

פרשת היאכטה 'אידליה' - The Yacht Idalia Caper

מאת יהודה בן-צור

ב-3 באוגוסט 1948 יצאה אונית הרכש Kefalos, הידועה יותר בכינויה 'הדרומית'¹, מנמל טמפיקו במכסיקו ישירות למעגן תל-אביב, כשמטענה כולל בנוסף לתותחי השדה המוכרים בשם 'הקוקורצ'ות', שנרכשו במכסיקו, גם למעלה מ-500 מקלעי-מטוסים אמריקנים. מאחר וארה"ב הטילה אמברגו על מכירת נשק לצדדים הלוחמים בפלסטינה-א"י כשבוע לאחר החלטת "כ"ט בנובמבר" 1947, נשאלת השאלה: איך, מאין ועל ידי מי הושגו המקלעים ואיך הם הגיעו ל'דרומית'?

מהוואי ליבשת

נתן ליף, יהודי אמריקני שעסק בסחר ברזל גרוט, זכה ב-1946 בזיון לרכוש חומרים במחירים נוחים ביותר מעודפי מלה"ע ה-II שאוחסנו בפרל הרבור והקים שם חברה בשם Universal Airplane Salvage Company. החברה התמקמה בשכונת לבסיס חה"א של הצי האמריקני בהונולולו ועסקה בפירוק המטוסים שנרכשו על ידה, התכתם והפיכתם למטילי אלומיניום.

כיליד רוסיה בתקופת הפוגרומים וכמי שלאחר מכן איבד רבים מבני משפחתו



בשואה, היה נתן ער ומודע לבעייה היהודית שלאחר המלחמה, שברומה עמד המאבק הפוליטי - שעד מהרה הפך למאבק מזוין - על עתיד הישוב היהודי בארץ-ישראל. הוא לא היה פעיל באחד הארגונים היהודיים בארה"ב, אך באחד ממסעותיו לניו-יורק בשלהי 1947 הוא השתתף באחת הפגישות השבועיות במשרדי 'מכון סוננבורן'² על מנת להתעדכן בנעשה בעולם היהודי ובהזדמנות זו גם "למכור את מרכולתו", מבלי שהיה לו מושג על מצבם וערכם של מנועי המטוסים השונים שהצטברו במתחם הענקי שלו.

נתן ואשתו בהוואי

בסיום הפגישה הוא פנה לאחד מפעילי 'המכון' וסיפר לו, ש"במחסן" בהוואי יש לו ציוד רב העשוי לעניין אותם, לרבות מנועים וחלקי מטוסים. המידע הועבר ל-**אל שווימר**, בכיר פעילי הרכש האווירי בארה"ב³, שהחליט לשלוח להוואי מישהו לבדיקת המתחם של ליף, שהשתרע על שטח שאורכו 2.5 ק"מ ורוחבו 1.5 ק"מ. אחד הטייסים, **ריי סלק**, המליץ להטיל את המשימה על בן דודו, **האנק גרינשפאן**.



>האנק גרינשפאן

¹ בתחילת 1949 צורפה האוניה לצי הסוחר הישראלי ושמה הוסב, איך לא, ל-א/ק דרומית.

² ליאונרד סלייטר, 'הנאמנים', פרק י"א 'המכון'.

³ סלייטר, פרק י"ט 'שווימר', שלימים הקים את 'התעשייה האווירית'.

האנק - גבר נוקשה שבמלה"ע ה-II היה קצין קרבי בארמיה של גנרל פאטון ולאחריה עקר ללאס וגאס והפך לאיש עסקים מצליח - שעליו נאמר, כי "מעולם לא החמיץ טיסה ובמיוחד למען מטרה ראויה לשמה, הסכים ליטול חופשה "לכמה שבועות" ולהמריא להוואי"⁴. בסביבות ה-1 בינואר 1948 הגיע האנק להונולולו. בשיחתו הראשונה עם נתן, שאף הוא היה חיל בצבא ארה"ב במלה"ע ה-I, פתח האנק בתיאור חוויותיו ממפגשיו עם שארית הפליטה במחנות הריכוז בגרמניה. נתן, שהשתכנע שלפניו נציג ארגון 'ההגנה', קטע אותו באומרו שהוא מודע לבעיות העם היהודי ונתן לו יד חופשית לבחור כל פריט הנמצא במתחם. כשהאנק, שלרשותו לא עמד תקציב כלשהו, העלה את שאלת המחירים, הוא הופתע לשמוע שנתן מתכוון לתרומה. בסקירה ראשונית של המתחם החליט האנק שבין מאות המנועים וחלקי החילוף שהיו פזורים בשטח יהיו כאלו שיענו לצרכיו של שווימר. הוא דווח על התרשמותו ועד מהרה נשלח לעזרתו מכונאי בעל מקצוע, וילי סוסנוב. בעזרת עובדים מקומיים שנתן העמיד לרשותם הם הצליחו לרכז מנועים וחלקי חילוף, שנארזו ב-42 ארגזים, שניתן היה להציגם במכס כמיועדים לתעופה אזרחית "כשרה".

