

# Mit Terroristen im Cockpit

---

vom 17. Mai 2013

---

Jürgen Vietor, Co-Pilot des 1977 entführten Lufthansa-Flugzeugs, spricht mit Flensburger Schülern des Alten Gymnasiums über Opfer und Täter.

FLENSBURG | Nach einer bis heute ungeklärten Stunde will der Pilot Jürgen Schumann ins Cockpit zurückkehren und wird erschossen. Von da an habe die Verantwortung für 86 Menschen auf ihm gelastet, sagt Jürgen Vietor, der Co-Pilot der am 13. Oktober 1977 entführten Lufthansa-Maschine "Landshut". Da darf man sich "beschissen" fühlen. Schumann sei zuletzt die Rolle des "Underdog" zugefallen, die Vietor bis dahin zugekommen war, resümiert dieser.

Die Schüler zweier neunten und zweier zehnten Klassen des Alten Gymnasiums in Flensburg haben sich "intensiv" vorbereitet auf ihren besonderen Gast, sagt Jan-Christian Schwarz. Der Lehrer für Deutsch und Geschichte zählt die Themen 68-er und RAF, die Breloer-Dokumentation (Todesspiel) und eine Diskussion zur "Begnadigung von RAF-Terroristen" als hinführend auf. Die Literatur über das Phänomen RAF und die Täter sei zwar umfangreich, auch über "prominente Opfer" wie Hanns Martin Schleyer. "Wer aber weiß heute, wer Georg Wurster, Wolfgang Göbel oder Norbert Schmidt sind?", fragt Schwarz nach den Opfern und empfand es als "besonders reizvoll, mit Jürgen Vietor einen Mann zu Wort kommen zu lassen, der im Jahr 1977 den Terror am eigenen Leib erleben musste - als Geisel der mit der RAF verbündeten PFLP".

Vietor wiederum hat aufgrund seiner Offiziersausbildung an der Marineschule (Gorch Fock 1964-1965) eine Verbindung zu Flensburg und stieg nach seinem ersten Flug über Eckernförde auf Flugzeuge um. "Ich flog die Breguet Atlantic im Marinefliegergeschwader 3 'Graf Zeppelin' in Nordholz von 1967 bis 1974", erzählt er stolz. Er verlängerte nicht und bestand die Prüfung bei der Lufthansa. Ein Vierteljahrhundert sei er die Boeing 737 geflogen. Wie eine Ewigkeit müssen ihm die über hundert Stunden in den Händen der vier Entführer vorgekommen sein.

Der Zeitzeuge räumt auf mit der Mär, dass ein Jeep den Pilot beim Outside-Checking für eine mysteriöse Stunde abgeholt und zum Tower gebracht hätte. "Das hätte er nicht gemacht. Er hätte wissen müssen: Wenn er den Machtbereich des Mahmud verlässt, ist er ein toter Mann", sagt Vietor über seinen ermordeten Kollegen.

Dem 70-Jährigen aus Kassel fallen vier Momente ein, in denen er selbst in Ungnade gefallen und dem Tod nahe war. So sollte er "erschossen werden, weil ich angeblich eine Juden-Uhr hatte", erzählt Jürgen Vietor den Gymnasiasten und beschreibt die sternähnlichen Motive seiner Junghans-Uhr. Auch als er die Kidnapper "Terroristen" nannte, hörten die das nicht gern. Fesselnd berichtet Jürgen Vietor, wie sich um das tankende Flugzeug gruppierte Soldaten in letzter Minute zurückzogen, und von der Notlandung in Aden. "Wir dachten, wir würden sterben", sagt Vietor. Mahmud hingegen dachte, der rote Teppich würde ihm in der Terroristen-Hochburg ausgerollt. Doch dem war nicht so.

"Ich hätte kein Problem in Hamburg auf der Wiese neben der Bahn zu landen, aber nicht im Geröll", erklärt der Pilot. Er sorgte auch dafür, dass sich Mahmud im Cockpit anschnallte - nicht, um ihn zu retten, sondern damit er nicht auf den Gashebel fiel.. Die Schüler wollen wissen, wie Vietor "Martyr Mahmud" einschätzt. "Der war ein Top-Terrorist. Durchgeknallt war er natürlich - das sind alle Fanatiker." Allerdings fiel er ebenso auf die deutschen Verhandlungsführer herein wie die Crew. "Wir haben das geglaubt", erinnert sich Jürgen Vietor an den vorgetäuschten Tausch der Flugzeuge in Mogadischu, "das war so doll gemacht". Gefesselt mit Damenstrümpfen und übergossen mit Duty-Free-Alkohol, erlebte Vietor dann zum vierten Mal Todesangst. "Der Gedanke, angeschnallt zu verbrennen - ganz schlimm", sagt er und dass Bonn inzwischen entschieden hatte: "Es wird nicht getauscht." Tatsächlich stürmte die GSG 9 die Maschine in Somalia, tötete drei der vier Entführer und rettete die Geiseln. "Dann ging der so genannte 'Feuerzauber' los. Dann wurde geballert und geschossen, dass es eine Freude war", berichtet Jürgen Vietor und macht mit diesen Worten klar, wie erleichtert die Geretteten waren. Bis 1998 sei er weiterhin geflogen, schon im November 1977 wieder - mit der reparierten "Landshut".

*Autor: Antje Walther*