

חילוץ צוותות זרים ממחנות המעצר בקפריסין

האודיסיאה של 'דלין' לאחר הורדת המעפילים - חורף 1946-1947

מוקדש לזכרו של דוד'לה בן חורין

מבוסס על עדותו של דוד'לה- ערך יהודה בן-צור

בהקדמה לסיפורה של 'דלין', ספינת המעפילים הראשונה לאחר מלה"ע, נאמר כי בשובה לאיטליה, לאחר הורדת המעפילים בחוף שדות-ים באוגוסט 1945, היא שימשה כספינת שירות של שלוחת 'המוסד' באיטליה. במסגרת זו היא הופעלה בסוף 1946 לחילוץ אנשי צוות זרים ממחנות המעצר בקפריסין. מה שלא נאמר שם הוא, כי מפקד המסע מאיטליה לקפריסין וחזרה היה דוד'לה בן-חורין, מבכירי הפלי"ם. לפני שנפתח בסיפור עצמו, נציין בקצרה את פעילותו של דוד'לה - שהגיע ארצה באוגוסט 1939 כמעפיל על סיפון אונית המעפילים 'אגיאוס ניקולאוס'¹ והתנדב לפלמ"ח-פלי"ם ב-1942:

-מרכז הפלוגה הימית 'הפועל' בירקון – 1944.

-מפקד אונית המעפילים 'וינגייט' - מרץ 1946.

-מפקד אונית המעפילים 'עמירם שוחט', שפרצה את ההסגר הבריטי באוגוסט 1946.

- מפקד 'דלין' במבצע חילוץ הימאים הזרים מקפריסין – נוב' 46 – פבר' 47.

- העברת מעפילים בלב-ים מ'אלברטינה' ל'שבתאי לוז'ינסקי' במרץ 47.

-העברת מעפילים בלב-ים מ'אלברטינה' / מלווה 'שאר ישוב' – אפריל 1947.

-מפקד חבורת 'נערי הפלי"ם' בצרפת בסוף 1947 - תחילת 1948.

-מפקד אונית הרכש 'הזקן' - מאי 1948.

-ממתכנני ומפקד מבצע 'השודד' – יולי-אוגוסט 1948.

לאחר הגעתו ארצה ב'עמירם שוחט', נשאר דוד'לה בארץ לחופשת קיץ קצרה ובסיומה הוא חזר לאיטליה כ'נוסע סמוי' על ספון אונית הנוסעים 'טרנסילבניה' וחמק ממנה בנמל נאפולי. באותה עת, החל מאוגוסט 1946, שונתה המדיניות הבריטית ומעפילי האוניות שנתפשו ע"י הצי הבריטי, לרבות מלחי הצוותים הזרים שהתחזו למעפילים, גורשו למחנות מעצר בקפריסין. עד ה-1 בנובמבר 1946 נמצאו במעצר הצוותים הזרים של שמונה אוניות. ההשלכות השליליות, לרבות הכלכליות (משכורותיהם שולמו כסדרן למשפחותיהם), עקב שהותם הממושכת של מלחים בני לאומים שונים – איטלקים, צרפתים וספרדים (גולים רפובליקנים) – בתנאי מעצר, הביאו את 'המוסד לעליה ב' למסקנה שחייבים להבריחם

¹ הוא החל את המסע בספינה 'רים' שעלתה באש ליד רודוס. המעפילים ניצלו ע"י האיטלקים ולאחר מכן הועברו ל'אגיאוס ניקולאוס'.

ישירות לאירופה (במקום להעבירם ארצה ע"ח מכסת מעפילים ואח"כ לדאוג להחזרתם לארצותיהם).

