

גפן סיומה (סיומק'ה)

נולד ב-1924, עלה לארץ ב-1935
התגייס לפלמ"ח ב-1941
התגייס לצבא הבריטי ב-1943
הצטרף לחבורה באיטליה ב-1945



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

יחידת הצללים

מי בארץ לא שמע על מבצעי ההעפלה הגדולים בשנותיו האחרונות של השלטון המנדטורי - אך מעטים הם היודעים שאת המזון ואת הדלק להנעת ספינות המעפילים סיפקו לא פעם אנשי צבא הוד מלכותו ברחבי אירופה, וזאת, באמצעות יחידה מיוחדת במינה במסגרת הצבא הבריטי - יחידת הצללים שאת פקודותיה קיבלה ממוסדות היישוב, אך בהוצאות "אחזקתה" נשאו שלטונות הצבא האנגלי. הללו, כמובן, אף לא ידעו על קיומה.

בתום מלחמת העולם השנייה "שתלו" אנשי ההגנה יחידת הובלה פיקטיבית בתוך הצבא הבריטי באיטליה. נהגי היחידה היו מחופשים כחיילים אנגלים, דרום אפריקניים, אוסטרליים ואחרים. זיוף בממדים כאלה ספק אם בוצע באיזה שהוא צבא. הכל היה מזויף בצורה גאונית: מסמכי האנשים, מספרי המכוניות, שוברי הקבלה והצירוד, צווי התנועה ותעודות החופשה. אפילו אותות הצטיינות מעוררי כבוד חולקו למשתתפים באותה תחפושת ענק.

באותו פרק זמן הופיעו ונעלמו בן לילה יחידות פיקטיביות בעלות סדר גודל שונה, שבעבורן, כביכול, נרכש הדלק, הצירוד או הנשק על ידי קבוצת הצללים. שיירות ארוכות של מכוניות, נהוגות בידי אנשי היחידה, הובילו כמעט מדי לילה אנשים למוקדים סודיים אשר שימשו כמקום ריכוז להפלגת ספינות המעפילים. הם הביאו עמם מנות מזון, סיגריות ודלק לאוניות המפליגות, כשעל סיפוניהן פליטי השואה ושרידי מחנות הריכוז.

מבצעי "הסחיבה" מתוך מחסני צבא הוד מלכותו (גם מתוך מחסני הצבא האמריקני) - היו מלאכת מחשבת מתוכננת על כל פרטיה המדוקדקים - ולא היו קלים כלל ועיקר. השיירות הצבאיות של אנשי יחידת הצללים אנוסות היו לעבור ביקורות שגרתיות ובלתי שגרתיות של זקיפים ומשטרה צבאית. בהדרגה החלו הפעולות הללו להתרחב ולקבל ממדים עצומים. כמטה הראשי של היחידה, שהיה ממוקם ברחוב צ'זרה קנטו מס. 3 במילנו - פרושה היתה מפת איטליה, לאורכה ולרוחבה, ועליה מצויינים כל מאות הבסיסים ומחנות הצבא הבריטיים והאמריקניים אשר נמצאו ברשימת טיפולה של היחידה. כמעט ולא אירע,

שאותו אדם היה "מטפל" באותו בסיס צבאי פעמיים. אני, בעצמי, לרוגמא, החילותי במבצעי הרכש בבסיס בריטי בצפון איטליה והגעתי לבסוף עד למחנות הצבא בדרומה של המדינה, בסביבות העיר בארי ופוג'יה. על כל אחד מחמישה עשר הבחורים באותה יחידה הוטל לנהוג לעתים למרחק של כ-2000 קילומטר (מהבסיס במילנו ועד לדרום איטליה וחזרה).

כל זאת לצורך מבצע אחד, ובפרק זמן שאינו עולה על 48 שעות. על מנת להבין את גודל המשימה, די לציין, שכל אחד ביצע מאות (כן מאות!) פעולות מסוג זה, ותמיד באמצעות מסמכים מזוייפים, ותך סיכון מתמיד להיתפס ולעמוד למשפט צבאי. העבודה התנהלה ללא הפסקה, יומם ולילה, כשלעתים נעזרים היינו בכדורי מרץ. עשינו זאת, שלא על מנת לקבל פרס. "חרשנו" את איטליה לאורכה ולרוחבה, מבלי ליטול לעצמנו חופשה כלשהי, בלי שינה של ממש, מלבד התנמנמות חטופה בתא הנהג.

