

לוי אנריקו

**נולד בקדמונה, איטליה
עלה לארץ ב-1945 כרב חובל של הספינה 'דלין'
התגייס לפלי"ם באיטליה ב-1945
כתבה: דניאלה רן**

ילדות ונעורים

אנריקו נולד בקדמונה למשפחה מתבוללת, ששמרה על קשר רופף עם היהדות. בין מיודעיה של המשפחה היה רפאל קנטוני, דמות מיוחדת, אותה פגש מאוחר יותר בפעילות אנטי פאשיסטית ושוב לאחר המלחמה בפעילות עליה ב'. אביו היה מורה למתימטיקה בבית-ספר וקצת התקשה לקבל את העובדה שבנו לא מעונין להיות מהנדס, אלא ליבו נמשך לים ודעתו בענין נחושה. עוד לפני היותו בר-מצווה החליט שעתידו המקצועי בים ובן 14 הלך לבית-הספר הימי SEBASTIAN VENIER בוונציה, שחיך דורות של ימאים, ביניהם ימאים מפורסמים באיטליה.

את אימוניהם הימיים קיבלו הנערים על ספינת מפרש ממונעת ושמה "AMEDEA". ההפלגות על ספינה היו מוקד המשיכה העיקרי. בתום לימודיו בשנת 1936 היה אנריקו מנוסה בטיפול בחיבל ומפרש ועם ידע בנוויגציה של ספנות חופים. כשרונו וחריצותו הקנו לו את הזכות להפליג כנער סיפון על אוניה, אחד משמונה נערים שנבחרו מכל בתי הספר הימיים באיטליה. המכלית "BRENNERO" הפליגה לבאטום בים השחור ומעבר לניסיון הימי רכש אנריקו מהימאים תפיסת עולם פתוח ואנטי-פשיסטית. עם סיום לימודיו בשנת 1937, זכה בתחרות להפליג כצוער על ה"פטריה", ספינת מטען בת 3000 טון וחמישה טורים של מפרשים. בשובו לאיטליה כעבור מספר חודשים כבר היתה זו איטליה אחרת. כיהודי לא התקבל לצבא וכן נאסר עליו לצאת את גבולות המדינה. על היהודים הוטלו חוקים והגבלות אשר לא רק הכבידו על חייהם, אלא ערערו לחלוטין את מעמדם וזהותם כאיטלקים לכל דבר.

מלחמת העולם השנייה

במהלך השנים 1938-1943, עסק אנריקו בפעילות אנטי פאשיסטית כעוזרו של רפאלו קנטוני ובעזרה לפליטים יהודים, שהגיעו בתחילה מגרמניה ואחר-כך גם מארצות אחרות. העזרה התבטאה בתמיכה בתנאי קיום וביציאה מאיטליה. תקופה מסוימת עזר בניהול חוות הכשרה חקלאית אשר בוגריה זכו לסרטפיקט ועלו לארץ-ישראל.

עם התקדמות כוחות הברית בתוך איטליה בשנת 1943, ירד אנריקו דרומה והצטרף לאנגלים תוך שהוא מציע את שירותיו למודיעין האנגלי, הם סידרו לו עבודה כקצין ראשון על המכלית "אנארלה", אוניה איטלקית שהוחרמה על-ידי הבריטים. כך שרת בשני כובעים, קצין אחראי על הצוות מטעם האנגלים וכן קצין קישור של הצוות כלפי האנגלים. ה"אנארלה" סיפקה מאזוט לאוניות מלחמה של כוחות הברית, פעולה זו היתה מסוכנת ביותר מחשש של התלקחות והתפוצצות בזמן הפגזה ועבודת התדלוק יומם ולילה ובכל מזג אוויר היתה כרוכה במתח רב.

במקביל, עבר את הבחינות לרב-חובל.

בפסח תש"ה, עגנה האוניה בנאפולי, שם ראה אנריקו על לוח המודעות של המפקדה האנגלית הזמנה מהרב של הצי הבריטי להשתתף ב"סדר פסח". בסדר השתתפו גם מאיר בר-רב-האי ויחזקאל סחרוב איתם שוחח אנריקו ארוכות. המפגש עם יהודים ועם אנשים ארץ-ישראלים היווה נקודת מפנה בחייו של אנריקו. לראשונה שמע על השואה, ונחשף לזוועה ומימדיה. עד אז לא ידע על השמדת ההמונים, על הרעב, החולי וההשפלה.

העפלה

פרק זה מבוסס על ראיונות ומסמכים של אנריקו לוי ועל הספרים "תעודה כפולה" ו"מוטות תורן", שניהם מאת ראובן אהרני.