תוך סיוריו בשולי המתחם נתקל האנק בערימות של מקלעי מטוסים, חצובות וקנים רזרביים חדישים. כקצין קרבי הוא היה מודע לערכם הרב בשדות הקרב והוא החליט לצרפם למשלוח. כשהוא העלה את העניין בפני נתן הוא נענה שמדובר בציוד השייך ל"דוד סם" הנמצא במתחם הצי האמריקני (בין המתחמים לא חצצה גדר) ונשמר ע"י נחתים חמושים שהיו מסיירים במתחם מדי כמה שעות. מבלי לדווח על כך לנתן, אם כי ניתן להניח שנתן עצם עין, החליט האנק לנסות את מזלו. הוא ווילי נשאר במתחם לאחר שעות הפעילות הרגילה ועקבו אחר פעילות המשמרות. בחסות החשיכה הם הצליחו להעביר למתחם של נתן מאות מקלעים שנארזו ב-16 ארגזים זהים לארגזי המנועים "הכשרים", בתוספת סימון זעיר שיאפשר את זהוים בעת צורך.

על כמות המקלעים ש"נרכשו" בדרך זו בהונולולו יש גרסות שונות ורבות, כמספר מחברי הספרים והכתבות העיתונאיות שעסקו בפרשה. הכמות נעה בין 500 ל-600. אל מול הגרסות הרבות בחרנו להציג את גרסת צה"ל המוצגת ב'טבלת הרכש היבשתי במלחמת העצמאות' מה-1 באפריל 1948 עד 31 במרץ 1949⁵ :
 "סע' מס' 24 - מכונות יריה בינוניות 'בראונינג' 300 - 457 מהונולולו,
 "סע' מס' 25 - מכונות יריה בינוניות 'ויקס' 300 - 65 ממכסיקו.
 סה"כ - 522 יח'.

[למיטב ידיעתי, כל המקלעים הנ"ל הינם מהונולולו והגיעו ארצה דרך מכסיקו]. עם השלמת המשימה, נותרה רק בעית העברת הארגזים ליבשת. בידי האנק לא היו 6,700 \$ - עלות המשלוח. בצר לו הוא פנה לנתן שתרם את חלקו וגייס את השאר ממנין היהודים שהיו באותה עת בהוואי. ב-24 בינואר 1948 טס האנק ללוס אנג'לס וקרוב לודאי שמשם הוא טס לביתו בלאס וגאס. וילי נשאר חודש נוסף בהוואי ו"ב-11 במרץ הוטענו 58 ארגזים ממוענים אל "שירות נתיבי אויר" [החברה של שווימר], על ספון א/ק 'ליין ויקטורי' שהפליגה לנמל וילמינגטון, קליפורניה⁶.

⁴ סלייטר, פרק כ"ח 'הוואי'.

⁵ ארכיון יד-טבנקין, מיכל 167 תיק 9, מסמך 24.

⁶ סלייטר, עמ' 176.

לטמפיקו

על אף האמברגו שארה"ב הטילה מיד לאחר הכרזת 'כ"ט בנובמבר' 1947 על מכירת נשק לצדדים הלוחמים בפלסטינה-א", החליטה מערכת הרכש לחדור לשוק הרכש האמריקני, שהיה עדיין רווי עודפי ציוד ממלה"ע ה-II. בצדו של 'מכון סוננבורן', שהוקם ביזמת ב-ג ב-1945 והופעל ע"י יהודים אמריקנים לרכישת ציוד שניתן היה להסוות את תוכנו, נעשו החל מסוף 1947 ניסיונות ישראלים ישירים לקבל או לרכוש כלי נשק מהאמריקנים. משה שרת ניסה את כוחו במישור הפוליטי ונכשל.