בתחילת נובמבר 1946 החליט יהודה ארזי, הממונה על שלוחת 'המוסד לעליה ב' באיטליה, להפעיל למטרה זו את 'דלין' ולמנות את דוד'לה כמפקד המבצע, ארץ-ישראלי יחיד, ללא 'גדעוני' "עזר כנגדו" וללא אמצעי קשר. תיאור לאקוני של 'האודיסיאה' שנמשכה כשלושה חודשים בספינה קטנה (ספינת דיג עשויה עץ. אורך 29 מ'. תפוסה/הדחק – 24 טון. מנוע דיזל 80 כ"ס, שהפיק מהירות של 8 קשרים) בתנאים-ים חורפי קשים, מצוי בדו"ח של דוד'לה שהוגש ב-1953²:

"... כשחזרתי לאיטליה, הוטל עלי להפליג לקפריסין בספינת הדייגים 'דליה' [צ"ל 'דלין']... זה היה בחורף ותנאי מזג-אוויר קשה, תפקידי היה להגיע ללרנקה ללא תעודות מתאימות ולהשיג איזושהי אסמכתה חוקית לנסיעתנו זו... עשיתי "זיוף" קל ב'ספר הספינה', ורשמתי את עצמי בתור מלח. החלטתי להיכנס לרודוס, כאילו לשם דיג. לאחר חקירות ובחינות בשפה האיטלקית הורשינו לדוג באי וקבלנו את התעודות המתאימות... משהשלמנו את התיקונים עסקנו זמן-מה בדיג בסביבות האי, ולאחר מכן קבלנו רשות לעזוב את האי והמשכנו את דרכנו לקפריסין. בדרך נקרתה לנו ספינה קפריסאית שהייתה זקוקה לעזרה ותמורת 50 לירות גררנו אותה מהחוף התורכי לקפריסין. כך הגענו לקפריסין באורח כשר לחלוטין... התקשרנו עם אנשינו באי ['סאמק' ינאי], בצענו את הפעולה [חילוץ 21 מלחים] בהצלחה וחזרנו לאיטליה."

עדות נוספת, ארוכה יותר ומפורטת, מסר דוד'לה לאחר כמה שנים³ :

"חזרתי לאיטליה בסתיו 1946. היציאה של 'דלין' נקבעה בערך לנובמבר 46... הבעיות היו רבות ולא נמצא להן פתרון... צריך היה עדיין לקבל רישיון מהמוסדות הצבאיים לכל הפלגה רחוקה... כמובן שרישיון כזה לא ניסו להוציא, כי העריכו שהוא לא יינתן... [באיטליה לא היה מקובל לצייד ספינות קטנות באמצעי קשר, וע"כ הוחלט שלא לצייד את 'דלין' במכשיר קשר מחשש] שתצטרך להיכנס לנמל... ולעבור בדיקות... [היין] שאמרו לעדה [סרני] ויהודה [ארזי] שלא יתכן לשלוח ספינה כזו דווקא בחורף, בלי אפשרות להיכנס לנמל להצטיידות או מציאת מקלט [מסערה], אבל לא הייתה ברירה. נאמר לי לפני שירדתי לבארי... שיציידו אותי בפנקס מלחים איטלקי... כאיש הצוות..."

ירדתי [לבארי] להכין את ההכנות... להעלות מזון ודלק ולהכין את הספינה⁴ ... שלחו אותי עם הוראות כלליות על מה שצריך לעשות... ולהפליג מאיטליה בלי רישיון. היות וזאת הייתה סירת דייג לא הייתה בעיה של יציאה, בעיקר מבארי. הכול היה מסודר, אבל רישיון רשמי לא היה. [בדרכנו] היה עלי להיכנס לאיזה נמל יווני ולהשתדל לקבל שם ניירות... עד אז לא עסקתי בניירות להפלגה, מניפסטים וכו'... יהודה [ארזי], הממונה על שלוחת 'המוסד לעליה ב' באיטליה] אמר לי שאם אני נכנס לנמל אפילו בלי ניירות, בטענה שהגעתי בגלל מזג

². בן-חורין דוד, עדות: 0008.00039, את"ה.

³. עדותו של דוד בן חורין, את"ה. תיק: ג/ 0002 / עד כל 17.1.56.

⁴. דוד'לה ציין ש"אורי הורוביץ מכפר גלעדי דאג לצייד את הספינה בדלק ומזון...". 'השערים פתוחים'.