מוקד הפעילות של המוסד לעליה ב' היה באיטליה. לשם נהרו פליטים מרחבי אירופה ומשם התכוונו אנשי המוסד להעלותם לארץ, אם על-פי סרטיפיקטים ואם לא – בכל דרך אחרת. הדרך המעשית ביותר היתה באמצעות אוניות. לאנשי המוסד לא היה נסיון ימי, הם לא ידעו איטלקית ולא את מנהגי המקום, ידע חשוב ביותר לפעילות חשאית. פגישתם של בר-רב-האי וסחרוב ברב-החובל הצעיר, היתה כמתת שמים, שכן לראשונה התאפשר להם קשר עם אדם בעל רקע ונסיון בימאות, דובר איטלקית ואיש הארץ וכן יהודי. כניסתו של אנריקו החלה את העליה החשאית שלאחר המלחמה בדרך הים (לפני המלחמה כבר הופעלה שיטה זו בהצלחה).

למחרת הסדר עלה בר-רב-האי לאנארלה וביקש את אנריקו להבריח 3-4 פליטים לארץ על אונייתו.

למרות הזעזוע שעבר והרצון לפעול בכל דרך אפשרית, הבין אנריקו ששיטת הטפטוף האקראי באוניות מזדמנות אינה יעילה, ועשויה לגרום נזק יותר מתועלת עם חשיפת נוסעים סמויים. הוא הציע לרכוש ספינת דיג ובאמצעותה להעלות מספר רב יותר של מעפילים. ההגיון אמר לו שספינת דיג תהיה האפשרות הטובה מסיבות מעשיות והן:

לאחר המלחמה לא היו אוניות אחרות כמעט שנמצאו; ספינות הדיג האיטלקיות בנויות מעץ, ויתרון שאינן מפעילות את מוקשי המגנט המפוזרים בנתיבי הים התיכון כן קשה יותר לאתרן באמצעות המכ"ם על ספינות הצי הבריטי. בנוסף, עגנו ספינות דיג רבות ללא מעש בנמלי איטליה, עקב חששם של הבריטים מפעילות חבלנית באמצעותן, ונאסרה יציאתן לים.

במאי 1945 השיג אנריקו רשיון תנועה ברחבי איטליה מהאדמירליות הבריטית והחל לחפש כלי שיט שיתאים להוביל אנשים בבטיחות מרבית, מינימום נוחיות ומעל הכל מבלי לעורר תשומת לב. בנמל מונפולי מצא אנריקו ספינת דיג בבניה ועוד אחת בבארלטה מצפון לבארי. כמו-כן, שם לב למספר רב של ימאים מובטלים, לאחר שאוניותיהם הוחרמו על-ידי הבריטים והאמריקנים. אנריקו קיבל אור ירוק ומטבעות זהב לרכישת סירת דיג וגיוס צוות, ולא פחות חשוב, מפות ימיות עם ציון שדות המוקשים, אשר השיגו עבורו דני שטרן וגורוכוב, אנשי יחידת ה-G.T.T. ["החבורה"] ממפקדת הצי האיטלקי. כמו-כן דאג אנריקו לדלק, מים ומזון וכן מגוע ומדחף לסירה. בראשית אוגוסט 1945 נערך טקס השקת הספינה, אליו הקפיד אנריקו להזמין את כומר העיירה ואף תרם כסף לכנסייתו. הכומר ברך את הספינה, הודה על התרומה ולכל אורך הדרך זכו הארץ-הישראלים לשיתוף פעולה הדוק ונאמן. הספינה כונתה 'דלין' שהיה כינויו של אליהו גולומב, ונרשמה בשם 'דליה' על-פי הצעת אנריקו, שם שצלצל יותר מוכר לפקיד רישום האוניות המהוס.

ב-21 באוגוסט 1945, חודש וחצי בלבד לאחר שהחל אנריקו לפעול, הפליגה הספינה חרש בשעת בוקר מוקדמת ועל סיפונה 37 מעפילים, ביניהם שלוש נשים. רב-החובל היה אנריקו לוי, מפקד ההפלגה היה ישראל חרקובסקי, ואריה חייקינד, הוא "זרובבל", האלחוטאי [גדעוני]. ב-28 באוגוסט ירדו המעפילים לחוף קיסריה.

לאחר הצלחת ה'דלין' החליט אנריקו, שניתן ורצוי לרכוש ספינה גדולה יותר, שתהיה יותר בטיחותית ותוכל להוביל יותר אנשים. הוא רכש ספינה נוספת בשם 'נפטון', לה ניתן השם "נתן", ועל סיפונה הפעם 73 מעפילים. אנריקו גייס צוות לרבות רב-חובל, מזון, דלק, מים ומפות וכן הדרך את רב-החובל באיזה נתיב להפליג כדי להמנע מפגיעת מוקשים. הספינה הפליגה באוגוסט 1945 עם רב-חובל איטלקי ומפקדה היה יוסף לנדאור. היא הגיעה לקיסריה בראשית ספטמבר והמעפילים הורדו בעזרת הפלי"ם ללא תקלות.

