Die Heldentat von Zuckerberg

[tta_listen_btn listen_text="Vorlesen" pause_text="Pause" resume_text="Weiter" replay_text="Nochmal vorlesen"]



Emmanuel Zuckerberg

Möglicherweise haben Sie gedacht, dass es um Mark Zuckerberg, den Milliardär und Gründer des sozialen Netzwerks Facebook, geht. Nein, in diesem Essay werde ich Ihnen von einer ganz anderen Person erzählen – dem israelischen Piloten Emmanuel Zuckerberg, der durch seine ausgeklügelten Operationen zur Umgehung des UN-Embargos und zur Überführung von fast zwei Dutzend britischen Kampfflugzeugen nach Israel bekannt wurde. Es wird angenommen, dass genau diese Flugzeuge das Fundament der Luftstreitkräfte des jüdischen Staates

bildeten. Was Zuckerberg erreicht hat, kann man nur als Wunder bezeichnen, und die ganze Geschichte erinnert an einen „coolen“ Thriller. Aber alles der Reihe nach…

Am 22. März 1911 wurde in Stanislau, Österreich-Ungarn (heute Iwano-Frankiwsk, Ukraine), in eine wohlhabende jüdische Familie von Wilhelm und Anna Zuckerberg ein Sohn geboren, den sie Emmanuel nannten (hebräisch: „Gott ist mit uns“). Als der Junge 14 Jahre alt war, ereignete sich ein Vorfall, der sein weiteres Leben veränderte. Eines Tages landete in der Nähe ihres Hauses ein Militär-Doppeldecker, damals ein technisches Wunderwerk. Emmanuel rannte sofort los, um diese Neuheit zu fotografieren. Die Piloten bemerkten die Begeisterung des Jugendlichen, luden ihn ein, ins Flugzeug zu steigen, und flogen eine Runde über die Stadt. Von diesem Moment an war Emmanuels Leben für immer mit der Luftfahrt verbunden.

Vier Jahre später, auf Anraten des berühmten Ze’ev Jabotinsky, ging der junge Mann nach Frankreich. In Paris absolvierte er eine Flugschule und wurde bald Pilot bei einer privaten französischen Fluggesellschaft, wo sein Mentor und später auch Partner der Autor von „Nachtflug“ und „Der kleine Prinz“, der Schriftsteller und erfahrene Pilot Antoine de Saint-Exupéry, wurde.

1934 kam Zuckerberg ins britische Mandatsgebiet Palästina, wo er mit dem Aufbau einer jüdischen Luftflotte begann. Er wurde der erste professionelle Fluglehrer der jüdischen Untergrund-Selbstverteidigungsorganisationen. Unter seiner Leitung wurden die zukünftigen Mitglieder der israelischen Luftstreitkräfte ausgebildet.



Zuckerberg – Flugschüler, Paris, 1932.



