

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 74 (1996)
Heft: 5

Artikel: Fries Schreiber : Segelflugmeister, "Held von Zerka", und immer noch aktiv : "man weiss: Man hat nicht versagt!"
Autor: Kletzhändler, Marcel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-723728>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Fries Schreiber: Segelflugmeister, «Held von Zerka», und immer noch aktiv

«Man weiss: Man hat nicht versagt!»

Von Marcel Kletzhändler

Jeweils am 6. September treffen sich vielleicht 20 Menschen zu einem ganz besonderen Erinnerungsaustausch: Eine frühere Swissair-DC-8-Flugzeugbesatzung und einige Passagiere. Ihre jährlichen Zusammenkünfte nennen sie den «Zerka-Treff». Seit jenem schicksalhaften 6. September 1970. Zerka?

Als der 22jährige Hochbautechnik-Student Fries Schreiber um sieben Uhr morgens auf dem Weg zum Bahnhof beim Löb-Egge z'Bern wie üblich einen Blick auf die damals dort sich befindende Wetterkarte geworfen hatte, beschloss er angesichts der ausserordentlich günstigen Bisenlage das Studium Studium sein zu lassen und stattdessen mit dem Velo zum nahen Flughafen Belpmoos zu fahren, von wo er sich alsbald mit einem einplätzigen «Spyr II»-Segelflugzeug in den Berner Morgen schleppen liess, um einen Streckenflug Richtung Fribourg zu machen. Es war der 29. des Monats September im Jahre 1936, ein schöner Herbsttag, und nach einer ersten Landung kurz vor Payerne entschied sich der Pilot dafür, an demselben Nachmittag nochmals vom Belpmoos aus zu starten. Die Thermik trug ihn hoch über den Gurten und über den Längenberg, es wurde Abend. Und obwohl sein Sperrholzflugzeug keine Lichter hatte, kreiste er weiter über Belp und Bümpliz und über Muri und flog zum erstenmal in seinem Leben in der Nacht und über der hellerleuchteten Stadt Bern. Er flog, getragen von der Wärmeausstrahlung der Bundesstadt und mit Liedern und mit Juchzern gegen den Schlaf kämp-



Der junge Segelflieger im Jahre 1936.

fend, bis im fahlen Morgenlicht die ersten feinen Nebelbänke sichtbar wurden, und er flog noch immer weiter in den neuen Tag hinein, getragen von der nicht enden wollenden Thermik, bis es bereits wieder zu dunkeln begann und er endlich, es war so gegen 18 Uhr, auf dem Belpmoos landete. Da waren gut 36 Stunden vergangen, während denen er seit dem gestrigen Morgen nichts mehr zu sich genommen hatte, doch mit den 25 Stunden und 46 Minuten, die er ohne Erdberührung in der Luft verbrachte, hatte er sich ohne Absicht den neuen Rekord im Dauersegelflug erworben und war mit einem Schlag berühmt im Land. Es war der 30. und immer noch September, und niemand konnte ahnen, dass 34 Jahre später die ganze Welt um den nunmehrigen Swissair-Flugkapitän Fries Schreiber den Atem anhalten würde, dessen DC-8 «Nidwalden» mit der elfköpfigen Besatzung und 145 Passagieren auf dem Weg nach New York von einem palästinensischen Kommando in die jordanische Wüste nach Zerka entführt worden war.

Und am zwölften Tag desselben Monats September sprengte ein Terrorkommando die DC-8 zusammen mit einer ebenfalls entführten VC-10 der

britischen BOAC und einer Boeing 707 der amerikanischen TWA in die Luft. Fries Schreiber mit seiner Besatzung schauten, von den Bewaffneten dazu gezwungen, von einem Hügel nur 500 Meter abseits zu.

«How a lovely girl are you ... »

«Die tumme Sieche» hätten sie dabei für sich gedacht und auch laut zueinander gesagt. Es war für sie der sechste Tag in der Wüste, und noch zwei Wochen lang sollten sie Geiseln des Palästinenser-Terrors sein, bis sie am 22. September via Zypern und London wohlbehalten wieder aus der jordanischen Hauptstadt in Zürich-Kloten eintrafen. Die für die Entführungen und Flugzeugsprengungen verantwortliche «Popular Front of Liberation of Palestine PFLP» aber nennt sich seither eingedenk des Monats «Schwarzer September». Der Name sollte fortan für viele Jahre seine blutige Geschichte von Terror und Mord in der internationalen Zivilluftfahrt schreiben. Und der heute 81jährige, der eben leichtfüssig an diesem herrlichen Vorfrühlingsnachmittag im Schnee zur Davoser Schatzalp hinaufgewandert ist, erinnert sich:

«Es war kurz nach dem Start. Noch heute sehe ich die junge Frau in ihrem blauen, rot eingefassten Kleidchen, die plötzlich in der Cockpittüre stand. Sie war so hübsch, dass ich spontan zu ihr sagte: «How a lovely girl are you!»»