אוויר קשה או קלקול – אין סבה לעכב אותי. לעומת זאת, כשאני יוצא מהנמל, שלטונות הנמל חייבים לתת ניירות... ואם ניכנס לנמל יווני ונקבל ניירות, נוכל אח"כ בעזרת הניירות גם להיכנס לנמלים אחרים וגם להגיע לקפריסין, בלי שזה יחשיד את הספינה.

לא היה לי עם מי להתייעץ בבארי, פרט לפיינגה, האיש שעבד אתנו [כינויו: ד"ר רוסי]. מבכירי שרות הריגול הנגדי האיטלקי, סייע רבות למערכות 'המוסד לעליה ב' והרכש], אבל ניירות הוא לא הכין. כמה שלא לחצתי עליו – הוא דחה אותי בקש... ולבסוף הוא השיג לי טופס תעודה זמנית של מלח, לא פנקס מלחים אלא גיליון [?] ... בספר הספינה לא הייתי רשום... ראיתי שאין סוף לזה והחלטתי לצאת כך. שמעתי פעם... ממשה רבינוביץ' [מבכירי הפל"ם]... שהתקינו להם חותמות... וזה עבר בדיקה ולא גילו את [הזיוף]... אני לקחתי כל מיני עפרונות... וניסיתי... לרשום את עצמי בספר, כי בלי זה פחדתי להיכנס [לנמל זר]... אמנם שלטתי באיטלקית די טוב... סיגלתי לעצמי את הסלנג [ניב] של ויה-רג'יו⁵, אבל פחדתי לעמוד במבחן, בעיקר אם לא אהיה רשום [בספר הספינה]...

היציאה מבארי היתה עם "רגל שמאל". כשהעמסנו את חביות הדלק הספינה [שקעה] ונגעה באדמה, ללא אפשרות לזוז... [לאחר שהתגברנו על הבעיה החלו] תקלות במכונה והיינו מוכרחים [להיכנס לנמל] ... פיינגה אמר לי שבמקרה וקורה משהו אני יכול להיכנס לאוטרנטו: יש לו שם ידיד, מפקד הנמל ואני יכול לסמוך עליו. הוא אמר לי גם שזה נמל שאין עליו... פקוח ואפשר להיכנס לכמה ימים... נכנסנו לשם וקצת ארגנו את הדברים... נסעתי לבארי להביא איזה חלק [למכונה]. ליווה אותי אורי הורוביץ... אמרתי לו שאני יוצא בלב קשה מאד... חורף קשה עם סערות ובמצב... הספינה היה פשוט חשש לצאת [לים], אבל לא הייתה ברירה. ידעתי שאם נעכב את ההפלגה בגלל זה, היא תידחה להרבה זמן... לא רציתי לעכב ויצאנו לצלוח את מיצר אוטרנטו וירדנו לחוף היווני במזג אוויר קשה מאד.

נסינו להסתתר מהסערות על יד החוף, כך שעברנו בין יון וקורפו... [כשחלפנו ע"פ האי] ניסינו כמה פעמים לצאת - פשוט הספינה לא הלכה. במצב [ים] רגיל היא הלכה [עשתה] 6-7 מיל [קשרים], אבל היות והייתה רוח מזרחית נגדית... [עשינו] בערך 2 מיל. לא היה טעם... [להמשיך] מוטב היה לחכות למזג אוויר יותר נוח... הספינה [היטלטה] וחשבנו שזה יהרוס אותה... חזרנו ומצאנו מקלט ליד אי קטן, שיבוטו... לפי ההוראות הייתי צריך להיכנס לנמל יווני [ע"מ להסדיר לנו ניירת רשמית], אבל עוד לא הייתי מוכן... לא יכולתי לרשום את עצמי בספר וע"כ דחיתי את זה... היינו שם כמה ימים. כשמזג האוויר השתפר עשינו קפיצה עד ספיאנזה... ועשינו שם כמה ימים. אח"כ שוב השתפר מזג האוויר ועשינו נסיעה עד [האי] אנטי-קיטרה. שם עמדנו כ-6 ימים ושם השלמתי את עבודתי והכנסתי את שמי לספר. עשיתי [זייפתי] את החתימה של מנהל נמל בארי וזה יצא די מתקבל על הדעת...

