



# Mogadischu 30 Jahre danach

**Lufthansa ist seit über 50 Jahren eine deutsche Erfolgsgeschichte. Aber es gab auch bittere Momente – einer davon ist die Entführung der Lufthansa-Maschine „Landshut“, die sich in diesen Tagen zum 30. Mal jährt, ein Ereignis, das sicherlich allen Lufthansa-Seat als trauriger Abschnitt präsent ist. Doch auch dies gehört untrennbar zur Unternehmensgeschichte.**

**Gabriele von Lutzau und Jürgen Vietor, Crewmitglieder der Landshut, schildern in einem Gespräch mit der Redaktion diese Tage aus ihrer persönlichen, selbst erlebten, Sicht. Teile aus diesem Gespräch wurden in den chronologischen Ablauf der Entführung übernommen.**

Am 13. Oktober 1977 wird der Lufthansa Flug LH 181 von Palma nach Frankfurt von vier palästinensischen Terroristen entführt. Ihr Anführer war Zohair Youssif Akache (23), der sich Captain Martyr Machmud nannte.

Die drei anderen Entführer, zwei Frauen und ein Mann, waren Souhaila Andrawes, alias Soraya Ansari, der Libanese Riza Abbasi und Nadia Duaibes, alias Shanaz Holun.

Gabriele von Lutzau, damals Dillmann, und Jürgen Vietor, Crewmitglieder der entführten Landshut, erinnern sich in diesem Gespräch an vier Tage und 11 Stunden Angst. Das Gespräch schildert die subjektive Sicht der Opfer nach 30 Jahren. Die enthaltenen Fakten erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

## Chronologischer Ablauf der Entführung der Landshut (blau unterlegt)

**13.10.1977:**

**13:55** – LH 181, D-ABCE startet in Mallorca nach Frankfurt mit 86 Passagieren und fünf Besatzungsmitgliedern. Über Elba dringen vier Terroristen ins Cockpit ein und erzwingen Kursänderung.

➤ **Herr Vietor, können Sie die Situation und den Ablauf schildern, als die Entführer ins Cockpit kamen. Wie viele Minuten nach dem Start in Palma di Mallorca waren vergangen und was genau passierte?**

Ungefähr ein halbe Stunde nach dem Start war es. Wir flogen zwischen Marseilles und Toulon. Ich hatte mir den Hafen von Toulon von oben angesehen und erinnerte mich an meine Zeit in Toulon, während meiner Bundeswehrzeit. In diesem Moment ging der Krach los... Laute Geräusche von hinten, Bruchteile von Sekunden bis die Cockpittür aufgerissen wurde ...von einer Gestalt mit der

Pistole in der Hand...

**Von Lutzau:** ...wir waren mitten im Service. Ich weiß nur noch, dass es zwei in der Economy- und zwei in der First Class waren... die in der Economy sprangen auf, schlugen auf uns ein und trieben uns in den hinteren Teil der Kabine. Ich habe mit meiner norwegischen Kollegin in der Eco gearbeitet, die Pursette in der First Class.

**Vietor:** ...und Captain Machmud, so nannte er sich, stand im Cockpit ...

➤ **Was sagte er?**

Er hat die Pistole auf Cpt. Schumann gehalten, mir hat er in die Rippen getreten und „out, out, out“ geschrien.

➤ **Was forderte Machmud von Cpt. Schumann?**

**Vietor:** „Nach Larnaca fliegen“, hat er ihm gesagt, so erzählte es mir später Cpt. Schumann. Ich musste dann noch mal ins Cockpit zurück, um auszurechnen, ob wir dazu genügend Sprit hatten; hatten wir aber nicht.



Lufthansa gedachte am 16. Oktober 2007 in Babenhausen bei Hanau des vor 30 Jahren ermordeten Flugkapitäns der „Landshut“ Jürgen Schumann und seines Einsatzes für Passagiere und Crew. Diese Gedenkfeier trage dazu bei, den beispiellosen Einsatz von Jürgen Schumann zu ehren, so Jürgen Raps, Bereichsvorstand Operations der Lufthansa Passage Airlines. Links im Bild Monika Schumann mit Bereichsvorstand Operations und Lufthansa Chefpilot Jürgen Raps.





Der Lufthansa Krisenstab.

Aber zu diesem Zeitpunkt waren wir ATC-mäßig schon in Richtung Rom mit Radarführung unterwegs.

Ich musste das Cockpit aber wieder verlassen und mich hinten zwischen die Passagiere zu setzen. In Rom ist Cpt. Schumann alleine gelandet.