קנטוני, סיפורו של אנריקו:

"לסיפור הידוע של האוניה FEDE יש פן נוסף אותו חווית אישית. ה-FEDE לה ניתן השם 'דב הז', עמדה

בלה-ספציה ועל סיפונה 675 מעפילים, מוכנה להפליג לארץ. הדבר נודע לשלטונות האיטלקים שדיווחו לבריטים. במקביל לשביתת הרעב שארגן יהודה ארזי, שעוררה תהודה עזה בארץ-ישראל ובאירופה, נחוץ היה גם אקט פוליטי. היה צורך באישיות רמת דרג שתפעל לשחרור הספינה. רפאל קנטוני קרא בעיתונים על הסיפור ויצר קשר איתי, כיוון שידע שאני פעיל בעליה ב' ונמצא בלב העניינים. קנטוני היה מבכירי המפלגה הסוציאליסטית האיטלקית וידוע בקרב המפלגות הסוציאליסטיות במערב אירופה. הוא הכיר את ארנולד לאסקי, נשיא מפלגת הלייבור באותה עת. קנטוני ידע שלאסקי נמצא באיטליה ואמר לי: "אנריקו, אנחנו מוכרחים להביא את לאסקי ל'פדה' ואתה תעזור".

כמובן ששמחתי לעזור ככל יכולתי. קנטוני ידע שלאסקי אמור לעבור על הכביש המהיר מטורינו לרומא, העובר ליד לה-ספציה. ביום המיועד, עמדנו שנינו שעות על שפת הכביש וציפינו למכוניתו של לאסקי. כאשר הופיעה, היה קל לזהותה בגלל הדגלים בקדמת המכונית. אני ממש נכנסתי לכביש והמכונית נאלצה לעצור, בגופי עצרתי אותה. קנטוני ולאסקי החליפו ברכות שאני תרגמתי בשלב ראשון מאיטלקית לאנגלית וחזרה (מאוחר יותר עשה זאת מתורגמן שישב במכונית), ובתום מלים אלה הפציר קנטוני בלאסקי לבוא לראות את הנעשה על ה'פדה', את המעפילים ומצוקתם.

לאסקי נעתר ולמרות שהשטח היה סגור למבקרים, ניתן לו עקב מעמדו לעלות על האוניה. הוא דיבר עם משה רבינוביץ' איש פלי"ם וכמו שאומרים: "אין כמראה עיניים". הוא השתכנע שיש לעזור למעפילים. ואכן, בהשתדלותו נתנו סטיפיקטים למעפילי ה'פדה' והיא הורשתה להפליג לאחר זמן מה.

רכש

בחורף 1947 יצר אנריקו שותפות עם עוד יהודי ואיטלקי אחד. הם משו אוניה טבועה, ערכו בה תיקונים, בחלקם במו ידיהם, וקראו שמה 'מוניקה'. אנריקו היה קצין ראשון. הספינה הובילה מלט בקו ספליט – בארי – לאדקיה-חיפה, שם פרקה אמנם קצת מלט, אך המטען החשוב היה מתחתיו: ביום נפרק המלט ובלילה נפרק נשק המיועד ל'הגנה'.

ספנות בישראל

שמעו של רב-החובל האיטלקי הגיע לד"ר נפתלי וידרא, יו"ר מחלקת הספנות והדיג של הסוכנות בחיפה והוא עלה על ה'מוניקה' לראות את הבחור בעצמו. וידרא ביקש מאנריקו לעלות על ה'קדמה' וכך החלה הקריירה של אנריקו בספנות העברית. לאחר תקופת הפלגות כרב-חובל על ה'קדמה' תל-אביב וה'אתרוג' של 'צים', הקים אנריקו את בית-הספר לקצינים בעכו (לשם עבר מחיפה).

עמד לו נסיונו כתלמיד בי"ס ימי בוונציה. אנריקו איתר את המקום על שפת הים למרגלות חומת העיר העתיקה, גיבש תפיסה לגבי מבנה בית-הספר והעמיד דורות של תלמידים מהם יצאו מפקדים לחיל-הים ואנשי צי הסוחר. אירוע יוצא דופן היה קיומן של שתי הפלגות תלמידים על 'נחשון' ו'גפן', אוניות סוחר של 'צים'. בהפלגות אלו, כאשר אנריקו רב-חובל ואמיל רוזנטל מכונאי ראשי, תפקדו צוערי בית-הספר כימאים לכל דבר.

במהלך תקופה זו, יצא אנריקו לגאנה במערב אפריקה והקים שם בית-ספר ימי, כדוגמת בית-הספר בעכו. במסגרת זו איתר מבנה, בנה תוכנית לימודים והקים מערכת פנימייתית. הוא גם רכש באנגליה, יחד עם קומנדר מילר, יאכטה עבור נשיא גאנה - נקרומה. דר' וידרא הקים אז בגאנה את "בלאק סטאר ליין", חברת הספנות של גאנה, ואנריקו היה מעורב באיתור וביצירת קשר עם מספנות לבניית האוניות.

כאשר פרש אנריקו מעבודתו כמנהל בית-ספר, קיבל עליו את ניהול נמל אילת ובסיימו תפקיד זה ניהל את נמל אשדוד, משם עבר לעבוד עבור חברת אל-ים בלונדון.