

Agentenkampf auf der „Scheersberg“ (Rekonstruktion): „Sie müssen nur genau zuhören und gehorchen“

Das Geheimnis der „Scheersberg“

Wie Israels Geheimdienst Uran beschaffte (III) / Von Denis Eisenberg, Eli Landau und Menachem Portugali

Der Mossad-Einsatzleiter Mike Binder kehrte von seinem nächtlichen Abstecher zurück in die Autowerkstatt, die ihm und seinen Leuten als Basis für das gewagteste Unternehmen ihrer Laufbahn gedient hatte.

Der erste Akt der Operation war nach blutigem Vorspiel beendet. Im Morgengrauen des 17. November 1968 hatte der Frachter „Scheersberg“ Anker werfen verlassen, an Bord eine Ladung von 200 Tonnen Uran und, eingeschlossen in einem Container im Laderaum 2, vier israelische Agenten.

In der Ölgrube der Werkstatt aber lagen die Leichen der Angreifer vom vergangenen Abend. Mike durfte nicht viel Zeit mit einer Analyse der Lage verlieren. So viel stand immerhin fest: Sein marokkanischer Kontrahent Budidscha hatte die Information über das Urangeschäft weiterverkauft. Einen der Toten kannte Mike — es war ein ägyptischer Geheimdienstler.

Was hatte der Angriff auf die Werkstatt bezweckt? Sie hatten offenbar das Mossad-Team lautlos umbringen wol-

len, um den Container in ihre Hand zu bekommen. Wäre ihnen das gelungen, dann befänden sich jetzt anstelle von Mikes Leuten vier Ägypter im Laderaum der „Scheersberg“. Die Ägypter hätten das Schiff in ihre Gewalt gebracht und dann Alexandria angesteuert.

Jetzt verstand Mike auch, warum Budidscha unbedingt die Photos der beiden Besatzungsmitglieder haben wollte, die nach Marseille kommen sollten. Der Marokkaner mußte den Ägyptern gesagt haben, daß Israels Geheimdienst und dessen Chef Amit im Begriff waren, zwei seiner Männer an Bord des Schiffes zu schicken, und zwar als Marokkaner verkleidet.

Tatsächlich hatten Mikes Agenten zwei weitere Männer an Bord der „Scheersberg“ gehen sehen, doch ob es wirklich ihre Mossad-Kollegen Meir Azulai und Shauli Mizrachi waren, konnten sie wegen der strengen Bewachung des Schiffes nicht ausmachen.

Mike mußte also damit rechnen, daß seine beiden Agenten in Marseille abgefangen worden waren. Dann waren sie vermutlich gefoltert, vielleicht getö-

tet worden. Aber wieviel hatten sie preisgegeben von den Details der Mossad-Operation?

Wie auch immer — er hatte keine Möglichkeit, seine Männer zu warnen. Sie steckten gefangen in der Blechkiste und warteten, daß Azulai und Mizrachi sie herausholten.

In dieser Nacht nahm Mike über die Botschaft in Brüssel Kontakt zu dem Oberbefehlshaber der israelischen Kriegsmarine auf. Er bat ihn, seine Männer auf Plan zwei vorzubereiten — die für den äußersten Notfall ausgearbeitete Operation. Nach diesem Plan sollten israelische Schiffe die „Scheersberg“ auf hoher See angreifen, sollte das Uran unter Androhung von Waffengewalt ausgeladen werden — ein eindeutiger Fall von Piraterie.

Derweil saßen die vier Israelis im Laderaum 2 der „Scheersberg“. Sie wagten kaum Atem zu holen. Über ihren Köpfen waren vorsichtige Schritte zu hören. Zwei Männer, die offenbar Schuhe mit weichen Sohlen trugen, suchten den Laderaum ab. Anscheinend suchten die beiden nach ihnen, doch etwas stimmte dabei nicht.

© Alle Rechte bei Steinmatzky's Agency Ltd., Israel.

Dem Plan nach, den sie auswendig kannten, sollten Azulai und Mizrachi sie in der zweiten Nacht nach dem Ablegen aus dem Container befreien. Warum schlichen sie dann aber jetzt schon im Laderaum herum — in der ersten Nacht? Es war zehn Minuten nach Mitternacht: Nicht nur der Tag stimmte nicht. Die beiden Mossad-Agenten an Bord sollten erst um 2 Uhr morgens kommen.

Ruby Goldman nahm einen Lötkolben auf, um gegen die Metallwand des Containers zu klopfen und damit den Männern dort oben ein Zeichen zu geben. Noch in letzter Sekunde konnte Gad Ullman ihn mit einem blitzschnellen Griff daran hindern. Die Schritte waren jetzt unmittelbar über ihnen — und die beiden Männer sprachen Arabisch, zwar so leise, daß man die einzelnen Worte nicht verstehen konnte, doch es war unverkennbar Arabisch.

Die vier Israelis im Container rührten sich nicht. Die Stimmen über ihnen wurden ein wenig lauter, sie klangen enttäuscht. Offenbar fanden die Fremden nicht, was sie suchten. Alle Container waren gleich groß; alle trugen die gleiche Beschriftung. Wenn sie das geheime Zeichen nicht entdeckten, würden sie das Mossad-Versteck nicht finden.

Die Araber beklopfen mit einem metallischen Gegenstand einen Container nach dem anderen. Wenn es vorher noch Zweifel gegeben haben mochte, dann waren sie jetzt ausgeräumt. Alle vier wußten nun, daß diese beiden nicht ihre Kameraden waren, denn es war ein anderes Erkennungszeichen vereinbart worden. Zweieinhalb Stunden lang suchten die beiden Araber den Laderaum ab. Dann gingen sie fort.

Die vier Männer im Container begriffen: Ihr Plan war gescheitert. Statt ihrer erwarteten Kollegen waren zwei unbekannte Feinde auf der „Scheersberg“. Die Mossad-Agenten wußten, daß sie auf Hilfe von außen nicht rechnen konnten.