Antoine de Saint-Exupéry



Zukünftige Piloten der israelischen Luftwaffe



Bristol Beaufighter-Bomber im Flug

Im Sommer 1948 kämpfte der erst einen Monat zuvor gegründete jüdische Staat verzweifelt um seine Existenz gegen die Armeen von acht arabischen Ländern. Die Israelis waren ihren Gegnern zahlenmäßig und in Bezug auf Menge und Qualität der Waffen deutlich unterlegen, was sich in der Luft am stärksten bemerkbar machte. Die gesamte Militärluftwaffe des neugeborenen Landes bestand aus nur einem Dutzend leichter, einmotoriger Flugzeuge. Es war Aufgabe der Geheimagenten des jüdischen Staates, die in Europa unter „Deckung“ arbeiteten, diese Situation zu ändern. Sie mussten auf jede erdenkliche Weise das von der UNO verhängte Embargo für Waffenverkäufe in die Kriegsregion umgehen. Einer dieser Agenten war Emmanuel Zuckerberg. Mit seinen feinen Manieren und der Beherrschung mehrerer Sprachen gab er sich als wohlhabender Lebemann aus. Emmanuel gewann schnell das Vertrauen der Menschen, und niemand ahnte, was sich hinter der scheinbaren Unbekümmertheit des jungen Mannes verbarg. Er dachte ständig darüber nach, wie er die dringend benötigte Ausrüstung nach Israel bringen könnte. Dank seiner früheren Arbeit in Frankreich hatte Emmanuel Verbindungen in der professionellen Luftfahrtszene. Nach der damaligen Tradition änderte er seinen jiddischen Nachnamen Zuckerberg in den hebräischen Nachnamen Zur („Feuerstein“) und reiste nach England. Bald begann er über kriminelle Kreise in London, leichte zweimotorige Flugzeuge zu erwerben. Das klingt unglaublich, aber Zur gelang es, eigenständig, ohne fremde Hilfe, die Radare zu umgehen und ohne Genehmigungen der Länder, deren Territorium er überflog, die Flugzeuge von England nach Israel zu überführen. Dabei benutzte er keine speziellen Navigationsgeräte, sondern nur eine einfache Landkarte und einen Kompass. Warum Zurs Flugzeug nie entdeckt wurde, ist schwer zu erklären. Doch Tatsache bleibt: Er schaffte es, acht Flugzeuge zur Basis zu bringen, bevor ihm seine „Partner“ mitteilten, dass Scotland Yard ihm auf den Fersen sei… Da hörte Zur von einem pensionierten General der britischen Royal Air Force, der im Süden Englands lebte. Aus irgendwelchen Gründen hatte dieser nach dem Krieg ein Dutzend ausgemusterter Bristol Beaufighter-Bomber gekauft, wusste nun aber nicht, wie er sie loswerden sollte. Die schweren Beaufighter mit einer Spannweite von fast 18 Metern galten damals als die stärksten ihrer Art.

Natürlich musste Zur vor dem Kauf die Maschinen inspizieren und sicherstellen, dass sie noch flugtauglich waren. Doch legal konnte er nicht mehr nach England einreisen. Also mietete er in Frankreich ein kleines Flugzeug und meldete einen Flug zwischen zwei französischen Städten an, flog jedoch stattdessen nach England, wobei er in minimaler Höhe flog, um nicht von Radaren entdeckt zu werden. Die Bomber waren natürlich in einem beklagenswerten Zustand, aber der exzentrische General war so erfreut über den Käufer, dass er bereit war, die Maschinen zu einem von ihm festgelegten, ohnehin niedrigen Preis zu reparieren. Der Deal endete mit dem Kauf von sechs relativ intakten Beaufightern, die der General innerhalb von zwei bis drei Wochen flugtauglich machen sollte. Zur kehrte nach Paris zurück und zerbrach sich den Kopf darüber, wie er die schweren Militärflugzeuge aus Großbritannien herausbringen könnte. Und dann griff, wie es manchmal geschieht, der Zufall ein. In einem Café auf den Champs-Élysées kam Zur mit einer charmanten jungen Frau aus Neuseeland ins Gespräch. Ihre Träume von einer Schauspielkarriere und Dreharbeiten in einem Film über neuseeländische Piloten, die über dem Pazifik gegen die Japaner auf Beaufightern gekämpft hatten, gaben Zur die Lösung seines Problems. Bald tauchte die Produktionsfirma Air Pilot Film Company auf, die ankündigte, einen Spielfilm über neuseeländische Piloten und ihren heldenhaften Kampf drehen zu wollen. Für die Dreharbeiten wurden Filmrollen gekauft, die besten Kameraleute und Beleuchter Londons engagiert und vierzig Statisten rekrutiert. Die eigentliche Ideengeberin, die junge Frau aus Neuseeland, verwirklichte ihren Traum, indem sie die Rolle der Geliebten des Hauptthelden – eines der Piloten, die in den Krieg ziehen – erhielt.