⁵. ויה רג'יו, בחופה המערבי של איטליה. רבים ממלחיה שירתו במפעל ההעפלה.

לאחר שרשמתי את עצמי חשבתי [שהגיע הזמן] להיכנס לאיזה נמל באחד האיים ולפנות לאוטוריטי [Authority] שיתנו לנו חותמת ["כשרות"]. באנטי-קיטרה לא היה אוטוריטי... יש 5 בתים ויש מעגן נוח... והם עסקו בדייג. הם אמרו לי שמדי פעם סירת משטרה באה לבקר... בינתיים היות והשתהינו מעט בשיבוטו, מעט בספיאזה ועכשיו באנטי-קיטרה, ראיתי שלנסיעה זו אין סוף, לא בגלל... [חוסר] הניירות, אלא בגלל מזג האוויר הקשה. לכן, [החלטתי] בהזדמנות הראשונה... לצאת... לכרתיים. היות והיו רוחות דרום-מזרחיות [הפלגנו לאורך החוף] הצפוני של כרתיים... 150 מיל בבת אחת, עד לכף סידרו [בצפון-מזרח האי].

לחכות שם היה בלתי-אפשרי... אני... לא ויתרתי [עדיין] על כניסה לאיזשהו נמל [יווני]... כל הזמן הייתה רוח דרומית-מזרחית וזה היה מצחיק [לו היינו טוענים] שהסערה הביאה אותנו [למזרח כרתיים]... הגיוני היה להגיע דווקא לחוף האיטלקי ולא ליון. הם לא... אידיויטים שיאמינו לסיפור כזה... חשבתי שאם... [תפרוץ] סערה דרום-מערבית, כמו שיש בחורף כרגיל, זה יהיה מתקבל על הדעת. חיכיתי לרוח כזו שאוכל להיכנס [לנמל] ולהגיד שהסערה הביאה אותנו, אבל זה לא קרה באותו חורף. עשינו כמה ניסיונות לצאת [מכף סידרו]. הצוות היה די מעוצבן בכל פעם שיצאנו. אני לחצתי כל הזמן לצאת. המכונאי... לכל צרה שלא תבוא [היה חוגר] את חגורת ההצלה. היו צעקות וקללות שזה שיגעון לצאת במזג אוויר כזה וצריך לוותר... [נוצרה] מתיחות רבה ביני לבין הצוות. לקפיטן, רוזוליני, היו ביד אחת שש אצבעות והוא היה טוען שזה נותן לו מזל, אבל לצאת לים זה עניין אחר, גם עם שש אצבעות... הבעיה הייתה לחצות את המיצר [לעבר סקרפנטו]... יצאנו [מכף סידרו] וזה לא הלך... הספינה... הטלטלה נורא בגלים והיינו מוכרחים בכל פעם לחזור. בסוף [הצלחנו] והגענו לסקרפנטו, מפרץ טריסטונה...