Sie waren in einen großen Stahlsarg einplombiert, der von anderen Containern eingeklemmt war. Gewiß, an zwei Seiten ihres Quartiers befanden sich Öffnungsklinken, doch die konnten nur von außen betätigt werden.

Plötzlich sah Gad Ullman doch noch eine Hoffnung: Woher, so fragte er, sollten die beiden Männer an Bord wissen, daß der Angriff auf die Werkstatt nicht geklappt hat? Niemand ist davongekommen. Und zudem wäre es so wieso zu spät gewesen, die Männer auf dem Schiff noch zu warnen, denn die müssen vorher an Bord gegangen sein.

Also müssen sie glauben, sie suchten hier ihre Freunde. Es war nicht purer Leichtsin, wenn sie laut in arabischer Sprache miteinander redeten — sie wußten einfach nicht, daß hier unten nicht ihre arabischen Landsleute sind, nach denen sie suchen sollten.

Ullmans Restmice: Die Israelis konnten immer noch das Überraschungsmoment für sich einsetzen.

Jetzt war es Tag, da würden die beiden Unbekannten bestimmt nicht nach unten kommen, denn das hätte die überrigige Mannschaft gemerkt. Die Männer im Container schalteten eine kleine Lampe ein.

Ruby Goldman, der Mechaniker aus dem Kibbutz, ergriff die Initiative. Er holte sich das Miniatur-Schweiß- und Schneidegerät, das im Container verstaubt worden war, schloß es an die Sauerstoff-Flasche an und regulierte das Druckventil. Er klopfte die Stahlwände des Containers mit einem kleinen Hammer ab, dann entschloß er

Die vier Männer verließen lautlos ihr Quartier und verteilten sich im Laderaum. Gad Ullman, der Killer, bezog zwischen zwei Containern Position. Von dieser Stelle aus konnte er, bis zum Kopf verborgen, die Luke des Laderaums und die Leiter daneben decken.

Sie warteten fast vier Stunden. Dann alarmierte sie ein scharrendes Geräusch. Die Falltür über der Luke wurde langsam angehoben. Mondlicht fiel durch die schmale Öffnung auf die Sprossen der Leiter, die in den Laderaum hinabführte. Ein Paar Füße in Tennisschuhen stellten sich vorsichtig auf die oberste Sprosse.



Von Israelis veränderte „Scheersberg“: Nato-Aufklärer wurden getäuscht

sich, den Notausgang in eine Querwand ihres Quartiers zu schneiden.

In quälender Langsamkeit entstand der erste, vertikale Schnitt. Als er die Länge von etwa 65 Zentimetern erreicht hatte, machte Ruby einen rechten Winkel. Zentimeter um Zentimeter fraß sich die Flamme durch die Stahlwand.

Endlich, um 18.30 Uhr an diesem 18. November, wurde eine rechteckige Metallplatte, die mit Zangen vorsichtig festgehalten worden war, auf den Boden des Containers gelegt. Jetzt sahen sie, daß ihr Quartier in der obersten Reihe der Container an der Schiffswand stand, unmittelbar unter der eisernen Laderaumabdeckung. Es war möglich, auf das Dach ihres Containers hinaufzukriechen.

Der Mann stieg langsam die Leiter herunter und trat auf das Dach eines Containers. Mit der nicht angeknipsten Taschenlampe klopfte er an die Leiter, um seinen Kameraden zu verständigen. Der zweite Mann war schwerfälliger als der erste. In dem Licht, das durch die offene Luke fiel, wurde seine massive Silhouette sichtbar.

Sein Gefährte trat auf ihn zu. Der massige Mann blieb auf der untersten Sprosse stehen und lehnte sich gegen die Leiter, um das Gleichgewicht nicht zu verlieren. Mit beiden Händen ließ er vorsichtig die schwere Falltür der Luke herunter.

Es knallte dumpf zweimal so kurz hintereinander, als sei der zweite Knall das Echo des ersten gewesen. Die Luke

klappte herunter. Die beiden Männer fielen übereinander auf einen Container. Gad Ullman hatte es mit zwei Schüssen geschafft.

Auf der Brücke der „Scheersberg“ trat gerade Kapitän Peter Barrow* aus dem Kartenhaus in die Dunkelheit hinaus, als er einen dumpfen Knall hörte. Barrow fragte den wachhabenden Matrosen, ob er auch etwas gehört habe. Der Mann, ein alter Seebär, nickte. Ihm war es vorgekommen „wie runterfallendes Metall“.

Der Kapitän schaltete den Scheinwerfer an der Brücke an, dessen starker Lichtkegel das Deck plötzlich grell erleuchtete. Doch es war nichts Ungeöhnliches zu sehen; Barrow ging wieder in das Kartenhaus zurück.

Im Laderaum 2 der „Scheersberg“ beendeten die vier Mossad-Männer ihre letzten Vorbereitungen, nachdem sie die Leichen der beiden Ägypter aus dem Weg geräumt hatten. Um 4.40 Uhr lag das Deck in winterlicher Dunkelheit. Sie klotterten aus dem Laderaum und schlichen bis zum Heck. Dann stiegen sie langsam die Treppe zur Brücke hinauf.

Der Erste Offizier, Barney MacDowell, stand mit gespreizten Beinen hinter dem Peilgerät auf der Brücke. Er wartete auf das Hellwerden des Horizonts. Da sah er plötzlich neben sich einen Mann stehen. Einen Augenblick glaubte er, es sei der wachhabende Matrose. Als er sich umwandte, blickte er auf den Lauf einer Beretta, der direkt auf seine Brust gerichtet war.

