madrid, er de intensive anti-terroriltakene som har blitt rettet mot radikale islamist miljøer etter 9/11. Dette gjelder for eksempel rettsforfølgelsen av den syriske islamistlederen Abu Dahdah, og kretsen rundt ham, samt arrestasjonene av mange militante islamister tilhørende Spania-baserte støttenettverk for den algerske jihadistorganisasjonen GSPC som har omfattende nettverk i Europa. Planene om å angripe spansk høyesterett knyttet til en Marokko-basert gruppe i November 2004 viser tydelig at det å hevne arrestasjonen av 'brødre' er en relevant motivasjonsfaktor for jihadistgrupper i europeiske land.

### A.1.3 Timing og Irak som motivasjonsfaktor

Madrid-cella var utvilsomt inspirert av al-Qaida og Irak-krigen. Utviklingen av debattene på jihadistiske websider de to siste årene tyder på at okkupasjonen av Irak har blitt den viktigste motiverende faktoren for de globale jihadistnettverkene til al-Qaida og assosierte grupper.

Et dokument skrevet av framstående personer i al-Qaida miljøet i Saudi Arabia, som ble funnet på Internett av Brynjar Lia ved FFI i desember 2003, viser sannsynligvis essensen i tankegangen til terroristene som gjennomførte Madrid-aksjonen. Det 42-sider lange dokumentet inneholder en analyse av interne politiske forhold i tre land som deltok i okkupasjonen av Irak da det ble skrevet, Storbritannia, Polen og Spania. Forfatteren gjør seg betraktninger rundt hvert enkelt lands 'tålegrense' når det gjelder de økonomiske, menneskelige og politiske kostnadene ved å ha militære styrker stående i Irak. Han konkluderer med at Spania er det svakeste leddet i koalisjonen fordi den spanske deltagelsen er svært upopulær i opinionen hjemme, og anbefaler følgende handlingsplan:

'Og derfor [fordi Spania er det svakeste leddet] sier vi at for å presse spanske myndigheter til å trekke seg ut av Irak, så bør motstandsbevegelsen påføre de spanske styrkene smertefulle slag. Dette må følges opp med en informasjonskampanje som klargjør sannheten om situasjonen inne i Irak. Det er nødvendig å dra maksimal nytte av nærhet til tidspunktet for det kommende valget i Spania i mars neste år. Vi tror at den spanske regjeringen ikke kan tåle mer enn to, i høyden tre anslag, etter hvilket den vil

trekke seg ut etter press fra folket. Hvis troppene forblir etter disse anslagene, er valgseieren til sosialistpartiet nesten sikret. En tilbaketrekking av de spanske styrkene er jo på dets valgprogram. Til sist er vi overbevist om at tilbaketrekkingen av spanske eller italienske styrker fra Irak vil legge et stort press på den britiske tilstedeværelsen i Irak, et press Tony Blair ikke er i stand til å stå imot. På denne måten vil domino-brikkene falle fort, men det grunnleggende problemet gjenstår: å få den første brikken til å falle'<sup>87</sup>

Den første dominobrikken falt da jihadister bombet tog i Madrid, og valgresultatet tre dager senere førte til regjeringsskifte og tilbaketrekning av spanske styrker fra Irak. Aksjonen demonstrerte hvor effektivt det kan være å angripe jernbaneknutepunkter i terrorøyemed. Terroristene kunne ved hjelp av enkle virkemidler, og uten å ofre seg som selvmordsbombere, gjennomføre massedrap i sentrum av en europeisk storby. Hadde det ikke vært for et forsinket tog på vei inn til Atocha-stasjonen, hadde den dødelige effekten av angrepet vært langt høyere.

## A.2 Case studie II: Gassangrepene mot Tokyos T-bane

### A.2.1 Hendelsesforløp, modus operandi

Den 20. mars 1995 gjennomførte den buddhistiske dommedagssekten *Aum Shinrikyo* et angrep med nervegassen sarin mot T-banen i Tokyo.<sup>88</sup> Terroristene plasserte ut plastposer med giftgassen under passasjer seter på fem forskjellige tog på vei inn mot stasjonen Kasumigaseki i Tokyo sentrum. Alle togene skulle ifølge togtabeller rulle inn på stasjonen mellom kl 0800 og 0810. Terroristene hadde plassert en oppløsning av 600 gram sarin inni elleve små nylonposer som igjen var plassert inne i en annen type pose. Fem medlemmer av sekten bordet tog på tre forskjellige linjer inn til Kasumigaseki. De hadde hjelp av fem andre medlemmer til logistikkoppgaver. I tillegg var det en leder og koordinator som så til at terroristene utførte oppgavene sine etter planen. Aksjone var timet til å sammenfalle med den travleste fasen i Tokyos morgenrush. Aksjonistene pakket Sarin-posene inn i avisapir, plasserte dem inne i togvognene, punkterte dem med paraplyspisser og forlot umiddelbart åstedet. De ble likevel noe eksponert for gassen, men terrorangrepet var ikke angrepet planlagt som en selvmordsoperasjon.

Etter at våpenet var levert samlet aksjonistene seg på et av sektens gjemmesteder der de fikk motgift av en lege. Inne på T-banestasjonen Kasumigaseki hadde saringassen umiddelbar effekt. Passasjerer og stasjonspersonell begynte å hoste og kaste opp, og mange fikk pusteproblemer,

<sup>87</sup> Brynjar Lia and Thomas Hegghammer, *FFI explains Al-Qaida document*, Kjeller: Norwegian Defence Research Establishment, 2004; og Brynjar Lia and Thomas Hegghammer, 'Jihadi Strategic Studies - The alleged al-Qaida policy study preceding the Madrid bombings,' *Studies in Conflict and Terrorism* 27 (5) (sep-okt 2004), s. 355-375.

<sup>88</sup> Kildene til denne fremstillingen er Gavin Cameron 'Multi-track Microproliferation: Lessons from Aum Shinrikyo and Al Qaida', *Studies in Conflict and Terrorism*, 22 (4) (oktober-desember 1999), s. 277 – 309; kapittel 4 i J K Campbells, *Weapons of Mass Destruction Terrorism* (Seminole Florida: Interpact Press, 1997); Monterey-databasens opplysninger om Aum Shinrikyo. Teksten er hentet fra Brynjar Lia et al, 'Atommateriale, gass og mikrober som terrorvåpen? En undersøkelse av terrorgruppers interesse for og bruk av ikke-konvensjonelle våpen,' *FFI/Rapport-2001/02930*, (Kjeller: FFI, 2002), [www.mil.no/multimedia/archive/00004/Lia-R-2001-02930\\_4569a.pdf](http://www.mil.no/multimedia/archive/00004/Lia-R-2001-02930_4569a.pdf), s. 46-49. Petter Nesser har utdypet fremstillingen av saringass-angrepet i Tokyo basert på bl a Jonathan B. Tucker (red.), *Toxic Terror* (Cambridge: MIT Press, 1999).

muskelkramper og synsforstyrrelser. Til sammen 12 personer døde og mer enn 1 000 måtte på sykehus. Dette var hverken første eller siste gang Aum Shinrikyo forsøkte å gjennomføre massedrap og attentater med kjemiske og biologiske våpen. Sekten søkte å ramme japanske sivile mål, amerikanske militære mål, representanter for japanske myndigheter, samt andre religiøse sekter. Mellom 1990 og 1995 er det registrert 15 terrorangrep som tilskrives sekten, de fleste av disse mislykkede, der gruppen bl a brukte toksinet butolisme, miltbrannbakterier, sarin, VX-gass og hydrogencyanid.

Etter det dødelige angrepet i Tokyo, raidet japansk politi flere eiendommer som tilhørte sekten, der det blant annet ble produsert kjemiske våpen. Aum svarte med å gjennomføre nye angrep. 5 mai 1995 forsøkte sektens medlemmer å gasse en av Japans travleste togstasjoner med giftgassen hydrogencyanid. Denne gangen bestod våpenet av to poser plasserte på et av undergrunnsbanens toalett; den ene av posene inneholdt svovelsyre, og den andre natriumcyanid. Planen var at posene skulle antennes, og at stoffene skulle reagere med hverandre og danne hydrogencyanidgass. Angrepet mislyktes imidlertid da posene begynte å brenne og ble oppdaget. Fire ansatte på stasjonen måtte sykehus på grunn av såre hals og pusteproblemer. Den 4 juli 1995 forsøkte sekten samme angrepsmetode mot fire forskjellige T-banestasjoner, men mislyktes nok en gang. En person fikk skader som følge av disse hendelsene.

Det er sterk mistanke om at Aum stod bak to angrep med giftig røyk rettet mot passasjerene på undergrunnen i Tokyo 5. juli 1995 og 7. april 1996 og som resulterte i at tre personer fikk lettere plager. Den japanske byen Yokohama opplevde fem tilsvarende tilfeller i perioden 5. mars –5. juli 1995. Også her var angrepene i hovedsak rettet mot tog og undergrunnsstasjoner og forårsaket rundt 20 tilfeller av lettere plager.

Det er vanskelig å si om samtlige av disse angrepene ble utført av Aum Shinrikyo, eller om det dreide seg om etterligningsaksjoner av andre grupper eller enkeltsindivider.<sup>89</sup> Det er imidlertid klart at minst ett av dem ble utført av Koji Hara, en enkeltperson uten tilknytning til Aum. Det har også vært minst fire andre sannsynlige tilfeller av etterligningsaksjoner.<sup>90</sup>

### A.2.2 Mistanker om andre angrepsplaner i Japan og internasjonalt

Det har blitt spekulert i at Aum planla å angripe Disneyland i USA. Den 13. april 1995 mottok fornøylesparken en trussel om at den ville bli utsatt for et gassangrep. FBI vurderte trusselen som troverdig og iverksatte omfattende sikkerhetstiltak. Kort tid senere skal to japanere ha blitt pågrepet med sarinoppskrifter på flyplassen i Los Angeles. FBI har imidlertid benektet at det var en sammenheng mellom hendelsene og hevder at trusselen sannsynligvis kom fra en tidligere ansatt ved Disneyland.

---

<sup>89</sup> Alle angrepene, med unntak av ett – den 5. mars, ble gjennomført *etter Aums* angrep på undergrunnen i Tokyo.

<sup>90</sup> Et klorpikrinangrep mot en restaurant i Maebashi 25. april 1995; en flykapring i Japan 22. juni 1995 der kapreren hevdet at han var medlem av Aum og hadde med seg sarin; en trussel om giftgassangrep mot undergrunnsystemet i Hong Kong 11. oktober 1996 der innringeren hevdet å representere *Aum*; og klorin-aktig stoff funnet på et toalett på undergrunnsstasjonen Kasumigaseki på treårsdagen for angrepet i 1995.



Det finnes indikasjoner på at Aum kan ha stått bak andre mislykkede aksjoner i Japan. De to første dagene i september 1994 ble hele 231 personer i Nara-regionen i Japan rammet av øye- og hudproblemer. De bodde i sju forskjellige byer, men alle hadde lagt merke til en lukt av råtne egg. Politiet undersøkte om saken kunne ha sammenheng med jordbruksforurensning, men mistenkte også Aum for å stå bak. Under et politiraid mot Aum i 1995 ble det beslaglagt store mengder kjemikalier. Det ble blant annet funnet natriumfluorid, fosfortriklorid, isopropylalkohol, natriumcyanid og svovelsyre, alle stoffer som kan brukes til å fremstille ulike typer nervegass. Det ble også funnet flere mer eller mindre ferdigproduserte stridsgasser, herunder VX, tabun, soman og hydrogencyanid. Man kjenner til at Aum har gjennomført minst ett drap og flere drapsforsøk med VX-gass.

### A.2.3 Profil av Aum Shinrikiyo

#### *Verdensbilde, utopi*

Sekten Aum Shinrikiyo ('Den høyeste sannhet'), var en apokalyptisk, milleniaristisk kult hvis religiøse lære bygget på en blanding av tibetansk buddhisme, hinduisme, yoga og science fiction. Sekten var sterkt preget av kultlederens eksentriske karakter som blant annet inkluderte en fascinasjon for Adolf Hitler, som ble hyllet som en profet.