Das «lovely girl» umklammerte mit seinen zierlichen Händchen zwei Handgranaten. Sie sei jetzt der neue Kapitän, und der kalte Stahl der schwarzgerippten Handgranate, die Schreiber unter seinem Kinn fühlte, liess an der neuen Situation keinen Zweifel. Ab sofort hiesse die «Nidwalden» nun «Haifa», und Schreiber hätte wieder Richtung Zürich zu wenden und die Reise gemäss einer neuen Route fortzusetzen. Es war ein Uhr mittags, rund zwanzig Minuten nach dem Start in Kloten. Die «Nidwalden» legte sich in eine Kurve und flog auf 8800 Meter Höhe ihren

neuen Kurs nach Südosten. Richtung Naher Osten ...

Am Vorabend hatten Schreibers Gäste – ein Ehepaar aus Basel, er ein Unternehmer, der am folgenden Tag geschäftlich nach New York fliegen musste. Es gab nur ein Thema: Die der ganzen Zivilluftfahrt drohenden Terrorgefahren.

«Gruusig Angst» hätte sein Freund vor dem Flug gehabt, sagt Fries Schreiber, während er das Glas zum Munde führt. 26 Jahre ist das jetzt alles her. Auf den Blick in die weite Perspektive der Bündner Berge und nach unten mag er nicht verzichten. Darum steigen er und seine Frau Margrit immer noch zwei- bis dreimal pro Woche auf die Schatzalp hinauf, zu Fuss selbstverständlich. Meistens hat Fries dann schon sein Tagespensum von fünfzehn Skiabfahrten absolviert. Nur gestern, bei dem fürchterlichen Hudelwetter, sei er lediglich ein einziges Mal vom Pischa runter. Die Piste gehörte dem 81jährigen allein.

Wie das Schicksal so spielt: Der Basler, der nur mit seinem Flugkapitänsfreund fliegen wollte, kam wohlbehalten und sicher in New York an. Im letzten Moment hatte ein anderer Pilot mit Schreiber den Flug abgetauscht. Der aber war jetzt mit dem Swissair-Kurs 100 unterwegs. Nicht nach New York, sondern nach Beirut. Von dort weiter über Damaskus und nach Süden. Nach Jordanien, das in der schwarzen nächtlichen Nacht tief unter ihm und der HB-IDD lag, die nun mit der zwölfköpfigen Besatzung und den 145 Passagieren einem ungewissen Schicksal entgegenfliegt. Über Amman bricht der Funkverkehr ab. Fünf Stunden sind seit der Entführung vergangen.

«Jetzt wird es interessant»

Denkt Fries Schreiber an seinen Pilotenkollegen Fritz Kuhn aus alten Swissairtagen, der vor wenigen Monaten jene Coronado kommandierte, in dem auf dem Flug nach Tel Aviv eine palästinensische Paketbombe explodierte? Über Würenlingen stürzte das Flugzeug ab, riss alle Insassen mit in den Tod. Empfindet er Angst? «Dafür hatten wir während des Fluges keine Zeit. Wenn es kritisch wurde, sagten wir uns im Cockpit: «Nun wird es erst richtig interes-



Die am 6. September 1970 entführte DC-8 «Nidwalden» der Swissair auf dem jordanischen Wüstenflugplatz in Zerka kurz vor der Sprengung. Rechts oben Flugkapitän Fries Schreiber.

Foto: Keystone

sant.» Und ich dachte auch, dass ich jetzt halt die Verantwortung für den ganzen Seich tragen müsse. Ausserdem» – die Flasche leert sich, heiss brennt die Vorfrühlingssonne hier auf der Davoser Schatzalp-Höhe – «ausserdem bin ich nicht der Typ, der Angst hat. Schon vom Bergsteigen nicht.»

Er hat genau Buch geführt: Nicht weniger als 35 Viertausender hat der als Hotelierssohn auf dem Rigi-Kulm geborene – «ich wollte halt schon immer hoch hinaus», witzelt er – fanatische Bergliebhaber in jungen Jahren bestiegen. Dreitausender sind es gar 51 gewesen. Nicht nur die Kondition für seinen Dauersegelfluggrekord hat er sich dabei antrainiert, sondern auch für die körperliche und vor allem seelische Fitness, die ihm später als «Held von Zerka» zustatten kam, als es galt, Passagiere und Besatzung wieder heil aus der Wüste herauszubringen.

