

Alaska Airlines en de Joden van Jemen door Joe Spier

Geschreven door Administrator

woensdag, 10 mei 2017 20:23 - Laatst aangepast donderdag, 11 mei 2017 22:01



Ondanks enorm gevaar, maakten 28 piloten van Alaska Airlines zo'n 380 vluchten en vervoerden 48,818 refugiés per luchtbrug naar Israël.

Het verhaal van de moderne exodus van "Beta Israël" de Joden van Ethiopië gedurende de Operaties Mozes en Salomo, die samen zo'n 22,000 Ethiopische Joden per luchtbrug naar Israël vervoerden, is bekend. Minder bekend is de dramatische exodus van over de 48,000 Joden uit Jemen. Bijna onbekend is de rol die Alaska Airlines hierin speelde.

Niemand weet zeker wanneer de eerste Joden naar Jemen kwamen. De plaatselijke legende zegt, dat ze gestuurd werden als handelslieden door Koning Salomo. In ieder geval hebben Joden eeuwenlang in Jemen gewoond. In dat door armoede geteisterde land, waren de Joden de armste en de laagste burgers die leefden in minachting en in lijden als *dhimmis*.

In hun synagogen en op hun scholen echter onderwezen ze hun kinderen Hebreeuws te leren en te schrijven. Ze vergaten nooit hun geloof, beschermden de tradities, hielden de Sabbat en gaven de Thora en de Talmud door aan iedere volgende generatie.

Na de Eerste Wereldoorlog, toen Jemen onafhankelijk werd, werd het leven in dat Moslim land ondraaglijk voor de Joden. Anti-semitische wetten werden weer leven in geblazen; Joden werd niet toegestaan om op trottoirs te lopen; bij een rechtszaak werd bewijsmateriaal van een Jood niet geaccepteerd tegenover dat van een Moslim; Joodse weeskinderen moesten bekeerd worden tot de Islam. Sommige Joden lukte het om te ontsnappen naar Palestina, maar de meesten werden gepakt.

Van Wanhoop naar Gevaar

In 1947, na de stemming van de Verenigde Naties om Palestina te verdelen, veranderde de

Alaska Airlines en de Joden van Jemen door Joe Spier

Geschreven door Administrator

woensdag, 10 mei 2017 20:23 - Laatst aangepast donderdag, 11 mei 2017 22:01

situatie van de Joden in Jemen van wanhoop in lichamelijk gevaar. Arabische reischoppers in de aangrenzende haven van Aden, toen een Britse Kroon kolonie en nu deel van Jemen, doodden 82 Joden en staken de Joodse wijk in brand. De oprichting van de Staat Israël op 14 mei, 1948 *en Israëls Onafhankelijkheidsoorlog bracht in toenemende mate de Jemenitische Joden in gevaar zoals het dat deed in alle Arabische landen* . Echter, pas in mei 1949, toen de Imam van Jemen onverwacht instemde om alle Joden toestemming te geven zijn land te verlaten, waren ze in staat te vluchten. Ze verlangden ernaar om naar Sion terug te keren als ze de middelen maar hadden. In die tijd, woonden er in Jemen iets meer dan 49,000 Joden.

Toen de Onafhankelijkheidsoorlog eindigde begin 1949, was Israël verwoest en praktisch bankroet. Desondanks gaf David Ben-Goerion, Israëls eerste Minister President, terwijl hij daarmee de logica en het advies van zijn economische adviseurs trotseerde, het bevel tot de onmiddellijke en snelle "Inzameling van de Ballingen". Waar moest Israël het geld vandaan halen? *"Ga naar de Joden in de Diaspora en vraag hen om het geld,"* antwoordde Ben-Goerion de sceptici.

Vliegtuigen Nodig

Egypte had het Suez Kanaal gesloten voor de Joden in Jemen; ze zouden



door de lucht vervoerd moeten worden naar Israël. Het Amerikaanse Joodse Gezamenlijke Distributie Comité (JDC), de internationale Joodse humanitaire hulporganisatie, stemde toe om de Jemenitische exodus te financieren en de luchtbrug te organiseren, maar ze hadden vliegtuigen nodig.

Alaska Airlines werd opgericht in 1932 toen Mac Mc Gee een tweedehands Stinson voor drie passagiers aanschafte en een luchtvaart charter bedrijf begon in Alaska. Met de aankomst van James Wooten als president in 1947, begon de luchtvaartlijn nieuwe surplus vliegtuigen vanuit de V.S. Regering aan te kopen en werd binnen een jaar `s werelds grootste charter luchtvaartlijn.