Aum Shinrikiyo ble grunnlagt i 1984 av japaneren Chizuo Matsumoto, alias Shoko Ashahara. Ifølge hans lære ville verden, som et resultat av 'tredje verdenskrig', gå under i 1997.<sup>91</sup> USA og Japan ville angripe hverandre, og dette ville resultere i et kjernefysisk ragnarok. Bare noen få utvalgte ville komme til å overleve. Fra Japan ville det deretter oppstå en ny 'guderase'. Disse skulle legge grunnlaget for en ny verdensorden under Ashaharas og Aum Shinrikiyos ledelse. Sekten var derfor organisert etter mønster av den japanske regjeringen. Dette innebar at den var styrt av ulike 'ministerier' (inkludert et egen ministerium for kjemisk krigføring) som stod klare til å overta makten etter apokalypsen. Angrepet mot T-banen i Tikyo ble foranlediget av at japansk politi gikk til aksjoner mot eiendommer og bygninger som tilhørte sekten og som ble brukt som lokaliteter for møter og andre aktiviteter.

Ashahara hevdet at han hadde fått en åpenbaring, der Gud fortalte ham at han var utpekt til å lede en hær som skulle rense det japanske samfunnet for alle dets ondt og å redde menneskeheten etter Armageddon. Den uunngåelige kampen bestod i å ødelegge alle ondt og korrupte elementer i verden, dvs. alle utenom dem selv. Et ledende Aum-medlem uttalte senere at 'vi betraktet verden utenfor som ondt, og å ødelegge det ondt var frelse'.

#### *Medlemsmasse, finansiering*

På sitt største hadde Aum Shinrikiyo rundt 50 000 tilhengere, hvorav 10 000 i Japan og 30 000 i

---

<sup>91</sup> Tidspunktet er senere blitt 'utsatt' til henholdsvis 1999, 2000 og 2003.

Russland. Antallet aktive tilhengere (som på et eller annet tidspunkt bodde i Aums kollektiver) var imidlertid ikke mer enn ca 1 400. De la grunnlaget for Aums enorme formue, som på det meste har blitt anslått til \$ 1,0 – 1,4 milliarder, men tallet kan være noe overdrevet. Sekten gikk konkurs i 1996. De aktive medlemmene måtte gi alt de eide til sekten. I tillegg hadde organisasjonen også inntekter fra salg av bøker, videoer og ‘Ashahara-relikvier’. Gruppen drev også med narkotikasalg og økonomisk utpressing, både av enkeltpersoner og bykommuner som i noen tilfeller var villige til å betale Aum for at sekten ikke skulle etablere seg i deres nærmiljø. Organisasjonen var i noen grad beskyttet mot politietterforskning og straffeforfølgelse på grunn av Japans lover for vern om og autonomi for religiøse samfunn. Pengene ble investert i inntektsgivende virksomhet, og Shoko Ashahara styrte etter hvert et forretningsimperium med filialer i flere land. Den betydelige formuen satte Aum i en særstilling blant terrorgrupper ved at den hadde meget stor økonomisk handlefrihet.

### *Organisasjonsstruktur*

Organisasjonen var sentralisert rundt Shoko Ashahara, som fungerte som en slags Messias-skikkelse. Den var ekstremt enhetlig og hierarkisk. Medlemmene måtte gi avkall på sin egen identitet, identifisere seg fullt og helt med gruppen og arbeide for dens beste. De ble kontrollert ved hjelp av ulike hjernevaskingsteknikker, blant annet søvnberøvelse, isolasjon, mangelfullt kosthold, personlighetsforstyrrende narkotiske stoffer, elektriske støt mot hjernen og injeksjoner i kroppen. Under et politiraid mot Aum Shinrikyo i 1995 ble ca 50 av Aums medlemmer funnet nærmest i komatilstand. De var innesperret i små vindusløse celler. Disse metodene kan kanskje bidra til å forklare mangel på mentale sperrer mot bruk av CBRN-midler blant Aums ledende medlemmer.

Som i mange andre religiøse sekter var det svært vanskelig å forlate bevegelsen. Diverse tvangsmetoder ble tatt i bruk mot illojale medlemmer, blant annet innestengning, tortur og sogar drap.<sup>92</sup> De troende ble fortalt at ingen utenforstående kunne fatte deres unike religion, og at de derfor ville forsøke å ødelegge den. Den eneste måten å forsvare seg mot dette på, var ved å angripe.

### *Rasjonale for å benytte masseødeleggelsevåpen*

Shoko Ashahara hadde sannsynligvis flere grunner for å ty til CBRN-våpen. Etter hvert som tidsfristen for ‘verdens undergang’ begynte å nærme seg, måtte han forsvare sin troverdighet og religiøse status. Han kan dermed ha forsøkt å fremprovosere hendelser som kunne tolkes som opptakten til Armageddon. Andre og medvirkende motiver kan ha vært å skremme japanske myndigheter etter at de hadde satt i gang etterforskning av sektens mange kriminelle aktiviteter. Det nest mest alvorlige gassangrepet som Aum gjennomførte fant sted nær et rettslokale i byen Matsumoto. Domstolen skulle behandle en sak, der Ashahara var involvert i en tomtestrid. Etterforskningslederen for angrepet i Tokyo ble dessuten drept, i likhet med flere andre som

<sup>92</sup> Det første slike mordet skjedde i 1989, da Shuji Taguchi forsøkte å forlate bevegelsen. Monterey-databasen oppgir at minst 20 tidligere *Aum*-medlemmer har blitt utsatt for slike ‘forsvinninger’.

hadde motarbeidet sekten. Et annet motiv kan ha vært ønsket om hevn mot det japanske samfunnet etter at Aum hadde stilt flere kandidater til parlamentsvalget i 1990 og samtlige hadde mislykkes i å bli valgt.

#### A.2.4 Sektens program for masseødeleggelsevåpen

Ashahara skal ha vist en særskilt fascinasjon for CBRN-våpen og iverksatte et omfattende program der de på en og samme tid skaffet seg enkle kjemiske og biologiske 'våpen' og forsøkte å anskaffe seg utgangsmateriale til atomvåpen. Bevegelsen drev en bevisst rekrutteringskampanje ved ledende russiske og japanske universiteter og forskningsinstitutter. De forsøkte å verve folk med ekspertise innen atomfysikk, biogenetikk, kjemi, medisin og høyere matematikk og hadde blant annet flere medlemmer ved I.V. Kurchatov Instituttet, et av Russlands fremste kjernefysiske forskningsanlegg. Russiske myndigheter benekter imidlertid for at noen av Aum-medlemmene hadde tilgang til gradert materiale. Nyvervede studenter ble dessuten oppmuntret til å studere kjemi, biologi og fysikk. Aum kunne friste disse 'eliterekruttene' både med penger og vitenskapelige ressurser.

I 1995 ble det på et arrestert Aum-medlem funnet detaljerte planer for å bygge en atombombe. Gruppen hadde stjålet informasjon og teknologi fra *Mitsubishi Heavy Industries*, Japans største forsvarsleverandør. Deler av informasjonen stammet dessuten fra en konfidensiell rapport, som antakelig var kopiert hos en atomkraftverkentreprenør. Bomben skulle bygges med uran og laserteknologi. Aum hadde allerede greid å utvinne mindre mengder uran i Australia, der de hadde løyve til å drive gruvevirksomhet. Gruppen hadde også forsøkt å kjøpe laserutstyr i USA i 1993 ved å si at utstyret skulle brukes ved en elektronikkfabrikk, men sekten lot ikke høre mer fra seg så snart den fikk vite at den trengte eksportløyve fra amerikanske myndigheter. Nyhetsbyrået *Reuters* har imidlertid rapportert at Aum senere drev forsøk med laserteknologi, angivelig for å bygge en atombombe. Det finnes metoder for anrikning av uran, som er enklere å gjennomføre enn ved bruk av laser, som både er tungvint, vanskelig å lykkes med og ekstremt dyrt.<sup>93</sup> Disse enklere prosessene tar imidlertid lengre tid, noe som kan ha vært årsaken til at Aum valgte dem bort.

Aums forsøk på å bygge en atombombe virket dårlig gjennomtenkt og lite koordinert.<sup>94</sup> Utstyret de prøvde å kjøpe i USA kan brukes til å bygge implosjonsvåpen. Slike våpen bygges vanligvis med plutonium, men det er få indikasjoner på at Aum prøvde å skaffe seg dette stoffet. Uran kan imidlertid også brukes, men det skal være langt enklere å bruke uran i et 'gun-type' våpen, der det amerikanske utstyret ville vært overflødig. Implosjonsvåpen krever riktignok mindre radioaktivt materiale enn våpen av 'gun-type', men bygging av implosjonsvåpen krever mange flere utstyrtyper, som det ikke fins indikasjoner på at Aum har forsøkt å skaffe seg. Aums forsøk på å bygge atombomber synest å ha vært med styrt av Ashaharas fascinasjon for lasere, enn det som var mest hensiktsmessig. Man bør imidlertid ikke gå ut i fra at framtidige ressursrike

<sup>93</sup> På grunn av dette er USA den eneste staten som bruker denne metoden. Andre stater bruker enklere og billigere fremgangsmåter.

<sup>94</sup> For flere detaljer om Aums atomvåpenprogram, see Cameron 'Multi-track Microproliferasjon'.

terrorgrupper med ambisjoner om å bygge en enkel atombombe vil være like ufokuserte i sine bestrebelser.

Aum gjorde også flere forsøk på å kjøpe ferdige atomvåpen. I 1993 ba de for eksempel om et møte med den russiske energiministeren for å drøfte et slikt kjøp. Forespørselen ble avvist. Aum hadde likevel flere møter med ledende politikere og militære, blant annet med visepresidenten i parlamentet og med sekretæren for det russiske sikkerhetsrådet, Oleg Lobov, som skal ha mottatt mellom US\$ 500 000-1 mill fra Aum i perioden 1991-95. Det finnes enkelte indikasjoner på at gruppen var i forhandlinger om å kjøpe et atomstridshode i Russland via mellommenn. I mars 2000 ble det klart at Aum hadde fått tak i opplysninger om viktige atomanlegg i Russland, Ukraina, Japan og flere andre land. De kan også ha fått kjennskap til Japans rutiner for transport av atommateriale. Opplysningene ble skaffet til veie via en ansatt hos en underleverandør. Det er mulig at de kan ha hatt planer om å angripe et slikt anlegg.

Aums kjemiske og biologiske våpenprogram var mer vellykket enn den urealistiske atomvåpenprosjektet. Sekten skaffet seg nødvendige ingredienser og utstyr på det legale japanske markedet ved at de opprettet en rekke stråselkaper som handlet med diverse kjemisk materiale og medisinsk utstyr. De fikk dessuten hjelp av regulære firmaer som var eid av sektmedlemmer. Aum ble også dyktige til å fremstille utilgjengelige stoffer syntetisk, ved hjelp av deres ulike komponenter. Det er lite som tyder på at sektens aktiviteter i det tidligere Sovjetunionen bidro til det kjemiske og biologiske programmet, annet enn med kunnskap og ekspertise. Aum hadde imidlertid et kontor i New York hvor det ble kjøpt inn nyttig utstyr, slik som gassmasker og luftfiltre (som brukes til å isolere produksjonsrom). Kontoret forsøkte i tillegg å få tak i datasoftware for molekylmodellering.

Politiaksjonene i 1995 avslørte et større farmasøytisk anlegg med i alt 17 bygninger som tilsvarte en større farmasøytisk fabrikk med kapasitet til å produsere store mengder bakteriemasse. Der ble det blant annet funnet oppskrifter på botulinum toksin, kolera og dysenteri, i tillegg til inkubatorer, bakteriedrepende midler og elektronmikroskoper. Dette er essensielt utstyr for et biologisk våpenprogram. Det ble også oppdaget informasjon om slike våpenprogrammer på en datamaskin. Anlegget inneholdt dessuten kulturer av botulinumtoksin, og det er på det rene at de eksperimenterte med antrax og Q-feber. Aum skal ha testet ulike stoffer på illojale sektmedlemmer, gjennom injeksjoner, mat og drikke.