Die Landung ohne Navigationshilfen war das Schwierigste. Immer bedroht von einer zunehmend hysterischer werdenden Entführerin, sah die Besatzung nach über einer Stunde endlich eine schwache Lichterkette aus der

Dunkelheit heraufglimmen: Der Landestreifen. 19.14 Uhr ist es, als die «Nidwalden» mit einer extremen Kurzlandung hart auf dem Wüstensand aufsetzt. So hart, dass einem Passagier sein Gebiss aus dem Munde fliegt.

Sand wirbelt hoch, vom rotierenden Licht über dem Seitensteuer gespenstisch erleuchtet. Feuerrot, so dass die Kabinenbesatzung das von den tanzenden Lichtern eingehüllte Flugzeug bereits in Flammen glaubt und innert Sekunden eine Rettungsevakuation über die aufblasbaren Notrutschen vorbereitet. «Das erste, was ich nach der Landung gesehen habe, war eine Hostess, die draussen am Flügelende stand», sagt Fries Schreiber. «Sie hat vollkommen richtig reagiert.»

Die ganze Besatzung sollte die folgenden Tage «vollkommen richtig» reagieren. Denn seit über sechs Stunden spielte jetzt auch die Swissair DC-8 HB-IDD «Nidwalden», alias «Haifa», ihren Part in der grössten Entführungsaktion der Zivilluftfahrt, und wer sie überleben würde, war damals völlig offen und stand in den unwirklich hellen Sternen in der Wüste.

« ... wir nehmen an,
dass Ihr Mann noch lebt ... »

Margrit hiess sie. Als Airhostess war sie an Bord einer DC-8 nach New York mitgeflogen. Ein guter Flug, doch auf dem Weg zum Hotel in der Stadt verletzte Margrit sich derart unglücklich in einem der gelben New Yorker Taxis, dass der Flugkapitän persönlich sich um sie kümmerte.

Es blieb nicht bei der väterlichen Fürsorge, die der 21 Jahre ältere Kapitän seiner verletzten Hostess im New Yorker Hotel angedeihen liess. Aus der spontanen Sympathie, die die Baslerin zu dem in Bern aufgewachsenen Innerschweizer empfand, entwickelten sich allmählich tiefere Bande: Margrit teilte jetzt die Zeit mit ihrem Kapitän auch dann, wenn sie beide keine Uniformen trugen. Der Jungeselle aber hatte seinen privaten Flughafen gefunden. Das war acht Jahre vor dem längsten Warten auf die Rückkehr ihres Mannes.

Jetzt sass Margrit zu Hause in Kloten vor dem Telefon, wartete auf Nachricht aus der Wüste, wo ihr Kapitän zusammen mit vielen hundert anderen unschuldigen Gefangenen als Geisel sass. Das Telefon läutete. «Bern» war in der Leitung, das EDA. Man wisse nichts Neues. Man nehme an, dass ihr Ehemann noch am Leben sei. Für so einen Blödsinn, erklärte Margrit Schreiber denen aus dem EDA, bräuchten sie nicht extra anzurufen und knallte wütend den Hörer auf die Gabel. Eine Gondel der Jakobshornbahn schwebt vor dem Fenster vorbei. Wenn Ehemann Fries zum letztenmal eine seiner Dutzend täglichen Abfahrten macht, kann er auf den Skiern direkt bis zur Hochparterrewohnung in Davos Platz fahren, wo beide jetzt jeden Winter wohnen.

Nein, er unternimmt im Sommer keine Hochgebirgstouren mehr. Meine Frau hat es nicht gerne, denn ein Risiko ist beim Bergsteigen immer dabei.

Am Anfang gab es in der Wüste noch gebratene Hühnchen. Später dann Konserven. Wenn er einmal seinen Hund vergiften wolle, so ein Passagier, so werde er ihm dieses Büchsenfleisch vorsetzen.