„Keine Angst, ich erschieße Sie nicht.“

Rasch sah er zur anderen Seite der Brücke hinüber. Dort stand der Matrose und blickte ahnungslos aufs Meer hinaus. Die beiden Türen des Ruderhauses standen offen. Barney sah eine Gestalt, die sich über das Schanzkleid der Brücke beugte. Aber auch dieser Mann hatte keine Ahnung, was sich auf dem anderen Teil der Brücke abspielte.

Der Fremde mit dem Revolver sagte in tadellosem Englisch: „Keine Angst, ich erschieße Sie nicht. Schreien Sie nicht, und rühren Sie sich nicht. Tut mir leid, Sie erschreckt zu haben. Mein Vorschlag: reibungslose Zusammenarbeit.“

Dann, mit einem Wink zu dem Matrosen auf der anderen Seite der Brücke: „Rufen Sie ihn bitte her. Sie können ihm sagen, daß er Ihnen eine Tasse Tee holen soll. Aber keine überflüssigen Bemerkungen. Um Ihretwillen.“

MacDowell rief den Mann heran und gab ihm zu verstehen, daß er etwas zu trinken haben wollte. Kaum war der

* Der Name wurde von den Autoren geändert.



Mossad-Einsatzort Hafen von Antwerpen: Der Fahrer eines Gabelstaplers lag ...

Matrose gegangen, da hat der Israeli den Ersten Offizier ins Ruderhaus. „Wecken Sie jetzt den Kapitän durch die Sprechanlage, und bitten Sie ihn, auf die Brücke zu kommen. Sagen Sie nicht, warum.“

Kapitän Barrow war nicht entzückt, zu so früher Stunde aus dem Bett geholt zu werden. In seinen roten Bademantel gehüllt, stürmte er auf die Brücke. Dort war inzwischen ein zweiter Unbekannter aufgetaucht, ein grauhaariger Mann, auch er bewaffnet.

Der Grauhaarige — es war Seev Biran — ergriff das Wort: „Von jetzt an untersteht das Schiff mir. Machen Sie sich bitte keine Sorgen, wir haben nichts gegen Sie. Ihnen passiert nichts — solange Sie meinen Befehlen gehorchen. Auch Ihr Schiff ist nicht in Gefahr. Ich besitze das Kapitänspatent und habe einige Erfahrungen mit Großer Fahrt. Sie brauchen nichts weiter zu tun, als mir genau zuzuhören und zu gehorchen.“

Er sprach weiter: „Sie werden sich fragen, was die Reederei dazu sagen wird. Die wird Ihnen keine Vorwürfe machen. Ihre Reederei ist nämlich gar nicht mehr Ihre Reederei, wenn Sie verstehen, was ich meine. Im Laufe des Tages wird man Sie über Funk benachrichtigen. Für uns alle wird es das beste sein, wenn wir zusammenarbeiten.“

Erst in diesem Augenblick merkte der Kapitän, daß ein dritter Unbekannter da war, der sich in dem kleinen Funkraum der „Scheersberg“ über das Armaturenbrett beugte. Biran: „Es tut mir wirklich leid, aber das Gerät wird



Mossad-Chef Amit
... gefesselt im Schuppen

gerade reguliert. Von jetzt an können Sie nur noch empfangen, nicht senden.“

Am 19. November um 12 Uhr meldeten sich die Schiffseigner, wie Biran angekündigt hatte. Sie informierten Barrow kurz über den Wechsel der Reederei. Ihre Anweisungen waren allerdings klar: „Setzen Sie die Fahrt nach Genua wie ursprünglich geplant fort.“

Arnheim bestätigte den Empfang der Mitteilung: Dann schaltete er zum zweitenmal den Sender und die automatische Notrufanlage ab.

Das Leben an Bord ging seinen normalen Gang, während die „Scheersberg“ auf den Atlantik hinaussteuerte,

die iberische Halbinsel umrundete und dann die Straße von Gibraltar passierte. Aus der Sicht der Mannschaft schien das einzig Ungewöhnliche, daß die vier Fremden die Kapitänskajüte benutzten, als gehöre sie ihnen. Einer der vier saß immer darin.

Allerdings konnte die Mannschaft nicht sehen, daß der Mann einen Haufen Waffen, einige geheimnisvolle Kästen und andere Ausrüstungsgegenstände bewachte, die aus dem Laderaum heraufgebracht worden waren. Der britische Kapitän und der Erste Offizier kamen ihren normalen Pflichten auf der Brücke nach, doch immer im Beisein eines der Fremden.

Sharon Manners rief Mike an. Ihre Stimme klang erregt: „Das Konkur-

die Marokkaner bei dem Urangeschäft ihre Hände im Spiel gehabt hatten.

Daß die Israelis gewarnt wurden, verdankten sie dem italienischen Euratom-Mitarbeiter Antonio Bordini. Von einem der Sicherheitsbeamten seiner Behörde wußte er auch, daß schon in diesem Augenblick eine „allumfassende Untersuchung innerhalb der Euratom-Behörde“ im Gange sei.

Im Hafen von Antwerpen wurde der bewußtlose Fahrer des Gabelstaplers aufgefunden. Die belgischen Behörden rätselten an dem Unfall herum, denn es war nichts entwendet worden. Der Mann war immer noch so benommen, daß er nicht erklären konnte, wieso er in einem Lagerschuppen auf dem Kai gefesselt hinter einem Kistenstapel gelegen hatte. Weil er aber zum Zeit-

Der Mossad-Mann fuhr zur israelischen Botschaft in Paris. Er wartete nicht einmal den vereinbarten Zeitpunkt ab, um mit seinen Leuten Verbindung aufzunehmen. Dem Plan entsprechend kontaktierte er sie jeden Tag um 19.30 Uhr, um sicher zu sein, daß alles in Ordnung war. Die Uhr zeigte jetzt 18.30 Uhr am 27. November.