[האי] שייך לשרשרת איי הדודקנס... והמפרץ שימש בזמן המלחמה [בסיס] לצוללות [איטלקיות]... הגענו לפנות ערב ופחדנו להיכנס כי... הכניסה קשה... הייתה רוח איזומה. עמדנו על עוגן עם המנוע [מופעל] קדימה... כמובן שבליילה לא עצמנו עין... הים היה [אמנם] שקט... אבל הרוח... עם בקר נכנסנו למפרץ. התחלנו לחפש אוטוריטי... אמרו לנו שמדי פעם באה לבקר סירת משטרה מרודוס. החלטנו לחכות לה. באחד הימים היא נכנסה... [השוטרים] עלו לספינה; עשינו קומיץ משותף והתחלנו לשאול מה המצב ברודוס... ואיך נתקבל אם נגיע לשם. חששנו, כי סילקו את האיטלקים משם... [שמענו] מהם דברים שעודדו אותנו קצת. האי היה עדיין תחת שלטון כיבוש בריטי... קולונל, שהיה מושל הדודקנס. מצב האספקה היה רע מאד... הם היו פשוט רעבים... והתחילו להיזכר בימים הטובים... [של] השלטון הקולוניאלי האיטלקי... שבנה כבישים ופיתח את האי, לא כמו, להבדיל, [שלטון] הבריטים בקפריסין... [השוטרים] היוונים... קבלו אותנו יפה מאד ואמרו לנו שנבוא לרודוס... "ואם אתם רוצים לדוג במקום – אנו נדאג שתשיגו רישיון דייג".

כאשר אבדנו, אבדנו. נסענו לרודוס... הכניסה לרודוס הייתה [כמו] "הפגנה", כי אף סירה לא יצאה לים באותו הזמן. כשהגענו... יצאו מהנמל שתי גוררות כי היו בטוחים שנתנפץ על הסלעים. כל האוכלוסיה... באה למזח לראות... כי היו גלים איומים...[השלטונות] לקחו את הספר והתעודות... והטילו עלינו מעצר בית... בספינה. אני לא יודע אם חשדו בנו או לא... עמד שם שוטר מקומי... התיידדנו והוא... לא שם לב. ירדנו לרציף ודברנו עם אנשי המקום... כעבור יומיים קראו לרב החובל... וחקרו אותנו ביחס אלי... הוא התחיל קצת להתנער... ואמר שאני לא שייך לצוות וכי אני [נציג] של בעל הספינה... שהיות ויוצאים לדייג [תפקיד] לשמור על העסק שלו... קראו את כולם וגם אותי לחקירה... ואני עמדתי בזה. אח"כ היה יותר קשה, כי נשאר [באי] מנהל הבנק של רומא והיות והגיעו 'קומפטריוטים' [אזרחים איטלקים] הוא מצא לנכון לעשות מסיבה... אנחנו אמרנו לו שהמצב הכלכלי באיטליה הוא קצת קשה... ושמענו שאפשר להרוויח טוב... בדייג. היינו מצוידים טוב לדייג. האדם היחידי שידע לטפל בדייג זה אני. הם [הצוות האיטלקי] היו מלחים. לא היה להם מושג מה זה רשת ואיך מורידים אותה [למים] וכו'. קצת בדרך הכינותי אותם... והראיתי להם איך פורשים אותה...

אנו קבלנו את הרישיון [המיוחל], אבל את הספר, פנקסי המלחים והתעודה שלי, לא החזירו. אמרו לנו שנעבוד וכשנרצה לצאת יתנו לנו את התעודות. ראשית לכול התחלנו [לטפל] במנוע... שיהיה בסדר... [נקבע] שם אדם שסייע לנו, יוני בשרות אונר"א... שהיה צריך לדאוג לענייני הכלכלה של [האוכלוסיה]... זה היה סמוך לחג המולד והוא היה מעוניין שנתחיל לעבוד כדי שיהיו דגים... [אמנם] הייתה שם עוד ספינת דייג, יונית... שלא הייתה מצוידת כמונו [וע"כ] הוא... לחץ, שיתנו לנו את הרישיון... אחרי שתיקנו את המנוע יצאנו לדייג. אל תשאלו איזה צרות... כשצריך לנהל את העסק עם אנשים שאין להם... מושג ובכלל לא רוצים... קבלנו מפה יותר מפורטת של רודוס עם מקומות הדייג... אני לא הייתי מעוניין... שנצליח [בדייג] יותר מדי, כי חשבתי, שבועוד כמה ימים נגיד... שזה לא משתלם ושיתנו לנו לנסוע.