Aum greide likevel aldri å produsere noe effektivt biologisk våpen. Det nærmeste gruppen kom var en viss mengde av blant annet miltbrannbakterier (antrax) og botulinum toksin av uvisst dødelighetsgrad og sannsynligvis lite effektive spredningsmidler. I perioden juni-juli 1993 gjennomførte Aum Shinrikyo fire angrep med miltbrannbakterier. Sporene ble spredt med vifter og aerosol-generatorer fra hustak og biler i Tokyo. Naboer klaget over vond lukt, men ingen ble skadet. Årsaken var trolig at antrax-partiklene ikke hadde riktig størrelse for å bli inhalert, og at stoffet ble sluppet ut i friluft, noe som gjorde at dosen ikke var tilstrekkelig konsentrert. Atmosfæriske og meteorologiske forhold kan også ha spilt inn. I april 1990 og juni 1993 gjennomførte Aum to lignende angrep med botulinum toksin. Disse terroraksjonene førte heller

ikke til sykdom eller skade så vidt man vet. Årsakene kan være de samme som ovennevnte. En annen forklaring kan være at Aum ikke hadde greid å produsere en botulinumtype som var tilstrekkelig virulent, da denne bakterien finnes i hundrevis av former. Gruppen planla å gjennomføre et tredje angrep med botulinum toksin den 15. mars 1995. Nær billettluken ved en undergrunnsstasjon i Tokyo ble det funnet tre stresskofferter som inneholdt vifter og væskebeholdere. Aum-medlemmet som skulle utføre angrepet, fikk imidlertid kalde føtter og fylte beholderne med vann i stedet for botulinum. Denne aksjonen kunne kanskje ha blitt det første alvorlige biologiske angrepet fra Aum.

Aum forsøkte også å skaffe seg andre typer biologiske agenter til sitt våpenprogram. I oktober 1992 sendte organisasjonen en gruppe 'misjonærer' til Zaire. Det offisielle oppdraget var å yte medisinsk hjelp til ebola-pasienter, men den virkelige hensikten synes å ha vært å skaffe prøver av ebolaviruset. Et medlem av Aum har i et intervju hevdet at de faktisk lyktes med dette, men om dette er tilfelle, har gruppen sannsynligvis ikke klart å dyrke fram levedyktige kulturer av viruset.

Det kjemiske våpenprogrammet var det mest 'vellykkede', sett med terrorgruppens øyne og la grunnen for det dødelige saringass-angrepet mot undergrunnen i Tokyo i 1995. Denne gassen ble også brukt under et angrep i byen Matsumoto i juni 1994, der sju personer døde og over 150 ble skadet. Gassen ble spredt i et boligområde ved hjelp av en vifte montert på en bil og ble konsentrert inne i et smug mellom veggene til tre bygninger. Flesteparten av ofrene for angrepet bodde på en sovesal i dette smuget. Måneden etter fant politiet bevis for sarin-utslipp i en landsby ved Mount Fijji, etter at innbyggerne hadde klaget over sterk lukt fra en bygning, eid og drevet av Aum. Dette kan ha vært et mislykket forsøk på et nytt angrep.

Saringass ble produsert ved en sofistikert, datastyrt kjemisk fabrikk i Kamikuishiki. Masseproduksjon ble satt i gang i september 1994. Det er uvisst hvor sekten hadde fått tak i oppskriften. Det er klart at gruppen utnyttet åpne kilder, blant annet det japanske parlamentsbiblioteket. Aum kan også ha fått oppskriften fra en russisk kilde, muligens Oleg Lobov, sekretæren for det russiske sikkerhetsrådet, skal man tro vitnesbyrdet til Aums 'etterrettningsminister' under rettssaken mot sekten. Det finnes minst seks ulike oppskrifter på produksjon av saringass, men Aum fulgte den samme som den russiske hæren. På tross av at de hadde oppskriften tilgjengelig, fikk Aum problemer med produksjonen. Først greide de ikke å bygge elektrolysetanker, deretter oppdaget de at klorin hadde etsert i stykker reaktorbeholderne, slik at de måtte bygge nye. Sarinen hadde dessuten lav kvalitet, på grunn av hastverk i produksjonsprosessen.

Et av de største problemene Aum hadde var å finne en effektiv måte å spre giftgassen på. Gruppen hadde anskaffet minst tre helikoptre med sprayutstyr for kjemikalier. De eksperimenterte med fjernstyring av disse helikopterne og hadde krasjet minst to av dem. I de angrepene som faktisk ble utført, ble det benyttet langt mer primitive metoder, som å stikke hull på plastposer som inneholdt saringass og ved bruk av enkle vifter.

### A.2.5 Status for sekten

Etter angrepene i 1995 har Aum Shinrikyo vært under nøye overvåking. Det er få indikasjoner på at de forsøker å skaffe seg nye CBRN-våpen selv om datteren til Shoko Ashahara ble arrestert med en sarinoppskrift i april 2000. Det er likevel usikkert om japanske myndigheter har funnet alle stoffene som ble produsert i tiden frem til 1995. Gruppen opererer under nye navn og skal fortsatt være aktiv i Japan, Russland, Ukraina, Khazakstan og Hviterussland.

## A.3 Kronologi over terroraksjonar mot tog i europa

(Kronologien er henta hovudsakleg frå RAND-MIPT databasene som er tilgjengelege via [www.tkb.org/AboutTKB.jsp](http://www.tkb.org/AboutTKB.jsp). Tidsperioden er 1968-mars 2004. Søkeord train, railway og railroad. Vi har også tekne med hendingar frå kronologien publisert i rapporten Brian Michael Jenkins, 'Protecting Surface Transportation Systems and Patrons from Terrorist Activities: Case Studies of Best Security Practices and a Chronology of Attacks', (San José, CA: Norman Y. Mineta International Institute for Surface Transportation Policy Studies (IISTPS), desember 1997, IISTPS Report 97-4), [www.transweb.sjsu.edu/publications/97-04.pdf](http://www.transweb.sjsu.edu/publications/97-04.pdf). På grunn av dette er det fleire hendingar i denne lista enn i datamaterialet presentert i sjølve rapporten).

### *Austria*

Austria (01/27/1972): Croatian terrorists were suspected of placing a bomb that exploded on a train en route from Vienna to Zagreb, Yugoslavia, injuring six people.

Total Deaths: 0 Injuries: 6 Tactic: Bombings

Austria (09/28/1973): Three Jewish emigres en route from the Soviet Union to Israel and an Austrian customs official were seized by two armed Arabs who claimed to be members of the Eagles of the Palestinian Revolution, which is believed to be an offshoot of Al Fatah. The terrorists seized their hostages aboard a train, and later commandeered a car and drove to the Vienna airport. They demanded that the Austrian government close Schoenau Castle, a transit camp for Jewish emigres operated by a Jewish agency. The Austrian government agreed and the terrorists released their hostages and were flown to Libya. Total Deaths: 0 Injuries: 0

Target: Not Specified Tactic: Barricade and hostage

Austria (04/17/1974) : Bomb threat on train bound for Rome Vienna police received an anonymous call from a man claiming to represent the "Justice Guerrillas" with a message that radioactive material had been placed aboard a train bound for Rome. Police found a substantial but not lethal amount of radioactive material, Iodine 131, under the seat of a firstclass compartment of the Vienna-Rome Express in Vienna. There were no threats made to life or property. The contamination was suspected to be the result of an unattended shipment by a Vienna drug company of medical Iodine

131 which was intended for a hospital in Linz for use in medical diagnosis. It was reported missing after the railroad car was contaminated. This shipment, consisting of three packages, remained unattended on a baggage truck in Vienna main railroad station for approximately two

hours on April 12, in spite of existing regulations for safe handling of radioactive material. It is not clear from the sketchy reports on the incident whether the packages were marked to indicate their contents. The incident attracted widespread publicity. Hoax callers with threats caused alerts, and these brought about delays as Geiger counter checks were made of trains leaving Vienna. On April 22, the Austrian police offered a reward for the capture of the "Justice Guerrillas." They later announced the arrest of an individual with a history of mental illness. His actions, he said, were meant to be a protest against the treatment of mentally ill patients in Austrian hospitals. The political consequences appear to have been minimal.

Austria (12/04/1977): A bomb exploded in the lavatory of the Belgrade express train after it had left the Austrian border station of Spielfeld and crossed into Yugoslavia. No one was reported injured. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

Austria (02/09/1991): Stretch of track bombed. A stretch of track near Innsbruck used to transport U.S. tanks from Germany to the Persian Gulf was bombed, leaving a six-foot crater underneath the track. A second bomb was found nearby on a parallel track. Many Austrians have been angered by the moving of the tanks which they feel violates their country's neutrality. Austria

#### *Czechoslovakia*

Czechoslovakia (04/26/1989): No casualties were reported after a bomb exploded on an international express train travelling through Czechoslovakia. The explosion occurred in a rail car belonging to the Hungarian state railway. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

Czech Republic (11/19/2002): Hours before US President George Bush was scheduled to arrive in Prague for a NATO summit, Czech police defused a bomb found on a railroad track in the Kyje suburb of Prague. No one has claimed responsibility. City: Kyje Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Czech Republic (11/21/2002): A Mercedes was deliberately left on the tracks of the railroad between Prague and Vrsovice railway station. A train crashed into the car, but none of the 80 passengers were injured. It was suspected the incident was in protest to the upcoming NATO summit to be held in the capital. Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Other Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Czech Republic (01/10/2003): Explosives were found on the railroad tracks between Ceska Trebova and Zabreh in north Moravia. They were reportedly military training explosives, equipped with wires leading to a nearby bridge. Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

#### *Estonia*

Estonia (09/10/2003): Police in Estonia are investigated an attempted terrorist incident in Laanemaa. Nails were strewn across train tracks in front of the advancing "Eurotrain" being used in the pro-Europe campaign supporting Estonia's entrance into the EU. The referendum on this issue is scheduled for Sept. 14. More than 300 people were on board the train. Although the train hit some of the nails, it was not derailed. One of the train drivers was then able to clear the track of nails and other obstacles. The attack was being viewed as an incident intended as an anti-EU statement.

City: Laanemaa Fatalities: 0 Injuries: 0 Target: Government Weapon: Other Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

### *France*

France (12/26/1977): Two bombs exploded in Paris, the latest in a series of Christmas attacks, one damaging the Villepinte railway station and the other ripping through a cafe in Pantin in the suburbs of Paris. An organization calling itself the Revolutionary Anti-Racist Group claimed responsibility for the blast at Pantin, and the Corsican National Liberation Front said it had blown up the Villepinte railway station. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

France (07/02/1979): Train attacked The Paris-Madrid express was ambushed and machine gunned south of St. Jean de Luz in the French Basque region. The train was stationary when the shooting broke out because the driver had stopped to avoid a barrage of tires which had been placed across the line. When he heard the gunfire, the driver set the train going and smashed through the barricade, arriving 20 minutes late at Hendaye on the Spanish border. No one claimed responsibility for the incident but authorities believe that the Basque separatist movement (ETA) was to blame. More than 15 bullet holes were found in the first three cars.

France (04/26/1980): A commando group of the extreme right composed of some 20 young people set fire to 2 cars of the Paris-Moscow express train with the help of several Molotov cocktails. The cars were severely damaged. Fortunately the train was almost empty. The group painted National Youth Front, and "Boycott" on the side of the train. Later the Agence France Presse received an anonymous letter adding that the demonstration was to persuade the French to boycott the "Jeux (games) de Goulag." Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Attacks against installations

France (11/05/1981): A bomb exploded at Paris' Gare de Lyon train station injuring at least one person and destroying more than two dozen luggage lockers. Officials said the explosion occurred in an underground level of the station, which houses the suburban subway line. Later, the attack was claimed by the previously unknown Orly Organization, an Armenian group. Total Deaths: 0 Injuries: 1 Tactic: Bombings

France (11/16/1981): A bomb placed in a luggage locker exploded in the Gare de l'Est railway terminal, wounding two people. Thirty lockers were destroyed. Responsibility for the attack was



claimed by the Orly Group of Armenian extremists. Total Deaths: 0 Injuries: 2 Tactic: Bombings

France (03/29/1982): A high explosive tore up the second coach of the Paris-Toulouse express, killing five passengers and injuring 27 others. The police believed the explosion was caused either by a deliberately set bomb or by explosives being transported clandestinely. The engineer was able to stop the train without a derailment; then proceeded slowly to Limoges where the injured were taken off the train. No claim for responsibility was received from any terrorist group operating in France. In the absence of other evidence, the press and public will probably link the incident with the terrorist Ilyich Ramirez Sanchez, known internationally as Carlos, who has threatened a campaign against France if colleagues of his are not released from prison. On March 31, the ultra-rightist group opposed to the Basque separatists, the Spanish Basque Battalion (BBE), said it carried out the bomb attack. An anonymous telephone caller told the daily DEIA that the BBE "would attack in France every time that the military wing of the ETA (Basque Autonomous Movement) carried one out in Spain." According to DEIA, extreme right groups in Spain frequently claim that ETA militants carry out terrorist attacks against police and army officers and then obtain refuge in southern France." The police do not consider the claim credible since the group has often made unfounded claims. Some other groups, such as the Terrorist Internationale, the Delta Commandos (far right) and the far-left movement called the Groupe Bakounine-Gdansk-Paris-Guatemala-Salvador also claimed responsibility for the attack on the "Capitole." One claim was from the "Friends of Carlos", and though it was no more credible than other claims, the possibility that Carlos might really have been involved was not ruled out. Total Deaths: 5 Injuries: 27 Tactic: Bombings

France (04/29/1983): The Corsican National Liberation Front has claimed responsibility for 14 bomb blasts throughout France today. The blasts occurred in police stations, train depots, banks and airline offices in Paris and two southern cities. There were no injuries. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

France (07/20/1983): ASALA threatened more attacks against French territory and government organizations. The Perrache railway station in Lyons was evacuated following a bomb threat by a telephone caller who said he was part of the terrorist group. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

France (07/28/1983): ASALA threats against French government. ASALA threatened more attacks against French territory and government organizations. The Perrache railway station in Lyons was evacuated following a bomb threat by a telephone caller who said he was part of the terrorist group.