Notruf aus Paris: „Ihr seid entdeckt.“

Inzwischen hatten bereits mehrere Nato-Flugzeuge den Befehl erhalten: „Sucht die ‚Scheersberg‘.“ Punkt 17.45 Uhr donnerte ein Aufklärer im Tiefflug über die „Scheersberg“ hinweg. Dreimal kam die Maschine zurück, ehe sie nach Norden verschwand.

„Das Spiel wird heiß“, sagte Kapitän Biran zu Gad Ullman, der neben ihm stand. „Sie haben uns fotografiert. Und bestimmt nicht für eine Schönheitskonkurrenz!“

Und dann kam auch bald der Notruf von Mike. Seine verschlüsselte Mitteilung aus Paris enthielt die Aufforderung, schnellstens die derzeitige Position des Schiffes durchzugeben. Sechzig Sekunden später wurde sie ihm mitgeteilt. Sofort hatte Biran die Antwort: „Ihr seid entdeckt. Ihr müßt verschwinden. Weiter nach Plan III.“

Biran trat an die Seekarten. Nach wenigen Minuten hatte er gefunden, was er suchte: eine kleine griechische Insel, rund zwei Stunden Fahrt mit Kurs Nordost entfernt. Die Insel war in Wirklichkeit kaum mehr als ein großer Felsbrocken, der unmittelbar aus dem Meer aufstieg. An seiner Südseite befand sich eine winzige Bucht mit einer sehr engen Einfahrt.

Wenn die „Scheersberg“ in der Bucht ankern konnte, dann bestand gute Aussicht, daß sie den Aufklärungsflugzeugen entgehen würde — wenigstens für kurze Zeit. Nachts wäre sie ohnehin praktisch unsichtbar, und in den frühen Morgenstunden würde das Schiff vielleicht eine Zeitlang nicht auffallen, weil der Schatten des Felsens jedes dort ankernde Schiff verschlucken würde. Und damit hätte Ruby Goldman Zeit, seinen Part zu erledigen — Teil B von Plan III.

Die Schwierigkeit lag darin, daß die Ausrüstung der „Scheersberg“ nicht gerade gut war. Biran setzte auch nicht viel Vertrauen auf die sehr gemischte Mannschaft, die er von Kapitän Barrow geerbt hatte. Außerdem war ihm nie der Gedanke gekommen, daß er die Operation nachts durchführen müßte. Das war in seinen Augen schierer Selbstmord.

Biran wies den Steuermann an, den Kurs zu ändern. Dann rief er Ruby,



Uran-Lieferantin SGM*: Der einzige Verdacht fiel auf Israel

renzblatt ist mir auf die Schliche gekommen. Sie haben herausgekriegt, daß ein paar von meinen erfolgreichsten Bildern nicht mir gehören. Und sie wollen sie wiederhaben!“

Etwas war schiefgegangen. Sharons Mitteilung besagte im Klartext, Euratom war jetzt darüber im Bilde, daß sich die Uran-Ladung in der Gewalt Unbefugter befand.

Wie die Sache zu Euratom durchgesickert war, konnte Mike nur erraten. Vielleicht hatte der marokkanische Geheimdienstchef General Mohammed Oufkir erfahren, daß sein Europa-Resident Budidscha tot war, und hatte dann vermutlich richtig weiterkombiniert. Vielleicht hatte Oufkir gehofft, noch etwas retten zu können, indem er seine Information über die „Beschlagnahme“ der Ladung an die Euratom weitergab. Immerhin mußte ja bekannt sein, daß

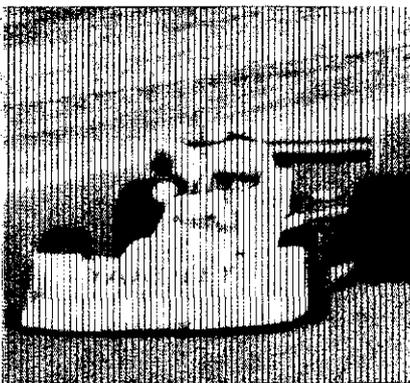
punkt des Überfalls mit dem Laden eines Urantransports beschäftigt war, hatte die Polizei Euratom alarmiert.

Die Euratom-Sicherheitsvorkehrungen entsprachen nicht ganz den Erfordernissen. Selbst nach diesem beunruhigenden Vorfall kam es zu beträchtlichen bürokratischen Verzögerungen.

Euratom kontaktierte die Société Générale des Minerais — sie hatte das Uran nach Antwerpen bringen lassen —, den für den Einkauf verantwortlichen Mann bei Asmara, Herbert Schulzen, und auch das italienische Farbenwerk Saica. Die Mailänder Firma bestätigte, sie erwarte in der Tat eine Ladung, die über Genua bei ihr eintreffen sollte.

Mike wußte: Irgend jemandem in der Euratom-Zentrale mußte es schließlich dämmern, daß die Antwort auf die gestellten Fragen nur zu erhalten sein würde, wenn man die Position der „Scheersberg“ feststellte.

* Firmenzeichen der belgischen Société Générale des Minerais.

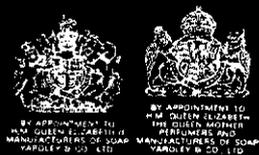


**SIE
GEWINNEN
MIT
YARDLEY
BLACK LABEL**



DEODORANT

Frische und Duft



**YARDLEY OF LONDON
33 OLD BOND STREET**

und zusammen gingen sie an Deck, um die Besatzung auf Aktion B vorzubereiten, damit sie keine Zeit verlieren würden, wenn sie im Schutz des Felsens Anker geworfen hatten.

Man bedrohte die Männer nicht, sondern versprach ihnen eine Prämie von 200 Dollar für die Arbeit, die sie in dieser Nacht machen sollten, und schon packten sie bereitwillig zu. Zunächst wurde aus dem Container das nötige Gerät und Material an Deck gebracht. Dann mußte der Notanker von der vorderen Luke zum Heck geschleppt werden.