[בתחילה] לא הצלחנו... גם אם השתדלנו במיוחד. לא היו דגים. בכל אופן [לסיכום] הרווחנו די טוב וזה כיסה את ההוצאות. קנינו דלק ונתתי משכורת למלחים... ביום האחרון של הדייג... הורדנו את הרשת וכעבור שעתיים העלינו אותה מלאה... המלחים קצת התחילו להתלהב... הורדנו עוד רשת ואח"כ נסענו חזרה... התחלנו לדרוש את הניירות בחזרה. אמרנו שזה לא משתלם, אבל היה ברור שעד אחרי חג המולד זה לא יעזור. עברנו את חג המולד. הייתה... מסיבה אצל האיטלקי מנהל הבנק. עשינו גם אנו מסיבה. היינו חופשיים ובקרנו בכל האי... אחרי חג המולד נתנו לנו את הניירות וגם רישיון לדוג שנה שלמה בכל איי הדודקנס ולא רק ברודוס.

[באחת הגיחות מרודוס] עשינו גם ניסיון לדוג בתורכיה, למרות שלא היה לנו רישיון... אבל [ברודוס] אמרו לנו שבמקרה שנסתבך... יש להם קשרים ושלא נחשוש, אבל גם שם לא הצלחנו... נפרדנו... עשו לנו מסיבה... אני עם רב החובל הכינונו את נאום הפרידה...

"...שאנו רוצים לחיות בשלום עם העם היווני..." ויצאנו. עברנו לחוף התורכי והתחלנו לגרד את החוף. מזג האוויר היה קשה. עשינו כמה חניות בדרך, עד שהגענו לקלידוניה. שם היינו צריכים לחנות קצת.

אחרי קרוב לחודשיים בים – סוף סוף הגיעה הסערה הדרום-מערבית והיא הופיעה בחטף. [לפני הגעתה] עמדנו די מוגנים, מהצד המזרחי... הים היה שקט [ומלח אחד נשאר בספינה] ואנו ירדנו לחוף ללקט עצים ולהביא מים. פתאום ראינו שהים נהיה לאפור. מיד עזבנו את הכול, עלינו לסירה ועד שהגענו לספינה כבר הים היה גועש והתחלנו לעזוב את המפרץ. זה היה זוועה. כולנו עם חגורות הצלה. הסכנה הייתה בגלל זה שהיינו בקרבת סלעים. עברנו מטר או שניים מסלעים שבלטו מהמים... מוכנים לקפוץ. איכשהו הצלחנו... עברנו את הכף ונכנסנו לצד השני של כף קלידוניה, שנקרא כף אדרכן... המוגן מהדרומית-מערבית... מצאנו ספינה לבנונית שעגנה שם ומצאנו אוטוריטי על החוף, בדמות שומר שהיה הכול: משטרה, המכס וכל מה שאתה רוצה. הוא היה מוכן לתת לנו רישיון דיגי... נתנו לו בקשיש – פנס כיס...

הלבנונים באו מיד אלינו. אני היית המתורגמן עם הערבית שלי... להם היו עניינים במכונה והם היו צריכים להגיע לקפריסין ופחדו לצאת... רב החובל אמר שיש לו קשרים טובים בקפריסין והוא מוכן לסדר לנו רישיון דיגי, [בתנאי] שנלווה אותו עד קפריסין. אנו כמובן עמדנו על המקח, והוא שילם לנו 50 לירות אנגליות, ואנחנו ליוונו אותו עד אמצע הדרך לקפריסין, אחר כך הצטרכנו לתת לו כבל ולמשוך אותו [לגרור]... לקפריסין נכנסנו במין שיירה, כמצילים. [השלטונות] לקחו את הניירות לבדיקה, אבל שום דבר לא עורר חשד. היה לנו רישיון דיגי לשנה שלמה בכל איי הדודקנס והכול היה בסדר גמור... ההוראות שקבלתי היו לגשת ללרנקה, אבל ידעתי ששם אין נמל... [אלא] מזח. המקום היחידי שאפשר לגשת לנמל זה פמגוסטה, אבל בפפוס יש מעגן טבעי... הכניסה היא קשה כי יש שם מקום רדוד... איכשהו נכנסנו למעגן הזה... עברנו את הביקורת והכול היה בסדר ויכולנו מיד לרדת לחוף. לקחתי טקסי ונסעתי ללרנקה, לכתובת שהייתה לי... משפחה א"י... הם כיוונו אותי ל'סאמק'⁶ שישב בניקוסיה... אצל נציג של סו"ב... מצאתי את 'סאמק'... עדיין ישן במיטה. אמרתי לו שצריכים להתחיל לעבוד. תכננו את יציאת המלחים [מהמחנה]⁷...