**15:40** – Landung in Rom, Fiumicino.

Anführer Zohair Youssif Akache, der sich Captain Martyr Mahmud nennt, verkündet seine Forderungen: die Freilassung der inhaftierten Mitglieder der ersten Generation RAF aus dem Gefängnis Stuttgart-Stammheim, die Freilassung von zwei in türkischer Haft sitzenden Palästinensern sowie die Zahlung von 15 Millionen US Dollar. Die Maschine wird auf Befehl des damaligen italienischen Innenministers und späteren Staatspräsidenten Francesco Cossiga aufgetankt.

**17:40** – Start in Rom

**20:40** – Landung in Larnaca, Zypern. Die Maschine wird aufgetankt.

**22:50** – Start in Larnaca. Geplantes Ziel: Beirut. Doch Beirut, Damaskus, Bagdad und Kuwait verweigern die Landeerlaubnis.

➤ **Nach Rom ging es erstmal nach Larnaca auf Zypern. Nach dem Start in Larnaca sollte das nächste Ziel Beirut sein, doch Beirut, Damaskus, Bagdad und Kuwait verweigerten die Landeerlaubnis, woran können Sie sich erinnern?**

**Vietor:** Uns ging langsam der Sprit aus und wir hatten Glück, dass auf dem Tower in Bahrain Engländer saßen. Die sagten, der Scheich hat verboten, dass ihr hier landet, aber sie haben die Funknavigation nicht abgeschaltet. Am Tag wäre eine Notlandung vielleicht noch möglich gewesen, aber nicht nachts. Wir wären irgendwo abgestürzt. Durch die Funknavigation konnten wir – zwar unerlaubt – landen.

**von Lutzu:** Die Jungs haben uns ab und zu ganz heimlich informiert, wo wir sind. Ein geflüstertes Wort... das habe ich dann an die Passagiere weitergegeben. Diese holten den Streckenaltas aus

der Sitztasche, und guckten nach – und waren beschäftigt. Die Shades waren immer unten. Wir sahen nichts. Die Orientierungslosigkeit und das Ausgeliefertsein waren ganz furchtbar.

**14.10.1977:**

**01:50** – Landung in Bahrain trotz verweigerter Landeerlaubnis. Nachdem mit der Erschießung des Copiloten gedroht wurde, wird die Maschine aufgetankt.

**03:25** – Start von Bahrain, Ziel unklar.

**05:50** – Landung in Dubai. Landebahn, die von Lastwagen blockiert war, wird in letzter Minute geräumt. Die Lage an Bord wird in Dubai unerträglich.

➤ **05:50 Landung in Dubai trotz mit LKWs blockierter Landebahn, die in letzter Minute geräumt wird. Was war vorgefallen?**

**Vietor:** Das war folgendermaßen: Das ist die Bahn... (er macht eine Skizze)... vorne stand ein LKW, einer stand in der Mitte – aber nicht auf der Mittellinie – und einer am Bahnende. Wir verständigten uns darauf, den vorderen zu überfliegen und den mittleren zu umfahren. Der am Bahnende interessierte uns nicht mehr.

Für diese Vorgehensweise haben wir das OK von Mahmud bekommen und den Anflug begonnen. Doch wie ein Wunder, waren nach dem Einkurven auf die Landebahn alle Fahrzeuge plötzlich verschwunden.

➤ **Landung in Dubai am 14.10. um 05:50, Start am 16.10. um 12:20. Woran können Sie sich erinnern?**

**Vietor:** Wir standen am Boden in sengender Hitze, die Shades waren unten und wir hatten seit Tagen nicht geschlafen. Es gäbe sehr, sehr viel zu berichten über diese zwei entsetzlichen Tage.

Es war – ohne zu übertreiben – die Hölle auf Erden.

**von Lutzu:** Die Hitze war unerträglich, die Leute haben sich ausgezogen und es war nicht genug zu trinken da. Auch alles andere was geschah, war furchtbar.

**Vietor:** Es war eine Situation, in der Mahmud Angst bekam, dass er die Kontrolle verlieren könnte, dass irgend etwas passieren würde. Er hat deshalb ziemlich viel zugelassen; wir durften zum Beispiel die Türen aufmachen. Leute, denen es ganz schlecht ging, konnten an die Tür gehen und Luft schnappen.