Gegen 20.30 Uhr sahen die Männer der „Scheersberg“ in der Dunkelheit das Felseneiland vor sich aus dem Meer aufragen. Die Nacht war klar. Seitdem die Nato-Maschine über das Schiff hinweggebraust war, hatten sie kein anderes Flugzeug mehr gesichtet.

das Radar hätte weiter benutzen können.

Er stellte zwei Matrosen mit Stangen und Seilen am Bug und mittschiffs an die Reeling. Sie sollten melden, wenn die Gewichte am Ende der Seile den Meeresboden berührten — das Tiefenmeßgerät der „Scheersberg“ erwies sich als unzuverlässig.

Ullman entdeckte plötzlich die Positionslampen eines anderen Schiffs. Dadurch war Biran gezwungen, alle Scheinwerfer abzuschalten; sie konnten es sich nicht leisten, entdeckt zu werden — selbst wenn das vorbeifahrende Schiff völlig harmlos war und mit der Suche nach der „Scheersberg“ überhaupt nichts zu tun hatte.

Biran verständigte sich mit dem abgesetzten Kapitän Barrow. Hinterher bekannte Barrow, er habe das Manöver für „absolut unmöglich“ gehalten. Jetzt



Die Umriss der Insel waren schwer auszumachen. Biran benutzte das Radar und gab dem Maschinenraum Befehl, die Motoren zu drosseln. Goldman blieb unten, um die Maschinisten im Auge zu behalten.

Das Schiff näherte sich langsam dem Felsen. Nur ein unbemannter Leuchtturm stand auf seinem Gipfel, eine Warnung vor den Untiefen rund um den Felsen. Biran hoffte inständig, daß der Mann am Ruder sein Handwerk verstand. Die kleinste Kursabweichung, das geringste Zögern bei der Ausführung eines Befehls konnte bedeuten, daß ein Fels den Kiel aufriß. Die Seekarten gaben nur ungenaue Auskunft über Beschaffenheit und Tiefe des Meeresbodens in der Bucht.

Das Schiff mußte sozusagen mit Tempo Null in die Bucht einfahren und die Tiefe der Bucht buchstäblich „fühlen“. Biran war jetzt zu nahe, als daß er

aber zeigte er ein starkes fachmännisches Interesse an der Operation und bot Biran volle Mitarbeit an.

Die „Scheersberg“ war dem Felsen so nahe, daß sie von dem Radargerät eines anderen Schiffes nicht mehr hätte entdeckt werden können; außerdem war die Sicht in diesem Gebiet so gut, daß die Schiffe ihre Radargeräte nur selten benutzen.

Bis auf die Maschinisten befand sich die gesamte Besatzung der „Scheersberg“ an Deck. Mit starren Gesichtern beobachteten die Männer, wie das Schiff in die enge Bucht hineinglitt. Immer wieder streifte der Kiel den felsigen Grund. Die Rettungsboote waren schon längst fürs Ausklinken fertig.

Als hätte Biran ein warnendes Vibrieren wahrgenommen, schaltete er plötzlich wieder seinen Suchscheinwerfer ein, sein Instinkt hatte ihn gewarnt — gerade noch rechtzeitig. Er ließ den

Anker werfen, und eine Minute später lag die „Scheersberg“ still, ein wenig verschrammt und verbeult, aber doch im wesentlichen heil.

Es war 22.30 Uhr. Nach Goldmans Kalkulation hatten sie genau zehn Stunden Zeit, um den Auftrag auszuführen, für den er verantwortlich war. „Unmöglich“, sagte er, als er den Blick über die Bucht schweifen ließ. Dann ging er ans Werk, und die gesamte Besatzung wurde dazu eingesetzt.

Aus der „Scheersberg“ wird die „Kerkyra“.

Die erste Phase bestand darin, „die Kulissen aufzustellen“: Die Planken, der gesamte Schiffsrumpf und die Fronten der Aufbauten mußten bemalt werden. Die Farbe wurde nicht in der üblichen Art mit Pinseln oder Walzen aufgetragen, sondern mit mächtigen Spritzpistolen versprüht. Einer der Masten verschwand völlig, ebenso zwei der riesigen Ventilationsrohre, die zur Belüftung des Laderaumes dienten. Sogar die großen Ladeluken verschwanden; sie wurden mit grau gestrichenen Blechplatten abgedeckt.

Um neun Uhr war die „Scheersberg“ ein neues Schiff. Vorher war sie grau gewesen, jetzt war sie an den Seiten schwarz. Da der eine Mast und zwei Ventilationsrohre fehlten, hatte sich ihr Äußeres völlig verändert. An Hand der Photos, die das Nato-Aufklärungsflugzeug am vergangenen Abend gemacht hatte, würde das Schiff nicht mehr identifiziert werden können. Auch der Name des Schiffes hatte sich geändert. Es hieß jetzt „Kerkyra“.

Die Matrosen waren noch dabei, das Frachtdeck grün zu streichen, als zwei Flugzeuge über die Nordseite des Felseneilands hinwegflogen. Wenig später wurde ein weiteres Flugzeug gesichtet — eine zweimotorige Aufklärungsmaschine der französischen Kriegsmarine, die sich sehr viel höher hielt als die anderen Flugzeuge, und dann am wolkenlosen Horizont verschwand.

Was der Mossad-Kapitän im Tageslicht sah, deprimierte ihn. „Hätte ich das gestern nacht gewußt“, sagte er zu Barrow, „dann hätte ich es nicht einmal probiert!“ An allen Seiten der Bucht ragten Felsen und Vorsprünge wie die Fänge eines Raubtieres hervor. Die Bucht war seicht und voller strudelnder Strömungen.