בדרך כלל התחזו אנשי הקבוצה כחיילים בפגרה, אולם בשעת הפעולה היו הופכים כולם או מקצתם לקצינים וסמלים. תחילה התגוררנו במילנו ברחוב צ'זרה קנטו מספר 3, אך לאחר מספר חודשים עברנו לבית ספר יהודי במילנו, מקום שבו קיימנו גם תחנת שידור חשאית, שבאמצעותה עמדנו בקשר עם אוניות המעפילים ועם מטה ההגנה בארץ. במרכזה של העיר האיטלקית שכרנו מוסך אשר הפך לבסיס צבאי בריטי לכל דבר. באותו מוסך חנו ושופצו כעשרים מכוניות צבועות בסימני היכר של פלוגת תובלה בריטית שלא היתה קיימת אלא על הנייר שלנו... מחוץ למוסך הופקדו משמרות של זקיפים מזויינים, והתנועה בו נמשכה 24 שעות ביממה ברציפות, מבלי שאיש מהשכנים יחשוד שמשו לא כשורה מתנהל שם.

את כל הצירוד אשר "נרכש" ריכזנו בכפר מג'נטה - כעשרים קילומטר ממילנו, סמוך למחנה פליטים גדול. במחסנים תת קרקעיים אוחסנו שם כמויות עצומות של סולר, דלק אוניות, מזון וסיגריות לסיפוק כל צרכיהם של העולים החדשים. בנוסף לכך, שימש המקום גם כנקודת איסוף לנשק אשר נסחב מהמחנות הבריטיים והגיע בסופו של דבר ארצה.

אנשי היחידה, שבראשם עמד יהודה ארזי ז"ל, היו קבוצה מגובשת של בחורים נוקשים, ששום חבר לא עמד בפניהם. היחידה מנתה, כאמור, כ-15 איש אף "לוקטור" בקפידה רבה מתוך אלפי החיילים הארץ-ישראליים שחנו אותה העת באיטליה. בין החברים הללו נמנו בין היתר: ישראל ליברטובסקי ז"ל (לשעבר מנכ"ל מספנות ישראל), מוטי הוד (מפקד חיל האוויר לשעבר), שלהבת פרייהר ז"ל (לשעבר יו"ר הוועדה לאנגריה אטומית), זוריק דיין ז"ל (אחיו של משה דיין ז"ל לשעבר שר הביטחון) ועוד ממיטב הצעירים היהודים ששירתו באותה העת בצבא הבריטי. את כולם איחדה העובדה, שהיו יוצאי פלוגות שונות של הפלמ"ח, ש"ערקו" לצבא הבריטי... היתה זו חבורה קטנה ומתנזרת, שחבריה ידעו להסתפק במועט (בדרך כלל חיינו על סנדוויצ'ים ולארוחה חמה זכינו פעם בשבוע) - אולם כושר העבודה של כל אחד מהאנשים היה עצום וכולם הצטיינו ברמה מוסרית גבוהה ביותר ובמשמעת פנימית ללא פגם. אחד התנאים להוכחת כושרו של בן הקבוצה הנבחרת הזאת היה בגילוי איזה מעשה תושייה ואומץ לב בלתי שגרתיים. עלי, למשל, הוטל לנסוע ממילנו ל"בסיס המזון" באודינה ולנסות להוציא ממחסני הצבא הבריטי מכונית עמוסה מזון ליחידה פיקטיבית בת 500 איש. כל זאת, כמובן, באמצעות מסמכים מזוייפים, שהוכנו בקפידה רבה על ידי שלהבת פרייהר - גאון זיפני התעודות למיניהן, שספק אם קם לו אי פעם מתחרה.

יצאתי עם שחר ממילנו, לבוש כמדי קצין דרום אפריקני כשאת המכונית נוהג חברי, יוחנן זייד (בנו של אלכסנדר זייד). הנסיעה נמשכה 8 שעות, וככל שהתקרבו לבסיס באודינה, כן גברה התרגשותי. ידעתי, שכדי שאוכל להוסיף ולפעול ביחידה מובחרת זו - עלי להצליח ככל מחיר במילוי תפקידי הראשון.

בשער המחנה ביקש הזקיף את ניירותינו. ברטט מה הושטתי לו את התעודות - מסמכי "הרכש" המזוייפים, שבאמצעותם צריך הייתי להעמיס מזון ל-500 איש (כולל 200 אלף סיגריות). הזקיף הניע בראשו והורה לי לפנות למשרד היחידה. עודני צועד לכיוון שהורה, והנה נחו עיני על בחור ארץ-ישראלי שלטש עלי עיניים תמהות. "הי, ממת'י הועלית לדרגת קצין? חלחלה אחותני, היסבתי ראשי הצידה, כאילו לא אלי מכוונים הרברים, לזכותו של הצעיר ייאמר, שמייד תפס את הרמז ופנה לעבר אחר.