France (07/28/1983): Bomb threat at railroad station. The railroad station of Lyon Perrache was partially evacuated by police last Wednesday when a warning of an imminent explosion was transmitted by someone speaking on behalf of the Armenian Secret Army for the Liberation of Armenia. Security men conducted a wide search of the railroad station but failed to turn up any

bombs or explosives. Police regarded the incident as a false alarm.

France (12/31/1983): Two people were killed and scores more injured when bombs went off in the Marseille railroad station and aboard a speeding train 120 miles north. The international terrorist known as Carlos sent a letter taking responsibility for both bombings. The letter was signed by the Arab Armed Struggle Organization but West German specialists concluded that the handwriting was that of Carlos, a Venezuelan whose real name is Illich Ramirez Sanchez. UPDATE 4 Jan 1995. Carlos was charged with carrying out the bombings. Total Deaths: 6 Injuries: 30 Tactic: Bombings

France (02/15/1984): Basques on the French side of the border sabotaged a stretch of track which caused a Paris-Madrid Express train with 110 aboard to derail at 60 miles per hour. There were no serious injuries. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Attacks against installations

France (08/13/1984): A small home-made bomb exploded in a coin-operated locker at the central railway station in Lyons, but a defect in the bomb casing limited the extent of damage and probably prevented casualties. Responsibility for the blast was claimed by ASALA. The bomb consisted of about 200 grams of explosive packed into a metal tube, the end of which was welded shut with a plug containing an electronic detonator. The weld on the plug apparently came loose with the explosion, appreciably reducing the force of the blast. Responsibility for the blast was also claimed by the group M-5, which is trying to extort the government for over \$3 million dollars in return for their ceasing bombing efforts. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

France (08/19/1984): M-5 group bombs Grenoble train station. A group calling itself M-5 claimed responsibility for bombing Grenoble train station on August 19. The bombing caused minor damage. The group demanded nearly \$3.75 million to stop its attacks.

France (03/18/1986): A high-speed train was bombed while 13 miles outside of Paris. Ten people on board were injured. Islamic Jihad claimed responsibility and demanded the release of five Arab terrorists currently in French prisons in connection with an unsuccessful assassination attempt on former Iranian Prime Minister Bakhtiar in July 1980. The Committee of Solidarity with the Arab and Middle East Political Prisoners (CSPPA) claimed responsibility. Evidence has shown that the Iranian government was directly involved in the 1986 Paris bombings. [See 2/3/86 incident] Total Deaths: 0 Injuries: 10 Tactic: Bombings

France (03/21/1986): A bomb was defused in a crowded commuter train in Paris after a passenger noticed an unattended bag and alerted police. The Committee of Solidarity with the Arab and Middle East Political Prisoners (CSPPA) claimed responsibility. Evidence has shown that the Iranian government was directly involved in the 1986 Paris bombings. [See 2/3/86 incident] Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

France (09/04/1986) In a resumption of their earlier bombing campaign, the CSPPA planted a

bomb on a crowded subway train. The bomb failed to detonate. [See 2/3/86 incident] Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

France (06/30/1989): The Basque separatist group Iparretarak claimed responsibility for the bombing of a Paris to Madrid railway line which stopped rail traffic for four hours. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings.

France (12/03/1990): Three incendiary devices went off along a railway line frequented by U.S. military trains. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Target: Military Tactic: Bombings

France (07/25/1995): A bomb exploded at 5:30 PM on the Paris Metro at the St. Michel station near Notre Dame Cathedral. Seven people were killed and 91 injured. The bomb had been placed under a seat on the train. It was a crude bomb triggered by a timer. The Algerian Armed Islamic Group (GIA) claimed responsibility. The Algerian Islamic Jihad also claimed responsibility. On 21 August 1995, an Algerian, Abdeldrim Deneche, was arrested and held in Sweden under an anti-terrorism law as a suspect in this bombing. In Oct 1995 Sweden decided not to extradite him to France, but did decide to deport him Total Deaths: 7 Injuries: 91 Tactic: Bombings

France (08/26/1995): An unexploded bomb with faulty mechanisms was found on the railway line north of Lyon. It was made from a 25kg gas cannister packed with explosives. It is part of a bombing campaign by Algerian GIA Muslim extremists. The fingerprints of an Algerian-born suspect, Khaled Kelkal, were found on the bomb. The suspect was shot and killed by police on 29 Sept 1995. Authorities believe that he was under orders from the Armed Islamic Group (GIA) of Algeria and was thus involved in the July assassination in Paris of Sahraoui, founder of Islamic Salvation Front in Algeria. They also believe that he was involved in the Paris Metro station bombing of a train in July. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

France (09/05/1995): 2 attempted bomb attacks in Paris. A massacre was narrowly averted in a crowded outdoor Paris market September 3 when a powerful bomb packed into a pressure cooker misfired but injured three shoppers. A second device located next to the Convention subway station in southwestern Paris was successfully disarmed. Local officials believe Algerian militant Yahian Rihane, known as "Krounfil," a member of the Armed Islamic Group, is avenging the death of four Islamic extremists who hijacked a French airliner in December.

France (10/09/1995): 2 GIA bomb attacks over the weekend. A bomb detonated in a trash can in Paris October 6, slightly wounding 13 people. The attack came hours after the burial of the main suspect in the wave of bombings blamed on Muslim extremists. Police sealed off the area after a mailman spotted the bomb outside the Maison Blanche (white house) Metro train station -- the same name as the village where gendarmes shot dead Algerian-born Khaled Kelkal a week ago. Another bomb exploded before dawn October 9 on a deserted suburban railway line west of Paris, causing light damage but injuring no one. Officials say the bomb, which sent shrapnel up to 100 yards, was a gas canister filled with nails and bolts, similar to devices used by the

Armed Islamic Group (French acronym: GIA). An anonymous caller claimed responsibility for the attack for the GIA general command.

France (10/17/1995): Another bomb exploded on the Paris Metro during morning rush hour as the train neared Quai d'Orsay. Twenty-nine people were injured. It was the eighth bombing by Algerian extremists in France since July. The GIA claimed responsibility for the bombings in France. Total Deaths: 0 Injuries: 29 Tactic: Bombings

France (12/03/1996): There was an explosion in the carriage of a train at Port Royal Station in Paris in the Regional Express Underground Railway. Approximately 90 people were injured and four killed in the blast (two Moroccan men, a Canadian woman and a French man). No one claimed responsibility but the Algerian Armed Islamic Group (GIA) were responsible for a similar nearby bombing in July 1995. Total Deaths: 4 Injuries: 90 Tactic: Bombings

France (12/04/1996): Bomb at Paris RER station kills 2 people, injures 83 others  
At about 6 p.m. Paris time on December 3, a 28-pound gas canister bomb packed with nails in the fourth carriage of an evening commuter train exploded while the train was stopped at the Port Royal RER station in the Latin Quarter, on the Left Bank. The bomb killed 2 people and injured 83 others, 7 of them seriously. Both passengers and waiting commuters on the platform beside the train were injured. Last July, a bomb at the Saint-Michel station on the same line killed eight people and injured nearly 100 others. President Jacques Chirac and Prime Minister Alain Juppe announced the Vigipirate anti-terrorist security measures implemented last summer, which have since been relaxed, would be fully re-implemented. Some 1,800 soldiers have been assigned to Paris to assist police. Police and troops will also be sent to provide security in major regional centers such as Lille and Lyon. Security will be tightened at railway stations and airports, and trash bins around the city will be sealed.

France (12/12/1996): Bomb rendered safe in Marseilles. On December 21, police in Marseilles rendered safe a powerful explosive device that had been left in front of the post office near the St. Charles train station. A customer found the package at 8:15 a.m. in a plastic bag leaning against the front wall of the building. Police evacuated the building and rendered safe the 7.5-pound device, which was made of dynamite and set to have exploded between 4 and 5 a.m. Security officials said no one claimed responsibility for the bomb.

France (03/29/1998): A suspicious package was intercepted in the Eurotunnel. Passengers were evacuated from the train while bomb disposal experts intervened, disposing of the device before there was an explosion Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

### *Germany*

Federal Republic of Germany (09/16/1981): Time bombs on rail line defused. The Red Army Faction is believed responsible for two time bombs set on a rail line supplying the U.S. Air Force Rhein-Main Air Base. Two alert American soldiers found the bombs ticking away hidden

in 13-pound fire extinguishers. Explosives experts defused the bombs.

Federal Republic of Germany (09/29/1982): Terrorists detonated a bomb under a train carrying consumer goods and supplies to a U.S. Army depot near Giessen. The blast ripped up the tracks and a signal box. No group claimed responsibility. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

Federal Republic of Germany (08/12/1985): Two incendiary devices were discovered aboard a U.S. military train in Frankfurt by two cleaning women. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

Federal Republic of Germany (09/01/1987): A bomb went off on railroad tracks ten minutes before a U.S. military train was scheduled to be crossing that section of line. The military train was on a regular daily trip to West Berlin carrying personnel and supplies. Because the train was unexpectedly delayed, the bomb instead damaged a West German freight train and the tracks. No injuries were caused. On November 11, 1989 two members of the PFLP-GC were convicted in connection with this bombing. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Target: Military Tactic: Bombings

Federal Republic of Germany (02/15/1987): U.S. passenger train sabotaged. The Autonomous Cells claimed responsibility for an act of sabotage against a U.S. passenger train which caused an estimated \$20,000 damage. Two ship's anchors were dropped onto the overhead cables of the Brehem- Hannover railway in an attack the group said was "directed against the imperialist war machine of the U.S."

Federal Republic of Germany (09/01/1987): Bomb goes off on railroad tracks. A bomb went off on railroad tracks ten minutes before a U.S. military train was scheduled to be crossing that section of line. The military train was on a regular daily trip to West Berlin carrying personnel and supplies. Because the train was unexpectedly delayed, the bomb instead damaged a West German freight train and the tracks. No other injuries were caused. On November 11, 1989 two members of the PFLP-GC were convicted in connection with this bombing.

Federal Republic of Germany (04/27/1988) A U.S. military train en route from Frankfurt to West Berlin was damaged by explosions. The engineer of the train was slightly injured by the blast, and the locomotive and a section of track were damaged. On November 11, 1989 two members of the PFLP-GC (Hafez Dalkimoni and Abdel Ghadanfar) were convicted in connection with this bombing. Authorities believe Dalkimoni may also have been involved in the December 1988 bombing of Pan Am Flight 103 over Lockerbie. Total Deaths: 0 Injuries: 1 Target: Military Tactic: Bombings

Federal Republic of Germany (04/01/1991) There were unspecified attacks on Polish tourists. One involved twenty masked neo-Nazis who boarded a train near a German station and attacked Polish passengers. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Target: Not Specified Tactic: Attacks against installations

Germany (10/08/1993): Bombing at train station. A bomb exploded at the main train station in Saarbruecken midday October 7, seriously injuring one man. No one claimed responsibility for the attack, but Revolutionary Cells (German initials: RZ) said it was responsible for an explosion October 3 that destroyed a transformer station at the Frankfurt headquarters of federal border guards. The blast knocked out for several hours the control system that monitors the German-Polish border. Comment: The ultra-leftist RZ has been very quiet since the arrest of key leaders in the late 1980s. However, the death of Red Army Faction (RAF) militant Wolfgang Grams in June, mysteriously shot to death in a train station during a police raid, has galvanized the left and may have invigorated RZ.

