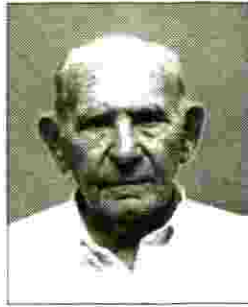


ביגר אליעזר

נולד ב-1922 בחיפה

התגייס לצבא הבריטי ב-1942

הצטרף לחבורה ב-1944



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

במסדה לארגן את הפלוגה, כי הבריטים רצו לפרק את הפלוגה בגלל השחיתות שפשטה בה. אליהו היה בר-סמכא, הוא היה מפקד ב"הגנה" עוד בטרם התגייס לצבא הבריטי. אליהו כהן מונה ע"י אליהו גולומב כמפקד הבכיר מטעם ה"הגנה" באיטליה.

הוא השליט סדר, חלק מהסמלים סילק והביא במקומם מחליפים כמו מאיר רודון, ישראל ליברטובסקי, שמואל אוסיה ואחרים. אליהו צירף אליו גם את שלהבת פריאר מותיקי הפלוגה, וצוות זה תחת פיקודו היו המטה הפיקודי של המוסד לעליה בלתי ליגלית באיטליה בראשית דרכה, עד בואו של יהודה ארזי.

אליהו גייס אנשים נוספים מהפלוגה שלנו וגם מפלוגות אחרות, בעיקר חברי הפלמ"ח, הגנה, אנשי קיבוצים ומושבים. האנשים נבחרו בקדנות רבה, כולם הוזהרו בטרם הצטרפותם על הסכנות וההסתבכויות הכרוכות בעבודה זו, וכולם נתנו את הסכמתם ברצון, כך נוצרה "החבורה" וכך גם אני הצטרפתי לפעילות זו.

הפלוגה התקדמה בעקבות הכוחות הלוחמים והגיעה עד מילנו, שם נקבע בסיס הקבע שלה. הוטל עלינו להוציא מהבסיסים הבריטיים במסמכים מזוייפים מזון, דלק, מכשירי קשר וכל ציוד נוסף הדרוש לספינות. את כל המצרכים והציוד ריכזנו בהכשרת "מג'נטה" לא רחוק ממילנו. בהכשרה זו היה לנו צוות של מתנדבים מבין הפליטים אשר הצטרפו אלינו וטיפלו בכל החומר והציוד שהוצאנו מהבריטים. גם את הרכב שהיה דרוש לנו, משאיות, טנדרים וג'יפים הוצאנו מהבריטים במסמכים מזוייפים, כמו כן הוצאנו מהם באותה שיטה נשק ותחמושת, אשר נארו בסליקים ונשלח ארצה.

כאשר נרכשה ספינה, היינו מעבירים אליה איש פליים אשר טיפל בקבלת וסידור המזון, הדלק וציוד נוסף הדרוש להפלגה ויהודה ארזי, אשר היה המפקד מטעם המוסד, היה קובע את תאריך ומקום ההפלגה.

אנו היינו מסייעים את הפליטים בשיירות צבאיות מההכשרות אל חופי ההפלגות, גם זה נעשה במסמכים מזוייפים, אך הכל תחת שליטה ובסדר צבאי מופתי. בחודש מרץ 1946 הוכנה ספינה להפלגה בנמל לה-ספציה.

תושב חיפה - בת גלים משנת 1922 ועד שנת 1950. הור רביעי בארץ, בן שמיני למשפחה בת 10 ילדים שהיה דבר חריג באותן השנים.

לאחר סיום כ"ס יסודי בחיפה, נסעתי בשנת 1936 לבירות לקולג' האמריקאי. בשנת 1938 חזרתי ארצה בגלל מהומות שפרצו בארץ.

התגייסתי ל"הגנה" בבת גלים בהיותי בן 16. בתחילה הייתי קשר, אח"כ שמירות בלילות, ובשלב יותר מאוחר שרתתי במדי מכבי אש בהדר הכרמל, גם בשמירות - בחסות הבריטים, מהם קיבלנו רובים ותחמושת.

התגייסתי לצבא הבריטי בחודש יולי 1942. לאחר שעברתי קורס נהיגה בחולון (לשעבר אגרוונק), נשלחתי לצריפין (סרפנד) אל פלוגת הובלה 462.

פלוגה זו הייתה בדרכה למלטה באפריל 1943 בשיירה של שבע אוניות בריטיות. השיירה הופגזה ע"י הגרמנים וארבע אוניות טבעו, ביניהן גם האוניה שבה הייתה פלוגת הובלה 462.

140 מאנשי הפלוגה טבעו. הניצולים הוחזרו ארצה להתארגנות מחדש ואז הצטרפתי לפלוגה. לאחר השלמת ההתארגנות, הפלוגה ירדה שוב למצריים לטריפולי, ובחודש אוגוסט 1943, הפלוגה עלתה על ספינת פלישה, והשתתפה בפלישה לדרום איטליה בחוף PONTE CAGNANO (דרומה מ-SALERNO).

הפעילות בהעפלה באיטליה

לאחר הפלישה, הפלוגה התמקמה בעיר SALERNO ושם שהינו קרוב לשנה במתן שירותי אספקה: מזון, דלק ותחמושת לכוחות הלוחמים. (כאשר אני מציין "הפלוגה" הכוונה היא לפלוגה 462).