בסוף 1947 נשלח יהודה ארזי, מבכירי פעילי הרכש, לארה"ב-קנדה ועד מהרה הוא הסתבך ברכישת נוסאת- מטוסים קלה, **U.S.S Attu**, אשר "לפי תוכניתו צריך היה... הנשק [נשק קל, תותחים מסוגים שונים, טנקים קלים וכמובן גם אוירוני-קרב] להיעמס על אוניה זו ולהגיע לחופי הארץ באמצע מאי 1948, עם צאת הבריטים"⁷. למימוש התכנית הנ"ל, תוך עקיפת האמברגו האמריקני, נרקמה תכנית ששם הקוד שלה היה 'דרומי' שנועדה להציג את מכסיקו כקונה הנשק ומשם להעבירו ארצה.

המו"מ עם המכסיקנים, שבתחילתו "שולמה מקדמה מתחת לשולחן" בסך \$100,000, נמשך זמן רב וידע עליות וירידות, חלקן, שלא באשמתם. בינתיים ה-FBI עשה את שלו ומנע עיסקת רכש טנקים והמכסיקנים נסוגו מהסכמתם לביצוע עיסקת רכש מטוסי קרב. לבסוף הוסכם על תכנית מצומצמת של רכישת תותחי 75 מ"מ מכסיקניים ו"בתנאי שנמצא פירמה רשמית רצינית שתופיע באופן פורמאלי בתור הקונה של הסחורה"⁸. על מנת לאפשר ביצוע עיסקה זו, נרכשה בארה"ב האוניה **Kefalos**, שזכתה לכינוי 'דרומית'. משלחת 'ההגנה' בניו-יורק החליטה לצרף לאוניה זו דלק למטוסים ואת המקלעים ש"נתקבלו" מהוואי.

כאמור, מטען המקלעים הגיע לקליפורניה במחצית מרץ 1948. מלאכת החסנת / הסתרת הארגזים הוטלה על הטייס ריי סלק, בן-דודו של האנק. הוא פיזר אותם במחסנים שונים באזור לוס אנג'לס. ממש באותה עת החל ה-FBI לרחרח אחר חברת התעופה של שווימר וגילה כי 12 ארגזים חסרים מהמשלוח שהגיע מהוואי. כתוצאה מכך העתיק שווימר את פעילות החברה לפנמה, הרחק מידי החוק האמריקני, ורשם אותה כחברה הלאומית בשם **Lineas Areas de Panama (LAPSA)**. ריי, שחש שהירחורח יגיע גם לארגזים⁹, החליט לטשטש את העקבות ולהיפטר מהארגזים. המקלעים פורקו ונארזו בשקי אברזין אשר חולקו לבתי חברים שהסכימו להסתכן ברחבי לוס-אנג'לס.

על אף שהעיסקה עם המכסיקנים לא נתפרה סופית ו'הדרומית' שהתה עדיין במספנה בניו יורק, הוחלט במהלך מאי 1948 להרחיק את המקלעים מעיני ה-FBI. האנק ש"החל במצווה נקרא לסיים אותה". משימתו הראשונה היתה לשכור את שירותו של כלי שייט להפלגה לאקפולקו, מכסיקו. **ברנרד פיינמן**, מפיק סרטים הוליוודי, שסייע לריי לחלק את המקלעים בין ידידיו, המליץ לו לשכור את שירותיו של **לילנד רוברט לואיס**, המכונה **לי**.

⁷ שאול אביגור, 'עם דור ההגנה' עמ' 162. ד. ב-ג, 'יומן המלחמה', עמ' 168 הערה 6. סלייטר עמ' 22-117.

⁸ פנחס וזה, המשימה רכש' – מכתב של אליהו סחרוב מה-11.6.48, 'מערכות' 1966, עמ' 7-234.

⁹ סלייטר, עמ' 177: "מפקחי המכס... החרימו את כל מטען מנועי המטוסים... ונוכחו כי 16 ארגזים חסרים".



לי, צעיר יהודי מסן דייגו, ששירת בתקופת מלה"ע ה-ו כקצין בצי הסוחר האמריקני ולאחריה עבד כנווט בצי דיג הטונה. בפבר' 1946 הוא רכש יאכטה בעלת עבר מפואר בשם **Idalia** ונתונים מרשימים: אורך כ-23 מ', רוחב כ-5 מ', תורן המתנוסס לגובה של קרוב ל-30 מ' ומשקל של מעל ל-30 טון. לי שיפץ אותה "במו ידיו" והשתתף בהצלחה בתחרויות שייט למרחקים ארוכים. מעת לעת הוא ערך גם 'הפלגות שכר' בחופי קליפורניה ודרומה עד אקפולקו.