Germany (05/19/1994): American killed in train robbery. A decorated American Vietnam veteran was fatally shot during an armed robbery May 17 on an overnight Stuttgart-Hamburg train. The conductor told police William Bledsoe, quality control administrator for the U.S. Army hospital in Heidelberg, was alive as the train approached Bremen, where he was to change trains. Minutes later, the conductor noticed a credit card on the floor in front of the compartment. He investigated and found Bledsoe shot and the compartment ransacked. Bledsoe was carrying about \$5,000 in German marks, which was missing. It was the first slaying on a German train in recent memory.

Germany (04/30/1996): High-speed train link closed after bomb threat. Police closed a main high-speed train link on the Hanover-Goettingen line for 90 minutes April 30 after receiving a bomb threat from anti-nuclear activists. There have been a number of sabotage attempts on the line in recent weeks by activists protesting against a delivery of nuclear waste from the French La Hague processing plant expected to take place between May 6 and 9. After closing the line, authorities found a suspicious container on the tracks that turned out to be a fake bomb.

Germany (10/24/1996): Railways sabotaged. On October 23, sabotage on two major railway lines in northern Germany forced hundreds of trains to be re-routed. Grappling hooks were hung on power lines overhanging the tracks on the Hamburg-Bremen and Hamburg-Neumuenster routes, bringing down the lines and damaging trains that crashed into the hooks. One injury was reported. Authorities suspect anti-nuclear activists were responsible for the damage. The activists periodically use violent means to protest the shipment of nuclear waste to a dumpsite at Gorleben, 75 miles from Hannover. Authorities in the state of Lower Saxony said a shipment of waste scheduled for next month would be postponed until next year, arguing that the state did not have the financial resources to adequately protect it. Full train service resumed later in the day.

Germany (01/17/1997): Pylon damages train in extortion attempt. On the night of January 15, a pylon crashed down on a train in central Germany but injured no one. Police said the incident was caused by sabotage, and that attackers had sawed through the pylon. Although anti-nuclear environmentalists have been responsible for a number of attacks on trains in the country, police say the motive in this case is extortion. A letter titled "extortion note to German railways" has reportedly been found by authorities.

Germany (02/25/1997): Saboteurs attack train lines. Saboteurs on February 25 disrupted several train lines across the country by throwing grappling hooks onto overhead power lines, causing damage to property but no injuries. One train ran into the hooks near Frankfurt's International Airport just before 2:00 a.m. Rail traffic was being re-routed for several hours. Similar attacks also occurred near Hamburg and Berlin. No one claimed responsibility for the acts but anti-nuclear activists have tried to block rail transport several times in the past few months to protest a nuclear waste dumping ground in Gorleben, northeast of Hannover. Two rail containers of spent nuclear waste from France and four others from German power plants are scheduled for transport to the site at Gorleben next week.

Germany (7/27/2000): An explosion near a train station in Dusseldorf injured nine people, all foreigners from the former Soviet Union. Police believe the cause of the explosion was a high fragmentation bomb which was placed on the pedestrian bridge leading into the station. Note: Sources report that these immigrants may have been intentionally targeted and are calling this attack racially motivated. City: Dusseldorf

Fatalities: 0 Injuries: 9 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Germany (06/06/2003): A suitcase bomb, consisting of 1 kg of TNT, was found on the platform of the main Dresden train station. The device also contained 6 kg of small pebbles which would have caused much damage with the impact of the blast. A group calling itself, "Caucasian Liberation Front for the Liberation of Abu Achikob" claimed responsibility for the attempted attack. Terrorist Organization: Caucasian Front for the Liberation of Abu Achikob City:

Dresden Fatalities: 0 Injuries: 0

Weapon: Remote-detonated explosives Attack Claimed: YES Stated Sponsored: NO

### *Greece*

Greece (02/22/1996): Bomb destroys train. A bomb detonated February 21, destroying a train carriage in a rail station in the northern city of Thessaloniki. The train had arrived from Sofia, Bulgaria, one half-hour before the blast. No injuries were reported.

Greece (04/15/1996): Bomb explodes in empty train car. A home-made bomb detonated April 14 in an empty train car in Salonika. The train, with no passengers on board, had just arrived from Sofia, Bulgaria's capital. Officials say the bombing is linked to a similar attack on February 21 and suspect Bulgarian gangsters vying for control of the drug trade in Salonika.

### *Ireland*

Ireland (09/12/1993): A UVF bomb placed on a train from Belfast to Dublin partially detonated in Dublin. Although the detonator exploded, it failed to explode the bomb thus causing fewer injuries and less damage than intended. Two people were slightly injured. The UVF said it was a warning that Northern Ireland would not be "coerced or persuaded into a united Ireland." Total Deaths: 0 Injuries: 2 Tactic: Bombings

Ireland (09/13/1994): UVF bombs Belfast-Dublin train. A small bomb exploded under the seat of a train that had arrived in Dublin from Belfast September 12, slightly injuring two passengers. The Ulster Volunteer Force (UVF) claimed the attack and said it had planted six other bombs, though a search turned up nothing. Northern Ireland police warned Irish authorities last week to expect attacks by Protestant extremists to retaliate for the decision by Irish Prime Minister Albert Reynolds to meet with Sinn Fein, the political arm of the Irish Republican Army (IRA). The meeting came after the IRA declared a cease-fire September 1 but before the minimum three months without attacks insisted on by the British. Loyalist paramilitaries have staged four attacks in Northern Ireland since the ceasefire, but Monday's explosion was the first in the Republic since May, when gunmen attacked a Dublin pub.

### *Italy*

Italy (04/08/1974): Train bombing kills 12 people, injures 48 On August 4, a bomb exploded on a train passing through La Drettissima tunnel en route from Florence to Bologna, killing 12 people and injuring 48 others. Right wing extremists were blamed for the attack.

Italy (08/02/1980): Bologna train station bombed On August 2, 84 people were killed and 200 more injured when a bomb exploded in Bologna train station. In 1981, seven people were arrested in London and held responsible for this bombing.

Italy (12/23/1984): Train bombing kills at least 15 people. In the bloodiest terrorist attack in the country in two years, terrorists bombed a train en route from Florence to Bologna and passing through La Drettissima tunnel, killing at least 15 people and injuring 80 more. A number of groups claimed responsibility for the attack. Neo-fascist terrorists are suspected.

Italy (01/06/1992): Time bomb aimed at mass casualty explodes. On January 6, a time bomb exploded just before an express train with at least 1,100 passengers on board passed over the location of the explosion. A massacre was avoided because train left Lecce station 2 minutes behind schedule. The explosion blew a 3-foot hole in the middle of the track and damaged one of the rails but left the other intact.

Italy (09/21/1993): Explosives found aboard Palermo-Turin overnight train. Police acting on a report that apparently came from the SISDE intelligence service halted the crowded Palermo-Turin overnight train September 21 during a stop at Rome's Ostiense station and searched it for three hours until they found between nine and 18 pounds of ammonium nitrate and TNT explosive hidden in the lavatory of the last carriage. Reports so far have varied as to the amount of explosive found and whether or not a detonator was present.

Italy (12/20/1993): A small bomb exploded at a railway station in Florence. A Senegalese citizen was injured. A Spaniard was arrested. Tactic: Bombings Fatalities: 0 Total Injuries: 1



Italy (05/20/1999): Massimo D'Antona, a former government transport minister and the current advisor to the labor minister, was shot and killed on the streets of Rome by two gunmen. There were multiple claims of responsibility, including the "Armed Phalanx" although police said they gave that call little credence. A previously unknown group called the "Communist Armed Nuclei" from Naples also claimed responsibility. The Red Brigades also claimed responsibility, which police were treating as a serious lead, citing opposition to the war in Yugoslavia as part of the motivation, as well as recent labor reforms. On 12 September 1999, the Parliamentary Commission on Massacres concluded that a new cell of the Red Brigades was responsible for this murder. On 2 April 2003, Nadia Lioce, a member of the Red Brigades was officially charged with the murder of D'Antona. Lioce was arrested by Italian authorities after a shoot-out on a Rome-Florence train one month earlier. Police arrested six other Red Brigade members that they believe played a part in this assassination on 24 October 2003. Terrorist Organization: Red Brigades. City: Rome Fatalities: 1 Injuries: 0 Weapon: Firearms Attack Claimed: YES Stated Sponsored: NO

Italy (10/22/2001): An improvised explosive device was found and made safe on a train between Rome and Avezzano. The explosive device, found after an anonymous phone call, was hidden in an old television remote control left lying on a seat. Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Italy (09/11/2002): An explosive device was found on the railway track between the cities of Sorrento and Naples. Train service was suspended while experts defused the device, which was made up of containers bound with firecrackers. On the 8 September, four rudimentary bombs were found on the same railway line. Authorities say that this could be the work of the "Italian Unabomber." Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

### *Lithuania*

Lithuania (11/08/1994): Explosion demolishes bridge. An explosion described as "a serious act of sabotage" destroyed a bridge 20 miles southwest of Vilnius November 6. Residents warned a passenger train due to pass shortly after the blast and no injuries were reported. The government called for public vigilance to "prevent criminals from disrupting the security of the state."

### *Netherlands*

The Netherlands (12/02/1975): Seven armed extremists, calling themselves the "Free South Moluccan Youths" and demanding independence for the Indonesian Island of South Molucca, seized a passenger train near Beilen in Northern Netherlands, killing at least three men and taking about 64 hostages. Twenty-six of the original 64 hostages either escaped or were released, leaving a total of 38 hostages on the Beilen train. The terrorists demanded a bus to take them to Schiphol airport near Amsterdam, and a plane to fly them to an unknown destination. Later, in another note, they demanded the release of five Moluccans held in Dutch prisons on charges of terrorist actions, and Dutch recognition of what they called their "government in

exile." An explosion aboard the hijacked train injured one of the attackers and slightly wounded a passenger hostage. The young Asian terrorists surrendered to police on December 14, releasing the remaining hostages after a 12-day siege of the train. The terrorists were tried and sentenced to 14 years in prison. ADDINFO FF: In the first incident, 7 armed S. Moluccans Dec. 2 seized a train bound for Amsterdam near Beilin, killed two people and held 50 hostages Total Deaths: 2 Injuries: 2 Tactic: Barricade and hostage

The Netherlands (05/23/1977) : South Moluccan terrorists, in two separate actions, seized an express train near Groningen and occupied a school in Bovensmilde. Fifty-six people were taken hostage in the train and 110 children and teachers at the school. The terrorists demanded the release of 21 South Moluccans from Dutch prisons and air transport out of the country. All 105 children and one teacher were released on 27 May after a virus infection struck the hostages at the school. The four terrorists in the school continued to hold the four remaining teachers. Three train hostages were freed between 4 and 8 June because of possible health problems. After several days of stalemated talks, Dutch troops on 11 June stormed the train and the school in simultaneous operations and freed the hostages at both locations. Six of the nine terrorists and two hostages were killed in the assault on the train. There were no casualties at the school. The seven surviving terrorists were taken into custody by Dutch authorities. After trial they were sentenced in September 1977 to prison terms ranging from six to nine years. An eighth defendant, charged with assisting in planning the operations, received a one-year sentence Total Deaths: 2 Injuries: 0 Tactic: Barricade and hostage

### *Russia*

USSR (05/21/1992): Suspected Palestinian terrorists bombed a Moskovski railroad station in St. Petersburg, killing one and injuring nine others. Total Deaths: 1 Injuries: 9 Tactic: Bombings

Russia (08/10/1992): Bandits rob passenger train. Some 50 bandits halted a Tbilisi-Moscow train near Gali Rayon on the night of August 8 and robbed passengers. Hours later a Tbilisi-Sochi passenger train came under attack. The same night a bomb destroyed a rail bridge support in Poti, interrupting rail traffic. There have been a rash of train robberies and railroad sabotage in recent weeks. The Georgian government blames militant supporters of ousted president Zviad Gamsakhurdia and criminal gangs for the incidents, which have caused hundreds of thousands of dollars in damage.

Russia (07/14/1993): Explosion derails Caucasus train. An explosion late July 13 on a rail line 28 miles outside Vladikavkaz, the capital of the republic of North Ossetia, derailed a freight train en route to Prokhladnoy. No one was injured, but authorities suspended rail traffic to clear the wreckage. Ossetian separatists are suspected. The Caucasus mountain region erupted in fighting in 1991, when secessionists in Georgia's South Ossetia tried to unify with Russia's North Ossetia. A peacekeeping force led by Russia essentially ended the fighting last year, but insurgents have not given up the war.