Noch mit 81 Jahren fährt Kapitän Schreiber im Winter täglich Ski. Foto: kl

«You saved my life ... »

Nach vier Tagen stieg die Spannung. Die Terroristen begannen, die Flugzeuge mit Dynamit zu füllen. Die Insassen lebten in einer Bombe. Ein Funke, ein einziges Missverständnis, und ein unvorstellbares Blutbad wäre angerichtet. Und Spannungsmomente gab es genug: Ein amerikanischer GI aus Vietnam wollte mit diesem Swissair-Kurs die letzte Etappe auf dem Nachhauseweg von der grünen Dschungelhölle in seine sichere Heimat Amerika zurücklegen. Stattdessen war er jetzt in der Hölle von zu allem fähigen Terroristen. Er drehte durch, griff seine Bewacher an. Man wollte ihn aus dem Flugzeug schleppen, doch Schreiber war ganz Kapitän: «Kommt nicht in Frage», erklärte er kategorisch. In diesem Flugzeug sei er für das Leben seiner Passagiere verantwortlich. Setzte «zwei starke Männer» neben den Amerikaner und garantierte der «Volksfront», dass der Vietnam-Heimkehrer sich fortan ruhig verhalten werde. «You saved my life», hat er ihm zum Abschied gesagt. Und nur wer sich erinnert, dass bei einer anderen Entführung die Leiche eines im Cockpit erschossenen TWA-Piloten auf das Flugfeld geworfen wurde, kann die

Kaltblütigkeit der Besatzung ermessen, als sie sich nicht nur diesen Forderungen widersetzte.

Denn noch kritischer wurde es, als die Terroristen die Auslieferung von jüdischen und israelischen Passagieren forderten. Mindestens jene, die koscheres Essen bestellt hatten, und das waren auf diesem Flug nach New York nicht wenige, waren der Besatzung als Juden bekannt. Doch alle hielten dicht, als Schreiber seine Bewacher nur anlachte. Er wisse nicht, wer jüdisch und wer israelisch sei. Blieb mit seinem innerschweizerischen Berner Grind denen mit den Kalaschnikows gegenüber pickelhart. «Wir wussten ja, dass diese Passagiere kein gutes Los erwarten würde.» An einen, ebenfalls Amerikaner, erinnert Schreiber sich ganz besonders: «Er sass da voller Angst und zitterte wie Espenlaub.» Lebte er wohl frühere Schrecken einer solchen «Selektion» nochmals durch? Auch ihn konnte man soweit beruhigen, dass er den PFLP-Leuten nicht auffiel, nicht sich und andere gefährdete.

1938 gehörte Schreiber als junger Militärpilot zu jenen, die gegen eine Armeereduzierung waren. Er sah das kommende Unheil voraus, wusste, dass man nur aus Stärke heraus den Frieden verteidigen kann. Zum Glück ist ihm und all seinen damaligen hochmotivierten, aber gänzlich unerfahrenen, Kameraden – viele bildeten später den Nachkriegspilotenstamm der Swissair – die wirkliche Feuerprobe erspart geblieben. Von einer Bruchlandung, bei der sein Segelflugzeug in zwei Stücke zerschellte, abgesehen (das war noch vor seinem Rekordflug 1936), hat er auch nie einen Unfall erlebt. Nicht im Militär, und auch nicht bei der Swissair, wo er bis zur DC-8 alle Typen flog. Lediglich mit der DC-7 gab es manchmal Probleme ganz eigener Art. Denn so herrlich sie zum Fliegen auch gewesen war, so heikel reagierten ihre überzüchteten Motoren. Und als er zum drittenmal nach dem Start in Idlewild (heute heisst er Kennedy-Airport) mit nur drei laufenden Motoren dort wieder landete, kannte man ihn in New York nur noch als «the-three-engine-Schreiber» – «der Drei-Motoren-Schreiber ...». «Fliegen ist Charaktersache, genauso wie das Autofahren», sagt er. Doch ein bisschen Glück ist sicher auch dabei.

Sein Segelflugschein trägt die Nummer 14. Als Swissair-Pilot besitzt er das Verkehrspilotenbrevet Nummer 16. Damit und mit seinen über 26 000 Flugstunden gehört er zu den Pionieren des schweizerischen Luftverkehrs.

Nachdem nach sechs Tagen in der Wüste am 12. September alle Flugzeuge gesprengt worden waren, werden Schreiber mit der Cockpitbesatzung und vier weiteren Passagieren nach Amman gebracht und dort in einem gefängnisartigen Raum noch bis zum 22. September unter Bewachung festgehalten, währenddem in Jordanien der Bürgerkrieg zwischen PFLP/Schwarzer September und den Truppen von König Hussein voll im Gange ist. «Wir waren zwar neun Menschen in einem kleinen Raum, doch wir waren gesund, was will man mehr?» An seiner und der Rückkehr aller anderen Passagiere und Besatzungsmitglieder habe er nie gezweifelt: «Wir waren Austauschware.» Doch hätten sie natürlich ständig nach Fluchtmöglichkeiten Ausschau gehalten.