האנק ולי "נפגשו... ודנו בעיסקה. האנק סיפר בגלוי במה מדובר ולדבריו לי אמר שהוא "מעוניין מאד. הפלגה

הרפתקנית... וצירופה עם עשיית משהו למען א"י משך אותי", מה גם שסוכמה עמו "תמורת סכום נכבד"¹⁰. השניים סיכמו שהטעינה תיערך מרציף עזוב בנמל סן-פדרו דרומית ללוס-אנג'לס. באחד מלילות סוף מאי 1948 אספו האנק, וילי וליאו גרדנר, אחד מטייסי שווימר, במשאית את שקי המקלעים ונסעו לנמל. במהלך הטעינה, הגיעו 3 מתנדבים נוספים שיועדו להפליג עם האנק למכסיקו, **נתנאל רטנר**, **אלוין אליס**, המכונה אל¹¹ וטבח בשם **פוקס** (Fochs). לארבעתם לא היה כל ניסיון בתפעול מפרשיות.

טעינת כמאה השקים במשקל כולל של כ-15 טון, החלה בחצות הליל. "הסווארים החובבניים", כפי שכינה אותם סלייטר, "גילו חיש מהר כי הם עייפים ותשושים, רוטטים מחולשה". היה עליהם לשאת/לגרור כל שק שהכיל כ-5 מקלעים אל נחתת קטנה שעשתה את דרכה מספר פעמים אל הספינה שעגנה במעגן היאכטות, להרימם אל הסיפון ו"לגלגלם" במורד מדרגותיה הצרים לתחתית הספינה. במהלך "האופרציה" נגרמו נזקים למעקות העץ המגולפים. לי שלא היה מודע לממדי המטען ומשקלו "רגז ומחה, אך זה היה קול קורא במדבר". האנק וחבורתו "לא שמו עליו" והמשיכו במלאכת הטעינה. לקראת סיום הטעינה הלכה הספינה ושקעה במי הים שהחלו לחדור מבעד לחרירי הסיפון.

בשלב זה לי נשבר והכריז שאינו מוכן להפליג ודרש להוריד את המטען. בינו להאנק פרץ ויכוח סוער, שבסופו הוא ניאות להצעת האנק להמשיך עד לאי קטלינה (כ-20 מיל דרומית לסן פדרו) בהבטיחו "כי במקום זה תמתין להם ספינה אחרת" שתוביל אותם לאקפולקו. ב-03.00 יצאה אידליה לדרכה. מיד לאחר היציאה מהנמל התיצב האנק לצדו של לי שהחזיק בהגה והודיע לו "ששום סירה אינה ממתינה לנו בקטלינה... אידליה תפליג לאקפולקו" וכי הוא נוטל את הפיקוד. להמחשת דבריו ורצינות כוונותיו הוא נפנף באקדח 'מאזר' אל מול פניו הזועמות של לי. סלייטר שראיין את השניים סיכם את תחושתו של לי: "אני עדיין יכול לחוש את הזעם...אם רצונך להוציא מישהו מדעתו – קח ממנו את סירתו".

¹⁰ סלייטר, עמ' 8-177. עדית ויטמן, 'האנק הביא לנו נשק', 'גלובס', 23.4.93.

¹¹ שמו המקורי של אל, **אברהם אלעזרוב**.

נתנאל, שבמלה"ע ה- II היה מכונאי ראשי במשחתת הצי האמריקני ויועד להפליג ארצה עם ספינת תותחים שנרכשה מעודפי הצי האמריקני, נשלח ברגע האחרון לאידליה מבלי לדעת דבר על המשימה. בזכרונותיו¹² הוא מספר שמיד לאחר היציאה לים האנגק תקע לידי אקדח ואמר "עלינו להשתלט על הספינה". נתנאל הופתע מאחר והיה ברור לו שלי הינו היחידי המסוגל לתפעל את מפרשי היאכטה. לדבריו, האנגק הבהיר ללי שאם הוא ישתף פעולה הוא יקבל את מלוא השכר שהובטח לו, שאם לא... הוא יחוסל. לי הנרגז והנסער חזר לתפקד, תוך שהוא חוכך בדעתו כיצד למנוע את המשך ההפלגה. בין היתר הוא שקל את האפשרות להעלות בלילה את הספינה על סלעי החוף, בואך סן-דייגו, אך ברגע האחרון הוא נמלך בדעתו. לדבריו: "...הגורם המכריע היה אי יכולתי לנטוש את ספינתי שלי ולהשמידה. גורם שני היה, הרגשתי כי על המקלעים להגיע לארץ-ישראל"¹³. נתנאל הדגיש בזכרונותיו כי: "למזלנו לי הסכים להמשיך בהפלגה למכסיקו".