Russia (06/12/1996): Subway bomb blast kills 4, injures 12. A bomb detonated June 11 in the Moscow subway system, killing four people and severely injuring 12. The blast destroyed one car a few hundred yards from the Tuskaya metro station, five miles south of the Kremlin. Police say a pound of TNT had been attached to the underside of one of the seats in the subway car.

Russia (07/11/1996): Bomb on trolley injures 5. A homemade bomb hidden in a bag of vegetables detonated on a trolleybus in central Moscow the morning of July 11. At least five people, including the driver, were injured. The blast occurred around 9 a.m. as the trolley approached Pushkin Square, a popular meeting place in the capital about a half mile from the Kremlin. Minutes earlier, the bus had passed by the Parliament building on its regular route. The driver's compartment, which is separated from the rest of the bus, took the brunt of the blast. The front of the trolley was destroyed and the roof ripped off. A minivan nearby was also heavily damaged and the windows of surrounding buildings were blown out. Police say the incident, the second bombing targeting public transportation in Moscow in one month, was a terrorist attack.

Russia (07/12/1996): Another trolley bombing. A bomb hidden in a cloth bag on a trolley in central Moscow detonated the morning of July 12, injuring more than 27 people. Police say today's bomb was the same type as the one that detonated on a bus in Pushkin Square on July 11, but stronger. July 12's attack was the third on Moscow's public transportation system since a blast in the subway killed four people on June 11, five days before the first round of voting in the country's presidential election. This attack may be yet another signal from the Chechens to the Russians to curtail their recent military activities in Chechnya -- which the Chechens claim violate the pre-election agreement between Russia and the Chechen rebels.

Russia (08/06/1996): Bomb found on train. A bomb, which did not detonate, was recently found on a passenger train in the Caspian Sea city of Astrakhan; the second such device found on the Volgograd-Astrakhan route. In June, a bomb exploded on the Moscow subway system, killing four people and severely injuring 12, and in July, two bombs detonated on two separate Moscow trolleys, injuring 33 people.

Russia (08/13/1996): Bomb on Volgograd-Astrakhan train. A bomb exploded August 12 in a passenger train stopped at the railway station in Trubnaya, some 10 miles south of Volgograd, injuring at least nine people. The bomb was the third to be found on Train 606, which travels from Astrakhan on the Caspian Sea to Volgograd, a city about 550 miles south of Moscow. The first of the two bombs destroyed an empty passenger car sitting on the sidings July 25, the second failed to detonate. Another bomb was also found in a military waiting room of the Astrakhan station on July 26 and rendered safe. No one has claimed responsibility for the latest bombing.

Russia (01/16/1997): Chechen rebels attack train. On January 14, some 50 Chechens launched two attacks on a train en route from Makhachkala, the capital of the region of Dagestan, to Moscow. One of the policemen guarding the train was killed and several others were wounded,

but no passenger casualties were reported. The attackers broke into one of the coaches and freed some prisoners held there and then fled the scene.

Russia (01/17/1997): Bomb threat in 2 train stations. On January 16, police searched Moscow's Kazansky railway station for two hours after receiving an anonymous bomb warning, but discovered no device. The Kursky station was also closed for two hours due to a similar false threat.

Russia (05/08/1998): An explosive device was found in one of the commuter electric trains, which arrived at Kievsky railway station. The device was disposed of by the police. City: Kievsky Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Russia (07/27/1998): An explosive device went off in a coach of a train at a city station in Rotov-na-Donu. One person was killed and one injured in the blast. The train had just returned from getting repairs done at the shop when two depot employees noticed a suspicious object in the coach. The device detonated upon contact. City: Rostov-na-Donu Fatalities: 1 Injuries: 1 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Russia (10/16/1999): Police prevented an attempt by two Chechen men to blow up a bridge near the Astrakhan Condensed Gas Complex, the largest in the country. The bridge was believed to have been a diversionary target, the main target being the Gas Complex. The men attached explosives to the parapet of the bridge and intended for it to explode when a train passed over it. In the attempt to detain the perpetrators, 3 guards were killed and 3 civilians were injured. One of the terrorists was wounded in the incident. The terrorists were pursued by police and apprehended on October 20. One was killed and the other blew himself up, not far from the Kazakhstan border. City: Astrakhan Fatalities: 3 Injuries: 3 Target: Business Weapon: Explosives. Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Russia (09/03/2003): Two bombs exploded on a suburban train in Stavropol territory. The explosive devices are thought to have been remote controlled and were placed under the tracks, five meters apart. They exploded with a force of five kg of TNT. The third car of the train was directly hit by the explosion. Five people were killed and at least 91 injured. The blast coincides with a visit by President Putin to the southern city of Rostov for a meeting of the country's State council and with the first day of campaigning in the upcoming Parliamentary elections. According to investigators, the explosive/triggering device used was a new one, which had never before been used in a terrorist attack. Some sources reported that the Wahhabites were suspected of being behind the attacks. Although immediately following the attack one suspect was arrested, it turned out that he was merely an innocent passenger. City: Kislovodsk Fatalities: 5 Injuries: 91 Weapon: Remote-detonated explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Russia (10/21/2003): A remote controlled explosive was detonated under a mail and luggage

railcar of train no. 487 heading from Narzan to Moscow. The explosion occurred in Ingushetia. Investigators found wires stretching from where the bomb was planted to the nearby woods. The bomb left a large crater in the ground and damaged two ties and a rail. Its strength was estimated at 4-5 kilos of TNT. Although the train was carrying passengers, only the two conductors were injured. The train was also carrying police servicemen and equipment coming from Chechnya. Investigators suspected that they may have been the target of the attack. Investigators also found an additional bomb at the site. They believed that the second bomb was intended to have gone off at the same time as the other one, which would have caused major damage to the train. City: Ingushetia Fatalities: 0 Injuries: 2 Target: Police Weapon: Remote-detonated explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Russia (02/06/2004) On 6 February 2004, at about 8:40 AM, in Moscow, Russia, a suicide bomber attacked a subway car that had just departed Avtozadvodskaya Station, killing 41 people (2 Armenian; 1 Moldovan) and injuring 230 others. No group claimed responsibility, but it was widely believed that the Karachayev Djamaat was responsible.

### *Spain*

Spain (04/09/1989): Bombs explode at railroad tracks in Navarre region. Six bombs exploded beside railroad power line posts at Cioridia in Navarre region and two others damaged a transformer substation near Zuasti on April 9. ETA was blamed for the bombings, which did not cause any injuries.

Spain (09/14/1989): The France-Spain railway line was bombed by ETA. Traffic was temporarily halted. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings.

Spain (08/14/1990): ETA announces bombing against state railway. On August 13, ETA said it would set bombs along railroad lines, and on August 14 detonated a bomb along the Madrid-Valladolid-Leon-Gijon line.

Spain (08/15/1990-08/16/1990): Two bomb explosions. Two bombs exploded in two days against the state railway in a week-long ETA terror campaign.

Spain (08/20/1990): Railroad tracks near Leon bombed. On August 20, a fourth bomb in a week-long ETA terror campaign struck a railroad track near Leon, causing damage but no injuries.

Spain (08/17/1991): Bomb explodes on Madrid-Irun railway track. A bomb exploded on Madrid-Irun railway route, a major railroad that links Spain and France, causing an electricity pylon to fall across the track. A freight train collided with the pylon soon after the explosion. No one was injured. Basque separatists were suspected to be behind the attack.

Spain (11/22/1993): ETA, Iparretarrak attacks. Two gunmen shot and seriously wounded a Basque police sergeant early November 22 as he was waiting at a traffic light in northern

Bilbao. The attack is trademark Basque Fatherland and Liberty (Basque acronym: ETA), still waging its quarter-century war for an independent Basque homeland. On November 20, a bomb damaged an empty high-speed train in a railyard in the French border town of Hendaye. ETA's French counterpart, Iparretarrak, is suspected.

Spain (04/08/1997): Disturbances in Basque region, attack on train. Over the weekend, demonstrations in the Basque region were marked by violence when young Basque separatists attacked vehicles, electric transformers, and bank branches. One rioter attempted unsuccessfully to set a bus on fire. On April 7, hooded activists threw two firebombs at a train enroute between Barcelona and the Basque city of Irun near the station of Alsasua, in Guipuzcoa province, but the bombs failed to detonate and caused no damage or injuries.

Spain (02/21/1998): No one was hurt when a high-powered bomb exploded as a TGV (French high speed train) was passing through the Irun area. The engine and one of the carriages suffered minor body damages. The Basque Fatherland and Freedom (ETA) later claimed responsibility. ETA carried out the attack as a "warning" to French authorities who have been collaborating with the Spanish government to end terrorism in the Basque country. Terrorist Organization: ETA City: Irun Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: YES Stated Sponsored: NO

Spain (04/25/1998): A home-made device exploded at the National Network of Spanish Railways station at Amurrio. Although the attack caused extensive damage, there were no casualties. The police established that an explosion of two gas cylinders and a number of Molotov cocktails caused the damage. City: Amurrio Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (06/11/1998): A number of Molotov cocktails were thrown at the carriage of the Eusko Tren (Basque Train). Authorities quickly intervened and put out the resulting fire. City: Tenteria Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (06/13/1998): A group of unidentified individuals threw a total of nine Molotov cocktails at the Eusko Tren (Basque Train) station in Usansolo. The damage was minimal. Note: A similar incident took place two days earlier (11 June 1998) in the Tenteria area. City: Usansolo Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (06/15/1998): Five hooded individuals set fire to the Eusko Tren (Basque Train) station in Renteria. The individuals spread inflammable liquid and threw a Molotov cocktail at the train. The station manager's office was burned and the waiting room was blackened by smoke. Note: Two other incidents have occurred on the Euska Tren. One occurred on 11 June 1998 in Tenteria and the other on 13 June 1998 in Usansolo. City: Renteria Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Other Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (07/26/1998): Fifty militants threw Molotov cocktails at a railway halt in Galzaraborda, causing damage to the railway and injuring five people. City: Renteria Fatalities: 0 Injuries: 5 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (08/09/1998): A group of hooded individuals staged a Molotov cocktail attack on the first carriage of a Eusko Tren (Basque Railway) in Irun. No one was hurt in the attack. City: Irun Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (03/27/1999): A group of unknown individuals started a fire at the Euba Railway Station, which contained electronic controls for the level crossing. The fire "totally gutted" the building. City: Euba Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Other. Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (10/02/1999): A group of hooded individuals threw petrol bombs and rocks at the Renfe railway station and various banks in the Zorroza district of Bilbao. The incidents occurred in the area set aside for the upcoming Zorroza fiestas. There were no reported injuries. Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO bilbao

Spain (01/30/2000): A group of hooded individuals set fire to the railway station in Portugalete with flammable liquid. The fire caused major damage to the office and to the ticket machine. The group also stole the ticket office takings during the attack. City: Portugalete Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Other Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (12/31/2000): Police were able to defuse a car bomb packed with about 100 kilos of explosives after a caller from the Basque Fatherland and Freedom (ETA) group warned of the device. The car was parked next to the Santa Justa railway station in Seville. Authorities believe that the explosives used had been stolen by ETA in 1999. Note: It is clear from an ETA communiqué that the group was responsible for this attack that was targeting the Seville Social Security Services offices. In their communiqué, ETA also threatened all "current and future" signatories of the anti-terrorist pact. Terrorist Organization: ETA City: Seville Country/Area: Spain Region: Western Europe Fatalities: 0 Injuries: 0 Target: Government Weapon: Explosives Attack Claimed: YES Stated Sponsored: NO

Spain (01/19/2001): Police defused a bomb made of four bottles of petrol and two camping gas canisters that was found at the Renfe train station in Barakaldo. City: Barakaldo Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (02/22/2001): Two people were killed and four injured when a car bomb, which contained five or six kilos of explosives, detonated outside the Martutene train station in San Sebastian. The target of the attack was Inaki Dubrueil Churraca, a Socialist councilor, who had just stepped off the train on his way to work. The two people killed were described as "workers" and the injured included Churraca and his bodyguards. Note: In a communiqué published by the Basque daily "Gara" on 30 March 2001, the Basque Fatherland and Freedom (ETA) claimed responsibility for this attack. Terrorist Organization: ETA City: San Sebastian Fatalities: 2

Injuries: 4 Weapon: Remote-detonated explosives Attack Claimed: YES Stated Sponsored: NO