De JDC benaderde Wooten en vroeg of Alaska Airlines erin zou toestemmen om de luchtbrug van Jemen te aanvaarden.

Wooten wilde dat Alaska Air de missie van genade op zich zou nemen maar Ray Marshall, Voorzitter van het Bestuur, was onverschillig.

Marshall vond dat de overeenkomst een verspilling van geld en tijd was van de Luchtvaartlijn.

Er zou tenminste \$50,000 nodig zijn om de charter op te zetten, geld, dat de Luchtvaartlijn niet had. Marshall hield vol dat Wooten zelf voor het geld moest zorgen.

Wooten bracht de \$50,000 bij elkaar door het te lenen van een reisbureau dat geassocieerd was met het JDC. Het contract werd getekend en *Operatie Op Adelaarsvleugels*, in de volksmond meer bekend met zijn bijnaam, *Operatie Vliegend Tapijt*, begon.

Op Adelaarsvleugels

Omdat Jemen de Joodse refugiés niet zou toestaan om uit hun land gevlogen te worden, had Groot-Brittannië ingestemd met het opzetten van een doorgangskamp in de aangrenzende Kroon Kolonie Aden waar vandaan de luchtbrug kon beginnen. Alaska Airlines zette haar basis op in Asmara, Eritrea met hun grond bemanning, piloten en vliegtuigen, - DC- 4s en C-46s. De overeenkomst was om elke morgen vanaf hun basis in Asmara naar Aden te vliegen, hun passagiers in Aden op te pikken en brandstof bij te tanken. Vandaar richting de Rode Zee te vliegen en de Golf van Aqaba naar de luchthaven in Tel Aviv, de refugiés uit te laten stappen, naar de veiligheid van Cyprus te vliegen voor de nacht en terug te keren naar hun basis in Asmara bij het aanbreken van de dag, om daarna helemaal opnieuw te beginnen. De heen- en terugreis zou ongeveer 20 uur duren.

Het vliegtuig zoals het samengesteld was, kon niet genoeg passagiers of voldoende brandstof vervoeren. Dus werden de toestellen veranderd door de officiële vliegtuigstoelen door rijen banken te vervangen en extra brandstof tanks in de lengte van de romp tussen de banken in te passen.

Toestellen die bedoeld waren om 50 passagiers te vervoeren konden er nu 120 vervoeren en brandstof zou er krap aan een extra uur mee toe kunnen.

Intussen werd het doorgangskamp in Aden, "Kamp Geula" (Verlossing) genaamd, georganiseerd door de JDC en voorzien van staf door Israëliische artsen en sociaal werkers onder het leiderschap van Max Lapidés, een Amerikaanse Jood. Ook werden bij het kamp afgezanten ingekwartierd, verantwoordelijk voor het betalen van een "hoofd belasting" aan verschillende hoofden van Jeminitische stammen, wat de Joodse refugiés zou toestaan om door hun grondgebied te gaan.

Alaska Airlines en de Joden van Jemen door Joe Spier

Geschreven door Administrator

woensdag, 10 mei 2017 20:23 - Laatst aangepast donderdag, 11 mei 2017 22:01

Toen het nieuws van de evacuatie de Joden van Jemen bereikte, lieten ze hun weinige bezittingen achter (behalve hun gebedenboeken en Torahs) en zoals de Bijbelse exodus begonnen ze te lopen vanuit de slavernij de vrijheid in. Ze reisden in familie groepen, zo'n paar honderd mijl, door de wind en zandstormen, kwetsbaar voor rovers en een vijandige plaatselijke bevolking, totdat ze uitgehongerd en berooid de grens bereikten met Aden, waar Israëliische hulpverleners hen ontmoetten en hen naar het doorgangskamp vervoerden. Daar kregen ze elektriciteit, medicijnen, stromend water, toiletten en persoonlijke hygiëne voor de eerste keer. Gedurende de hele operatie, kwamen de Joden van Jemen in Kamp Geula aan in een gestadige stroom, nieuwe groepen kwamen aan terwijl een eerdere groep de lucht in ging.