על אף שבעת טעינת המקלעים נשכחו על הרציף מצרכי המזון שהוכנו להפלגה הממושכת וכל שנמצא בספינה "היו עוגיות, שימורי-סרדינים ולחם יבש ועבש", הוחלט – מסיבות ברורות - להימנע מכניסה למעגן כלשהו בחוף האמריקני. ביום השלישי למסע נכנסה אידליה להצטיידות באנסנדה, עיר מכסיקנית, דרומית לסן-דייגו. בשלב זה השתפרו היחסים על סיפון הספינה, כפי שהגדיר זאת סלייטר: "נוצרה הבנה כלשהי בין גרינשפאן, הצוות והקברניט השבוי". הספינה תודלקה והצטיידה במזון "ולי ערך נסיעה חפזה לסן-דייגו", ע"מ לרכוש מצפן, במקום המצפן שניזוק בעת טעינת המקלעים.

לדברי לי הוא פגש את לארי איווס (Ives), קולונל חיל הנחתים לשעבר וסוחר נשק מוכר שארזי נעזר בו לרכישת טנקים, שנועדו כביכול עבור הצבא המכסיקני והיתה כוונה להעבירם לדרומית¹⁴. לי שפך את לבו לפניו, אך לארי שיכנע אותו להמשיך בהפלגה "בהבטיחו לו \$ 6,500 עבור המסע" לאקפולקו¹⁵. לי חזר לספינה ב-15 ביוני 1948, כשבועיים לאחר היציאה מנמל סן-פדרו, הטילה הספינה עוגן מול מועדון היאכטות באקפולקו. האנגק ירד לחוף להסדרת איחסון המקלעים במחסני הצי המכסיקני עד להגעת 'הדרומית' (היא יצאה מניו-יורק ב-13 ביוני) ואילו לי ירד לחוף ע"מ... "לדווח לקונסול האמריקני ולאחר מכן ל-F.B.I.", על תלאות המסע שהוא נאלץ לעבור. סלייטר סיים פרק זה בציינו כי "שני האנשים נזדמנו יחדיו כעבור שנתיים – [משני צידי האולם] בבית משפט פדרלי אמריקני".

בזכרונותיו מספר נתנאל כי הוא ואל נשאר לשמור על המקלעים עד להורדתם מהספינה וכי רק בשלב זה נודע להם על הדרך בה הם הושגו. לאחר מכן נשלחו שניהם למכסיקו-סיטי לפקח על קבלת תותחי שדה שנרכשו מהמכסיקנים וללוות אותם ואת המקלעים ברכבות בדרכם לנמל טמפיקו בחוף המזרחי של מכסיקו. 'הדרומית' הגיעה לטמפיקו ב-24 ביוני, אך בשל עיכובים פוליטיים - פנימיים וחיצוניים - וכספיים, חלקם

¹² 5 עמ' שנכתבו ע"י נתנאל רטנר והגיעו לידי באדיבות בתו ננסי.

¹³ סלייטר, עמ' 179.

¹⁴ 'יומן המלחמה', ד. ב-ג, עמ' 626.

¹⁵ סלייטר עמ' 80-179. דורון רוזן, 'בעקבות האוצר האמריקני'. הוצ' משה"ב, עמ' 50-249.

לתשלום שוחד, ההעמסה נערכה בסוף יולי ו'הדרומית יצאה לדרכה ארצה ב-3 באוגוסט 1948.