טעינת המצרכים נמשכה כשעה, כשסבלים איטלקיים עושים את המלאכה במלוא המרץ, תחת פיקוחו של סמל אנגלי קפרן. סוף סוף נסתיימה עבודת הטעינה, וגם אני וגם יוחנן נשמנו לרווחה.

כרם, ביציאה מהמחנה הבחנתי בחיל בריטי על אופנוע, החולף על פנינו וממתין בצומת הקרובה. הוא היה חבוש

ככובע פקק לכן עם פס ירוק. היה זה סימן להשתייכותו לכולשת השדה בריטית... תחילה קיוונו שהתעניינו בנו הנה שגרתית ועד מהרה יניחנו לנפשנו, אולם הלה לא הרפה מאתנו והמשיך ללוננו בעקביות. לאחר נסיעה של כ-25 קילומטר בדרך למילנו, לא היה עוד כל ספק בלבנו, שאכן נתונים אנו למעקב קבוע. ברור היה, שעוררנו את חשדו, ועתה הוא מנסה לברר להיכן פנינו מועדות. התחלנו לטכס עצה, כיצד "להיפטר" ממנו בהקדם. הדרך היחידה שבאה בחשבון לעשות זאת היתה לגרום להנגשות עמו. לשם כך צרכים היינו למצוא ככרת דרך שוממה. מאוד לא רצינו לפגוע בו, אולם יחד עם זאת, ידענו, שהיסוס ברגעים אלה עלול להביא להסגרת הרשת כולה ולתוצאות הרות אסון לכל המשך מבצע הרכש וההעפלה. לא היתה לנו איפוא ברירה: המתנו עד שהאופנוע עבר על פנינו (הוא נהג להשיגנו מפעם לפעם ולהמתין לנו בצומת) ואז לחץ יוחנן על הדוושה וחלף במהירות בסמוך לו. נשמעה חבטה קלה, והאופנוע טס אל על ונפל לתעלה... יותר לא ראינו, ואף לא נודע לנו עד היום גורלו של אותו חייל בולשת מסכן...

לא העזנו להמשיך למילנו, וכחמש מאות מטר ממקום התאונה פנינו לדרך צדדית. לאחר כשעה נסיעה בדרך לא דרך שוב היגענו לכביש ראשי מקביל לקודם. חזרנו על עקבותינו לכיוון שממנו יצאנו, המשכנו עד לעיר "מסטרדה", מקום בה חנתה יחידת הנדסה ארץ-ישראלית והשתהינו שם כשלושה ימים. בפרק זמן זה נפגשנו עם איש הקשר שלנו במקום, והלה הודיע על קורותינו למטה במילנו. בינתיים, עברה המכונית "שיפוץ" מחדש, נצבעה בצבעים אחרים וסומנה בסמל יחידה אוסטרלית. כשהיגענו סוף סוף לבסיס במילנו - נתקבלנו על ידי "החבריה" בתרועות גיל ובטפיחות על השכם. ידענו, שעברנו את טבילת האש הראשונה, וחברותי בקבוצה אושרה ללא שהיות נוספות.

מאז עברתי עשרות ומאות מבצעים - מהם קשים בהרבה מהפעולה שתיארתי - אולם טעמו של אותו נסיון ראשון לא נשכח מני ימים רבים, כאותה הרפתקת אהבים ראשונה הנחרתת בזכרונו לעד.

סיומה גפן, ששלט היטב בשפה האיטלקית, נתבקש להישאר באיטליה לאחר גמר פעולות ההעפלה - ולעסוק בענייני רכש. הוא שיתף פעולה עם "המוסד", שהיה אז בשלבי התארגנות, עם מחלקת החבלה של הפל"ם, עם התעשייה הצבאית ועוד. הוא שב לישראל ב-1950, נושא דרכון דרום-אפריקאי מזויף - מסמך הזיהוי היחיד שהיה ברשותו באותה שעה. בכך היה לחייל הבריטי-ישראלי האחרון ששב לביתו, לאחר שהות של שבע שנים בנכר. סיומה עבר 42 שנים בתעשייה הצבאית ויצא לגמלאות מתפקיד ראש משלחת התעשייה הצבאית בבריטניה.