Normalerweise hätte man, um aus dem engen, felsigen Kanal hinauszukommen, die „Scheersberg“ ins Schlepptau nehmen müssen. Die Alternative besteht darin, eine starke Stahltrosse an einem widerstandsfähigen Gegenstand zu befestigen. Durch die Drehung der Winschen kann ein Schiff dann rückwärts gezogen werden. Doch nirgendwo gab es hier eine Stelle, an der eine Trosse hätte befestigt werden

Stärker als der Kopfschmerz, sogar wenn Streß die Ursache ist



Aber auch bei Schmerzen hervorgerufen durch Wetterfühligkeit, Erkältung und rheumatische Beschwerden.

Streß, Nervosität, Lärm — die Belastungen des modernen Lebens sind oft der Grund für besonders heftige Kopfschmerzen.

Unbewußt verkrampfen sich Ihre Muskeln, besonders die Nackenmuskeln, und Ihr Kopf reagiert mit Schmerzen. Das wiederum steigert den Streß, und der Kopfschmerz wird noch schlimmer.

Es gibt ein Mittel, das besonders geeignet ist, diesen Teufelskreis zu durchbrechen — die Spalt-Tablette. Spalt besteht nicht nur aus einem Wirkstoff, sondern aus mehreren. Und sie sind so kombiniert, daß sie den Schmerz schnell beseitigen und

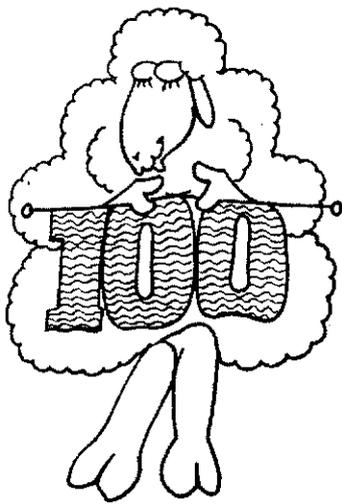
gleichzeitig Streß und Krampf entgegenwirken.

Spalt ist besonders wirksam und doch gut verträglich. Millionen Menschen werden jährlich durch Spalt von Kopfschmerzen befreit, ohne daß gefährliche Nebenwirkungen bekannt geworden sind. Kein Wunder also, daß mehr Menschen Spalt nehmen als irgendein anderes Schmerzmittel. Weitere Informationen zum Thema Schmerzen finden Sie in der kostenlosen Broschüre „Was man über Schmerzen wissen sollte“.

Schreiben Sie bitte eine Postkarte an die Prof. Dr. med. Much AG, Sulzbacher Straße, 6232 Bad Soden.



Anwendungsgebiete: Kopfschmerzen, auch hervorgerufen durch Wetterfühligkeit und Föhn, Zahnschmerzen, Menstruationsschmerzen, fieberhafte Erkältungskrankheiten, rheumatische Beschwerden, Muskel- und Gliederschmerzen, nach übermäßigem Alkohol- und Nikotingenuß. Gegenanzeigen: Das Präparat soll nicht angewendet werden bei akuter intermittierender Porphyria (seltene Leberstoffwechselerkrankung). Warnhinweis: Schmerzmittel sollen längere Zeit oder in höherer Dosierung nicht ohne Befragung des Arztes genommen werden.
SPALT-TABLETTEN - PROF. DR. MED. MUCH AG - 6232 BAD SODEN/ITS



Die Jahrhundert-Pullover von Peter Scott sind angenehm schottisch. Nicht zuletzt im Preis.

„Saftiges Gras gegen feinste Wolle“. Nach diesem fairen Deal des Peter Scott anno 1878 entstehen auch heute noch unsere mittlerweile legendären schottischen Jahrhundert-Pullover.

Alles an ihnen ist angenehm schottisch: die klassische Schönheit, die unaufdringliche Eleganz und die lange Lebensdauer.

Und last not least der Preis. Schauen Sie mal bei Ihrem Herrenausstatter nach.



SCOTTISH  KNITWEAR

Alleinvertretung für Deutschland und Österreich:
M. O. Waldner & Co.
Neuer Wall 26-28, 2 Hamburg 36. Tel.: (040) 36 61 66

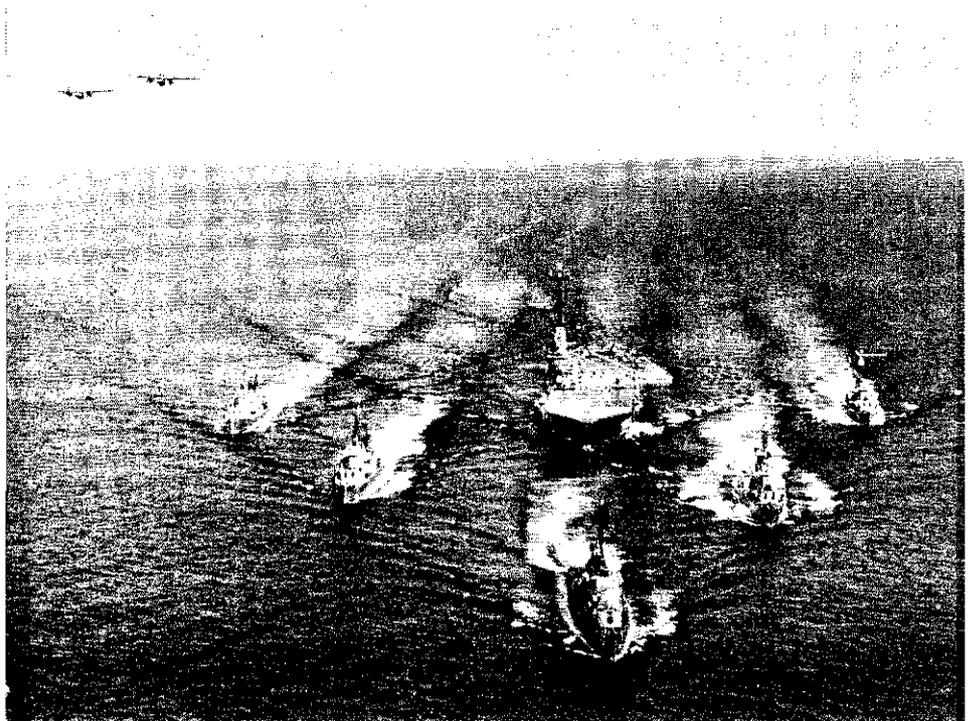
können. Kapitän Biran hatte keine Wahl: Er mußte den Notanker vor der Bucht auswerfen und das Schiff an diesem Anker aus der Falle herausziehen. Vorsorglich hatte er schon vor der Dämmerung eine Plattform bauen lassen, auf die der Anker gehoben wurde. Am Ring des Ankers wurden zwei Trossen befestigt, die dann später von den Heckwischen des Schiffes aufgerollt werden sollten.