לכאורה סוף טוב הכול טוב, אבל... לא כאשר אנשי ה-FBI מרחרחים בסביבה. כאמור, הם חיפשו את 16 הארגזים החסרים מהמשלוח שהגיע מהוואי. עדותו של לי באקפולקו סגרה את עניבת החנק על צווארם של האנק וחבריו למסע. 7 אנשים שהיו מעורבים – לדעת התביעה –

בפרשת אידליה הואשמו בספט' 1949 על "קנוניה להפר את חוק הניטרליות". ביולי 1950 החליט האנק להודות ולקח על עצמו את מלוא האחריות על הפרשה. "אינני מתבייש במעשי" הוא הצהיר בביה"מ. כתוצאה מכך רק הוא ושני חבריו למסע נמצאו חייבים ונקנסו, האנק ב-10,000 \$ -הסכום המירבי עפ"י החוק הנ"ל - ואובדן זכויות אזרחיות, כגון הזכות לבחור. נתנאל ואלוין נקנסו ב-5,000 \$ כ"א. שניהם נחונו ע"י הנשיא טרומן והאנק נחון ב-1961 ע"י הנשיא קנדי.

במשפט נוסף בנושא הברחת מטוסים על ציודם, הואשמו אל שווימר ו-5 מטייסיו וכן האנק ויילי סוסנוב, שסייע לו בהוואי במשלוח המנועים והמקלעים לקליפורניה. האנק זוכה ויילי נקנס .

>הכתבה הנ"ל מה-1 באוקטובר 1949 – מתייחסת לפתיחת המשפט.

U. S. CHARGES 7 WITH SMUGGLING ARMS TO ISRAEL

Chicago Daily Tribune (1872-1963); Oct 1, 1949; ProQuest Historical Newspapers Chicago Tribune (1849 - 1986) pg. 7

U. S. CHARGES 7 WITH SMUGGLING ARMS TO ISRAEL

Los Angeles, Sept. 30 (AP)—The United States attorney's office announced today that seven men have been indicted on charges of smuggling approximately 2 million dollars worth of military equipment to Israel during the war between the Jews and Arabs.

Herschel Champlin, assistant United States attorney, said a Wilmington, Cal., yacht owner, Leland Robert Lewis, 26, furnished some of the information on which the federal grand jury indictments were based. Champlin said Lewis told of being forced at gunpoint on May 30, 1948, to transport 15 tons of machine guns, machine gun mounts, ammunition and other equipment on his yacht, Idalia.

"They made me sail the cargo to Acapulco, Mexico, where it was unloaded and consigned to Palestine by ship and plane," Lewis was quoted.

Champlin said the defendants are charged with conspiring to export arms and ammunition without a state department permit. He said those indicted are Henry Bellows, 56, Santa Monica, Cal., writer who was arrested on his yacht last night; Lawrence C. Ives, president of the Western ordnance company, New York City; Lloyd Rosenblum, president of Hays Isham company, an export-import firm, New York City; Herman Greenspur, Las Vegas, Nev., publicity man; and three seamen, Al Elliott, Nat Ratner, and Jake Fuchs.

Reproduced with permission of the copyright owner. Further reproduction prohibited without permission.

לימים, בעקבות קריאת ספרו של ליאונרד סלייטר, 'הנאמנים' (The Pledge), כתב נתנאל כמה הערות למחבר (לא ברור אם הן נשלחו). להלן ההערה המתייחסת להפלגת אידליה:

"4) The diversity of accounts on the Idalia incident between Lewis and Greenspun reminds me of the Japanese story "Rashomon". Each sees an incident through his own eyes. Lewis's account has some basic flaws. His mention of the crew bickering should bring him no comfort. The "bickering" was over what should be done with Lewis.

The only other discussion that took place was my prevailing upon Greenspun that it was not necessary nor should we risk landing the Idalia anywhere in the U.S. for the omitted food supplies, gasoline and compass. Lewis's story of almost jumping off the ship and grounding it was ridiculous. The coast from San Pedro to Tijuana was continuously brilliantly lit up, and it was no problem whatsoever to stay well outside of territorial waters and navigate by following the shore lights.

However, when Lewis decided to cooperate, it was most welcomed, as none of us were familiar with the sails (only needed until we got gasoline in Mexico, and it prevented making a decision that we have later regretted).

I regret that you didn't mention Al Ellis in your accounts. He was aboard the Idalia with us. He and I later were at the arsenal outside of Mexico City checking out the arms that had been purchased".

N-R (-)



נתנאל ואל בשנות ה-80

לנתנאל רטנר, שהיה המכונאי הראשי של 'הדרומית' בשתי הפלגותיה עם עולים, הוענק ב-2009 האות 'עלה' על תרומתו למדינת ישראל בתקופת מלחמת העצמאות.