**16.10.1977:**

**12:20** – Abflug Dubai, Ziel unklar.

**13:20** – Flughafen Oman gesperrt

**15:50** – Landung in Aden. Flughafen vollständig mit Panzerfahrzeugen blockiert. Jürgen Vietor landet die Maschine auf Sand zwischen den blockierten Landebahnen

➤ **Herr Vietor, können Sie bitte etwas dazu sagen?**

Wir hatten keine Landeerlaubnis für Aden, es wurde dunkel, der Treibstoff ging zur Neige. Die Landebahn war mit Panzern und LKWs blockiert. Es gab nur die einzige Chance: Notlandung neben der Piste. Die Landung verlief wider Erwarten relativ weich, der Sand und full reverse brachten uns schnell zum stehen.

Procedure gemäß haben wir die Triebwerke abgestellt und die Feuerlöscher „abgeschossen“. Restsprit: ca. 300 kg, gutes Timing! Wir hatten überlebt!

Aber die Freude dauerte nur Minuten: Nach Öffnen der Türen und erster Kontaktaufnahme mit den Behörden schien Mahmud seine Fassung zu verlieren: er wähnte sich nämlich in einem sicheren Hafen, bei Freunden und musste erfahren, dass er nicht willkommen war.

Die Order seitens der Behörden: Unverzüglicher Start – in unmissverständlichem Ton.

Es ist nicht zu erkennen, ob die Maschine beschädigt wurde. Cpt. Schumann wird das Verlassen des Flugzeuges erlaubt, um einen Outdoor-Check zu machen und das Fahrwerk zu inspizieren.



Jürgen Vietor: „Es gab nur die einzige Chance: Notlandung neben der Piste!“





Gabriele von Lutzau: „... da habe ich gemerkt es funktioniert nicht!“

Wie erst Recherchen in den letzten Wochen ergaben, steht fest, dass Cpt. Schumann beim Kommandanten der die Landshut umzingelnden Soldaten war. Dem Wunsch Cpt. Schumanns, nach dieser Notlandung nicht weiterfliegen zu müssen, oder die Passagiere von Bord gehen zu lassen, wurde nicht entsprochen. Cpt. Schumann wurde aufgefordert, Aden zu verlassen.

Da er längere Zeit nicht zurückkehrt, wird er nach seiner Rückkehr von Mahmud im Mittelgang der Maschine ermordet.

➤ **Frau von Lutzau, Sie hatten immer wieder auf die Entführer eingeredet und es heißt, es war Ihnen gelungen, Sie gewissermaßen in Schach zu halten. Können Sie das bitte schildern?**

Es gab viele Situationen. Als der alte Mann mit Alzheimer unerlaubt aufstand, sagte ich ihnen: „Please leave him alone, he is old and weak and doesn't know what he is doing.“ Die Andrawes habe ich gefragt: „Is all this really necessary?“ ...und ob sie nicht Einfluss nehmen könnten auf den Mahmud. „Nein“, sagte sie, „er ist der Boss.“ Aber, sagte ich zu ihr, „Sie sind doch auch zu jung zum Sterben.“ Ich habe gewusst, dass es nicht ungefährlich ist, aber ich habe gemerkt, ich komme irgendwie an sie ran. Sie hat mir erzählt, dass ihr Freund sehr stolz auf sie wäre, wenn sie dafür stürbe. Ich sagte ihr, dass mein Freund in Frankfurt ist, dass ich ihn sehr vermisse und ich noch Kinder haben möchte.

Sie sagte: „Mein Kind ist die Revolution“ ...da habe ich gemerkt, es funktioniert nicht.

➤ **Was bedeutete es nun für Sie, Herr Vietor, ohne Kapitän, was forderten die Entführer von Ihnen?**

Ich habe versucht, durch verschiedene Manöver Zeit zu gewinnen, ließ keine Unterflurbetankung machen, sondern mit der Zapfpistole von oben tanken. Das Loch finden, aufmachen, das kostete mehr

Zeit. Dann brauchte ich Power, obwohl das gar nicht der Fall war. Ich wollte einfach Zeit schinden. Also kamen der Stromwagen und der Tankwagen, einer blieb im Sand stecken und musste wieder rausgezogen werden – auch das brachte Zeit. Doch irgendwann war „Zeit gewinnen“ ausgereizt, es war Mitternacht. Die Behörden hatten immer mehr darauf gedrängt, dass wir verschwinden. Sie wollten uns loshaben. Also bin ich gestartet. Wo sollten wir nun hinfliegen? Mahmud sagte: „Mogadischu.“