Spain (03/11/2001): The halt for the "topo" train was set on fire by hooded individuals. The topo runs from San Sebastian to Renteria, on the French border. The perpetrators sprayed the ticket office at the stop with inflammable liquid and set it on fire. The same topo halt has been targeted in the past in similar attacks. Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Other Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (08/01/2001) Unknown individuals smashed the window of a Renfe railway station, poured flammable liquid inside, and set it on fire. The fire burnt itself out and only caused minimal damage.: City: Trapaga Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Other. Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (08/03/2001): The Basque Fatherland and Freedom (ETA) claimed responsibility for an explosive attack on the Spanish high-speed train line between Madrid and Alicante in La Roda. No further information is provided. Terrorist Organization: ETA City: La Roda Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives. Attack Claimed: YES Stated Sponsored: NO

Spain (08/15/2001): Two explosive devices damaged the Madrid to Seville high speed railway line. Each explosion contained 2kg of Titadene explosives. Significant disruption to rail travel was caused. Note: In a communique published by the Basque daily "Gara" on 28 October 2001, the Basque Fatherland and Freedom (ETA) claimed responsibility for this attack. Terrorist Organization: ETA City: Ciudad Real. Fatalities: 0 Injuries: 0 Target: Transportation Weapon: Explosives Attack Claimed: YES Stated Sponsored: NO

Spain (09/14/2003): Description: Unknown perpetrators set a railway station in Pesajes on fire by throwing flammable liquid inside and setting it alight. The attack took place at the station which services the Euskotren's local San Sebastian to Hendaye line. The fire damaged a ticket machine and a turnstile onto the platform. Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Other Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Spain (03/11/2004): On 11 March 2004, during the morning, in Madrid, Spain, 10 bombs exploded in the city's commuter transit system, killing 191 people and wounding approximately 1,900 others. The bombs, hidden in backpacks, were placed in stations and on trains along a single rail line. By the end of March, Spanish authorities had arrested over 20 people in connection with the attacks. On 3 April 2004, a key figure in the attacks blew himself up, along with six other suspects, in his apartment after police surrounding the building. The Abu Hafs al-Masri Brigades, on behalf of al-Qa`ida, and several other groups claimed responsibility, but Spanish authorities are investigating an al-Qa`ida affiliated network with transnational ties to Pakistan, Spain, Morocco, Algeria, Tunisia, and Syria, and possible links to the September 11, 2001, attacks in the United States.

*Sweden*



Sweden (04/18/1995): Bomb found on Stockholm subway. A crude bomb -- dynamite packed into a metal pipe -- was found April 17 at central Stockholm's Hotorget subway station. An unknown man handed the device to a security guard but disappeared before he could be questioned.

### *Switzerland*

Switzerland (10/21/1980): A time bomb was placed aboard a train enroute from Paris to Interlaken in Switzerland, but failed to explode. Authorities believed the bomb was planted by the October 3 Organization. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

Switzerland (07/22/1981): A bomb left in a coin-operated locker at the main railway station in Geneva exploded late in the afternoon, injuring four people. This was the fourth bombing in Switzerland in four days. The first three were claimed by the Ninth of June Organization and authorities named them as the perpetrators. (Later claimed in a listing of actions published in Armenia.) Total Deaths: 0 Injuries: 4 Tactic: Bombings

Switzerland (07/22/1981): A second bomb left in a coin-operated locker at the main railway station in Geneva exploded about one hour after a first one had caused several injuries. The second bomb caused no injuries because police had cordoned off the area. These were the 4th and 5th bombings in Switzerland in four days. The first three were claimed by the Ninth of June Organization and authorities named them as the perpetrators of the last two. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

Switzerland (06/03/1985): An explosion at a Geneva railway station has been claimed by a Palestinian group calling itself the "Martyrs of Tell Al-Zaltar." Several hundred Palestinians died when the Tell Al-Zaltar camp in East Beirut was besieged by Lebanese Christian Phalangists in the summer of 1976. The caller said more explosives, which had not been primed, had been planted in toilets at Geneva's Cointrin Airport, a fact confirmed by police. Two Palestinians were arrested in connection with the bombings. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

Switzerland (07/15/1995) French TGV was attacked with flammable liquid near Bern. The train emerged from a tunnel in flames. A group of four people signing their first names claimed responsibility in a letter to Swiss newspapers. They were protesting French nuclear testing in the South Pacific. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Target: Transportation Tactic: Attacks against installations

Switzerland (08/13/1995): A French train was firebombed at the depot in Bern. The train was empty at the time but was scheduled to go to Paris. There was substantial damage but no injuries. More firebombs were found on other train cars in a subsequent search. A group of eight people going by their first names claimed responsibility in a statement sent to the media along with a video of the train on fire. They were protesting French nuclear tests in the South Pacific. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

Switzerland (08/14/1995): Arsonists hit French TGV train. Arsonists firebombed an empty French high-speed train parked at a depot in Bern early August 13. The attack, the second on a French TGV train, caused about \$835,000 in damage and is believed to be a protest of French plans to resume nuclear testing in the South Pacific.

Switzerland (09/27/1996): Train hijacked. An unidentified man making confused demands hijacked a Swiss train September 27 as it traveled from Chur to St. Moritz with more than 200 passengers on board. The incident ended without injuries in the town of Reichenau when the hijacker surrendered after four hours of negotiations with police.

Switzerland (12/13/1996): Train robbery. Late on December 11, five armed robbers boarded a train en route from Zurich to Geneva and forced the driver to bring it to a halt between Bern and Lausanne. They stole some 20 sacks from a postal car attached to the train and fled into nearby getaway cars. No one was injured in the incident.

### *United Kingdom*

United Kingdom (09/08/1973): Two men and a woman were injured seriously when terrorists exploded two bombs in King's Cross and Euston railway stations in London. At least ten other persons suffered lesser injuries in the explosion. It was believed that the IRA was responsible for the bombings. Total Deaths: 0 Injuries: 13 Tactic: Bombings

United Kingdom (09/08/1973) Bombing at Victoria Station A bomb exploded at Victoria Station in London, injuring four people. A caller with an Irish accent telephoned a warning four minutes before the explosion. The IRA was responsible for the attack.

United Kingdom (04/06/1974): Blasts attributed to the IRA damaged an office building and railway station in Birmingham, England, and stores in suburban London, and injured two policemen in Manchester. Total Deaths: 0 Injuries: 2. Target: Police Tactic: Bombings

United Kingdom (02/12/1976): IRA bomb defused A twenty-pound IRA bomb was defused by police during rush hour at London's busy Oxford Circus subway station.

United Kingdom (03/04/1976): A ten-pound IRA bomb placed under a seat exploded in a commuter train in the morning, minutes after hundreds of rush-hour passengers disembarked at a London railway station. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings.

United Kingdom (03/15/1976): An explosive device was set off in a London subway train, injuring eight people. The perpetrator shot the engineer of the train to death and wounded another man before shooting himself. The IRA was suspected Total Deaths: 1 Injuries: 9 Target: Transportation Tactic: Bombings

United Kingdom (03/18/1976): Subway station bombing. A bomb exploded in an empty subway

car as it pulled out of Wood Green Station in London. One person was injured in the blast. The IRA is held responsible for the attack.

United Kingdom (01/27/1981): Bombings on Belfast-Dublin rail line On January 27, three bombs exploded on the Belfast-Dublin rail line, causing closure of the rail line. It was part of a six-city attack by the IRA.

United Kingdom (08/06/1981): Bombings at several locations. On August 6, bombings at stores, offices, and garages in six cities in Northern Ireland and the bombing of a section of the Belfast-Dublin rail line caused property damage.

United Kingdom (02/14/1982): Bomb damages rail station. On February 14, a bomb at Portadown rail station on the Belfast-Dublin line severely damaged the station. No injuries were reported.

United Kingdom - 1988-1989 :More than 60 bombings disrupt rail service. During the years 1988-1989, more than 60 bomb threats and attacks were carried out on the Belfast-Dublin railway line.

United Kingdom (08/15/1990): Army defuse bomb. On August 15, army defused a 40-pound bomb on the Belfast-Dublin railroad line, after receiving a warning from the Irish Republican Army (IRA).

United Kingdom (02/18/1991): The PIRA claimed responsibility for two explosions in the Victoria and Paddington railway stations of which killed one person and injured 43 others. Authorities were investigating a telephone threat which had been made against the transportation system when the rush-hour attacks occurred. Total Deaths: 1 Injuries: 43 Tactic: Bombings

United Kingdom (02/25/1991): The PIRA was suspected of having placed a bomb which blew up a portion of railway track near St. Albans, Hertfordshire. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

United Kingdom (08/29/1991): Three bombs found in subway car. Three incendiary devices were discovered under a seat in a subway car in London. Officials suspect the PIRA.

United Kingdom (12/16/1991) Incendiary devices were discovered on a London commuter train, bringing all commuter traffic to a halt Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Attacks against installations

United Kingdom (12/23/1991) For the second Monday in a row, London's transportation network was brought to a halt by small incendiary devices hidden in commuter trains. Very little damage was caused by the devices, and there were no reported injuries, however the entire 254-

mil subway network was shut down for several hours while searches were conducted. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Attacks against installations

United Kingdom (12/28/1991): IRA bombs railroad to end ceasefire. On December 28, the Irish Republican Army (IRA) set off bombs on Belfast to Dublin railway tracks just three minutes after the end of its Christmas 1991 cease-fire. No one was injured in the blast, but the train service was disrupted.

United Kingdom (01/29/1992): IRA bomb causes Belfast train chaos. The Irish Republican Army (IRA) plunged Belfast rail travel into chaos today with a bomb blast on the track near the city's central station. The IRA admitted responsibility for the blast and then warned that other bombs had been planted along the line. Railways have become favorite IRA targets this year with attacks on lines in Belfast, Londonderry, and near the province's border with the Irish Republic.

United Kingdom (01/30/1992): Unexploded firebomb. Cleaners found an unexploded firebomb at about 1:30 a.m. today under the seat of a subway train at the Elephant and Castle depot in London. Some commuter services were disrupted this morning while police searched for more devices. Police said the device, similar to others set by the Irish Republican Army, may have been there for 24 hours.

United Kingdom (02/03/1992): A PIRA explosive device was found on a subway train in London. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings  
 United Kingdom (03/01/1992): A PIRA bomb was discovered at a train station in London. The device was dismantled hours before thousands of fans were expected to arrive at the nearby Tottenham Hotspur soccer grounds Total Deaths: 0 Injuries: 0. Tactic: Bombings

United Kingdom (02/07/1992): Incendiary device on east London track. An incendiary device ignited this morning on a subway track at Barking in east London, causing minimal damage and no injuries. Some rush-hour train services were delayed by security checks following the firebombing. The incendiary device was similar to others used in recent attacks in London and other British cities by the Irish Republican Army (IRA).

United Kingdom (02/28/1992): At least 25 wounded in London subway blast. At least 25 people were injured, two of them seriously, when a bomb exploded during rush hour this morning at the London Bridge subway station. The bomb exploded in a toilet on one of the platforms at the station, located in London's financial district, as hundreds of passengers got off a train. A suspected member of the Irish Republican Army (IRA) phoned in a warning about the bomb to a Northern Ireland television station just minutes before it went off, giving authorities no time to evacuate the underground system. All subway stations were closed after the blast and security measures backed up highway traffic from London to Heathrow airport.

United Kingdom (03/01/1992): Bomb hoaxes delay peace trains. Trains carrying more than

1,000 Irish peace campaigners traveling to Northern Ireland to protest against terrorist violence there were delayed because of warnings that bombs had been planted on the railway line. The travelers were heading for Belfast, Northern Ireland for a symbolic shopping spree in defiance of the efforts by the Northern Ireland terrorist organization Irish Republic Army (IRA) to disrupt Belfast's retail operations through a wave of bombings. The trains were able to resume their travel to Belfast after three hours when the police declared that the bomb warnings were hoaxes.

United Kingdom (03/02/1992): Three IRA bombs over weekend. At least three suspected Irish Republican Army (IRA) explosive devices were discovered over the weekend in London. One bomb containing two pounds of plastic explosive went off on Fournival Street on February 29 near the Old Bailey, the principal London courthouse, slightly injuring a woman passerby and breaking windows at a Burger King restaurant across the street. The blast came as the area was being evacuated due to an IRA bomb warning. Bomb threats over the weekend forced police to close streets and subways leading to Oxford Street and Regent Street in London's busiest shopping district, but no device was found there. Yesterday afternoon, a rail passenger spotted a bomb on train tracks at White Hart Lane station in northern London's Tottenham district. Police defused the device hours before thousands of soccer fans were to arrive at the station for a soccer match. The injury toll from a bomb February 28 at the London Bridge subway station was raised to 28. The IRA later announced that it planned more violence to influence British national elections.