Ob ihm von diesen Erlebnissen danach irgendwelche Spuren geblieben sind? «Überhaupt nicht. Man hat das sofort weggesteckt, speziell, wenn man weiss: Man hat nicht versagt!»

Nach drei Wochen Erholungsurlaub bei seinem geliebten Segelsport sitzt Schreiber wieder startbereit im Cockpit einer DC-8. Natürlich nach New York. Doch immer, wenn er sich an die Entführung erinnert, kriegt seine Stimme einen leicht veränderten Tonfall. Noch heute, 26 Jahre danach.

Seit 23 Jahren ist er nun pensioniert. Ehefrau Margrit flog noch gut zehn weitere Jahre als Hostess. Beide kennen buchstäblich die ganze Welt, von Buenos Aires bis nach Bangkok und Bombay, von Amsterdam in Holland bis nach Abidjan und Accra im fernen Afrika. Unzählige VIPs, «Very Important Passengers», durften beide, er als Kapitän, sie als Hostess in der Kabine, an Bord begrüßen und bewirten, darunter Charlie Chaplin, Sophia Loren, Kirk Douglas, Cary Grant.

Fehlt den Schreibern heute das Reisen in der Welt? Ehefrau Margrit tischt zum Kaffee Gebäck auf. Eine Davoser Spezialität. Ihr Mann aber sagt «Tempi passati» und zitiert das Triptychon des grossen Malers der Berge, Giovanni Segantini: «Werden, Sein, Vergehen – man muss irgendwann einmal abschalten können». Als Skifahrer fährt der 81jährige aber immer noch den allermeisten 40jährigen davon, zeigt, dass er mit seiner Fitness, auch jener im Geist, die er mit Kreuzworträtsellösen und Bridge-Spielen trainiert, das «Vergehen» noch weit hinauszuzögern versteht. Und geniesst nun zusammen mit seiner Frau Margrit, nachdem die beiden so viele Jahrzehnte in der ganzen Welt zu Hause waren, jeden Tag in ihrer geliebten Schweiz, die seit beider Pensionierung für sie nun die Welt geworden ist. ♦

DolceFarTutto im Sporthotel Signina.

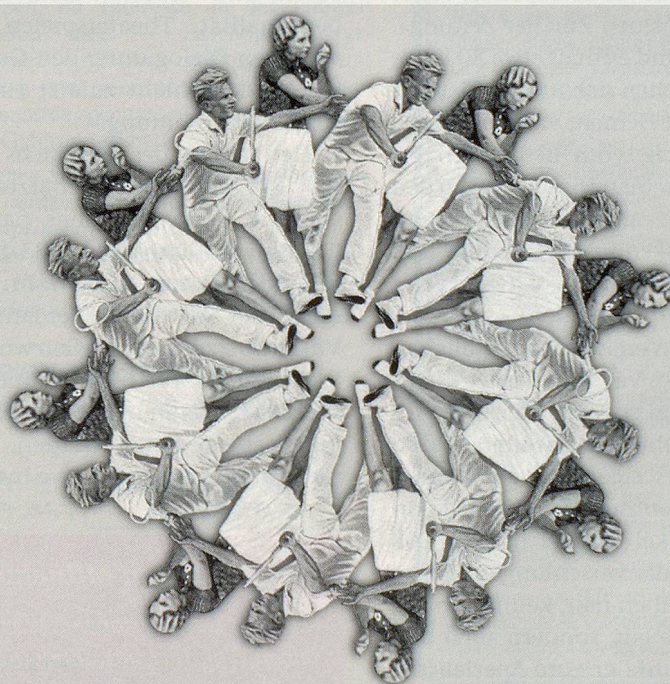
Mixed Doubles Aktiv 50+

Die vergnügliche «Seniors Tour» für Tennisbegeisterte über 50! Täglich 90 Minuten Tennisunterricht in Gruppen, abwechslungsreich gemixt mit Picknick, Wanderungen, Jassmeisterschaft, Kultur, Erholung im Erlebnisbad und natürlich mit feiner Küche. Ganz nach Ihrem Gusto verbunden mit der Gelegenheit zum Schnuppern von Trendsportarten. Pro Person im Doppelzimmer ab Fr. 800.- pro Woche inklusive Halbpension, Tenniskurs, hoteleigenes Erlebnisbad, Tanzabend usw. Wann dürfen wir Sie erwarten?



DIE ALPENARENA

SPORTHOTEL SIGNINA, CH-7032 LAAX, SWITZERLAND, TELEFON 081/921 22 22, TELEFAX 081/921 22 23



WORKS