De Jemenitische Joden naar Aden krijgen was één probleem, hen op het vliegtuig krijgen was een ander verhaal. Als Nomaden die nooit eerder een vliegtuig hadden gezien en nooit ergens anders hadden gewoond dan in een tent, waren velen van de immigranten bang en weigerden om aan boord te gaan. Eenmaal eraan herinnerd dat hun bevrijding naar Israël door de lucht geprofeteerd werd in het Boek Jesaja, "Zij zullen opstijgen als op arendsvleugelen," versterkt door de schildering van een arend met uitgestrekte vleugels boven de deur van ieder vliegtuig, overtuigde hen dit om aan boord te gaan van de vliegtuigen. Eenmaal binnen zaten velen liever op de grond, dan op zachte zittingen, waar ze niet aan gewend waren. Hen weerhouden van het aansteken van vuur om hun eten klaar te maken was een heel karwei. Gedurende de vlucht, werd ongeveer de helft ziek en braakte over de extra brandstof tanken binnen in het vliegtuig.

Desondanks, toen de Jemenieten in Israël landden joelden ze zegeningen en barstten uit in gezang.

De Ierse Mozes

Om te beginnen met *Operatie Vliegend Tapijt*, stuurde Alaska Airlines Bob Maguire, een inwoner van Portland,



een piloot met bestuurlijke ervaring naar het Midden Oosten. Maguire vloog tussen de 270 en 300 uur per maand. Wanneer hij in de V.S. geweest was, dan was de grens onder de luchtvaartregels daar, 90 uur. Ben-Goerion noemde Maguire de "Ierse Mozes". Het werk kostte Maguire zijn carrière. Hij liep een parasiet op, die zijn hart aantastte en als resultaat daarvan verloor hij zijn handelsvergunning als piloot begin 1950. Een andere piloot was Warren Metzger, geboren in Lethbridge die tussen vluchten in de tijd vond om met zijn vlucht begeleider te trouwen. Ten minste één piloot, Stanley Epstein, was Joods.

De luchtbrug die in Juni begon, was vermoeiend voor de piloten die dagen van 16 uur vlogen en moeilijk voor de toestellen, die ver boven hun vastgestelde diensttijden vlogen. Het was moeilijk om aan brandstof te komen, het woestijnzand richtte verwoesting aan op de motoren en vliegen

Alaska Airlines en de Joden van Jemen door Joe Spier

Geschreven door Administrator

woensdag, 10 mei 2017 20:23 - Laatst aangepast donderdag, 11 mei 2017 22:01

was op het gevoel met besturing door gegiste schatting en zicht.

Het werk was gevaarlijk. Er werd op veel vliegtuigen geschoten. Eén piloot, die een beetje dicht bij Arabisch grondgebied vloog terwijl hij Israël naderde, zag lichtkogels met een boog naar zijn toestel komen. Een ander toestel kreeg een lekke band tijdens een bominslag in Tel Aviv. Bij één gelegenheid, werd Maguire gedwongen om met zijn toestel in Egypte te landen, toen hij zonder brandstof kwam te zitten. De Israëli's hadden alle piloten gewaarschuwd dat, als ze op Arabisch grondgebied moesten landen, de Joodse refugiés en misschien zelfs de bemanning waarschijnlijk zouden worden doodgeschoten. De bijdehante Maguire vertelde luchthaven functionarissen dat hij ambulances nodig had om zijn passagiers naar het ziekenhuis te brengen. Toen ze vroegen waarom, antwoordde hij dat zijn passagiers de pokken hadden. De verschrikte Egyptenaren wilden hem daar onmiddellijk weg hebben. Maguire kreeg zijn brandstof en vloog door naar Tel Aviv.

Halverwege de operatie, dwong het Bureau voor de Burgerluchtvaart van de V.S., Alaska Airlines om haar internationale charter bedrijf te sluiten en een maatschappij genaamd Near East Air Transport, waar James Wooten president van was, en de piloten, en de vliegtuigen allemaal van Alaska Air waren, maakte de luchtbrug Operatie Vliegend Tapijt af. Near East Air Transport was gewoon Alaska Airlines die onder een andere naam opereerde.

Tegen de tijd dat *Operatie Vliegend Tapijt* eindigde in September 1950, hadden 28 piloten van Alaska Airlines zo'n 380 vluchten gemaakt en 48,818 refugiés, bijna de hele Joodse bevolking van Jemen, door de lucht vervoerd naar Israël. Wonderbaarlijk genoeg was er niet één dode of gewonde gevallen.

Operatie Vliegend Tapijt werd geheim gehouden om veiligheidsredenen en om sabotage te voorkomen. Het zou vele maanden later zijn voordat het publiek of de pers achter de opmerkelijke operatie zou komen.

Vandaag de dag is Alaska Airlines een internationale vervoersonderneming die zijn diensten verleent aan 60 steden en 3 landen. Passagiers, die met Alaska Airlines vliegen beseffen niet dat ze vliegen met de luchtvaartlijn, die de Joden van Jemen redde.