Biran befahl nun, die Plattform mit zwei Rettungsbooten zum Eingang der Bucht zu transportieren — eine Aufgabe, die schon unter günstigsten Bedingungen großes Geschick und schnelle Reaktion erforderte. Ein Matrose zerquetschte sich beinahe die Hand, als

gann die Rückwärtsbewegung. Der Schiffsrumpf bebte, der Kiel ratschte über den Grat einer Unterwasserklippe.

Das Schiff bewegte sich weniger durch die Kraft seiner Schraube als vor allem durch die Zugkraft der beiden Wischen am Heck. Die starken Trossen wanden sich kreisend um die Trommeln. Zwei Matrosen standen mit Loten am Heck und riefen alle Augenblicke die Wassertiefe zur Brücke hinauf. Immer wieder schrammte der Kiel über die Felsen unter Wasser.

Es war beinahe 12 Uhr, als sie endlich aus ihrem Versteck aufs Meer hinausglitten. Biran hatte das Gefühl, die nervenaufreibendsten Stunden seiner Seemannskarriere durchlebt zu haben.



Einheiten der 6. US-Flotte im Mittelmeer, bundesdeutscher Geheimdienstchef Gehlen:

er den Anker an die richtige Stelle bugsierte.

Schließlich setzten sich die Rettungsboote mit der schweren Fracht in Bewegung. Mit ihren schwachen Motoren machten sie nur langsame Fahrt. Als der Anker ins Meer glitt, kenterte eines der Boote und ging unter wie ein Stein. Durchnäßt und vor Kälte zitternd wurden die Männer in das zweite Rettungsboot gezogen, das dann langsam und schwerfällig zum Schiff zurücktuckerte.

Alle Männer kehrten heil auf das Deck der „Scheersberg“ zurück — bis auf einen, der noch im letzten Moment beim Hantieren in dem Boot das Gleichgewicht verlor, als ein Brecher das Boot gegen die Schiffswand drückte. Sie suchten ihn vergebens. Er blieb verschwunden.

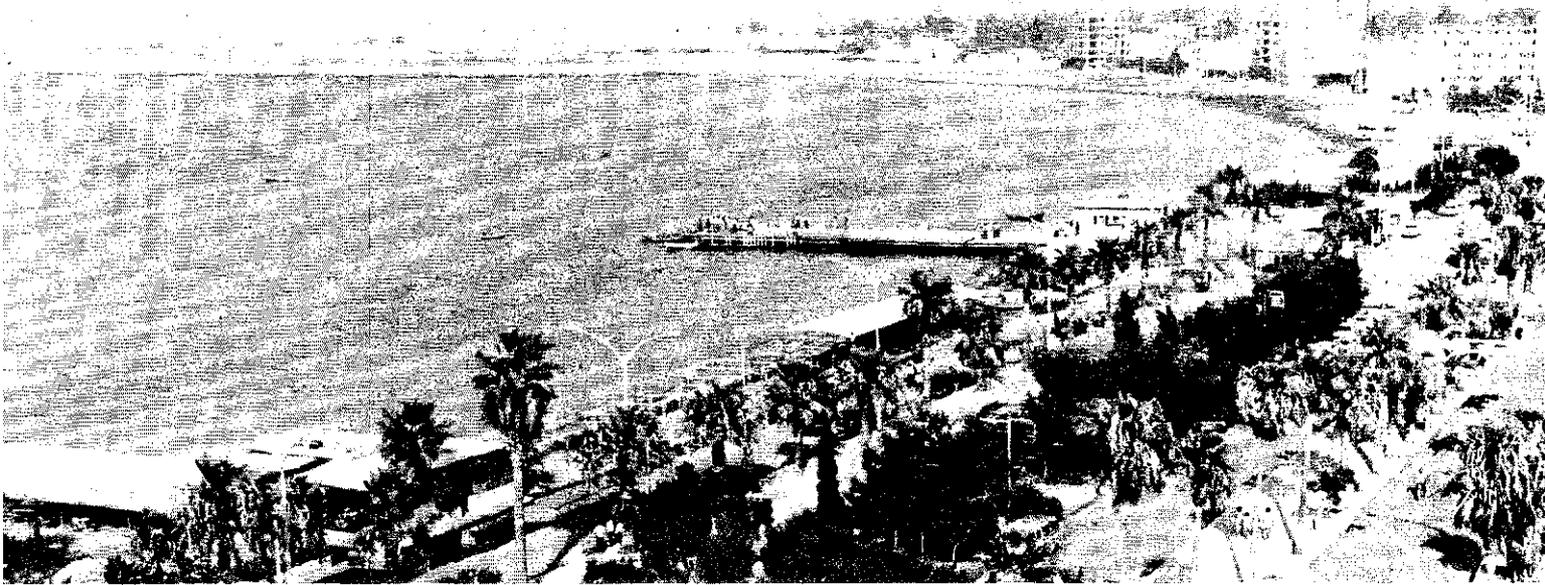
Biran gab Befehl, mit dem Manöver zu beginnen. Knirschend spannten sich die Trossen. Unendlich langsam be-

Er befahl, das Schiff auf Kurs Ost-Südost zu bringen.