הודעה על הגעת 'דלין' הועברה לאיטליה ומשם, ב-3.2.47, למטה 'המוסד לעליה ב' בפאריס: " 'דלין' ב'ריס' " ('רייס' - כינוי של מחנות המעצר בקפריסין).
מעל לשלושה חודשים נמשך המסע מאיטליה לקפריסין.

יצאנו לסייר את החוף, אני ו'סאמק', וקבענו מקום על החוף שנקבל אותם... במפרץ ליד מורפו [בחוף הצפוני של האי] ... אני חזרתי לפפוס. ניגשתי עם הספינה למקום וירדנו [בסירה] לחוף... הם הגיעו בדיוק בזמן והעלינו אותם לספינה... היו כ-18-20 איש [היו 21

⁶ סאמק- שמואל ינאי, מבכירי הפל"ם, שלאחר שובו מקפריסין החליף את המ"פ, יוסוף גדרון.
⁷ שוחחתי עם סאמק ב-27.9.04. לדבריו, תהליך ריכוז המלחים הזרים לקראת ההפלגה נמשך מעל לשבוע.

איש. אחד מהם, המכונאי] דמיני נכנס לסירה והפך אותה, כי הוא היה כבד ושמן... [נוסע נוסף היה מריו קנדה, רב החובל של ספינת המעפילים 'וינגייט', שדוד'לה היה מפקדה].
 הדרך חזרה [לאיטליה] ארכה שבוע ימים. מצב הים היה כזה שכל הרוחות הדרום-מזרחיות שהיו נגדנו כל הזמן [בדרכנו לקפריסין] - הן שסייעו לנו [בדרכנו לאיטליה]. עשינו חניה אחת למים באותו מפרץ אדרכן, ששם היו מעינות מים. אחרי 7 ימים הגענו לאיטליה. המלחים חששו קצת בירידה. אני ידעתי שזה יהיה בסדר. נכנסנו לאוטרנטו בלי להתקשר עם מפקד הנמל, הוא ממילא היה מצדנו. נכנסנו לפנות ערב... ידעתי שיש רכבת... בשעה 5 בבקר לבארי... הורדנו אותם... לפנות בקר, נכנסנו לרכבת וב- 8 בבקר היינו בבארי. בזה נסתיימה הפרשה.

כשחזרתי הייתה לי תקרית קלה עם יהודה [ארזי] בגלל זה שלא נכנסתי ללרנקה, אלא לפפוס. הוא כידוע רוצה שיעשו בדיוק כמו שהוא אומר... הוא טעה כנראה וחשב שיש נמל בלרנקה. אנחנו היינו צריכים לעמוד שם בערך שבוע ימים, עד שירכזו את האנשים ולכן החלטתי להישאר בפפוס... [בארבעת החודשים שחלפו לא ידעתי]... איך נראה העניין מהצד השני [הכוונה לשלוחת 'המוסד' באיטליה]. חששו כנראה שהלכנו לאיבוד. קשר לא היה בכלל ועד [כניסתנו] לרודוס גם לא יכולנו להתקשר... ולאחר שאמרו לנו שאנחנו יכולים לדוג, אני הודעתי בכתב ובמברק שאני בסדר וממשיכים את הנסיעה" [מאז ההודעות שנשלחו מרודוס חלפו כ- 45 ימים נוספים ללא קשר].



סיפורו של 'סאמק', שהיה אחראי לחילוץ המלחים ממחנה 'קראולוס'.