Am Set des Films, Juli 1948

Das Casting für die Piloten, die an den Dreharbeiten teilnehmen sollten, führte Zur selbst durch. Das Hauptkriterium für die Auswahl waren nicht die schauspielerischen Fähigkeiten, sondern die Fähigkeit, die Bomber zu fliegen. Da in den Werkstätten des Generals nur fünf Flugzeuge repariert werden konnten, wurden auch nur fünf Piloten ausgewählt, die bereit waren, den gefährlichen Flug nach Israel zu unternehmen. Das Drehbuch des Films wurde den Behörden vorgelegt, um die Genehmigungen für Starts und Landungen der Bomber auf dem Flugplatz in der Nähe von London zu erhalten. Ende Juli 1948 begannen die Dreharbeiten. Morgens fuhren Busse mit der Filmcrew von London zu dem in eine neuseeländische Militärbasis verwandelten Flugplatz. Die Kameraleute schalteten die Kameras ein, die Beleuchter fluteten das Flugfeld mit Scheinwerferlicht, der Regisseur war nervös und gab Anweisungen, die Statisten, genauer gesagt die Statistinnen, winkten den Piloten mit weißen Taschentüchern, die Piloten schickten ihnen Luftküsse und rannten zu den

Flugzeugen, die Bomber stiegen in die Luft und landeten bald wieder. Leider ereignete sich am dritten Tag eine Tragödie: Einer der Piloten verlor die Kontrolle über das alte Flugzeug, stürzte in einen Berg und kam ums Leben. Alle waren überzeugt, dass die Dreharbeiten abgebrochen würden. Doch „Produzent“ Zur versammelte die Gruppe und sagte, dass die heldenhaften neuseeländischen Piloten es verdient hätten, im Gedächtnis der Menschen zu bleiben, und deshalb werde die Arbeit am Film fortgesetzt. Am nächsten Tag wurden die letzten Aufnahmen der Abschiedsszene mit den Piloten, die in den Krieg ziehen, gedreht, und nun stiegen nur noch vier Bomber in die Luft. Die Unternehmensleitung bezahlte die Statisten und das Londoner Team. Laut Plan sollten die weiteren Dreharbeiten in Schottland stattfinden, dessen Landschaft laut Produzent der neuseeländischen ähnelte. Angeblich flogen die Piloten ihre Bomber dorthin, und Zur bat die Fluglotsen, den letzten Start mit einer dreistündigen Verzögerung zu melden. Seine seltsame Bitte untermauerte er mit einem gewichtigen finanziellen „Argument“.



Am Steuer eines Flugzeugs – Emmanuel Zur



Hissen der Flagge in einer der Einheiten der israelischen Luftwaffe

Vier Stunden später landeten die Bomber, jedoch nicht in Schottland, sondern auf Korsika. Auch die örtlichen Fluglotsen wurden großzügig dafür entlohnt, dass sie den Behörden erst meldeten, als die Flugzeuge bereits auf dem Weg nach Podgorica in Jugoslawien waren. Zwei Tage nach dem Start aus einem Vorort von London landete die Gruppe von vier Beaufightern auf einem Luftwaffenstützpunkt in Israel und wurde zu einer wichtigen Streitmacht der israelischen Luftstreitkräfte, die einen bedeutenden Beitrag zum Sieg leistete. Emmanuel Zur flog bereits vier Tage später erneut nach England, um weitere Ankäufe zu tätigen. Er schaffte es, sechs weitere Flugzeuge in das Land zu bringen, bevor Anfang September die allgegenwärtigen Journalisten diesen Detektivfall aufdeckten und Großbritannien mit der Sensation überraschten, dass die Israelis unter dem Vorwand von Filmaufnahmen das UN-Embargo umgangen hatten und vier schwere Bomber aus England ausgeflogen waren.

Scotland Yard war empört und nahm die Suche nach Zur ernsthaft auf, der dieses Mal keine andere Wahl hatte, als seine Operationen einzustellen und nach Israel zurückzukehren. Premierminister David Ben-Gurion ernannte ihn zum Direktor des israelischen internationalen Flughafens in Lod (heute bekannt als Ben-Gurion-Flughafen). Emmanuel Zur starb am 13. April 1991 inmitten seiner Familie und Angehörigen, nur drei Wochen nach seinem 80. Geburtstag. Möglicherweise werden noch heute Hunderte Meter Filmmaterial im Scotland Yard aufbewahrt, das innerhalb von vier Sommertagen im Jahr 1948 in der Umgebung von London gedreht wurde. Doch kaum könnte dieser Film interessanter sein als die tatsächliche Geschichte seiner Entstehung…

Autor: Yakub Zair-Bek
Unter Verwendung von Materialien aus der jüdischen Presse

Ale Biblyografyes