Um 13.00 Uhr kurvte wieder ein französisches Aufklärungsflugzeug im Tiefflug über das Gebiet. Diesmal entdeckte der Pilot das kleine Schiff. Er drehte nach links, beschrieb langsam einen großen Bogen und kam dann von rückwärts auf das Schiff zu. Dreimal überflog er die „Kerkyra“, jedesmal niedriger, bis das Flugzeug fast die Wellen berührte.

In der Abenddämmerung kam ein Schiff der amerikanischen Sechsten Flotte in Sicht. Es näherte sich, änderte aber dann seinen Kurs, als sei es an der „Kerkyra“ nicht interessiert, und verschwand hinter dem Horizont.

Das Kriegsschiff hatte Kapitän Biran mehr beunruhigt als das Flugzeug. Er wußte: Die kosmetische Verschönerung konnte einer genaueren Prüfung nicht standhalten. Die Bemalung war nur roh ausgeführt. Auf dem Schiffs-



Türkischer Hafen Iskenderun: Die Schiffsbesatzung verschwand spurlos



Euratom alarmiert

rumpf konnte man unter der schwarzen Farbschicht die erhabenen Buchstaben des Namens „Scheersberg“ erkennen.

Am 2. Dezember meldete ein Agent des Bundesnachrichtendienstes (BND) seinem Chef, General Reinhard Gehlen, daß die „Scheersberg“ im Hafen von Iskenderun in der Türkei angelegt habe. Der General gab den Befehl, alle nur möglichen Details herauszubekommen. Hierfür brauchte der Agent nicht mehr als 24 Stunden.

Dann lagen die Informationen aus der Türkei dem BND-Präsidenten vor, der sie einer von der Euratom-Sicherheitsbehörde einberufenen Konferenz europäischer Geheimdienstchefs vortrug. Doch die BND-Informationen machten die Konferenzteilnehmer nicht klüger. Es gab eine sehr vollständige Beschreibung des Schiffes. Farbe und Aufbauten stimmten mit den Angaben eines anderen Berichts überein, der aus Antwerpen stammte.

Irgendwer hatte dafür gesorgt, daß Ruby Goldmans Arbeit rückgängig gemacht worden war. Die „Kerkyra“ war wie durch Zauberei von der See verschwunden. Statt dessen lag die alte, rostbefleckte „Scheersberg“ am Kai.

Der BND-Agent war kein Seemann, und so fehlte ihm der fachmännische Blick für bestimmte Einzelheiten, zum Beispiel für den Mast. Ihm entging, daß dem Schiff der Originalmast fehlte — der lag auf dem Grund des Meeres.

Als die „Scheersberg“ in Iskenderun eintraf, war sie leer. Diese Tatsache wurde von Lloyds in London überprüft, deren Beauftragte in der Türkei das Anlegen des Schiffes routinemäßig gemeldet hatten. Der britische Geheimdienst hatte auch erfahren, die „Scheersberg“ habe bei ihrer Ankunft in Iskenderun erklärt, zuletzt in Neapel angelegt zu haben.

Doch aus Neapel traf die Auskunft ein: „Uns liegt keine Meldung vor, daß ein solches Schiff hier angelegt hat.“

Nach den Ermittlungen des deutschen Agenten hatte die gesamte Besatzung der „Scheersberg“, vom Kapitän bis zum Koch, rund zwei Stunden nach ihrer Ankunft in dem türkischen Hafen das Schiff in geradezu unschicklicher Hast geräumt.

Wohin war sie verschwunden? Die türkischen Behörden wußten es nicht. Natürlich hatte sich niemand dafür interessiert, was die Besatzung eines Frachters beim Landgang vorgehabt hatte. In den Bordellen wurde nachgefragt, ob man sich an etwas Ungewöhnliches erinnern könne, doch dort galt ein Seemann soviel wie der andere.

Auch das Logbuch verriet nichts. Die meisten Seiten der zurückliegenden zweieinhalb Wochen waren herausgerissen worden. Ebenso gab das Logbuch des Maschinenraums nichts her. Zwar hatte man hier nur ein paar Sei-

ten herausgerissen, doch die anderen hatten so viele Ölflecke, daß sich kaum ein Wort entziffern ließ.

Die Frage blieb: Was war der „Scheersberg“ zwischen dem 17. November, an dem sie Antwerpen verlassen hatte, und ihrer Ankunft in Iskenderun am 2. Dezember widerfahren?

Die Antwort lag zum Teil auf den Schreibtischen der Geheimdienstchefs. Der Frachter war tatsächlich von den Flugzeugen gesehen worden, die am 27. November das Mittelmeer von Westen nach Osten überflogen hatten. Eine Maschine hatte das Schiff routinemäßig photographiert, doch das war reiner Zufall gewesen, denn damals suchte noch niemand nach der „Scheersberg“. Die Photos wurden später vergrößert — der Name „Scheersberg“ stach klar und deutlich hervor.

Von diesem Zeitpunkt an war das Schiff einfach verschwunden gewesen. Doch keiner der Geheimdienstler machte sich Illusionen über das, was geschehen war.

Als die „Scheersberg“ das letztemal gesichtet worden war, hatte sie Kurs nach Osten gehabt — im Osten aber liegt der israelische Hafen Haifa. Und nördlich von Haifa, für den Frachter einen Tag entfernt, liegt der türkische Hafen Iskenderun.

Man brauchte die Hilfe der Experten nicht, um sich auszurechnen, wohin das Uran gelangt war — mochten die Israelis später, als die Geschichte herauskam, auch noch so eifrig dementieren.

Die israelische Atomenergie-Kommission bestreitet noch heute, daß Israel mit dem Verschwinden des Urans irgend etwas zu tun habe. Das für den Dimona-Reaktor benötigte Uran, erklärten die Israelis, stamme aus den Phosphat-Werken am Toten Meer.

Ende