(בסביבות 5 לפברואר 1947)⁸

"לאחר שנודע לי על בואה הקרוב של ספינה - לא נאמר לי על דוד'לה - שתוכל לקחת אנשים רבים התחלתי לתכנן את המבצע. אפשר היה לתכנן את בריחתם של כל האנשים, אבל ברור היה כי לא נוכל להבריח אותם בתוך יום או יומיים, והבעיה המרכזית הייתה אכסונו של הבורח... בין יציאתו מהמחנה, דרך הגדר, דרך בית חולים או דרך הים, ועד הפלגת הספינה. הרעיון הגאוני צץ במוחו של קוסטה הנהג [הקפריסאי]. לפי הצעתו גייסתי "בני דודים" שלו, נהגי אוטובוסים לתיירים שאמורים היו לאסוף את הבורחים ולנסוע איתם במסלולי התיירות המקובלים. כל מי שבורח מהמחנה יצטרף למסעות האוטובוסים. כך התגבשה התוכנית וכך אמנם עשינו. האוטובוסים היו קטנים, כמקובל בקפריסין באותם ימים. בתחילה פעל רק אוטובוס אחד וכל 'פליט' נוסף היה נאסף ע"י 'בני דודים' של קוסטה ומצורף למסע 'התיירים'... נדמה לי כי בסוף היו שלשה אוטובוסים.

ימים אחדים לפני בואו של דוד'לה [בסוף ינואר 1947] מצא לי גבי ברדי [יליד קפריסין, שסייע ל'סאמק'] דירת מסתור אצל זוג יהודי מבוגר בעל אכסניה מפוקפקת בניקוסיה. שם מצא אותי דוד'לה. הפגישה הייתה מרגשת ומיד הסברתי לדוד'לה את התכנית. ברור היה כי אין כל הגיון בעגינת הספינה בלרנקה או פמגוסטה והעמסת 'התיירים' במקומות אלה.. ערכנו סיור וקבענו נקודת עגינה במפרץ Polis, בחוף הצפוני, שהיה גם סוף המסלול של תיירים אמיתיים. המבצע בוצע בהצלחה כפי שתואר לעיל. האנשים אכלו וישנו באוטובוסים. דאגתי המיוחדת הייתה רק לגבי המלחים הזרים. חששתי פן מי מהם יגיד או יעשה משהו יוצא דופן, ולכן אסור היה להם לצאת מהאוטובוס, חוץ משירותים ביער. לגבי הישראלים הייתי יותר רגוע. ההעמסה לספינה עברה... ללא אירועים מיוחדים. בזאת מסתיים הסיפור." 'סאמק' (-)

מרישומי יומן המבצעים במטה 'המוסד לעליה ב' - פאריס 1947

11.2.47 - 'רודי' [שמריה צמרת, הממונה על שלוחת 'המוסד לעליה ב' בצרפת, מרסיי]: "הגויים [הצוות הזר] של 'לטרון' [שנתפשה ב- 1.11.46] יגיעו בסוף השבוע."
12.2.47 - 'דניאלה' [אחד מכינויי עדה סרני, סגניתו של יהודה ארזי, הממונה על שלוחת 'המוסד לעליה ב' באיטליה]: "דוד'לה הגיע עם 21 איש ב'דלין'. הם ירדו בשלום".

במסע המפרץ שנמשך קרוב לארבעה חודשים והגיע לסימומו המוצלח ב- 12.2.47, הפיק דוד'לה את מגוון כישוריו. הניסיון שצבר הכשיר אותו למשימותיו הבאות, בעיקר תכנון ופקוד מבצע 'השודד' ביול' - אוג' 1948, שעליו הוא קיבל תעודת הוקרה ב...נובמבר 2005, כשנה לאחר מותו.

דוד'לה הובא למנוחת עולם בקבוץ שמיר ב- 6 לספטמבר 2004. יהי זכרו ברוך !

⁸ סיפורו של סאמק, 'הוצאת הצוותים ממחנה קראולוס', 10.10.04.