United Kingdom (03/10/1992): Bombing near train station. On March 10, a small bomb exploded along tracks near Wandsworth Common Station in south London, causing major disruption in rail and subway services. The explosion destroyed signals, slowed trains southwest of the capital and at Victoria Station, but did not cause any injuries. All services were halted at other stations following other hoax bomb warnings following the incident.

United Kingdom (05/08/1992): Victoria Station in London evacuated for bomb search. Police evacuated London's central Victoria Station, one of the British capital's busiest train and Underground railway stations, due to a bomb alert during this morning's rush hour. Police gave no reason for the alert. The Irish Republican Army (IRA) has staged several bombings, and numerous waves of telephoned bomb hoaxes, in London this year.

United Kingdom (06/11/1992): London "tube" hit by IRA bomb hoaxes. A security alert caused chaos on the London underground train system on June 11, delaying at least a quarter of a million commuters heading home from work. The network reopened after searches of four of the capital's busiest stations prompted by bomb scares at about 5:45 p.m. The search caused a near-total shutdown of the underground network, known locally as "the tube." The Irish Republican Army (IRA), which has staged several bombings in London in recent months, often follows attacks with the tactic of bogus bomb warnings timed to draw publicity and cause maximum economic disruption

United Kingdom (08/28/1992): IRA bomb hits Belfast train. A three-car suburban train was

severely damaged in an Irish Republican Army (IRA) bomb attack in south Belfast on August 20. At 3:40 p.m. the train stopped at Finaghy Station. Two men, one of them armed, left the bomb in the guard's van and raised the alarm. The train's passengers were led to safety and 30 minutes later the bomb exploded. The guard's van was destroyed and the total damage is estimated at around \$250,000. Train services were disrupted but by early evening were back to normal.

United Kingdom (08/28/1992): IRA bomb threat halts London trains. Police reopened five of London's mainline railway stations August 20 after a coded bomb warning brought the capital's transport system virtually to a halt. Thousands of commuters faced an evening of chaos after a radio station received a bomb warning from the Irish Republican Army (IRA). Police cordoned off King's Cross railway station and crowds were stranded at Victoria. London's Underground rail system was also stalled after subway lines passing through the mainline stations were also shut down. Police said all stations, including St. Pancras, Charing Cross and London Bridge were reopened after officers and sniffer dogs searched the stations for more than four hours. No devices were found.

United Kingdom (10/20/1992): IRA bombs train line in Belfast. An Irish Republican Army (IRA) bombing October 20 ripped up railway track between Belfast's central station and suburbs to the south. The blast halted most trains into the city; buses ferried commuters to work. The IRA often targets the rail network for bombings.

United Kingdom (10/21/1992): Three passengers on a train were injured when a PIRA bomb exploded on a railway line near Silver Street in Edmonton, North London. Total Deaths: 0 Injuries: 3 Tactic: Bombings

United Kingdom (10/21/1992): A PIRA bomb went off on a railway line under Harrow Road Bridge in London. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

United Kingdom (10/22/1992): IRA bombs London rail lines, army base. The Irish Republican Army (IRA) detonated three bombs in London October 21, the 13th blast in the capital in two weeks. Employing a tactic it has used with crippling effect in Northern Ireland, the IRA detonated a device on a rail track in the north London suburb of Edmonton mid-afternoon October 21, damaging a passing commuter train and slightly injuring three passengers. Later that evening, a device detonated at an army base in Hammersmith, causing extensive damage and wounding three people. An hour later, a third explosion ripped up tracks in north London. Authorities are asking the public to be vigilant but to go about their normal business. However, Londoners had a nightmare commute the morning of October 22 as bomb alerts closed mainline rail stations while police searched for more explosives. Republican sources claim the bombings this month are a precursor to a pre-Christmas bombing campaign intended to shake up the beleaguered Conservative government, which is under heavy fire for economic mismanagement.

United Kingdom (12/09/1992): PIRA bomb subway station. The PIRA detonated a bomb near

the Woodside Park subway station.

United Kingdom (12/23/1992): IRA bombs Hampstead tube. An explosion ripped through a subway station in London's Hampstead district as evening rush hour began December 22, causing damage but no injury. The blast came as Defense Minister Malcolm Rifkind urged the Irish Republican Army (IRA) to negotiate a permanent cease-fire with Britain. Security forces hope that the IRA, which has staged a ruthless pre-Christmas bombing blitz, will call a 72-hour truce over the Christmas weekend. IRA sources say the issue is under consideration.

United Kingdom (02/03/1993): IRA bombs London-to-Kent train. Passengers were evacuated from a train traveling from London's Victoria Station to Ramsgate, 60 miles east, shortly before a bomb detonated at 9:45 a.m. February 3. The small explosion, which caused little damage, came about 40 minutes after authorities received coded warnings from the Irish Republican Army (IRA) of two bombs aboard the train. A second bomb was not found. British Rail said the incident delayed trains throughout the capital.

United Kingdom (02/03/1993): A small bomb exploded on a train in south London. Only minor damage resulted, but traffic all over the city was affected. Talks between the British and Irish governments had started that day in London. The PIRA is suspected. Another bomb exploded on a railway platform in the South Kensington tube station in London at 3:29 PM. A coded warning was given at 3:15 and the station was evacuated. There were no injuries. The IRA is suspected. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

United Kingdom (07/15/1993): Bombing at Central Station in Belfast. On July 15, a 60-pound car bomb blasted a large hole in front of Central Station in the center of Belfast. The explosion also caused superficial damage to a nearby leisure center. Bomb exploded minutes after a man claiming to represent the IRA phoned a warning.

United Kingdom (12/14/1993): Part of the railroad track in Surrey between Woking and West Byfleet station was destroyed by a bomb. Bomb warnings had been received the previous day from Dublin but no bombs had been found. The police suspect the IRA is responsible. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

United Kingdom (12/21/1993): IRA bombs and bomb scares in London incendiary devices exploded December 20 in a north London post office and a pub near Victoria train station, causing no injury and slight damage. A third was disarmed at a mail-sorting office in the City of London financial district. Police said the bombs bore "all the hallmarks" of the Irish Republican Army (IRA). This morning, just before rush hour, authorities acting on coded warnings used by the IRA shut 40 train stations in southeast England and searched 200 miles of track for bombs. The bomb threats also closed the Central and Northern lines of the London Underground, two of the busiest routes into business and shopping districts. Meanwhile, Sinn Fein, the IRA's political wing, is demanding amnesty for imprisoned guerrillas as a precondition for discussing the Anglo-Irish peace formula for Northern Ireland. At the same time, the Ulster Unionist Party, the

largest of the three loyalist political parties, endorsed the peace initiative. Leader James Molyneaux said for the first time both London and Dublin had recognized "the will of the greater number of people in Northern Ireland must prevail in all circumstances." The IRA said it will not comment on the "complicated" peace formula until the first of the year.

United Kingdom (03/15/1994): IRA bomb found near rail line. An IRA bomb was found near the rail line in Kent. It is suspected that the bomb was planted months before and had failed to explode.

United Kingdom (06/06/1994): A bomb was discovered at a railway station in Kent after the IRA telephoned a warning. It took the police five hours to locate the device which was then safely detonated. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

United Kingdom (06/13/1994): A bomb exploded on the Stevenage railway line north of London. The IRA claimed responsibility. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

United Kingdom (02/12/1996): IRA bomb blast kills 2, injures 100 in London  
An Irish Republican Army (IRA) bomb detonated under a railway bridge in Surrey Quay in the Docklands area east of London late February 9. At least two people died, seven others were seriously hurt, and more than 100 suffered slight injuries. The explosion coincided with a report from Ireland's semistate RTE radio it had received a coded statement from the IRA saying its 17- month cease-fire was over. Gerry Adams, head of the IRA's Sinn Fein political wing, said the attack was intended to get Britain to drop its insistence on calling elections in Northern Ireland and to convene all-party talks to reach a negotiated settlement.

United Kingdom (09/30/1996): IRA had planned Chunnel blackout. British security sources said September 29 that Diarmuid O'Neill, the Irish Republican Army (IRA) suspect shot dead by British police September 23, had been part of a team planning to blow up the electricity supply to the Channel Tunnel between England and France.

United Kingdom (03/26/1997): The IRA detonated two bombs on railway lines, causing disruptions but no injuries in Wilmslow, Cheshire. The attack took place during early campaigning for a British general election on 1 May 1997. The IRA hopes to bring attention to its present cause of gaining admission for Sinn Fein into peace talks in Belfast. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

United Kingdom (04/18/1997): England. A small bomb exploded on a railway bridge at Doncaster just after 10AM. A warning was called in at 7:20 AM of bombs at Doncaster and Stoke (one about Crewe was also reported) as well as on the M6 highway at junctions 14 and 15 near Stafford and at junctions 27 and 28 near Preston. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

United Kingdom (04/18/1997): England. A bomb exploded at a Leeds railway station in a



signaling box. There were no injuries. A warning was called in at 7:14AM to the Leeds General Infirmary but no code word was given. Evacuation of the station was underway when the bomb exploded just before 9AM. This was a day of several bomb threats around the country that closed three other railway stations and two stretches of the M-6 highway. The PIRA claimed responsibility. Total Deaths: 0 Injuries: 0 Tactic: Bombings

United Kingdom (04/21/1997): Bomb threats strand commuters. Commuters were stranded this morning after the Irish Republican Army (IRA) made a series of bomb threats against subway and train stations and major highways. A Royal Automobile Club spokesman said the resulting delays to commuters caused "some of the worst traffic chaos that we have seen in London for many years, if ever." Rail and subway transportation came to a standstill, and commuters were evacuated from the King's Cross, Charing Cross, Paddington, St. Pancras, and Baker Street rail and subway stations. Service was also severely disrupted at London's Heathrow, Luton, and Gatwick airports.

Northern Ireland (05/23/1998): Authorities performed a controlled explosion on a bomb placed on a railway bridge at Finaghy Railway Halt. The bomb was found after the results of the referendum on the peace deal for the province was announced City: Belfast Country/Area: Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Northern Ireland (06/30/2000): An explosive device detonated either on or near the railroad tracks of the main Belfast-Dublin line, three miles outside Newry. The railway train was halted for the day as authorities examined the damaged track. The attack is being blamed on dissident republicans who are opposed to the peace process in Northern Ireland. Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Northern Ireland (09/25/2000): Dissident republicans are being blamed for planting a 50lb explosive on the railroad tracks in Dunmurry, which detonated and caused little damage but the closing of the Belfast-Lisburn line for two days. Sources say that a member of the Irish Republican Army (IRA) alerted authorities of the device prior to the explosion. Terrorist Organization: IRA City: Dunmurry Fatalities: 0 Injuries: 0

Northern Ireland (02/13/2001): After a five-day investigation, a 100 pound bomb was exploded on the Belfast to Dublin railway line. The line had been shut down when residents heard a loud bang on the tracks and for five days a security operation took place. The Real Irish Republican Army (RIRA) is being blamed for the attack. The group had targeted this same line in June 2000. Terrorist Organization: RIRA. Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Northern Ireland (03/09/2001): Bomb experts defused a 46 pound device that was left on the main Dublin-Belfast railway line between Lurgan and Lisburn. The security operation began eleven days earlier, on 25 February, when authorities were warned by telephone and the signal operator was warned at gunpoint of an attack. The railway line had been shut down and

passengers were bused between Belfast and the border town of Newry. Fatalities: 0 Injuries: 0  
Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Northern Ireland (04/25/2001): The train line between Ballymoney and Ballymena was closed after police defused an explosive device on the line. Authorities suspect the Real Irish Republican Army (RIRA) is behind the attempted attack. City: Finaghy. Fatalities: 0 Injuries: 0  
Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO

Northern Ireland (12/04/2001): After a five-day operation, Army bomb experts defused an 80 lb bomb that was found on the main Dublin-Belfast train tracks in Newry. Authorities are blaming the Real Irish Republican Army (RIRA) for planting the device. The railway was closed during the operation and re-opened on 5 December. Terrorist Organization: RIRA City: Newry  
Fatalities: 0 Injuries: 0 Weapon: Explosives Attack Claimed: NO Stated Sponsored: NO