

VON THOMAS RIEGLER

Die Anschläge in Kopenhagen, wenige Wochen nach den Schüssen in der Pariser Redaktion von „Charlie Hebdo“, zeigen, wie ernst die Bedrohung ist – auch in Österreich. Dabei gilt das Klischee von der „Insel der Seligen“ schon lange nicht mehr. Das zeigt ein Ereignis, das genau 45 Jahre zurückliegt: Österreichs allererste Konfrontation mit moderner terroristischer Gewalt – eine profil-Recherche in ein vergessenes Kapitel Zeitgeschichte.

21. Februar 1970, es ist 10.47 Uhr: Die AUA-Caravelle „Steiermark“ befindet sich nach dem Start in Frankfurt am Main seit acht Minuten in der Luft. Im Steigflug hat sie eine Höhe von 3000 Metern über dem Odenwald erreicht. 33 Passagiere und fünf Besatzungsmitglieder befinden sich an Bord – die Destination ist Wien. Was dann geschieht, schildert die „Kronen Zeitung“ anderntags so: „Die Stewardessen servierten Kaffee und Erfrischungen, als plötzlich eine heftige Explosion die Maschine erschüttert. Einen Augenblick später leuchtete das Schild ‚Bitte anschnallen und nicht rauchen‘ auf. Der Kabinendruck hatte rapide nachgelassen, die Passagiere klagten über Ohrenscherzen.“ Flugkapitän Herbert Till, damals 35 Jahre alt, meldete über den Lautsprecher, dass die Druckkabine defekt geworden sei und man deshalb nach Frankfurt zurückkehre. Tatsächlich war im vorderen Frachtraum eine Bombe detoniert und hatte ein etwa 80 mal 50 Zentimeter großes Loch in die Rumpfwand des Flugzeugs gerissen. Trotz des erheblichen Schadens gelang es Till, die „Steiermark“ notzulanden. Alle an Bord kamen mit dem Schrecken davon.

Dieser 21. Februar 1970 sollte trotzdem zu einem schwarzen Tag werden. Nur knapp zwei Stunden nach der Explosion an Bord des AUA-Flugs stürzte die Swiss Air Maschine „Basel Land“ in den Unterwald (Schweizer Kanton Aargau). Alle 47 Insassen – 38 Passagiere und neun Besatzungsmitglieder – fanden den Tod. Ausgelöst wurde die Katastrophe ebenfalls durch eine Bombenexplosion. Diese hatte im Unterschied zum Vorfall an Bord der „Steiermark“ verheerende Folgen. Im Frachtraum entwickelte sich ein Brand, der sich rasch ausbreitete. Dichter Rauch nahm den Piloten die Sicht auf die Instrumente. Der letzte verzweifelte Funkspruch an den Tower in Zürich-Kloten lautete: „Goodbye everybody“. Die Maschine ging schließlich in einer steilen Linkskurve in den Sturzflug über und raste mit 770 Stundenkilometern in den Wald.



## „Goodbye everybody“

Vor 45 Jahren wurde Österreich erstmals mit nahöstlichem Terrorismus konfrontiert. Auf Basis von Ermittlungsunterlagen rekonstruiert profil eine Beinahe-Katastrophe.

**TERRORIST AHMAD JIBRIL**  
Heute kämpft er an der Seite von Syriens Staatschef Assad.



**BESCHÄDIGTE AUA-MASCHINE**  
„Der Kabinendruck ließ rapide nach.“

Aus den Ermittlungsunterlagen, die profil im Wiener Staatsarchiv einsehen konnte, wird deutlich: Die „Steiermark“ war nur knapp einer ähnlichen Katastrophe entgangen. Ein Kommando der PFLP-GC (Volksfront zur Befreiung Palästinas, Generalkommando) hatte die Bomben in Radiogeräten eingebaut – mit einem Höhenmesser des Typs Altimeter 50 M als Auslöser. Anschließend wurden diese in zwei Paketen in Frankfurt und München aufgegeben – als Luftpost an Bord eines El-Al-Flugs nach Israel. Doch es kam anders.

Im Schlussbericht heißt es dazu: „Es ist wahrscheinlich, dass der Anschlag nicht der Maschine der österreichischen Luftfahrtgesellschaft AUA, sondern einem Linienflug der israelischen Luftfahrtgesellschaft El-Al gegolten hat. Diese Maschine flog laut Flugplan Februar 1970 als einziges israelisches Flugzeug an Samstag (21.2.1970) von Frankfurt/M. nach Tel Aviv. Die Tatsache, dass aus postökonomischen Gründen mit diesem Flugzeug keine Pakete befördert wurden, blieb Außenstehenden, zu denen auch die Tatverdächtigen zu rechnen sind, verborgen.“ Genauso verhielt es sich im Falle der Swiss Air: „Der planmäßige El-Al-Flug fiel aus. Die Post wurde daher auf die Swissair-Maschine SR 551 umdirigiert und in Zürich in das später abgestürzte Flugzeug verladen.“ Bei dem Zwischentransport der Fracht München–Zürich war noch nichts passiert, „da die Innenräume der Maschine auf Bodendruck gehalten wurden“ und die Flughöhe niedriger war.