**17.10.1977**

**02:00** – Start in Aden.

➤ **Glaubte er wieder zu Freunden zu fliegen?**

Möglich. Er war nun der „Copilot“. Ich habe ihn die Checklisten lesen lassen. Der Flug war fliegerisch recht anspruchsvoll. Ich hatte große Angst, weil wir keine Feuerlöschmöglichkeiten mehr hatten. Wenn mit den gestressten Triebwerken etwas passiert, oder irgendeine Treibstoffleitung geplatzt wäre... Ich habe in diesen Stunden Höllenqualen ausgestanden. Mutterseelenallein, mit dem toten Kapitän Jürgen Schumann in der hinteren Garderobe, einem Psychopathen auf dem Kapitänssitz, das Flugzeug über dem Ogaden-Kriegsgebiet, Nacht, Gewittertürme links und rechts des Weges ...

Endlich kam die Küste in Sicht. Ohne jegliche Kommunikation und ohne Erlaubnis, um nicht wieder mit blockierten Runways konfrontiert zu werden, sind wir, für die dortigen Behörden völlig überraschend, gelandet.

**04:30** – Landung in Mogadischu, Somalia. Jürgen Vietor landet ohne Landeerlaubnis. Die Entführer wiederholen ihre Forderungen und setzen ein Ultimatum bis 15.00 MEZ, um die RAF-Mitglieder aus dem Gefängnis Stuttgart-Stammheim zu entlassen.

**11:45** – Eine B707 mit Staatsminister Wischniewski landet in Mogadischu. Kurz vor Ablauf des Ultimatums teilt der deutsche Botschafter in Somalia, Dr. Michael Libahl, den Entführern mit, dass die deutsche Regierung bereit sei, auf die Forderungen der Terroristen einzugehen. Er erreicht eine Verlängerung des Ultimatums um zehn Stunden.

**17:30** – eine B707 (D-ABUB) mit einem GSG-9-Kommando an Bord landet in Mogadischu. Die Regierung Somalias stimmt der Erstürmung der Landshut zu.

**18.10.1977**

**00:05** – Beginn der „Operation Feuerzauber“. Beamte der GSG9, unterstützt durch zwei Angehörige der britischen Spezialeinheit SAS, stürmen die „Landshut“

➤ **Als die Maschine gestürmt wurde, woran können Sie sich erinnern?**

**Vietor:** Plötzlich hörte ich ein Geräusch und dachte – nach mehreren Tagen ohne Schlaf – langsam drehe ich durch. Ich höre schon Geräusche... doch es war die Leiter, die von den Leuten der GSG9 an den Flugzeugrumpf gelehnt wurde... Ich bin ins Cockpit gegangen, habe mich in meinen Copilotensitz gesetzt, Mahmud saß im Kapitänssitz. Dann hatte ich urplötzlich ein Bedürfnis aus dem Cockpit zu gehen... (General Wegener sagte – wie ich später erfuhr – hoffentlich geht der Vietor aus dem Cockpit, es ist der mit dem weißen Hemd...) Ich ging also in die Kabine und setzte mich zwischen die Passagiere.

Plötzlich gab es einen furchtbaren Lärm.... Es fielen Schüsse und es wurde geschrien: „Köpfe runter, heads down, Köpfe runter, heads down ...“

Mit Gabriele von Lutzau und Jürgen Vietor sprach Johanna Wenninger-Muhr, FRA CI/I

Während der siebenminütigen Aktion werden drei der vier Geiselnnehmer getötet. Alle Geiseln und Besatzungsmitglieder überleben die Befreiungsaktion. Souhaila Andrawes überlebte.

Drei Passagiere, ein GSG9-Mann und Gabriele Dillmann werden leicht verletzt. Noch in der Nacht dankt Bundeskanzler Helmut Schmidt der Lufthansa und allen an der Lösung beteiligten Lufthanseaten über eine Standleitung vom Bonner Krisenstab zum Lufthansa Krisenstab.

Am gleichen Tag fliegen alle transportfähigen Geiseln, die Delegation von Staatsminister Wischniewski und die GSG-9-Beamten wieder nach Deutschland zurück.

**13:51** – Eine B707 mit befreiten Passagieren und Crewmitgliedern landet auf dem Rhein-Main Flughafen. Hochrangige Vertreter der Bundesregierung, des Landes Hessen und der Lufthansa sowie hunderte Lufthanseaten und Journalisten begrüßen die Heimkehrer auf dem Vorfeld.

Die Freude über das Wiedersehen wird überschattet von der Trauer über den sinnlosen Tod von Cpt. Jürgen Schumann.