בהיותנו בסרנו, נתקלנו לראשונה עם ניצולי השואה שהגיעו לאיטליה ומטרתם הייתה להגיע ארצה. אספנו אותם וריכזנו אותם בתוך הכשרות. להכשרות נשלחו חיילים ישראלים אשר שימשו מדריכים לפליטים. הפלוגות תרמו מזון, כיגוד וציוד עבור הפליטים בהכשרות.

לקראת סוף 1944, הגיע לפלוגה אליהו כהן - בן חור, דרגתו הייתה רב-סמל פלוגתי. אליהו הועבר אלינו מפלוגה 179

תקציר לאחר שובי ארצה בחודש מאי 1947

בשובי ארצה התחלתי לעבוד בחברת החשמל בחיפה ובשנת 1950 התגייסתי לצה"ל.

שירתתי במחוז הדרום בבאר-שבע בתפקיד קצין תחבורה מחוזי בדרגת סרן. עם שחרורי מצה"ל בשנת 1951, הצטרפתי לקבוצת חיילים משוחררים אשר הקימה משק חקלאי בשיך מוניס. הייתי חבר במשק עד שנת 1955.

משנת 1955 ועד 1974 עבדתי בחברת מקורות. במסגרת עבודתי בחברת מקורות הייתי בניגריה שנתיים בשנים 1961-1959 בתפקיד של מרכז עבודות הביצוע. לאחר מכן יצאתי מטעם חברת מקורות לאירן, שם הייתי עד 1974, תפקידי האחרון באירן היה מנהל סניף של חברת ו.ר.ד. (חברת בת של מקורות לביצוע עבודות בחו"ל).

בשנים 1974-1975 נשארתי באירן באופן עצמאי וניהלתי פרויקט בנייה עבור קבלן אירני.

בשנת 1976 חזרתי ארצה ועבדתי במספנות ישראל בתפקיד של מנהל רכישות בארץ.

בשנת 1977 הוצע לי לצאת שוב לאירן לרכז פרויקט גדול מאוד עבור הצבא האירני. יצאתי לתקופה של שנתיים לניהול הפרוייקט וחזרתי ארצה בחודש ספטמבר 1978. עם שובי ארצה בשנת 1978 הצטרפתי לחברת גל-מרין בע"מ (חברת בת של צים), העוסקת בתיקון וטיפול במכולות, בתפקיד של מנהל הסניף באשדוד, עד סוף 1980. בשנים 1981-1982 עבדתי בחברת הבנייה "אשטרום" בירושלים.

בשנים 1983-1984 עבדתי בחברת "טלקאר" בתל-אביב, בפיקוח על בנייה.

בשנים 1985-1988 עבדתי בחברת "איקרוס" בלוד, תפקיד מנהל ייצור.

בהפלגה זו היו שתי תקלות, בשני המקרים כאשר השיירות עם 1014 מעפילים התקרבו ללה-ספציה הגיע יהודה ארזי לקראתנו ונאלצנו להסתלק. בפעם השניה, כ-3 ימים אחרי הנסיון הראשון שוב הגיע ארזי וביקש שנסתלק מהשטח, אולם הצבא האיטלקי חסם לנו את הדרך ועצר את השיירה עם כל המעפילים. האיטלקים חשבו שאנו מבריהים פאשיסטים לספרד.

לאחר משא ומתן איתם הם איפשרו לנו להגיע עם האנשים למזח. הורדנו את האנשים והשיירה הסתלקה דרומה אל הפלוגה. הוחל מאבק עם הבריטים בתמיכת המוסדות בארץ והציבור באיטליה. כל הפרשה קיבלה פרסום עולמי בעיתונות, ולאחר מאבק של חודש ימים, כולל שביתת רעב של המעפילים, ובלחץ אמריקאי, הבריטים אפשרו למעפילים להפליג ארצה.

האנשים הועלו על שתי ספינות "FEDE" ו-"FENICE" ששמן הוסב ל-"אליהו גולומב" ו-"דוב הוד". הספינות יצאו לדרך ביום 8/5/1946 והגיעו לחיפה ביום 13/5/1946. הפלי"מניקים שהיו בספינות הם: אליעזר טל ופטר הופמן. באותה תקופה פלוגות ההובלה התחילו לחזור ארצה לשחרור מהשיירות הצבאי.

אנו אנשי "החבורה", לא יכולנו לעזוב ולהפקיד את המפעל, והחלטנו על דעת עצמנו להשאר באיטליה עד אשר יגיעו מחליפים, היינו קבוצה של כ-10 חברים שהם היו הותיקים שפעלו מתחילת העבודה. לפיכך, הוכנסנו לפלוגות "כפילים", מסרנו להם את המדים והמסמכים שלנו, ואנו הפכנו להיות פליטים במקומם.

אני חזרתי ארצה בערב חג הפסח בחודש מאי 1947, לאחר שנעודתי מהארץ ארבע וחצי שנים. בסה"כ יצאו מאיטליה 36 ספינות ועליהן 22,000 מעפילים.



בנמל "לה-ספציה"