Auch die „Steiermark“ hatte großes Glück. Wäre die in einem Postsack versteckte Bombe nicht an der äußeren Wand neben einem Zeitungsbandel, sondern in der Mitte des Frachtraums gelegen, wäre

ein Absturz womöglich nicht zu vermeiden gewesen. Pilot Till gab gegenüber der „Arbeiter Zeitung“ an: „Je höher das Flugzeug steigt, umso größer wird der Druckunterschied zwischen Innenraum und Außenwelt. Dadurch wäre auch das Leck im Rumpf des Flugzeugs größer geworden, da die Druckwelle bei der Explosion stärker gewesen wäre. In einem solchen Fall hätten auch alle Bemühungen, das Flugzeug zum Landen zu bringen, nichts genützt. Die Caravelle wäre unweigerlich in die Tiefe gezogen worden.“ Ein weiterer glücklicher Umstand war, dass die schwer beschädigte „Steiermark“ noch nicht die normale Flughöhe von 8000 Metern erreicht hatte, als der Höhenmesser die Explosion auslöste – andernfalls wäre es zu der von Till beschriebenen Implosion gekommen.

Der Doppelanschlag und vor allem die vielen Toten in der Schweiz bedeuteten einen großen Schock: Mit einem Mal war der Nahostkonflikt bedrohlich näher gerückt. Die Sicherheitsmaßnahmen wurden umgehend verschärft, wie die „Presse“ berichtete: „In Wien hat Polizeipräsident Holabek angeordnet, dass alle israelischen und arabischen Vertretungen, Flugbüros und sonstige gefährdete Objekte von der Zentralstreife des Wiener Sicherheitsbüros in die Überwachung einbezogen werden.“ Im Fokus der „Sicherheitsoffensive“ stand der Flughafen Wien-Schwechat, der von schwerbewaffneten Polizisten abgesichert wurde. In der politischen Diskussion sagte der damalige Oppositionsführer Bruno Kreisky etwas, das auch heute noch vertraut klingt: „Man muss die Illusion der Terroristen zerstören, mit solchen Methoden die Staaten in die Knie zwingen zu können.“

Verantwortlich für die bis dahin schwersten Anschläge in der Geschichte

der Zivilluftfahrt war eine der berühmtesten palästinensischen Terrorgruppen: die PLFP-GC. Gegründet 1963 von Ahmad Jibril hatte sich die Organisation nach dem Sechstagekrieg 1967 der kommunistisch orientierten PLFP angeschlossen. Diese hatte weltweite Aufmerksamkeit auf sich gezogen, indem sie ab Ende der 1960er-Jahre damit begann, westliche Passagierflugzeuge zu entführen. Schon 1968 spaltete sich Jibril wieder ab. Seine PLFP-GC ging daraufhin einen Schritt weiter: Am 18. Februar 1969 feuerten vier Attentäter 62 Schüsse auf eine El-Al-Maschine auf dem Flugfeld des Züricher Flughafens Kloten. Der Co-Pilot kam dabei ums Leben, während einer der Terroristen von einem israelischen Sicherheitsmann erschossen wurde.

Im Falle der Bombenexplosionen an Bord der AUA und Swiss-Flüge entkamen die Attentäter: Der damals 29-jährige Sufian Kaddoumi und der 43-jährige Badawi Mousa Jawher konnten sich rechtzeitig nach Jordanien absetzen. Zwei Helfer wurden in der BRD festgenommen, aber im Juni 1970 in den Nahen Osten abgeschoben. Kaddoumi, laut den Ermittlern der „Kopf“ des Unternehmens, hatte zwischen Anfang Jänner 1961 und Jänner 1962 in der Wiener Porzellangasse als Untermieter gewohnt und sich gute Deutschkenntnisse angeeignet. Angeblich war er als „politischer Fanatiker“ aufgefallen. Für die Tat musste sich Kaddoumi nie verantworten – laut der Staatsanwaltschaft Frankfurt, die in der BRD noch immer ein Strafverfahren führt, soll er 1996 im Alter von 55 Jahren gestorben sein.

In der Schweiz sind die Untersuchungen längst eingestellt worden. Wie die „Neue Zürcher Zeitung“ im Dezember 2014 meldete, dürften die Ermittlungen im Sand verlaufen sein, weil „erpresserische Drohungen“ erfolgten: „Bei einem Verzicht auf die Strafverfolgung Kaddoumis und seines Komplizen sollten im Gegenzug die Schweiz und die Fluggesellschaft Swissair von weiteren Terroranschlägen verschont bleiben. Sogar von der Zahlung angeblicher ‚Schutzgelder‘ ist verschiedentlich die Rede.“ Auch die drei überlebenden Attentäter von Zürich-Kloten waren schon Anfang Oktober 1970 freigelassen worden – im Austausch für Passagiere eines Swissair-Flugs, den die PLFP nach Jordanien entführt hatte. Man habe Gerechtigkeit auf dem „Altar sogenannter höherer Interessen“ geopfert, so das bittere Fazit der „Neuen Zürcher Zeitung“. Achmed Jibril, Jahrgang 1938, und seine PLFP-GC wiederum kämpfen heute an der Seite des Regimes von Baschar al-Assad im syrischen Bürgerkrieg – gegen islamistische Terroristen. n



**ABSTURZSTELLE DER SWISSAIR SR 551**  
Die Bombe sollte eigentlich in einem israelischen Flugzeug detonieren.